# Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau : les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International

Jean-Baptiste Frétigny

▶ **To cite this version:**

Jean-Baptiste Frétigny. Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau : les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International. Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2013. Français. NNT : 2013PA010735 . tel-01879643

**HAL Id: tel-01879643**
**https://theses.hal.science/tel-01879643**

Submitted on 24 Sep 2018

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

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

Université Paris I Panthéon-Sorbonne
UMR 8504 Géographie-Cités

# Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau.

## Les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International.

**Jean-Baptiste Frétigny**

**THÈSE**

pour obtenir le grade de docteur de l'Université Paris I – Panthéon-Sorbonne.
Présentée et soutenue publiquement à Paris le 10 décembre 2013.

**Sous la direction de**

Nadine Cattan, Directrice de recherche au CNRS

**Jury**

Peter Adey, Professeur à la Royal Holloway de l'Université de Londres
Patrick de Brébisson, Ingénieur au service innovation d'Air France
Jean-Michel Decroly, Professeur à l'Université Libre de Bruxelles
Marie-Christine Fourny, Professeure à l'Université Joseph Fourier – Grenoble I
Michel Lussault, Professeur à l'Université de Lyon

## Résumé

La thèse interroge l'aménagement et l'expérience de quatre grands aéroports internationaux : Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International. Elle fait l'hypothèse que ces quatre hubs ou plateformes de correspondance, loin de constituer des non-lieux, sont au contraire des lieux de pouvoir et des laboratoires privilégiés d'observation de nouveaux rapports au lieu et au territoire dans la mobilité. Pôles d'échange ou lieux-mouvements de grande complexité, ces commutateurs sont analysés au regard des mobilités qu'ils mettent en jeu dans l'entre-deux des territoires classiques. C'est la mise en pratique et en catégorie de ces mobilités qui est à l'épreuve dans ces espaces publics non idéalisés, et, par là même, le positionnement de leurs acteurs.

L'investigation comparative multi-site des quatre terrains en réseau permet de montrer que ces espaces publics sont de puissants opérateurs d'intelligibilité, de classement et de performance d'un très large spectre de pratiques mobiles, habituellement abordées de manière séparée : notamment touristiques, migratoires ou de travail. La thèse questionne les catégorisations de la mobilité déployées par les acteurs institutionnels dans l'aménagement et le fonctionnement de ces vastes dispositifs spatiaux de savoir et de pouvoir. Elle les confronte aux pratiques et aux représentations des populations contrastées qui investissent ces microcosmes.

Ce travail montre combien les expériences de ces lieux, mondiaux par excellence, prennent sens à bien plus large échelle que celle des espaces publics eux-mêmes et interrogent les propres catégories savantes de la mobilité. Soulignant l'efficacité symbolique et pratique de la diffusion de catégorisations normatives par ces lieux, elle en dégage aussi les limites. Elle analyse l'ampleur des formes d'appropriation à l'œuvre dans ces espaces comme des détournements et des contournements des dispositifs aéroportuaires. Elle souligne la contribution majeure des lieux de mobilité aux logiques de placement des individus et des collectifs, d'identification, de confrontation à l'altérité comme de ségrégation. Au cœur des mécanismes de mondialisation et de métropolisation, ce sont les territorialités en réseau, construites dans et par le déplacement, dont les aéroports sont les révélateurs.

*Mobilities to the test of airports: from public spaces to networked territorialities.The cases of Paris Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Frankfurt am Main and Dubai International.*

## Abstract

This thesis questions the meaning of the experience of four main international airports: Paris Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Frankfurt am Main and Dubai International. The main hypothesis is that these four *hubs*, far from being non-places, are on the contrary places of power and privileged laboratories to observe new relationships to place and to territory in mobility. These very complex places of interchange are analyzed through the lens of the non-idealized public spaces and through the actors at the heart of their day-to-day operations, in a comparative approach of the four field works.

Airport public spaces prove to be powerful operators of visibility, intelligibility, performance and categorization of a very large spectrum of mobilities, such as touristic,

business or transnational mobilities. Studying the design and the practice of these global places par excellence on a micro-scale, the PhD shows how much experiences and heterogeneous categorizations of mobilities are put to the test in these microcosms and make sense at a far larger scale than the one of these spaces themselves. This work stresses therefore the major role mobility places in the expression of powerful forms of individual and collective affirmation and segregation on the move. At the heart of globalization and metropolisation processes, airports turn out be revelators of the territorialities in network in construction through and in mobility.

## Remerciements

Tout d'abord, je souhaite exprimer ma plus grande reconnaissance à Nadine Cattan, ma directrice de thèse, pour son soutien constant lors des multiples étapes d'élaboration de cette thèse. Son attention, son enthousiasme, son exigence intellectuelle et sa hauteur de vue sont et resteront une inspiration.

C'est ensuite Jean-Michel Decroly et Marie-Christine Fourny, ainsi que Peter Adey, Patrick de Brébisson et Michel Lussault que je remercie vivement d'avoir accepté de bien vouloir porter leur attention sur ce travail.

Ma gratitude va également à Frédéric Dobruszkes pour ses précieux conseils et ses données sur le trafic aérien. Je remercie aussi Thierry Ramadier, Guillaume Courty et Simon Borja pour les échanges nourris et passionnants initiés par la publication d'un article sur la catégorie de mobilité. C'est aussi de l'aide de multiples chercheurs que je suis aussi redevable, pour leur soutien dans la prise de contact avec les acteurs aéroportuaires. Ne pouvant tous les citer, évoquons ceux dont l'aide a été la plus décisive : Sven Kesselring, Ute Knippenberger, Piet Rietveld, Paul Koster, Guilaume Burghouwt, Ben Derudder et Guilherme Lohmann.

Dans le monde des praticiens de la mobilité aérienne, je tiens à remercier d'abord Patrick de Brébisson d'Air France et Antoine Milatos d'Aéroports de Paris à Roissy, Mazhar Butt, Ismail Rimzie de Dubai Airports et Jean-Philippe Cabanes d'Air France à Dubaï, Thomas Uber de Fraport à Francfort ainsi que Hans Martens et Claire Houdtzagers de Schiphol Group à Schiphol qui ont chaleureusement accompagné sur la durée l'accomplissement du travail de terrain. Merci également à Michel Teychené, Mathieu de Roux et Marianne Sieg d'Air France pour leur appui. Merci enfin à Philippe Ayoun et à toute l'équipe des études, des statistiques et de la prospective de la direction générale de l'Aviation civile pour leur confiance, leur accueil et les discussions occasionnées par l'exploitation de l'enquête nationale sur les passagers aériens.

Dans un autre contexte, la thèse s'est nourrie directement et indirectement des réflexions et des rencontres liées au programme de prospective Territoire 2040 et je souhaite en remercier les participants pour ces inspirations. Sur le plan plus institutionnel, mes remerciements vont aussi au conseil régional d'Île-de-France pour avoir financé les trois premières années de cette thèse.

Cette thèse doit aussi beaucoup aux acteurs institutionnels de tous bords, aux agents et bien sûr aux passagers. Je leur exprime toute ma reconnaissance pour la confiance qu'ils m'ont faite en se prêtant au jeu de l'entretien, formel ou informel, et pour ces contacts qui se prolongent encore aujourd'hui. Merci aussi à Giuditta et à Narges pour leur accueil à Leyde et à Francfort. L'appui de Christophe et d'Anne-Lise a été fort utile dans les démarches d'habilitation à la sûreté et je tiens à les en remercier.

Ma gratitude va aussi très largement aux chercheurs confirmés et en herbe de mon laboratoire, rue du Four, ainsi qu'à mes collègues du boulevard Jourdan, de Clignancourt et de l'Institut de géographie pour les discussions en grand nombre et leurs suggestions tout au long de la réalisation de ce travail.

Enfin, je remercie mes parents, Raphaël, Marie et Boris, Alexandra et Estelle, qui m'ont épaulé dans l'aboutissement de cette thèse, par leur relecture attentive et sagace, comme par leurs conseils pénétrants.

# Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau.

# Sommaire

**Première partie : Mobilités et territorialités. Éclairage par des lieux puissants : les aéroports.**

Chapitre 1 – Les mobilités, leurs lieux et leurs acteurs à l'articulation des territoires et des réseaux *12-79*
Chapitre 2 – L'aéroport : les figures d'un lieu de pouvoir au regard de la littérature *80-101*
Chapitre 3 – Les défis de la mise en terrain des espaces publics aéroportuaires *102-163*

**Deuxième partie : La mise en scène et en catégorie des mobilités par les espaces publics aéroportuaires**
Chapitre 4 – Les espaces publics aéroportuaires : un laboratoire métropolitain de la mobilité *168-211*
Chapitre 5 – La catégorisation des mobilités par la fragmentation des espaces aéroportuaires *212-264*
Chapitre 6 – Le marquage social de la mobilité spatiale : l'exemple de la publicité *265-302*

**Troisième partie : Les mobilités dans la construction des territorialités en réseau**

Chapitre 7 – Les macro-situations de mobilité : des révélateurs des territorialités en réseau des individus *309-369*
Chapitre 8 – Les activités des passagers à l'aéroport : quotidien, hors-quotidien et ordinaire à distance *370-411*
Chapitre 9 – La frontière aéroportuaire comme expérience territoriale des populations mobiles *412-456*
Chapitre 10 – Les aéroports, lieux insituables ? Les référents territoriaux des lieux de mobilité *457-497*
Chapitre 11 – La force des pratiques de mobilités alternatives *498-537*

**Table des matières** *631-640*

# Introduction générale

Les logotypes associés aux aéroports, sous forme d'avion ou de tout autre motif, sont des motifs fréquents dans les paysages métropolitains. Ils constellent les divers modes d'accès à ces lieux disposés dans l'espace urbain. Mais ils émaillent aussi de multiples objets : affiches de films, sacs, valises ou vêtements. Ces marqueurs iconiques se conjuguent sporadiquement aux trajectoires visuelles des avions dans le ciel et aux bruits de basse continue qui accompagnent leur circulation. Ces éléments érigent l'aéroport en vecteur par excellence des déplacements à l'échelle planétaire et témoignent du caractère socialement et spatialement dominant de *l'aéromobilité* dans les pratiques comme dans les normes et dans l'imaginaire des mobilités mondialisées.

Cette aéromobilité participe de l'intensification de la circulation de signes, de personnes, d'objets et de capitaux à l'échelle mondiale qui marque la mondialisation. Elle est plus spécialement partie prenante du processus multiscalaire d'urbanisation associé qu'est la métropolisation, contribuant à dessiner ce qui a été qualifié de véritable *ville invisible*, dont on peine à rendre compte parce qu'elle ne *se matérialise que lorsqu'elle est en mouvement* (Beaucire 1995).

Pourtant, dans l'appréhension de cette circulation, des lieux spécifiques émergent. Chacun d'entre eux apparaît comme un *point d'entrecroisement et de commutation de réseaux multiples, noyau de densité dans un gigantesque enchevêtrement de flux* (Veltz 1996 : 65). Ils sont chacun un *lieu particulier d'intersection entre la ville visible et la ville invisible* (Remy 2002 : 323). Ils invitent à articuler plutôt qu'à opposer cette circulation aux lieux par lesquels elle s'agence et prend sens. La mobilité n'apparaît dès lors plus seulement comme un flux, une translation d'un point A à un point B, mais bien aussi comme une relation au lieu *et* au changement de lieu.

Les notions de *synapse* (Brunet *et al.* 1992) et de *commutateur* (Lévy, art. éponyme *in* Lévy Lussault 2003) portent en germe cette inflexion de la réflexion géographique en permettant de saisir des lieux d'articulation de multiples réseaux et de territoires. Ces lieux mettent en relation divers espaces, parfois nombreux, pour les uns continus ou

topographiques, pour les autres discontinus ou topologiques. Ces espaces partagent dans ces lieux la même étendue et sont ainsi placés en situation de co-spatialité, d'interrelation étroite. Une évolution du même ordre est sensible dans le champ du transport et de la pensée aménagiste, où l'on identifie des *pôles d'échange* et des *lieux-mouvement* où se jouent de telles articulations (Gille *et al.* 1993).

Dans les aéroports de Paris Roissy Charles-De-Gaulle, d'Amsterdam Schiphol, de Francfort-sur-le-Main et de Dubai International[1], l'équivalent de la population de la commune de Lille interagit, se côtoie ou s'évite chaque jour. Près d'un quart de million de passagers, d'agents et d'autres protagonistes y synchronisent leurs pratiques dans des relations complexes de proximité physique, topographique, et de connexion à de multiples lieux de départ et d'arrivée, par contiguïté topologique. Ils sont emblématiques des grands aéroports, diffuseurs de discours et de pratiques et puissants *attracteurs* (Arbaret-Schulz 2002, Lussault 2007a) marqués par l'intensité, la densité et la diversité des acteurs en présence.

**Une double investigation du lieu et des mobilités**

Cette thèse propose dès lors une double entrée, qui consiste à penser ensemble l'aéroport lui-même et les mobilités des individus qui y participent. Les aéroports, notamment les plus importants, ont été envisagés dans la littérature comme des nœuds dans le réseau aérien mondial dans des approches d'analyse spatiale. Ils ont aussi été conçus comme des pôles à l'échelle infra-métropolitaine dans le champ de l'aménagement et de l'environnement. Plus récemment, ils ont été interrogés comme des dispositifs normatifs de contrôle à micro-échelle des populations mobiles, à l'instigation des études de mobilité et de géographie sociale et culturelle.

Forte de ces analyses, la thèse interroge l'aéroport comme *lieu de pouvoir* pour mieux comprendre les mobilités. Elle privilégie en effet une approche relationnelle du pouvoir, dans le sillage des divers travaux travaillant la notion en sciences sociales et en géographie (Foucault 1975, Raffestin 1980, Allen 2003, Lussault 2009, Massey 1999, Butler 1990, Cattan 2012, Monnet 1998). Le pouvoir est conçu comme une capacité à agir en situation dans la relation aux autres acteurs ou actants. Il est envisagé comme une composante clé de la mobilité, elle-même relationnelle, participant pleinement à l'expérience du déplacement et de ses lieux.

L'aéroport est aussi envisagé comme *lieu de mobilité*, c'est-à-dire comme lieu en tant qu'il s'inscrit dans la circulation en général et dans la mobilité des populations. Il participe alors de dynamiques à bien plus large échelle que celle classiquement associée au lieu lui-même. Une telle approche permet de refuser les pièges de la fétichisation sédentaire du lieu comme celle contraire du flux et du mouvement (Adey 2010a), qui renvoient à des métaphysiques sédentaires et nomades imprégnant les modes de pensée académiques francophones et anglophones.

La mobilité est envisagée de manière englobante, comme ce qui accompagne, précède et prolonge le déplacement. Elle appelle, pour la saisir, à mobiliser des *échelles*

[1] L'aéroport de Francfort-sur-le-Main est le principal aéroport de la métropole de Francfort et ne porte d'autre qualificatif dans le toponyme officiel, signe de la prépondérance qui lui est reconnue, contrairement à l'aéroport de Francfort-Hahn. Pour alléger la lecture, on reprend ici l'intitulé officiel et anglophone Dubai International plutôt que sa traduction française d'aéroport international de Dubaï.

*allant du corps (ou même de parties du corps) au globe*[2] (Cresswell 2010 : 18). Cette thèse fait le pari que l'étude conjointe des pratiques de mobilité, à fine échelle dans l'aéroport et à l'échelle large des déplacements dans leur ensemble, permet ainsi de mieux comprendre en quoi les mobilités informent et sont informées par les lieux.

**Le passage, enjeu de pouvoir des lieux de mobilité**

Si tous les lieux peuvent être considérés comme des lieux de mobilité, cette thèse fait l'hypothèse que les lieux de passage sont plus spécialement à même de saisir ce qu'est le lieu dans la mobilité. C'est pourquoi, elle repose sur l'analyse de certains de ces lieux dont la fréquentation est à la fois particulièrement intense et diversifiée : les vastes plateformes généralistes de correspondance aéroportuaire ou *hubs*. Celles-ci permettent d'envisager tout la densité matérielle et symbolique des aménagements et des expériences de mobilité à micro-échelle comme leur inscription dans des constructions territoriales et réticulaires à de multiples échelles et notamment à l'échelle mondiale.

Lieux de pouvoir, les aéroports sont particulièrement appropriés à la mise en place de dispositifs de recherche académique sur les mobilités en ce qu'ils constituent une épreuve spatiale pour les divers acteurs participant à l'agencement de ces mobilités. Ces seuils du déplacement des populations très diverses sont des lieux de halte et d'accès aux réseaux et aux territoires. C'est cette étape clé du passage, qui incite à savoir comment ils sont aménagés, pratiqués et représentés pour et par une telle diversité de protagonistes et de mobilités. Dans et par ces lieux, c'est la place des acteurs au sein des sociétés et des espaces qu'ils mettent en relation qui s'y travaille.

Aborder les mobilités par les lieux permet ainsi de prendre en considération un très large spectre de mobilités le plus souvent abordées de manière séparée, relevant notamment des champs de la mobilité touristique, du travail ou des migrations internationales. Une telle perspective permet de contribuer à dépasser la compartimentation des échelles spatiales et temporelles sous-jacentes à de nombreux travaux, opposant par exemple des *mobilités quotidiennes* ou des mobilités résidentielles conçues à l'intérieur d'un *bassin de vie* à d'autres relevant du *voyage* et de la migration, *externes au bassin de vie* (Gallez, Kaufmann 2009). L'étude de cette large palette avec laquelle sont aux prises les divers acteurs permet désormais d'envisager une approche plus transversale qui interroge ces catégories.

**Les aéroports et leurs espaces publics, opérateurs de catégorisation des mobilités**

Cette thèse souhaite montrer que les aéroports constituent à micro-échelle des opérateurs puissants de visibilité, d'intelligibilité et de classement des mobilités par les acteurs à travers diverses catégories qui prennent sens à large échelle. C'est la mise à l'épreuve de ces mobilités, par assignation à catégorie qui s'opère à travers l'aménagement et la pratique des espaces aéroportuaires. Elle prend sens à travers des espaces fractionnés et d'accès plus ou moins restreint aux divers publics, jouant sur la distance à micro-échelle.

Les aéroports gagnent à être envisagés comme des espaces publics au sens non

[2] [T]he 'mobilities' approach brings together a diverse array of forms of movement across scales ranging from the body (or, indeed parts of the body) to the globe.

idéalisé de l'expression, utilisé notamment à propos des "*nouveaux*" *espaces publics*, des centres commerciaux ou parcs d'attraction par exemple, comme espaces potentiellement – et potentiellement seulement – accessibles à tous. Une telle qualification permet d'interroger l'urbanité de ces espaces, largement promue par leurs gestionnaires, qui parlent d'aérovilles ou d'*airport cities*. Elle autorise à questionner pleinement le statut, les usages, les normes et l'accès à ces espaces, sujets à toutes formes d'appropriation. Ce sont des composantes clés pour comprendre le fonctionnement plus général des espaces publics, marqué de manière croissante par l'implication d'acteurs et de logiques privées (Dessouroux 2003, Decroly *et al.* 2003). Elles permettent aussi pleinement de saisir la catégorisation des mobilités et des acteurs qui s'opère à travers ces espaces. Ces espaces publics sont aussi plus largement envisagés comme des lieux de passage obligés pour de multiples acteurs, des *espaces communs* (Lussault 2007a, Fort-Jacques 2010) incontournables, où s'organisent des formes de coprésence, obviées ou effectives.

Dans ces espaces, la confrontation des formes de mobilités procède d'un double mouvement : elle *implique tout à la fois des corps physiques se déplaçant dans des paysages matériels et des figures catégorielles qui se déplacent à travers les espaces représentationnels*[3] (Delaney 1999, cité *in* Cresswell 2006a : 4). Elle convoque aussi des images, des imaginaires et des normes qui visent à faciliter l'identification et l'affectation des individus à des figures de mobilité et à des espaces. C'est plus spécifiquement la mobilité des passagers qui est interrogée dans cette thèse, dont divers travaux récents des *mobility studies* ont montré tout l'intérêt de sonder les pratiques et les expériences (Laurier *et al.* 2008 ; Adey *et al.* 2012 ; Bissell *et al.* 2011). Elle est ici conçue en étroit rapport avec celle des autres acteurs, qu'elle permet par là-même indirectement d'éclairer.

**Les territorialités en réseau au prisme des lieux de passage**

Cette thèse fait le choix d'élargir la caractérisation des mobilités à l'œuvre dans les lieux de passage en mettant en relation leur pratique à micro-échelle avec la pratique des autres lieux pratiqués par les individus à large échelle. Cette perspective inédite complète ainsi les approches menées par les *mobility studies*. C'est le rapport aux espaces de vie des individus qui est questionné, en envisageant le rôle des mobilités dans l'activation et dans l'évolution des territorialités des populations. On considérera, avec Tim Cresswell (2006 : 3), que *si le mouvement est l'équivalent dynamique de la localisation, alors la mobilité est l'équivalent dynamique du lieu ou du territoire* (place)[4]. On fait ici l'hypothèse que la mobilité est à ce titre un vecteur et un moteur majeur d'émergence de véritables *territorialités en réseau* individuelles et collectives.

Ces territorialités se définissent par les relations fonctionnelles et symboliques de collectifs à l'Autre et à l'Ailleurs par des espaces discontinus. A l'image de l'archipel métropolitain mondial, elles contrastent avec les territoires classiques, soigneusement délimités. Ces territorialités se saisissent aussi à l'échelle individuelle, comme des espaces de vie marquées par une indécision de leur limite en tant qu'espaces-réseaux, invitant à les appréhender de manière large. Elles permettent d'aborder les spatialités les plus régulières

[3] Human mobility implicates both physical bodies moving through material landscapes and categorical figures moving through representational spaces.
[4] If movement is the dynamic equivalent of localisation, then mobility is the dynamic equivalent of place. La notion de *place*, sans équivalent en français, est discutée au chapitre 1.

qui les reproduisent mais aussi celles situées à sa limite qui contribuent à les définir et à les faire évoluer. Ces territorialités sont notamment entretenues par la connexion numérique, qui accorde une large place à l'autonomie des acteurs. Mais cette thèse souhaite montrer que la connexion par le déplacement physique reste essentielle, notamment par les rapports intenses de pouvoir qu'elle met plus spécifiquement en jeu.

Etudier les mobilités des passagers au prisme des aéroports permet d'aborder à large échelle des territorialités travaillées de manière variable par divers processus de changement d'échelle, reprenant ainsi l'hypothèse d'un accroissement des formes d'*habiter polytopique* (Stock 2001). Cette approche englobante à large échelle permet de mieux saisir leur agencement en réseau en abordant des relations entre des lieux topographiquement distants, quel que soit le mode de mesure adopté. La thèse accorde aussi une large importance à l'intensité des pratiques à micro-échelle des territorialités individuelles, qui en fait toute la richesse. Bien conscient de l'importance de l'investissement local des individus, largement abordé dans les études des espaces de vie, j'en propose une investigation complémentaire, notamment à large échelle, sans opposer ni rigidifier *a priori* les divers niveaux d'observation.

**Le sens des lieux de mobilité**

Dès lors, la problématique de cette thèse est de savoir si les aéroports constituent bien des espaces publics métropolitains privilégiés de catégorisation des mobilités et s'ils forment, comme lieux de mobilité, une brique de base à part entière des territorialités en réseau des populations mobiles. Un double questionnement oriente cette problématique. Comment les catégorisations et les figures de mobilité mobilisées à l'aéroport par les divers acteurs contribuent-elles à la construction, à la diffusion et à la naturalisation de savoirs pratiques et normatifs majeurs de ces mobilités, qui interpellent les propres catégories des savoirs académiques ? Quelle est ensuite la capacité d'action des individus dans la pratique du lieu de mobilité et en quoi met-elle en jeu des territorialités en réseau ?

Quatre objectifs portent la réflexion. Le premier analyse les espaces publics aéroportuaires comme laboratoires métropolitains de la mobilité. Le deuxième interroge les pratiques et les catégories des mobilités elles-mêmes. Le troisième objectif questionne la construction de territorialités en réseau par les mobilités à large et à micro-échelle. Enfin, un quatrième objectif, transversal, examine les relations de pouvoir associées à la pratique des lieux de mobilités par les individus et les collectifs.

La thèse se positionne ainsi d'abord dans le champ des mobilités, en relation avec le champ anglophone des *mobility studies* (Cresswell 2006a, 2011, 2012a ; Sheller, Urry 2006 ; Adey 2010a). Ce vaste ensemble interdisciplinaire de travaux est particulièrement travaillé dans le champ de la géographie sociale et culturelle, auquel on accordera une attention particulière. La réflexion s'inscrit aussi dans le champ francophone connexe. Ses approches englobantes et transversales des mobilités, plus composites, dessinent un champ interdisciplinaire analogue. Elles permettent davantage d'apprécier l'ancrage de ces mobilités (Allemand *et al.* 2004 ; Stock 2001 ; Lussault 2013 ; Retaillé 2009 ; Capron *et al.* 2005 ; Depeau, Ramadier 2005 ; Montulet, Kaufmann 2004 notamment).

Une telle approche vise par là-même à contribuer au changement de regard qui s'opère dans le champ du transport à partir des approches de mobilités (Merriman 2007 ; Shaw, Hesse 2010 ; Shaw, Sidaway 2010 ; Fumey *et al.* 2009), remettant en cause de la

mobilité comme abstraction : « [Nous devons] déplacer notre attention des circonstances et des choix d'un individu archétypal à la compréhension des conditions variées dans lesquelles des individus occupant de multiples positions négocient des problèmes de transport […] dans de plus larges constellations d'attitudes et de pratiques[5] » (Skinner, Rosen, 2007 : 85).

Elle mobilise aussi le champ de la réflexion lié à l'étude de l'aménagement et du fonctionnement des espaces publics, dans leur participation à la métropolisation et dans leur rapport aux mobilités (Joseph 1998, Tillous 2009a, Fort-Jacques 2010, Dessouroux 2003, Decroly *et al.* 2003, Fleury 2007, Monnet 2006).

Elle se saisit enfin des approches francophones et anglophones qui prennent en compte le rôle des réseaux dans la mutation des constructions territoriales, évoquant des territorialités (Debarbieux 2009 ; Chivallon 1999), des *territorialités mobiles* (Terrhab-mobile 2012), des expériences *translocales* (Brickell, Data 2011) ou des *trans-territoires* (Cattan 2012). Elle intègre aussi à ce sujet les réflexions sur la mise en réseau des mondes urbains et la métropolisation liées à l'analyse spatiale comme la contribution de la *time geography* à l'éclairage des mobilités individuelles (Berroir, *et al.* 2009, 2011a, 2011b ; Dubucs *et al.* 2010 ; Frändberg 2003).

**La démarche de la thèse**

Trois terrains sont abordés dans une approche comparative : les aéroports de Paris Roissy Charles De Gaulle, d'Amsterdam Schiphol et de Francfort-sur-le-Main, placés en regard de l'aéroport de Dubai International. Ils sont conçus comme des espaces publics aéroportuaires en forte interrelation, formant par là-même un vaste terrain en réseau. Les quatre aéroports sont par la suite évoqués sous le nom de Roissy, Schiphol, Francfort et Dubaï. Les trois plateformes de correspondance de la dorsale européenne permettent d'envisager de vastes espaces publics aéroportuaires marqués par une grande densité et une grande variété de mobilités. Participant largement de l'archipel métropolitain mondial, elles comptent parmi les plus importants aéroports internationaux au monde et forment, avec Londres Heathrow, les plus grands *hubs* européens. Dubaï fait figure d'horizon de comparaison. Ce terrain, occupant une place plus relative dans la comparaison, permet d'interroger la portée de l'analyse réalisée à propos des trois aéroports de la dorsale européenne. Tout en participant de multiples autres logiques d'intégration à l'échelle mondiale, la plateforme de Dubaï est de plus en plus insérée dans le réseau aéroportuaire européen et c'est cette situation qui motive son adoption comme terrain.

Pour interroger ces espaces publics ainsi que les mobilités et les territorialités en réseau qu'ils mettent en jeu, la thèse mobilise une gamme variée de méthodes dont le croisement des divers matériaux élaborés est au cœur de la méthodologie. Ces méthodes relèvent de quatre grands ensembles. Le premier est l'observation directe et participante, par la pratique de la photographie, la tenue d'un carnet de recherche et l'enregistrement de parcours de passagers. La réalisation d'entretiens semi-directifs *in situ* avec les passagers eux-mêmes, assortis de la réalisation de questionnaires et de cartes mentales en constitue

[5] [We need to] move the focus from the circumstances and choices of an archetypal individual towards an understanding of the varied conditions in which differently-placed people negotiate transport problems […] [in] broader constellations of attitudes and practices.

le deuxième. Les entretiens et les visites avec les acteurs institutionnels des diverses plateformes forme un troisième ensemble de méthode. Enfin, l'analyse de bases de données, d'enquêtes, de la documentation de divers ordres des acteurs institutionnels ainsi que des prises de vue que diffusent les passagers sur internet est au fondement du quatrième ensemble de méthodes.

C'est dans cette perspective que la première partie de cette thèse interroge les modalités par lesquelles les aéroports peuvent être conçus et sondés comme des lieux de mobilité puissants et signifiants. Travaillés par de multiples relations de pouvoir, ils permettent de contribuer par leur étude à large et à micro-échelle au changement de regard sur les constructions territoriales et le rôle des acteurs de la mobilité. Cette partie propose ainsi de préciser la construction des objets envisagés, à partir d'une analyse raisonnée des travaux francophones et anglophones menés sur ces enjeux. Elle aborde ensuite la mise en terrain des aéroports, précisant la méthodologie mobilisée, le choix et l'intérêt des terrains adoptés.

Forte de cette approche, la deuxième partie questionne le rôle des espaces publics aéroportuaires dans la mise en scène et en catégorie des mobilités. Elle montre le statut complexe de ces commutateurs multi-régulés où de multiples acteurs revendiquent leur place. L'expérience intense des passagers y mêle coprésence et évitement mais aussi de nombreuses métriques, discontinues et continues, dans ces microcosmes. Par une analyse comparée du fonctionnement de ces espaces publics, de la scénographie, de la mise en pratique des catégories par les acteurs institutionnels et de leur retentissement dans l'expérience des passagers, cette partie souligne combien l'aéroport est un dispositif tout à la fois de savoir et de pouvoir. Il prend sens à large échelle et hiérarchise, naturalise et diffusant les figures et les registres différenciés de mobilités qu'il donne à voir et à pratiquer.

La troisième partie sonde les pratiques et les représentations des lieux dans la mobilité et dans la territorialité des passagers, à large et à micro-échelle. Elle permet d'interroger pleinement les catégorisations de mobilité diffusées à l'aéroport comme celles que mobilise la littérature académique. Elle souligne aussi combien les pratiques des passagers à l'aéroport prennent sens à l'échelle de véritables territorialités en réseau. Ces lieux apparaissent alors comme des moments importants d'épreuve du passage d'un lieu à l'autre, dans lesquels les passagers disposent d'une marge de manœuvre significative.

# Partie I

# Mobilités et territorialités. Éclairage par des lieux puissants : les aéroports.

## Introduction

Cette partie vise à étayer une des hypothèses centrales à la mise en place de ce travail, selon laquelle les mobilités gagnent à être comprises au regard d'un de leurs lieux emblématiques, l'aéroport, pour en appréhender la contribution à la dimension réticulaire et territoriale de ces rapports à l'espace, qui les modèle et qu'ils contribuent en retour à faire évoluer. De cette hypothèse découlent deux questions majeures qui orientent la réflexion de cette partie. La première question est de saisir en quoi l'expérience de la mobilité peut être rapprochée de la réflexion sur les territoires et les réseaux et si elle permet de revisiter leur signification et leur articulation dans la pratique du lieu. La deuxième est de savoir comment rendre compte de l'hétérogénéité des formes de mobilité, de celle des acteurs engagés dans les pratiques de mobilité et de leurs lieux, au regard des relations de pouvoir qu'elles mettent en jeu.

Pour ce faire, le chapitre 1 a pour objectif d'éclairer le rôle des mobilités, de leurs lieux et de leurs acteurs à l'articulation des territoires et des réseaux. S'appuyant sur une analyse de la littérature francophone et anglophone consacrée à ce sujet depuis les années 1980, il met en lumière le rôle des mobilités dans le renouvellement de la réflexion réticulaire et territoriale, notamment au regard des *mobility studies* anglophones. Il montre en quoi l'analyse de territorialités en réseau construites par les mobilités oblige à une vision intégrée des mobilités qui en dépasse les approches segmentées. L'examen des divers champs liés à chaque forme de mobilité met en évidence non seulement les cloisonnements mais aussi la vigueur des constructions entreprises pour les dépasser. Dans cette perspective, le chapitre souligne l'intérêt tout particulier des lieux de passage en général et des lieux de transport en particulier, conçus comme des espaces publics, pour éclairer cette articulation au regard de la question du pouvoir.

De tous ces lieux, ce sont les aéroports qui sont le plus traversés par la réflexion sur le pouvoir, apparaissant comme des lieux à enjeu pour les mobilités et les territorialités. C'est pourquoi le chapitre 2 offre une analyse des littératures francophone et anglophone travaillant l'objet *aéroport* au prisme de la mobilité et des rapports de pouvoir qu'elle met en jeu. Il montre que les chercheurs pensent l'aéroport à travers quatre grandes figures, qui mobilisent chacune une lecture différente des relations de pouvoir dans la mobilité à des échelles spatiales et temporelles différenciées. Il dégage l'intérêt tout particulier de la figure de l'espace public, dont l'investigation est privilégiée pour appréhender les mobilités à micro-échelle, en articulation étroite avec la figure de l'aéroport comme dispositif spatial et dans le contexte de figures plus englobantes de l'aéroport, particulièrement utiles pour éclairer les territorialités en réseau dans lesquelles ces pratiques de mobilité s'inscrivent.

C'est pourquoi le chapitre 3 expose la méthodologie déployée dans ce travail et les défis aux prises avec lesquelles sa mise en place a été confrontée, confirmant de manière réflexive la pertinence de l'investigation relationnelle et multiscalaire de l'aéroport comme lieu de pouvoir. Il existe peu de données et d'informations qui croisent les mobilités à l'échelle des réseaux globaux et des individus et qui traversent et caractérisent ces lieux de mobilité. Pour explorer un large spectre de pratiques de mobilités et de territorialités en réseau au regard des espaces publics aéroportuaires, le chapitre précise tout l'intérêt et les modalités d'une approche qui combine deux orientations. La première est celle d'une approche comparative de quatre terrains en réseau. La deuxième met en lumière le croisement de quatre grands ensembles de méthodes au fondement de la méthodologie. La thèse mobilise d'abord la pratique de l'observation intense à micro-échelle, directe et participante. Elle s'empare aussi des méthodes de l'entretien et des visites avec une large palette d'acteurs institutionnels liés à l'aéroport. Pour rendre compte finement des spatialités des passagers, elle croise aussi diverses pratiques associées à l'entretien semi-directif, de l'accompagnement du parcours à la réalisation de questionnaires et de cartes mentales. Enfin, elle se saisit aussi des méthodes d'analyse de divers corpus de documents produits par les acteurs, qu'il s'agisse de bases de données, d'enquêtes ou d'autres productions des acteurs institutionnels, mais aussi de documents produits par de nombreux passagers et disposés sur internet ou encore d'autres acteurs impliqués au sens large dans la construction et la description de ces lieux de mobilité.

# Chapitre 1 – Les mobilités, leurs lieux et leurs acteurs à l'articulation des territoires et des réseaux

## Introduction

Ce chapitre réinterroge les réflexions menées sur les territoires et les réseaux à la lumière de la mobilité et de ses lieux par excellence que sont les lieux de passage. Il s'agit ici de préciser les contours de la terminologie, du champ sémantique et de baliser à ce sujet le champ de références théoriques de cette thèse et les échelles spatiales et temporelles en jeu. L'enjeu est aussi de voir en quoi la fonction *intégratrice de la mobilité* (Remy 2004) oblige à articuler davantage les approches territoriales d'un côté et réticulaires de l'autre, en soulignant la contribution des mobilités et de leurs lieux à la cristallisation et la négociation de territorialités en réseau, dans lesquelles les réseaux apparaissent comme un des dispositifs de construction territoriale.

La littérature envisagée, francophone et anglophone principalement, est certes très abondante sur les territoires, les réseaux, voire sur les mobilités et les lieux de passage et à propos des espaces publics, mais l'analyse de leur articulation constitue un prisme et un fil directeur discriminant pour les lire au regard de la problématique adoptée. On multipliera les allers-retours entre les champs anglophone et francophone. On fait l'hypothèse que l'approche croisée des deux domaines, anglophone, particulièrement riche sur les enjeux de mobilité, et francophone, ayant plus fortement défriché les enjeux de territoires et de réseaux, permet d'enrichir fortement la réflexion. Une attention toute particulière sera portée aux acteurs, à leur capacité d'agir et à leurs relations de pouvoir qui s'avèrent centrales dans les débats et les réflexions sur la mise en relation de ces concepts.

L'analyse se concentre sur la littérature réalisée à partir des années 1980, période à partir de laquelle se multiplient les interrogations sur les territoires, les réseaux, la question du pouvoir, voire, un peu plus tardivement, sur la question des acteurs et de leurs mobilités. Elle s'inscrit dans le contexte d'interrogations croissantes sur le processus d'intensification de la circulation de personnes, de marchandises, de capitaux et d'information à de vastes échelles, notamment dans le cadre de la mondialisation. Celle-ci s'affirme alors tout particulièrement au tournant des années 1980 à la fois comme processus, comme discours dans le monde social et comme objet d'investigation scientifique (Dagorn 1999, Capdepuy 2011), puis, à partir des années 1990, dans sa dimension urbaine à travers le processus de métropolisation.

En quoi les mobilités revisitent-elles l'articulation des territoires et des réseaux ? On montrera dans une première partie que les implicites sédentaires de la notion de territoire telle qu'elle est développée dans la géographie francophone notamment sont progressivement remis en cause par trois interpellations théoriques très englobantes développées au tournant des années 1980-1990 dans les champs francophone et anglophone. Elles montrent l'importance de logiques qui s'affranchissent des conceptions classiques des territoires. Mais elles restent dans une opposition dichotomique entre ces territoires classiques et des constructions spatiales de plus en plus dominantes. En revanche une quatrième interpellation de ces territoires, examinée en deuxième partie, apparaît plus intégrative parce qu'elle rompt avec cette dichotomie et envisage l'ensemble du monde social comme plongé dans des relations de mobilités. Cette inflexion interdisciplinaire liée aux études de mobilité dans le champ anglophone, souvent qualifiée de *mobility studies*, sera particulièrement étudiée au prisme des travaux programmatiques dit du *paradigme des nouvelles mobilités.* Cet appui théorique est majeur pour cette thèse. Dans le *tout mobile* envisagé, il ne permet pas toutefois pleinement de concevoir l'ancrage et les relations de pouvoir, lacune que la réflexion francophone critique sur les territoires peut permettre de combler. C'est pourquoi la troisième partie montrera tout l'intérêt d'aborder non plus des territoires mais des territorialités en réseau collectives et individuelles informées par les pratiques de mobilités, dans une approche non segmentée des mobilités que l'analyse des divers champs francophones et anglophones d'études sur les mobilités permet de mettre en évidence. Elle suggère aussi l'intérêt tout particulier des lieux les plus marqués par la mobilité pour questionner à la fois ces mobilités et ces territorialités en réseau, qui font l'objet de la quatrième partie. Celle-ci positionne franchement le lieu dans la circulation, en envisageant la pertinence de l'étude à micro-échelle des « nouveaux » espaces publics et tout particulièrement des commutateurs comme des lieux de passage significatifs pour saisir des enjeux à large échelle, où la question de la marge de manœuvre des acteurs, de leurs pratiques de mobilités et leur sens territorial se pose avec acuité.

## I – L'interpellation des conceptions sédentaires du territoire par la *social theory*

Pour appréhender le changement de regard opéré sur les constructions territoriales, il nous faut d'abord revenir sur la construction de la notion de territoire et ses présupposés sédentaires. Leur pertinence est progressivement érodée par de vastes constructions théoriques de nature interdisciplinaire, qu'on peut qualifier de *social theory*. Elles interpellent de fait la réflexion sur les territoires au regard de l'intensification de la circulation à large échelle.

### *I – A. Les implicites sédentaires de la notion de territoire*

Les premiers usages du terme de territoire l'ont plutôt disposé à rendre compte de constructions spatiales d'un seul tenant, soigneusement délimitées et monoscalaires. Ses origines juridiques prévalent dans l'usage politico-administratif de la notion à partir du 17$^{e}$ siècle, héritière du *territorium* romain (Elissalde 2005 ; Elden 2013) : le territoire marque l'emprise de celui qui a le pouvoir de *terrifier*, de celui qui détient le monopole de la violence

légitime dans le contrôle d'un espace délimité. L'*invention du territoire*[1] (Allies 1980) est celle de l'espace d'exercice de la souveraineté de l'État, chargé de signifier l'État-nation dans le cadre de l'Europe westphalienne. Les premiers usages scientifiques de cette notion, pour ce que l'on peut connaître d'une histoire qui reste encore à écrire, s'inscrivent ainsi dans une géographie politique des États-nations qui développe une vision cloisonnée des territoires. Ce qui relève de la construction symbolique du territoire, de l'iconographie, s'oppose à la circulation à plus large échelle dans l'approche dialectique de Jean Gottmann (1952). Cette approche du territoire peut être qualifiée de sédentaire, au sens précis où elle relève de la conception de l'État-nation.

Tout en insistant sur les rapports de pouvoir, les origines éthologiques de la notion en sciences sociales ont aussi contribué à renforcer cette vision sédentaire[2]. A travers la notion de domination, le territoire est conçu par analogie avec un territoire animal, en tant qu'espace qu'un individu ou qu'un collectif s'approprie de manière exclusive, y interdisant l'accès aux autres. Dans cette conception de l'éthologie, assez décalée aujourd'hui de l'éthologie contemporaine, c'est donc l'opposition aux déplacements qui prédomine. Le travail de Robert D. Sack (1986 : 19) en est particulièrement exemplaire. Sa *human territoriality* est en fait une théorie du *territory* comme « la tentative par un individu ou un groupe d'affecter, d'influencer ou de contrôler des populations, des phénomènes et des relations, en délimitant et en affirmant le contrôle d'un périmètre géographique »[3]. Il fait des territoires des espaces hors d'atteinte (*off limits*), dans une approche d'inspiration à la fois juridique et éthologique. Les territoires sont créés pour lui par des types très divers d'organisations sociales, chacune à l'origine d'un droit spécifique. Implicitement, l'espace contrôlé est toujours envisagé comme continu dans l'analyse. Sack n'évoque d'ailleurs pas le rôle des réseaux et des transports. Ses études de cas le montrent bien, de son analyse de l'État-nation des États-Unis à celle des lieux de travail en passant par l'Eglise catholique romaine, organisation pourtant aujourd'hui fortement agencée en réseau s'il en est. Il évoque la prolifération de ces constructions territoriales, discute leur importance relative, mais la mobilité, qui rend de fait possible leur superposition, n'y joue pas de véritable rôle. Elle apparaît marginalement, plutôt comme un facteur d'affaiblissement des territoires, comme pour l'Eglise catholique romaine : « the Catholic Church has relaxed some of its territorial hold over its parishioners in light of their increased geographical mobility » (1986 : 214). Cette conception de Robert D. Sack est fondatrice de l'approche anglo-américaine du *territory* (Storey 2001 ; Delaney 2008), conçu principalement dans une perspective sédentaire et bien moins mobilisé dans le champ anglophone que la notion de *territoire* des pays latins (Debarbieux 1999).

La montée en puissance du terme de territoire dans la géographie francophone au tournant des années 1980-1990 relativise cette approche éthologique mais aussi la conception juridico-politique du territoire de l'État-nation, déclinée à de plus fines échelles

[1] Cet emploi de l'italique mentionne un terme ou d'une expression qui fait l'objet d'un travail de *traduction* dans la réflexion, soit qu'il relève spécifiquement du lexique et de la réflexion d'un auteur précis, soit qu'il relève de catégories des acteurs du monde social à envisager comme telles.

[2] Dans ce processus de transfert analogique de la notion éthologique de territoire en sciences sociales, le rôle de l'anthropologie a été important, notamment avec *La dimension cachée* d'Edward T. Hall (1971). Celui de la psychologie environnementale l'a été aussi, comme le montre la *Psychologie de l'espace* d'Abraham Moles et Elisabeth Rohmer (1972). Voir sur ce point Maryvonne Le Berre (1983) et Paul Claval (1996).

[3] The attempt by an individual or group to affect, influence, or control people, phenomena, and relationships, by delimiting and asserting control over a geographical area

dans le cadre des territoires de la décentralisation. Mais elle ne remet pas véritablement en cause le primat d'une approche continue du territoire, ce que montre notamment le premier colloque majeur consacré au territoire (Géopoint 1983) : 14 contributions sont consacrées à l'atelier *pays*, 6 à l'atelier *territoire de la vie quotidienne*, 4 à l'atelier *territoire et ville* et une seule à l'atelier *réseau et territoire* (Chesnais 1983). Dans la lignée des réflexions sur les représentations et des perceptions en géographie des années 1970-1980, le territoire est plus fortement envisagé comme une construction symbolique et non seulement matérielle, dans le cadre du *tournant culturel* de la géographie. La persistance d'une conception sédentaire du territoire tient sans doute au fait qu'elle est surtout pensée par différence avec la notion d'espace géographique, qui accorde une place certaine à la circulation d'un point de vue matériel et fonctionnel, en liaison étroite avec les autres sciences sociales :

> La notion de territoire, quant à elle, a tendu à prendre le pas sur celle d'espace afin de mieux souligner les processus sociaux de production, de structuration, de sémantisation des lieux par les sociétés et les institutions. Ce glissement pouvait se faire d'autant plus facilement que le modèle dominant des sciences sociales restait la communauté rurale ou le groupe urbain sédentaire, marqués l'un et l'autre par une forte interconnaissance entre individus, une forte identification collective par le travail et les pratiques spatiales, et l'adhésion à des systèmes de valeurs communs (Offner, Pumain 1996).

Malgré ses nombreux apports à la compréhension du Monde, cette approche par le territoire reste sédentaire, et porte même une moindre attention aux logiques de circulation que celle de l'espace géographique, liée à l'analyse spatiale. L'insistance sur la longue durée, l'identité et l'ancrage territorial privilégie la dimension *verticale*, symbolique des *hauts-lieux* parmi les lieux-symboles, au centre et en limite de territoires continus (Gentelle 1995 ; Piveteau 1995 ; Debarbieux 1993a, 1995). Cette approche du territoire par ces lieux les plus stables montre certaines de ces limites et de ces hésitations, notamment dans le travail de Joël Bonnemaison (1986), à cet égard ambigu. Il envisage à large échelle l'archipel mélanésien du Vanuatu comme un réseau parcouru par les pirogues. Ce sont ces routes d'alliance fortement symboliques et contrôlées par les *big men* (*hommes forts*), qui marquent le dépassement de l'insularité par le réseau. Mais s'il considère que cette *configuration réticulée interpelle l'idéologie géographique* (1989), il réserve l'appellation de territoire aux espaces des sociétés locales reliées par les routes. Son approche est duale mais privilégie la micro-échelle, plus sédentaire, celle des territoires délimités où s'affirment les géosymboles, lieux privilégiés de manifestation de l'appartenance des populations à leurs territoires. Bien qu'il évoque des *hommes-pirogues*, il insiste surtout sur les *hommes-lieux*. Ceux qui quittent leurs territoires sont décrits comme des déracinés, des *hommes-flottants*. Bien que la question du réseau surgisse dans l'analyse, l'auteur ne propose paradoxalement pas une conception du territoire qui soit véhiculaire : le territoire n'est pas vu comme un rapport à l'espace susceptible d'être transposé et recréé par les individus et par les collectifs lors de leurs déplacements. Cette conception assigne encore à résidence ces populations. La réception de ses travaux privilégie d'ailleurs significativement cette approche plus locale des territoires, plus conforme au modèle sédentaire territorial dominant en géographie.

Cependant, à la même période, un nombre croissant de travaux amorce une réflexion sur les réseaux de transport et de communication. Ils apparaissent comme un objet alternatif, voire concurrent des recherches sur le territoire (Raffestin 1983 ; Dupuy 1991 ; Lévy 1993 ; Offner, Pumain 1997). D'autres s'interrogent sur le déploiement des réseaux

sociaux [4] à large échelle, évoquant des formes de *multi-appartenance territoriale* (Barel 1986), voire, plus ponctuellement, des *territoires délocalisés* et même des *territorialités nomades* (Piolle 1990a, 1990b)[5], dans la continuité des travaux de l'anthropologue Alain Tarrius (1989). D'autres enfin évoquent des conceptions territoriales alternatives dans le cadre des diasporas (Bruneau 1994, Chivallon 1997). Mais ces évolutions encore isolées au milieu des années 1990 gagnent à être lues au regard de diverses interpellations émaillant la décennie, dont les questionnements ambitionnent de concerner les différentes sciences sociales, parfois qualifiées de *social theory*.

### *I – B. Des tournants théoriques et historiques ?*

Pour saisir ces questionnements, au tournant des années 1990, quatre grandes interpellations de la conception des territoires ont été portées dans des approches très englobantes, relevant de la *social theory*. Elles ont pour point commun de mettre en scène un tournant historique et théorique dans l'appréhension de l'espace des sociétés dans le cadre de la mondialisation. A bien des égards problématiques, parce qu'elles sous-estiment les rapports de pouvoir, elles questionnent l'inscription territoriale de la circulation dans le monde social qu'elles décrivent.

#### *I – B. 1. La* compression de l'espace-temps *: un vaste changement du rapport au Monde*

Le progrès des technologies de l'information et de la communication et leurs effets fonctionnels de « pliage » de l'espace ont été largement investigués par les géographes (Bretagnolle, Robic, 2005a, 2005b, 2005c ; Janelle 1969). Mais la transformation de nos repères spatio-temporels, de la relation au monde, a surtout été mise en avant par David Harvey, en tant qu'expérience d'une *compression de l'espace-temps*. Il entend ainsi infléchir la formule de Marx de *l'annihilation de l'espace par le temps* et appelle à une transformation des imaginaires géographiques :

> I mean to signal by that term [of space-time compression] processes that so revolutionize the objective qualitites of space and time that we are forced to alter, sometimes in quite radical ways, how represent the world to ourselves […] so we have to learn how to cope with an overwhelming sense of compression of our spatial and temporal worlds » (1989 : 241).

Cette compression est pour lui l'expression d'un décalage entre le regard posé sur le Monde par les chercheurs et les dynamiques mondiales, mais aussi entre les institutions

[4] [L'emploi du terme "réseau social" est attribué à l'anthropologue britannique John A. Barnes(3), qui dans une étude sur un village de pêcheurs norvégiens tente de rendre compte des liens d'amitié et de connaissance que les habitants ont construits. La structure sociale observée peut se lire sur fond de relations interpersonnelles qui se nouent dans des sphères d'activité plutôt qu'en termes de rôles et de statuts des membres d'un groupe. Elle est ensuite développée en anthropologie urbaine et en sociologie économique dans les années 1960-1970.

[5] Xavier Piolle (1990a) critique la notion de territoire pour ne pas rendre compte de « l'éclatement des lieux de vie ». S'ensuit un échange avec Guy Di Méo dans *L'Espace géographique*, qui lui reproche en substance de ne pas tenir assez compte des lieux du quotidien et de la matérialité en privilégiant l'analyse des réseaux sociaux (Di Méo 1990, Piolle 1990b). Preuve supplémentaire du scepticisme de Xavier Piolle à l'égard de la notion de territoire, il anime un colloque à Pau avec Claude Raffestin en 1994 intitulé : « Fin des territoires ou diversification des territorialités ? La géographie interrogée », qui précède donc la publication de l'ouvrage devenu fameux du politologue Betrand Badie (1995) sur *La fin des territoires.*

publiques d'un côté et les dynamiques économiques du capitalisme et des acteurs privés de l'autre :

> The transition from Fordism to flexible accumulation, such as it has been, ought to imply a transition in our mental maps, political attitudes, and political institutions. But political thinking does not necessarily undergo such easy transformations, and is in any case subject to the contradictory pressures that derive from spatial integration and differentiation. […] There is an omni-present danger that our mental maps will not match current realities. (1989 : 306).

David Harvey insiste sur l'importance contemporaine de cette compression, qui participe pour lui d'une certaine postmodernité du capitalisme, sans toutefois atteindre la conception dramatisante de l'expérience de la vitesse de certains auteurs (Virilio 2003 ; Rosa 2010). L'expérience de cette convergence n'est pas nouvelle et s'inscrit dans les temps longs des mondialisations (Warf 2008 ; Arrault 2007 ; Berger 2003). L'analyse d'Harvey permet de montrer combien les échelles spatiales sont l'expression de points de vue (Racine *et al.* 1980), des construits sociaux étroitement liés à des référents territoriaux. Le changement d'échelle lié à cette compression n'est pas neutre (Swyngedouw 2004). Divers auteurs ont mentionné le caractère fortement variable de cette expérience selon les régions du monde, critiquant la description homogène et ethnocentrique livrée par Harvey. Ils soulignent les différences sociales dans cette expérience spatiale (Massey 1993). Zygmunt Bauman (1998) oppose la figure du touriste à celle du vagabond dans le cadre d'une *modernité liquide*. Ce passage *de la lenteur homogène à la rapidité différenciée* des réseaux de transport et de communication renvoie à des positions spatiales et sociales fortement hiérarchisées (Ollivro 2000, 2005). Mais la question du sens matériel et symbolique de cette compression pour les territoires n'en demeure pas moins posée avec plus d'acuité encore.

### *I – B. 2. Le* non-lieu *: une interrogation béante sur le statut spatial des réseaux*

L'essai de l'ethnologue et anthropologue Marc Augé (1992) sur les non-lieux a fait l'effet d'une véritable boîte de Pandore dans le champ académique, où il a rencontré un large écho depuis sa réception dans les années 1990, tissée d'ambiguïtés. Ce texte a un statut complexe pour au moins trois raisons. La première tient à son genre, qui ne relève pas d'une analyse empirique en ethnologie mais de l'essai ethnologique, de l'autobiographie et de la fiction. Son prologue le montre bien : c'est un récit qui narre la traversée de la banlieue parisienne par un *homme d'affaires*, Pierre Dupont, son arrivée du terminal 1 de Roissy puis le décollage à bord de son avion. Le deuxième motif de complexité est lié à la terminologie employée, éloignée des catégories familières aux géographes, à commencer par les termes de lieu et d'espace. Enfin, par la suite, à maintes reprises, l'auteur a souhaité compléter et infléchir l'analyse proposée dans ce texte (Augé 1996, 1998, 1999, 2005), ce qui constitue un troisième élément de complexité de son interprétation.

Le non-lieu est présenté comme un objet nouveau et proliférant, supposé manifester une *surmodernité* qui tend à succéder à la modernité. Elle serait faite d'*excès d'espace, de présent*, *d'évènements* et d'*individualisation des références* et des valeurs sociales. Le non-lieu est campé en opposition au *lieu anthropologique*, envisagé dans une acception proche de la notion de territoire développée dans les années 1980-1990 dans la géographie francophone, comme un espace *identitaire*, *relationnel* et *historique*. Le grand intérêt de son analyse consiste à mettre en exergue des objets qui ne se prêtent pas à l'acception classique du territoire, même si l'auteur radicalise cette différence. Il n'y voit pas un possible dépassement ou une évolution, mais comme une négation pure et simple du territoire

classique : le non-lieu « ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique » (1992 : 100. Cette position en marge du monde sociale est soulignée par la comparaison des non-lieux à *une immense parenthèse* dans la vie des individus (1992 : 139) L'expérience mobile du non-lieu est envisagée comme une succession d'interactions techniques et de stricte application du *mode d'emploi* nécessaire à l'acheminement dans le réseau : lecture des panneaux indicateurs ou des cartes routières. L'identité de l'individu devient une abstraction dans un *espace surdéterminé de solitude collective*, sorte de *boite noire* fascinante, de frontière absolue des sciences sociales. Le fort développement des non-lieux tiendrait ainsi aux évolutions technologiques et à l'essor des réseaux de transport à diverses échelles. L'auteur les définit en effet en extension comme des « installations nécessaires à la circulation accélérée des personnes et des biens (voies rapides, échangeurs, aéroports) [et] [d]es moyens de transport eux-mêmes ou [d]es grands centres commerciaux, ou encore [d]es camps de transit prolongé où sont parqués les réfugiés de la planète » (1992 : 48).

L'approche de Marc Augé est néanmoins ambiguë dans sa qualification duale du non-lieu. D'un côté, il invite à une analyse matérielle, fonctionnelle et même objectivante du non-lieu :

> Les non-lieux […] sont à la mesure de l'époque ; mesure quantifiable et que l'on pourrait prendre en additionnant, au prix de quelques conversions entre superficie, volume et distance, les voies aériennes, ferroviaires, autoroutières et les habitacles mobiles dits "moyens de transport" (avions, trains, cars), les aéroports, les gares et les stations aérospatiales, les grandes chaînes hôtelières, les parcs de loisir, et les grandes surfaces de la distribution, l'écheveau complexe enfin des réseaux câblés ou sans fil (1992 : 101-102).

Ils sont « empiriquement recensables et analysables [et leur] définition est d'abord économique » (1992 : 144) mais il ne développe pas davantage cette analyse. Car d'un autre côté, il insiste sur le caractère subjectif du non-lieu comme source d'ennui, comme « expérience sans véritable précédent historique d'individualité solitaire » (1992 : 147) et de distraction des choses essentielles. C'est parce que le non-lieu est relation qu'il peut indiquer que le non-lieu *n'existe jamais sous une forme pure* et que *la possibilité du non-lieu n'est jamais absente de quelque lieu que ce soit* (1992 : 134). Ce n'est pas l'existence de ces deux niveaux d'analyse du non lieu, subjectif et objectivant, qui est problématique, mais le fait que leur articulation n'est pas explicitée, comme l'a souligné Peter Merriman (2004). Le texte, plus précisément, opère des glissements d'un niveau à l'autre qui contribuent à légitimer et généraliser sans démonstration le point de vue subjectif et personnel proposé, assignant des lieux et des espaces au statut de non-lieux, sans qu'ils soient nécessairement identifiés comme tels par ceux qui les pratiquent.

C'est cette ambiguïté qui explique que l'ouvrage ait soulevé un certain scepticisme lors de sa réception en sciences sociales dans le champ francophone. L'ouvrage a été lu comme un texte scientifique, ce qu'il n'est qu'en partie. Lorsqu'elle a été reprise, la notion de non-lieu n'a pas été approfondie en tant que telle, bien qu'elle ait largement nourri une littérature anglophone critique des espaces qualifiés de *non-lieux* par Augé (Pascoe 2001, Rosler 1999 notamment). Les géographes et urbanistes en particulier y font référence, fréquemment mais brièvement, dans leurs travaux, comme désignation commode d'une classe d'objets à étudier, *terra incognita* du savoir scientifique : les lieux de transport et les centres commerciaux (Audenas 2008). La notion est aussi souvent critiquée et écartée (Chalas 1997, Lévy 2000, Retaillé 2005 par exemple), plus rarement convoquée

dans leur raisonnement, (Ma Mung 1994 ; Chivallon 1999 : 132, 2007 : 145 ; Germès 2007). La principale discussion approfondie de la démarche d'Augé en géographie est récente, deux décennies après la publication de l'ouvrage en anglais (Merriman 2004)[6]. Les critiques soulignent la partialité de l'appréhension du non-lieu (Morley 2000 : 176, Cresswell 2001, Debarbieux 1993b), en fait intentionnelle pour partie dans l'œuvre. Le point de vue personnel de l'auteur est implicitement généralisé. Pour sa démonstration, la généralisation de son point de vue personnel est éminemment problématique et occulte les autres pratiques possibles du *non-lieu*, à commencer par celles des employés pour lesquelles ces *installations* sont de véritables lieux de travail. En semblant nier les différences de pratiques et de représentations de ces espaces, il essentialise et naturalise celles qu'il présente (Gillet 2006). Il délimite *a priori* un cadre d'analyse dépendant étroitement de ses présupposés qui lui permet de présenter les *non-lieux* comme n'étant pas des constructions sociales.

C'est bien la question du point de vue subjectif qui est soulevée dans le jugement dont est justiciable le non-lieu, l'auteur jouant sur l'acception judiciaire du terme : qui juge qu'il n'y a pas lieu ? L'ethnologue souhaite dépasser le regard homogénéisant porté sur l'individu des sociétés dans l'ethnologie des sociétés lointaines, critiquant le fait que Marcel Mauss « ait recours à l'article défini, évoquant par exemple "*le* Mélanésien de telle ou telle île" » (1992 : 32) et il envisage aussi l'avènement d'une « sur-modernité ». Paradoxalement, il s'appuie sur sa propre expérience subjective mais en étant peu perméable aux réflexions liées au courant postmoderne qui interrogent alors outre-Manche et outre-Atlantique la subjectivité et le point de vue situé, la positionnalité des chercheurs (*situatedness*) (Rose 1993). Le rôle de l'identité des chercheurs sur le savoir qu'ils produisent y est fortement souligné (Rose 1993). En revanche, dans l'expérience subjective du *non-lieu,* l'influence de la position dominante de voyageur aisé, blanc, masculin et occidental, à l'image de Pierre Dupont, voyageant en classes affaires[7], n'est pas envisagée. C'est aussi la nouveauté de cette expérience qui est surestimée. L'évocation d'un bouleversement de l'*ici et maintenant des lieux* lié à la vitesse remonte au moins aux premiers temps des chemins de fer (Schivelbusch 1977). La thèse même de Marc Augé s'inscrit dans une série de divers travaux de recherche développant des arguments similaires (encadré 1). La littérature a depuis souligné combien la pratique des infrastructures de transport mentionnées s'inscrivent bien dans une certaine historicité, associée à des pratiques et des imaginaires sociaux et spatiaux puissants à une échelle individuelle et collective. Si ces infrastructures ne mobilisent pas nécessairement *des liens forts*, d'interconnaissance, avec l'entourage proche, elles sont loin d'en exclure des *liens faibles*, ces relations établies avec des connaissances plus lointaines dont la sociologie économique a montré le rôle déterminant à certaines étapes de la vie sociale des individus[8] (Granovetter 1973). Jacques Lévy (2000 : 169) évoque ainsi l'importance des liens faibles, noués et renforcés dans l'informalité des lieux de passage, et propose même de parler de *lieu faible* plutôt que de non-lieu, affirmant que *ce qui s'y déroule est parfois très fort*. A une échelle collective, le travail d'archives des géographes et des urbanistes souligne toute la

[6] Voir aussi notamment l'analyse du non-lieu comme *atopie* par Alexandre Gillet, qui porte en partie sur le *non-lieu* (2006).

[7] Ce que ne manque pas de noter Mike Crang (2002 : 571) : *this singular ego-ideal is sutured into the image of the forty-something, healthy business traveller to the exclusion of other identities*.

[8] Les liens faibles ne sont pas entretenus de manière régulière ou réciproque et n'induisent pas nécessairement de sentiment d'obligation ou de confiance. Ils n'en exercent pas moins une influence majeure dans certaines circonstances, comme dans l'obtention d'un emploi : c'est tout le sens de la *force des liens faibles* évoquée par Mark Granovetter (1973).

vigueur de ces pratiques, des projets de villes aériennes aux défis de patrimonialisation des infrastructures (Roseau 2012), des spectacles aéronautiques des aéroports au début du 20e siècle (Adey 2006a) aux débats passionnés portant la construction des premières autoroutes, comme la M1 au Royaume-Uni (Merriman 2007).

***Encadré 1 – Du* non-place urban realm *aux non-lieux : généalogie d'un discours académique en limite du territoire***

- Le *non-place urban realm* **:**

La réflexion sur les non-lieux s'amorce aux États-Unis, dans le contexte de transition urbaine et de fort étalement urbain de l'après Seconde Guerre mondiale. Dans un article phare de la pensée urbanistique intitulé « The Urban Place and the Non-place Urban Realm », Melvin Webber (1964) s'interroge sur les effets du passage de la ville pédestre dense à la ville suburbaine et polycentrique. Pour l'urbaniste, l'essor de la circulation automobile et des communications téléphoniques conduit à l'érosion progressive des centralités classiques mais aussi des sociabilités construites dans la proximité physique. Ces mutations se réalisent à ses yeux au profit de communautés en réseau, dépourvues de base territoriale ou *non-place urban realms.* Les réseaux de transport et de communication animent ainsi une *ville sans lieu ni borne* faite de *communautés sans proximité physique* (*community without propinquity*). Cette description du *non-place urban realm* n'est pas sans rappeler l'évocation de la distance sociale dans la proximité spatiale qu'abordent les travaux de sociologie urbaine (Chamboredon, Lemaire 1970). Mais elle souligne l'importance des relations sociales entretenues à plus large échelle par l'usage des réseaux. Le regard porté sur l'érosion des communautés locales n'exclut donc pas la prise en compte de processus et d'interactions plus englobants, le regard du praticien étant plus pragmatique que celui privilégié par Marc Augé.

- La *placelessness* :

C'est dans un contexte de transition urbaine similaire qu'Edward Relph (1976) interroge les mutations de l'espace urbain dans *Place and placelessness.* Sa réflexion s'inscrit dans le champ de la géographie humaniste, alors en plein développement. Dans une perspective phénoménologique, il s'intéresse au rapport au lieu des individus, constitutif pour lui de l'être au monde des individus, dans la lignée des travaux d'Eric Dardel (1952). C'est dans le cadre d'une analyse fine des différents rapports possibles aux lieux qu'il introduit la notion de *placelessness*. Elle désigne le rapport à des lieux génériques, fonctionnels, issus d'une culture de masse et de préoccupations techniques « dont le sens est devenu aussi éphémère que leurs formes physiques »[9] et qui « ne disent presque rien des gens qui y vivent ou qui y travaillent »[10] (Relph 1976 : 144, 93).

Relph y voit une menace préoccupante pour les individus qui les pratiquent : « [ils] n'éprouvent par conséquent aucune attention particulière ni engagement pour les lieux : ils sont géographiquement aliénés »[11] (1976 : 142). Comme Marc Augé, il insiste sur la multiplication de ces lieux génériques et souligne le rôle central des réseaux de transport dans cette transformation : « *Roads, railways, airports, cutting across or imposed on the landscape rather than developing with it, are not only features of placelessness in their own right, but, by making possible the mass movement of people with all their fashions and habits, have encouraged the spread of placelessness well beyond their immediate impacts.* » (1976 : 90). Il relie cette

[9] [T]he meanings of places have become as ephemeral as their physical forms.
[10] [They] suggest almost nothing of the people living and working in them.
[11] [C]onsequently they feel no care or commitment for places: they are geographically alienated.

uniformisation paysagère à l'intensification des mobilités et des lieux visant à accueillir les individus de passage, qu'il s'agisse d'hôtels de Style International ou de centres commerciaux. Ils relèvent pour lui d'une architecture associée à d'autres finalités (*other-directed architecture*), expression qu'il emprunte au géographe et paysagiste J. B. Jackson (1970 : 64-65),

Pour autant, son approche de la *placelessness* est moins essentialiste et moins hostile à la signification des mobilités qu'on a pu le laisser entendre (Peet 1998, Cresswell 2004). Il souligne même ponctuellement la nécessité de s'extraire de certaines représentations sédentaires : « *These descriptions of landscapes we live in may appear to be largely negative, but this a misleading conclusion to draw because it is based on criteria that relate to the old images of stability and clearly-defined and cared-for places* » (1976 : 140). Il affirme que « la mobilité ou le nomadisme n'exclut pas nécessairement un attachement au lieu » (1976 : 27), Citant *Tristes tropiques* (Lévi-Strauss 1955 : 50) : « Plutôt que moyen de transport, le bateau nous semblait demeure et foyer, à la porte duquel le plateau tournant du monde eût arrêté chaque jour un décor nouveau. » Il rappelle cette conviction dans ses commentaires ultérieurs de l'ouvrage (Relph 1996, Relph *et al.* 2000). Il suggère aussi que la généricité de ces lieux ne résulte pas seulement de logiques de marché et de préoccupations techniques et participe de mutations plus profondes liées à l'essor des mobilités à large échelle, même s'il n'y voit pas en quoi elles introduisent un rapport au lieu signifiant : « *these placeless retail, services chains and architectures may help to make tolerable the high rates of mobility that characterise present day life. Sameness provides continuity in our experiences of different settings* » (Relph 1976 : 134). Il montre bien que le rapport au lieu relève d'un processus temporel : « *transient people are not automatically homeless or placeless, but maybe able to achieve very quickly an attachment to new places either because the landscapes are similar to ones already well-known or because those peoples are open to new experiences* » (1976 : 28). Sa typologie des rapports au lieu constitue même un outil d'analyse pertinent des pratiques des lieux dans la mobilité, comme l'a montré Mathis Stock (2001), qui a largement contribué à réhabiliter sa réflexion.

- De l'espace abstrait à l'*a-geographical city* :

Le non-lieu peut enfin être rapproché de l'espace abstrait décrit par Henri Lefebvre (1974) dans le cadre de sa trilogie de l'espace. Il dénonce l'extension à l'époque de cet *espace conçu* homogénéisant, gorgé de *représentations de l'espace* des élites urbaines, au détriment des *espaces perçus et vécus* différenciés. Sa description n'est pas très éloignée non plus de la dénonciation de l'aliénation de la société de consommation de Jean Baudrillard (1970, 1981) à travers la fréquentation des drugstores, des centres commerciaux et des supermarchés saturés de simulacres, représentations illusoires de la réalité. Enfin, la réflexion contre-utopique de l'architecte et urbaniste Paul Virilio (1977, 2003) sur les effets de la vitesse et des technologies de transport et de communication est aussi une source d'inspiration reconnue par Marc Augé.

La même année que la publication de *Non-lieux*, l'architecte new-yorkais Michael Sorkin (1992a) évoque la formation d'une ville a-géographique (*a-geographical city*), qui s'inspire des réflexions urbanistiques postmodernes de la géographie radicale (Davis 1990). Il dénonce l'effet homogénéisant des réseaux de transport et de communication érodant les spécificités locales : « *Here, locality is efficiently acknowledged by the inclusion of the croque-monsieur at the McDonald's on the Boul'Miche or the Cajun Martini at the airport lounge in New Orleans (and you're welcome to keep the glass). This "place" is fully ageographic : it can be inserted equally in an open field or in the heart of town* » (1996 : 122). Mais il insiste plus spécifiquement sur les logiques de privatisation de l'espace public, faisant de l'étude des parcs à thème en général, et du *monde de Disney* en particulier. *L'îlot* de Disney, accessible par avion ou par autoroute seulement est pour l'auteur un exemple paradigmatique des transformations de l'espace urbain nord-américain. De la gentrification des hypercentres aux aéroports, les formes urbaines sont

dénoncées parce qu'elles ne reflètent plus clairement l'ordre social et donnent l'illusion de la disparition des inégalités sociales.

Ces réflexions participent plus largement d'un courant d'analyse sur l'avènement de la ville générique. L'architecte néerlandais Rem Koolhaas (1995) en est particulièrement emblématique, en prenant pour appui de nouveau sur l'aéroport comme objet emblématique d'un modèle urbanistique générique lié aux réseaux de transport à l'échelle mondiale. On peut cependant considérer que la généricité de son espace de pacotille (*junk space*) relève certes un répertoire restreint de formes urbaines mais aussi leur combinatoire locale illimitée (Lussault 2013).

La position de Marc Augé par rapport à son objet d'étude est en définitive ambiguë : y a-t-il pour lui lieu de poursuivre l'incrimination du non-lieu ? Le premier apport de son ouvrage est précisément de mettre en exergue les infrastructures de transport, objet d'investigation négligé comme on l'a vu des approches territoriales au début des années 1990. Sa deuxième contribution est de suggérer l'existence possible de *formes impures* tenant à la fois du territoire et du réseau, renvoyant à des expériences réelles ou imaginaires éprouvées par de larges publics. Comment expliquer sinon l'engouement qui a accompagné la sortie de l'ouvrage et la reprise de la notion au-delà de la sphère académique ? De plus, les interrogations multiples que son travail soulève renvoient incidemment à des investigations majeures sur le statut spatial des réseaux développées dans de toutes autres directions (encadré 2). Son travail permet d'apprécier l'écart entre une démarche classique d'investigation du territoire et d'autres manières de le concevoir, de mieux saisir les représentations et les hypothèses associées aux deux perspectives. Une des hypothèses lourdes qui différencie ces approches porte sur l'échelle d'analyse du lieu dans le réseau. Elle est uniquement microscopique pour Marc Augé, quand elle relève d'échelles beaucoup plus englobantes pour ses contempteurs. C'est ce que montrent les positions développées par divers géographes du tourisme qui critiquent une *invention commode pour dire son incompréhension et son mépris de certains lieux nouveaux qui remettent en cause des sensibilités figées* (MIT 2008). Le non-lieu apparaît comme un objet de recherche inabouti de la mondialisation : « Finalement, ce que traduit cette notion passéiste de non-lieu, c'est une incompréhension face au monde qui change et se mondialise. » (Knafou *et al.* 2012 : 59). C'est l'étroite relation de ces *installations* aux espaces qu'elles animent qui doit être étudiée : « Augé oublie que les lieux autarciques n'existent pas dans les sociétés contemporaines, c'est la raison d'être des villes » (Stock 2001 : 97). Comment dès lors réinscrire ces lieux dans les pleines logiques du monde social ?

***Encadré 2 – De multiples pistes d'investigations méthodologiques et théoriques alternatives à l'approche des non-lieux***

Le texte composite de Marc Augé permet d'expliciter de nombreux enjeux soulevés par la question des espaces décrits. Sans se situer dans le prolongement de la réflexion du non-lieu, de nombreuses investigations apportent en contrepoint des éléments de réponse majeurs :

- **La construction du lieu :**

**- les échelles d'analyse des lieux :** Augé souligne que le non-lieu « n'abrite aucune société organique » (1992 : 140), mais les pratiques des acteurs de ces lieux (agents, responsables, passagers en déplacement professionnel ou se déplaçant dans le cadre de leur temps libre) peuvent être interprétées à la lumière de la division sociale et spatiale du travail qui prend tout son sens à large échelle. Dans cette hypothèse, le lieu de transport peut apparaître comme un lieu de différenciation et d'interdépendance sociale et spatiale des individus ou « solidarité organique » (Durkheim 1893). Celle-ci peut dépasser l'échelle des États-nations, comme le suggère Augé lui-même : « l'étranger égaré dans un pays qu'il ne connaît pas (l'étranger « de passage ») ne s'y retrouve que dans l'anonymat des autoroutes, des stations-service, des grandes surfaces ou des chaînes d'hôtel » (1992 : 133-4).

**- le point de vue adopté, entre l'Ici et l'Ailleurs :** Elle s'inscrit dans le passage d'une anthropologie du lointain à une anthropologie du proche, opéré depuis les années 1970 par l'ethnologie française et par Marc Augé (2013) lui-même. Cette évolution remet en cause le partage disciplinaire hérité du Monde entre la sociologie et l'ethnologie. L'ethnologue semble intégralement conserver ses outils d'analyse de l'Ailleurs mais sans les adapter pleinement à l'échelle de l'objet envisagé. Il étudie l'aéroport au regard des liens interpersonnels et de l'interconnaissance de la sociabilité communautaire, tels qu'il a pu les étudier notamment en Côte d'Ivoire (1969). Une approche en termes de société et non de communauté (Tönnies 1887), non localiste, permet au contraire de penser dans ces *installations* dans le cadre territorial d'une société, qui introduit de nombreux rapports entre anonymes.

- **Approche des espaces publics fréquentés à large échelle :**

**- l'expérience de l'anonymat** : « Comment imaginer l'analyse durkheimienne d'une salle d'attente de Roissy ? » s'interroge l'ethnologue (1992 : 119). La lecture de l'expérience de l'aéroport, décrite par Marc Augé, peut être réinterprétée au regard des normes de pratique des espaces publics urbains, décrites par Simmel (1908), les auteurs de l'École de Chicago, Richard Sennett (1977) ou Isaac Joseph (1984). Cette expérience solitaire est envisagée au contraire comme la manifestation d'une *inattention civile* (Goffman 1971) qui traduit une reconnaissance de la coprésence et une préservation de l'intimité d'autrui.

**- l'environnement technique et sécuritaire** : L'auteur évoquent un *non-lieu* fait surtout d'interactions avec des machines : « [on] obéit aux mêmes codes, enregistre les mêmes messages » (1992 : 130) et de pratiques de contrôle ; « Pas d'individualisation (de droit à l'anonymat) sans contrôle d'identité » (1992 : 129). Cet environnement particulier peut être étudié dans le cadre de dispositifs spatiaux à l'œuvre dans les lieux de passage

- **Mobilités :**

**- l'expérience du hors-quotidien** : « Sans doute même, l'anonymat relatif qui tient à cette identité provisoire [endossée dans le non-lieu] peut-il être ressenti comme une libération par ceux qui, pour un temps, n'ont plus à tenir leur rang, à se tenir à leur place, à surveiller leur

apparence » (1992 : 127) Un tel relâchement des contraintes quotidiennes peut précisément renvoyer à la teneur de l'expérience touristique (MIT 2008, Rémy 2004) comme mise à distance du rôle quotidien dans la pratique d'autres lieux.

**- habiter les lieux de transport** : L'ouvrage évoque un « réseau serré de moyens de transport qui sont aussi des espaces habités » (1992 : 100), invitant à s'interroger sur la façon dont ils peuvent être habités, notamment en questionnant le rôle de la fréquence de passage : « l'espace abstrait que [les passagers] sont conduits régulièrement à lire plus qu'à regarder leur devient à la longue étrangement familier ; comme […] le vendeur d'orchidées de l'aéroport de Bangkok ou le *duty free* de Roissy I » (1992 : 123).

**- l'individualisation des pratiques de mobilité :** « l'individualisation des références » peut renvoyer à l'hypothèse d'une autonomisation croissante des individus dans l'accès aux lieux (Ceriani *et al.* 2008).

**- l'injonction à la mobilité :** L'anthropologue évoque au fil du texte toute une terminologie de messages des gestionnaires de réseaux, de slogans publicitaires et de « mots à la mode » (1992 : 134) du marketing qui accompagne l'expérience spatiale des non-lieux. Les outils de la linguistique, de la sémiologie et des *cultural studies* montrent l'intérêt d'analyser par des approches systématiques le sens de ces discours véhiculés par les opérateurs de réseaux dans et par les lieux de mobilité.

### *I – B. 3. L'interpellation de* l'espace des flux *: l'interrogation explicite des jeux de pouvoir des infrastructures de réseaux*

Le sociologue Manuel Castells (1996) propose une approche bien plus intégrée au monde social de ces infrastructures. Il fait le constat de l'affirmation d'une « ère de l'information », reposant étroitement sur les technologies de l'information et de la communication apparues depuis les années 1970. Mais, contrairement aux autres interpellations des territoires abordées ici, son analyse privilégie les espaces urbains, dans une approche théorique mais aussi empirique, et insiste surtout fortement sur la dimension inégalitaire des transformations en cours. Elles aboutissent selon lui à une dualisation des sociétés et des espaces urbains, partagés entre espace des lieux et espace des flux. L'espace des flux constitue pour lui l'espace de concentration du pouvoir, liés aux échanges des activités économiques prévalentes, des marchés financiers, des sciences et des technologies, et de leurs relations avec les activités de production et de logistique. Il est construit par les réseaux, objets neutres mais au service des logiques dominantes d'élites transnationales formant une société en réseaux. Par contraste l'espace des lieux se construit à de plus fines échelles, du domicile, de la ville, de la région ou de l'État et concerne le reste de la population qui vit dans « un espace dont la forme, la fonction et le sens composent un ensemble dans le cadre de la continuité physique […] et [a] donc une perception de [son] espace localisée » (1996 : 475).

Pour le sociologue, le développement de l'ère de l'information conduit à la domination de l'espace des flux au désavantage de l'espace des lieux. « La tendance dominante, dit-il, débouche sur un espace de flux en réseaux, hors de l'histoire, qui entend bien imposer sa logique à des lieux éparpillés et segmentés [...] A moins que des ponts culturels et *physiques*[12] ne soient délibérément jetés entre ces deux formes d'espace, nous finirons sans doute par vivre dans des univers parallèles dont les temps ne pourront se rencontrer »

[12] Souligné dans le texte.

(1996 : 480). L'espace des flux se traduit concrètement dans les formes urbaines par la diffusion d'une architecture générique, que traduisent les projets immobiliers, des hôtels internationaux aux quartiers d'affaires. Mais la place des infrastructures de transport est ici aussi majeure[13]. La description de l'aéroport de Barajas à Barcelone illustre bien cette vision dichotomique et l'ancrage de l'infrastructure du côté de l'espace des flux, dominant, fonctionnel, mais dépourvu de sens, par opposition à un espace des lieux, territoire d'expérience quotidienne, animé par des résistances locales à l'espace des flux mais dominé (Castells 1997) : « Dans la beauté froide [de l'aéroport de Barcelone], les passagers affrontent leur terrible vérité : ils sont seuls au milieu de l'espace des flux [...] ils sont suspendus dans le vide du transit. [...] Et nulle évasion n'est possible » (1996 : 473). L'aéroport semble particulièrement sculpté par un urbanisme hygiéniste et une *architecture de la nudité* (1996 : 450). Cette approche trouve notamment son prolongement dans l'analyse des géographes et urbanistes britanniques Stephen Graham et Simon Marvin (2001) qui évoquent un urbanisme de la fragmentation par les réseaux ou *splintering urbanism*. A travers l'étude des infrastructures de divers pays développés et en développement, ils montrent que les réseaux d'eau, de transport et de communication répondent de moins en moins à une logique de desserte universelle dans le contexte de libéralisation des infrastructures. Ils affirment que la différenciation croissante de ces réseaux contribue à fragmenter fortement l'espace urbain et à amplifier les phénomènes de ségrégation. La mise en place de coûteux réseaux de transport à large maille destinés l'usage de populations les plus solvables participe d'une ségrégation accrue qui les isole des populations des quartiers pauvres, traversés sans interaction possible.

Par rapport à l'analyse des réseaux de Marc Augé, l'approche de Castells a l'immense avantage de replacer l'essor de ces réseaux dans le cadre explicatif d'une évolution historique plus aisément perceptible et documenté que celle de la surmodernité, aux ressorts beaucoup plus flous, et dans cette perspective de prendre en compte les rapports de pouvoir dans ces évolutions territoriales. Néanmoins, sa description des réseaux et de leur neutralité prête aussi le flanc à la critique d'un déterminisme technique (Pflieger 2006) qui associe les réseaux à des effets structurants puissants et surtout systématiques (Offner 1993). L'analyse fortement structuraliste de Manuel Castells privilégie la lecture des formes urbaines et des réseaux à l'analyse des acteurs et de leurs actions. On peine à croire que l'espace des flux puisse être lui aussi aterritorial et nécessairement homogène, ne serait-ce que dans le cadre de stratégies de distinction, même s'il est marqué par la diffusion de modèles urbanistiques standardisés. De plus, la fréquentation de l'espace des flux mondial paraît difficilement réservée aux seuls puissants, quand la mondialisation implique aussi ces *autres travailleurs de l'économie avancée* (Sassen 2011) : agents de nettoyage, ouvriers du bâtiment ou employées domestiques. Comment un espace des flux comme espace de pouvoir pourrait-il se généraliser en n'étant animé que par les élites ? Par la suite, Castells (1999) lui-même a reconnu l'existence de formes de résistances localisées au cœur même de l'espace des flux, ce qu'il a appelé la construction par la base de l'espace des flux (*grassrooting of the space of flows*). Ce sont des interrelations plus complexes entre espace

[13] L'analyse de l'espace des flux n'est pas sans rappeler celle de l'espace abstrait homogénéisant de *La Production de l'espace* d'Henri Lefebvre (1974 : 65-66) : « Le capitalisme et le néo-capitalisme ont produit l'espace abstrait qui contient le « monde de la marchandise », sa « logique » et ses stratégies à l'échelle mondiale […]. Cet espace abstrait s'appuie sur les énormes réseaux des banques, des centres d'affaires, des grandes unités de production. Et aussi sur l'espace des autoroutes, des aérodromes, des réseaux d'information. Dans cet espace, la ville […] a éclaté. »

des flux et espace des lieux qu'il faut donc envisager, comme le montrent divers travaux à ce sujet, notamment ceux sur les infrastructures de réseaux (Pflieger *et al.* 2006 ; Tillous 2009).

Ces trois théories englobantes de la *compression de l'espace-temps*, du *non-lieu*, de l'*espace des flux* et de *l'espace des lieux* forment ainsi des interpellations fortes mais inabouties des territoires sédentaires en leur opposant dans la circulation et la mondialisation d'autres structures et d'autres acteurs. Cette vision systématiquement duale des sociétés et des structures empêche d'envisager pleinement un changement de regard sur ces territoires. Rompant avec cette vision systématiquement duale, un vaste ensemble de travaux, parfois qualifié de courant des *mobility studies*, permet d'envisager pleinement une évolution d'ensemble du monde social.

## II – Les *mobility studies* : le Monde en déplacement

Les *mobility studies* sont notamment liées aux travaux du sociologue britannique John Urry, qui a lui-même proposé une vaste théorie sociale. Tirant explicitement les leçons de l'affirmation de l'espace des flux, John Urry (2000) propose de penser intégralement le monde social comme *mobile*. Par contraste avec le structuralisme de Manuel Castells, il envisage le monde social tout entier plongé dans une circulation changeante d'individus, de collectifs et d'objets, analysée dans une conception systémique, non-linéaire, sensible aux théories de la complexité (Urry 2003), soulignant la contingence de ces assemblages. Cette approche englobante conteste la lecture implicite du monde social comme un ensemble de sociétés nationales ordonnées et structurées. Autrement dit, elle renonce à *l'espace des lieux* de Manuel Castells et aux *lieux* de Marc Augé.

### *II – A. Une refonte du monde social par les mobilités*

Le titre anglais du plus célèbre ouvrage de John Urry (2000) indique cette ambition de refondation de la sociologie au regard de la période contemporaine : *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century.* Il critique les usages du terme de société manifestant un impensé du cadre stato-national, les multiples présupposés des *sociétés du pourtour de l'Atlantique nord*, qui participent d'un certain nationalisme méthodologique. Le sociologue récuse la notion de société car elle ne lui paraît pas adéquate au regard des transformations diverses qui traversent le monde social dans le cadre de la mondialisation de la circulation[14]. Les mobilités sont appréhendées comme des *flux des personnes à l'intérieur de chaque société mais surtout hors des confins de celle-ci, ainsi qu'aux liens qui existent entre ces flux et un grand nombre de motivations différentes* (*ibid.* : 17). Critiquant les représentations sédentaires, de l'ordre et de la société, John Urry invite à privilégier des représentations et des métaphores spatiales *horizontales* relevant du fluide, et non *verticales* et hiérarchiques.

Dans une approche foisonnante, il appelle à l'investigation de mouvements à la fois hétérogènes, différenciés et interdépendants de populations humaines mais aussi d'objets, de technologies, d'idées et de *mobilités imaginées* ou *virtuelles*. L'exemple sans doute le

[14] Cette position théorique radicale est réinvestie par le sociologue Vincent Kaufmann (2001 : 18) : « I therefore propose to get rid of the very concept of society in order to replace it with an approach based on movement. »

plus emblématique de son approche est celui de l'automobilisme. Celui-ci s'apparente à un assemblage sociotechnique complexe de machines mobiles, d'infrastructures fixes mais aussi de normes, de technologies, et de paysages périurbains dont l'étroite imbrication se manifeste notamment par la *dépendance automobile* (Dupuy 1999). Ces assemblages sont décrits comme des systèmes hybrides de mobilités et de matérialités, des combinaisons d'entités humaines et physiques, dans une approche inspirée en partie de l'approche de John Law et de Bruno Latour (1991), dans le champ d'étude des sciences et technologies. Cette approche est parfois labellisée comme la théorie de l'acteur-réseau, la méthode de l'actant-réseau ou encore la sociologie de la traduction. Elle intéresse en particulier John Urry pour saisir l'usage des technologies de l'information et les formes de présence à distance par les technologies, forme de *mobilité instantanée*. Il n'en reprend toutefois pas tout l'arsenal théorique et la terminologie plutôt hermétique. Il se réfère par la suite davantage aux travaux de la philosophe Donna Haraway (1998) et de la géographe Sarah Whatmore (2002) sur l'imbrication étroite des composantes humaines et matérielles du corps et de ses prolongements de soi ou *prothèses technologiques*, comme de l'environnement social et biophysique.

Mais John Urry réinscrit ce vaste et ambitieux programme de recherche six ans plus tard non seulement au cœur de la sociologie mais dans le cadre d'une réflexion fédérative transdisciplinaire émergente en sciences sociales avec la sociologue étatsunienne Mimi Sheller (2006). Ils le qualifient de *nouveau paradigme des mobilités* (*new mobilities pardigm*) et aussi de *tournant mobilitaire* (*mobility turn*). Ce courant de pensée revendiqué se réclame du *tournant spatial* des sciences sociales (Soja 1989 ; Gauchet 1996 ; Lévy 2000 ; Lévy, Lussault 2003). Aussi leur article est-il significativement publié dans un numéro thématique d'une revue majeure de géographie et d'urbanisme, *Environment and Planning A.* La même année, ils fondent la revue interdisciplinaire *Mobilities* dont le premier éditorial reprend très largement les arguments de l'article (Hannam, Sheller, Urry 2006)[15]. Ils appuient leur démonstration sur une série de travaux, britanniques essentiellement, apparus depuis les années 1990. Ils embrassent le champ de l'anthropologie, de la géographie, de la sociologie, des *cultural studies*, des études féministes comme des études des sciences et des technologies.

### *II – B. La réhabilitation des pratiques et des lieux associés aux mobilités*

Le principal apport de l'approche proposée est de récuser l'approche isolée des lieux et des populations, insistant au contraire sur leurs connexions multiples : « The new mobility paradigm argues against [the] ontology of distinct 'places' and 'people' » (Sheller, Urry 2006 : 214). Dans une approche englobante des pratiques des lieux et des liens des individus, les auteurs du *new mobilities paradigm* soulignent l'importance d'envisager ces connexions à une large échelle spatiale, notamment par l'étude des réseaux sociaux. Ils montrent que les liens faibles des réseaux sociaux se situent souvent à distance, occasionnant de multiples interactions par connexité, de *présence* électronique, et des déplacements pour assurer la présence physique. Mais ils invitent aussi à prendre en compte à plus fine échelle le rôle des interactions sociales, des rythmes urbains et des *stimuli* associés aux déplacements, dans le

[15] Voir aussi le chapitre « The Mobilities Paradigm » dans l'ouvrage de John Urry (2007) intitulé *Mobilities*. Les deux expressions de *new mobilities* et de *new mobility* coexistent. On privilégie ici celui de *new mobilities* qui souligne la diversité des pratiques et des approches associées.

prolongement des analyses du sociologue Georg Simmel, mais aussi celui de la performance, du rapport au corps et des émotions. C'est dans cette perspective qu'ils appellent à interroger le déplacement pour repenser les sciences sociales :

> A 'mobility turn' is spreading into and transforming the social sciences, transcending the dichotomy between transport research and social research […] Travel has been for the social sciences seen as a black box**,** a neutral set of technologies and processes predominantly permitting forms of economic, social and political life that are seen as explicable in terms of other, more casually powerful processus. (*id.* 2006 : 208).

Tout en dénonçant le poids des représentations sédentaires dans la dichotomie qu'ils dénoncent, ils souhaitent éviter l'écueil réciproque d'une vision romantique de la mobilité : « we do not insist on a new 'grand narrative' of mobility, fluidity, or liquidity » (2006 : 210). Ils se distancient des discours sur la déterritorialisation en insistant sur le poids majeur des formes d'immobilité : « *There is no linear increase in fluidity without extensive systems of immobility* » Ils évoquent l'existence de formes faibles d'ancrage ou d'attachements, littéralement mouillages (*moorings)* (Hannam, Urry, Sheller 2006). Appelant à une dialectique de la mobilité et de l'ancrage, ils soulignent les inégalités liées à la mobilité. Ils mentionnent les formes d'enclavement, de déconnexion, d'exposition aux nuisances ou encore la vulnérabilité des réseaux et les enjeux de gouvernance associés, faisant référence à la société du risque décrite par le sociologue allemand Ulrich Beck (1986). C'est pourquoi, dans ce programme de travail, ils souhaitent tout particulièrement revisiter les approches des lieux et des réseaux de transport et de communication : « *what if we were to open up all sites, places, and materialities to the mobilities that are always already coursing through them?* » (Hannam *et al.* 2006 : 209).

Les auteurs appellent ainsi à la réhabilitation de ces lieux et réseaux, soulignant l'intensité de la vie sociale et spatiale et les nombreuses activités qu'elles impliquent : en termes d'émotions de coprésence, d'interactions, y compris à distance par les technologies de la communication, ou d'usage du temps de transport. Significativement, l'exemple choisi pour illustrer ce *new mobilities paradigm*, développé sur deux pages, porte sur les *espaces de l'aéroport*. Prenant explicitement le contre-pied de la lecture de Marc Augé, les deux auteurs les dépeignent comme des espaces denses d'interactions de populations de voyageurs et de travailleurs. Soulignant qu'ils sont d'intérêt comparable à celui de centres urbains, ils soulignent la concentration et le développement de multiples technologies de transport et de contrôle dans ces espaces, comme les flux très divers de matières qui les traversent, de l'argent sale à la drogue en passant par des virus comme le SRAS. Par ces divers éléments recensés, les auteurs désignent le *désordre organisé*, la *juxtaposition chaotique de différents espaces et réseaux*[16] (2006 : 220) qui est au cœur de leur approche.

### *II – C. Mettre en contexte le* mobility turn *: une inflexion longue plutôt qu'un basculement*

L'approche prônée par le *new mobilities paradigm* est d'un quadruple apport pour l'investigation qui nous occupe. Tout d'abord, elle refuse l'appréhension dichotomique des espaces de Castells et d'Augé, dont on a vu les limites, en changeant de regard sur les lieux, considérés comme des sites d'ancrage mais aussi insérés dans des formes diverses de circulation. Ensuite, elle privilégie l'analyse localisée des pratiques individuelles, tout en les

[16] [A]ll make visible the already existing chaotic juxtaposition of different spaces and networks.

articulant aux différentes échelles spatiales auxquelles ils prennent sens, du corps au globe. Cela tient à l'attention portée aux différents rapports à l'espace et à l'analyse des temps courts et aux temporalités les plus éphémères des pratiques spatiales, qui ne sont pas d'emblée considérés comme dépourvus de signification. Le troisième apport consiste à affiner la lecture des flux évoqués par Manuel Castells, pour souligner leur diversité (d'où le terme de mobilités au pluriel) et leurs interactions complexes. Les relations entre les acteurs de la mobilité, les objets, les technologies et les infrastructures dessinent des circulations moins fluides et moins homogènes que ne le suggère le concept d'espace des flux. Enfin, contrairement à Marc Augé, mais aussi à Manuel Castells, cette approche se distancie explicitement des représentations sédentaires du territoire, dont divers travaux ont souligné combien elles empêchaient la pleine compréhension des évolutions territoriales (Cattan, Berroir 2006). Elle pointe aussi le danger symétrique d'adopter des représentations idéalisantes de la mobilité, qui reprennent de fait le point d'acteurs en position dominante de classe ou de genre (Kaplan 1996).

A n'en pas douter, le plaidoyer du *new mobilities paradigm* traduit une constellation de plus en plus développée de travaux sur le sujet en sciences sociales[17], bien qu'il force le trait en présentant comme un tournant théorique soudain une inflexion en réalité inscrite à plus long terme. La question de la mobilité n'a pas été systématiquement absente des préoccupations théoriques des sciences sociales. Tout en étant conçue davantage comme un fait acquis, donné, dans l'analyse (Cresswell 2010), la mobilité spatiale occupe une place importante dans les travaux de l'École de Chicago (Grafmeyer, Joseph 1979), même envisagée à travers la seule mobilité résidentielle. Les déplacements sont aussi pris en compte par l'analyse spatiale dès les premiers modèles gravitaires et d'interaction. En urbanisme, l'œuvre redécouverte d'Ildefons Cerdà (1867) témoigne d'une véritable préoccupation de l'articulation entre réseau et territoire. Dans ces trois cas, il ne s'agit pas d'une prise en compte englobante des mobilités mais le déplacement est indéniablement une source de réflexion ancienne en géographie et en sciences sociales.

L'intensification des mobilités été envisagée dès 1971 par le géographe étatsunien Wilbur Zelinsky, qui pose l'hypothèse d'une transition de mobilité (*mobility transition*) inspirée de la notion de transition démographique. Il évoque le passage d'une logique de migrations, des campagnes vers les villes, à une logique de *circulation* intense liée à des déplacements plus temporaires : « Circulation denotes a great variety of movements, usually short-term, repetitive, or cyclical in nature, but all having in common the lack of any declared intention of a permanent or long-lasting change in residence » (1971 : 226). Cette première logique de migration vaut à Wilbur Zelinsky d'être qualifié de père de la transition urbaine. La deuxième logique de la circulation n'est, elle, réappropriée qu'à la fin des années 1990 par les géographes, avec la formulation de l'hypothèse d'une *transition mobilitaire*, comme *tendance à la mobilité géographique généralisée à l'échelle d'une population* ou *passage dans notre société d'une sédentarité dominante à une hypermobilité dominante* (Knafou 1998, 2000).

Divers géographes et sociologues évoquent une situation de *mobilité généralisée* de certaines populations, liée à des déplacements de plus en plus diversifiés (Bourdin 2004 ; Martucelli 2004 ; Lannoy, Ramadier 2007). De plus, dès les années 1980, Michel Bassand et ses collègues de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (1980, 1986) plaident pour

[17] En témoigne la formation de divers réseaux ou institutions de recherche fédératrices depuis le début des années 2000, comme l'Institut de la Ville en mouvement (fondé en 2000), le réseau francophone Mobilités spatiales et fluidité sociale (créé en 2002) ou le réseau Cosmobilities (établi en 2004).

une approche interdisciplinaire de la mobilité et l'envisagent comme un *phénomène social total*, une réalité qui traverse l'ensemble de la société et permet ainsi d'en appréhender toutes les interdépendances, optique que l'on peut prolonger en considérant la mobilité comme un *fait spatial total* (Lussault 2007a), révélateur de multiples constructions spatiales. Les réflexions précoces du sociologue belge Jean Remy (1966) sur l'importance du développement d'une *culture de la mobilité* modifiant les rapports individuels et collectifs à l'espace participent d'une réflexion à peine amorcée sur la mobilité et l'ancrage (Hirschorn, Berthelot 1996). On peut estimer qu'il y a bien un tournant théorique majeur dans l'approche des mobilités en sciences sociales, interpellant la notion classique de territoire sur une plus longue durée que ne l'indique John Urry.

C'est surtout l'existence d'un tournant non plus théorique mais historique qui mérite d'être interrogé pour contextualiser les approches de David Harvey, de Marc Augé et de Manuel Castells. En quoi les *mobilités du 21e siècle* décrites par Urry et Sheller sont-elles véritablement nouvelles ? Peut-on vraiment parler d'une véritable entrée en mobilité au tournant du 21e siècle ? Pour les tenants du *new mobilities paradigm*, la nouveauté de ces mobilités tient à l'implication croissante des technologies de l'information et de la communication dans l'expérience de la mobilité, mais ce qui marque véritablement une rupture dans l'usage de ces techniques par rapport à des réseaux techniques d'invention antérieure comme le téléphone n'est pas précisé. A certains égards, cette valorisation de l'innovation technologique tend à rejoindre de nouveau un déterminisme technique qui empêche d'observer la diversité des pratiques contemporaines et de penser la profondeur historique majeure des processus de compression de l'espace-temps (Cresswell 2010). Le constat de la nouveauté de ces mobilités tient non seulement à un tournant historique mais aussi à un changement de regard. Car les historiens, dans leur plus récentes approches historiographiques, ne cessent de revisiter l'importance longtemps sous-estimée des échanges et des mobilités dans les sociétés anciennes, des périodes antique, médiévale, moderne à nos jours[18]. L'accroissement de toutes les formes de mobilités, souvent invoqué, ne relève pas de l'évidence et reste dans les faits difficile à mesurer (Kaufmann, Montulet 2008) : évoquer une intensification quantitative globale des mobilités a-t-elle un sens ? Il semble notamment que le temps journalier moyen consacré aux mobilités n'augmente pas : c'est en fait la portée des déplacements et surtout la fréquence des mobilités à large échelle qui s'accroît (Kaufmann 2008). Ce constat constitue un argument majeur pour privilégier ici l'étude de ces mobilités. Il incite à penser davantage des changements qualitatifs de rapports à l'espace par une reconnaissance accrue des mobilités à large échelle et leurs diverses évolutions que d'envisager l'accroissement quantitatif tout azimut des mobilités.

### *II – D. Les limites du* nouveau paradigme des mobilités *: un champ ouvert à la réflexion territoriale*

John Urry et Mimi Sheller n'envisagent pas le monde comme purement fluide et invitent à accorder une certaine importance à l'immobilité relative et à l'ancrage. Mais s'ils soulignent que les logiques territoriales n'ont pas disparu, leur articulation à la mobilité par la dialectique proposée entre mobilité et ancrage est peu développée. Cela tient au choix de privilégier, plutôt que d'articuler, l'étude du *social mobile* (Sheller, Urry 2000 : 16) et des

[18] Notamment Moatti 2004 ; SHMESP 2010 ; Beaupaire *et al.* 2010 ; Roche 2011 ; Flonneau, Guigueno 2009 et les travaux de l'association Passé-Présent-Mobilité.

relations *horizontales* aux relations *verticales*. A l'inverse de l'approche structuraliste de Castells, les institutions, les structures spatiales et sociales tendent à disparaître car les relations de pouvoir ne sont pas pleinement intégrées dans l'analyse. Les inégalités sont certes évoquées dans la juxtaposition des différentes circulations et dans la comparaison de mobilités (dominantes) par rapport à des formes d'immobilités (dominées). Mais l'analyse tend à présenter l'immobilité relative comme nécessairement subie. Elle rejoint ainsi la double hypothèse *selon laquelle la mobilité serait devenue une valeur universelle, s'imposant à l'ensemble des groupes sociaux et aurait fait perdre l'essentiel de leurs sens aux pratiques centrées sur l'espace local et la proximité* que conteste Sylvie Fol (2005 : 12). Son étude comparée des pratiques de déplacements des ménages pauvres en France, en Grande-Bretagne et aux États-Unis, en est un contre-exemple manifeste : *l'immobilité relative qui caractérise les ménages pauvres relève autant de stratégies, s'exerçant dans un univers très contraint, que de leur incapacité physique, économique ou sociale à se déplacer* (2005 : 14). Le risque de ce primat accordé à la mobilité est de participer aux discours dominants d'injonction à certaines formes de mobilité de plus en plus soulignés (Boltanski, Chiapello 1999 ; Vignal 2005 ; Bacqué, Fol 2007).

De plus, l'importance attachée au caractère contextuel et contingent des circulations constitue un apport majeur par rapport aux approches précédentes. Mais il importe aussi de les mettre en rapport avec des temps plus longs. C'est ce qu'autorise précisément une réflexion territoriale, qui *permet la décomposition temporelle d'un processus spatial* (Ozouf-Marinier 2009 : 35). Au-delà des seules relations individuelles aux objets et à la technique dans le déplacement, il existe de nombreuses échelles spatiales intermédiaires entre le corps et le Monde : les ressources globales des acteurs et leurs rapports de force, le rôle des expériences collectives à être davantage interrogé. Leur faible prise en considération tient en partie à la méthode de l'actant-réseau qui inspire l'approche du *new mobilities paradigm*. Tout en étudiant avec grande finesse les connexions entre les acteurs, cette méthode passe sous silence les relations évitées ou les pratiques impossibles, car elle focalise l'attention sur la matérialité, dans une posture réaliste (Gingras 1995). En insistant sur les interactions entre opérateurs humains et non humains, en dissolvant l'opposition entre acteur et structure, elle gomme l'importance des rapports de force entre humains et rend plus difficile l'identification de l'acteur et des relations de pouvoir, l'intervention étant replacée dans de longues chaînes d'action. Enfin, elle ne prend pas en compte les normes, les représentations et l'univers de sens des acteurs parce qu'elles relèvent d'une approche interprétative. Cette méthode se prive ainsi de la saisie de la dimension symbolique des pratiques. L'insistance sur les différents sens engagés et les émotions marque aussi une certaine influence sur le *new mobilities paradigm* de la *non-representational theory* très en vogue dans le monde anglophone, qui évacue bien souvent les enjeux politiques et sociaux (Cresswell 2012).

Le champ des *mobility studies* se révèle donc particulièrement fructueux pour envisager l'ensemble des acteurs et des espaces agencés dans la mobilité. Mais dans l'appréhension de la mise en mouvement ou *mobilisation générale du Monde* (Lussault 2013), de ce tout mobile, le *nouveau paradigme des mobilités* a peu interrogé la question de l'ancrage, de l'immobilité et des relations de pouvoir associées. Il questionne implicitement la conception des territoires classiques et ses limites soulignent aussi en creux la nécessité d'envisager des assemblages territoriaux qui intègrent ces enjeux.

## III – La construction de territorialités en réseau informées par les mobilités

Les quatre approches de la *social theory* abordées au cours des deux parties précédentes permettent de mieux comprendre les interrogations de plus en plus importantes de la notion de territoire à partir du milieu des années 1990, alors même qu'elle connaît une forte inflation d'usage, dans un contexte de montée en puissance des réflexions sur les acteurs (Gumuchian *et al.* 2003) ou *tournant actoriel* et sur l'identité. On montrera que la dramatisation d'un face à face entre les réseaux et les territoires permet la critique de la notion classique de territoire mais aussi d'approches exclusivement fonctionnelles du réseau, et d'envisager non plus des territoires mais des territorialités en réseau individuelles et collectives informées par les mobilités.

### *III – A. Les réseaux dans le renouvellement de l'approche territoriale*

L'interrogation des réseaux dans leurs multiples dimensions et, de manière subreptice et plus progressive, les mobilités, permettent de revisiter les approches classiques du territoire.

#### *III – A. 1. Des réseaux face aux territoires ?*

Les notions de territoire et de réseau ont été soigneusement distinguées comme deux modalités de construction de l'espace, l'une associée à un espace continu, topographique, de proximité, l'autre associée à un espace discontinu, topographique, de connexité. Elles mobilisent deux systèmes explicatifs différents, (Lévy, art. « Réseau » *in* Lévy, Lussault 2003) qu'on pourrait représenter comme deux couches superposées d'espace. Cette distinction a correspondu à un certain partage de fait des savoirs entre des courants de réflexion multiformes questionnant les territoires et une pensée interdisciplinaire ingénieuriale et aménagiste attachée à l'analyse des réseaux techniques (Dupuy, Offner 2005). Elle a pu suggérer une lecture dichotomique de ces concepts, insistant sur les effets structurants des réseaux pour les territoires, dont témoignent pour partie les analyses de Marc Augé et de Manuel Castells.

Pourtant, certaines approches des réseaux de transmission ont rapidement questionné la relation aux espaces desservis, dans une perspective fonctionnelle, et plus rarement symbolique entre réseaux et territoires en contestant le mythe des effets déterministes, *structurants,* des réseaux sur les territoires (Gökalp 1985[19] ; Offner, Pumain 1996). Cette croyance, très diffusée dans le monde social, participe d'une naturalisation des réseaux, présentés comme des objets dont l'évidence et la puissance s'impose alors qu'ils relèvent puissamment de constructions sociales par l'espace (Boltanski, Chiapello 1999 : 224 *sqq.*). Rompant avec une vision de *réseaux-tuyaux*, les propriétés du réseau qui affectent son inscription spatiale sont interrogées. Des notions telles que l'extension, la *couverture* ou l'*adhérence* du réseau[20] ont été développées pour qualifier ces interactions d'un point de vue matériel mais aussi en termes de perception et de pratiques de mobilité

[19] Voir plus généralement les multiples travaux du collectif Réseaux (Dupuy, Offner 2005).

[20] L'extension désigne la taille du réseau à partir des points les plus éloignés par rapport à l'espace de référence et permet de prendre une mesure de l'échelle du réseau. La couverture désigne le nombre de points atteignables depuis l'ensemble des points de l'espace de référence. L'adhérence désigne le nombre de points d'arrêt du réseau par rapport à la longueur du réseau.

des usagers. Il s'agit ainsi d'apprécier l'expérience vécue des territoires traversés au sein des modes de transport et leur *rugosité territoriale*. C'est tout le sens de *l'écologie urbaine des transports* développée au sein de la RATP (Amar 1987, 1993). Prolongeant cette perspective, les notions de *porosité* et d'*interactivité* ont aussi été avancées pour saisir plus finement le degré de perception du territoire traversé et les possibilités d'interaction des usagers du réseau avec ce territoire[21] (Lévy 2000b). La réflexion a aussi porté sur les différents acteurs de ces réseaux dans leur aménagement : acteurs politiques des territoires, impulseurs et régulateurs, gestionnaires de réseau au sens large, mais aussi usagers ou plutôt *sociétaires* pratiquant ces réseaux de transport et de communication (Dupuy 1991). Renversant la perspective d'insertion des réseaux dans des *territoires aréolaires*, l'approche inverse d'une territorialisation à l'œuvre dans les réseaux eux-mêmes a aussi été envisagée (Lévy 2000b, Tillous 2009c). Ces deux approches soulèvent une large réflexion sur la gouvernance et la sémiologie des réseaux : « A qui confier la charge de la monumentalité de chaque réseau ? […] Tout d'abord, rendre lisible à tous le sens des réseaux, c'est certainement inscrire, matérialiser, manifester, ce qui, dans la durée longue, solidarise des "sociétaires" de ces réseaux » (Dupuy 1991 : 162).

Les réseaux ont cependant presque toujours été envisagés surtout dans leur fonctionnalité, leur matérialité et leur connexion matérielle aux territoires. Mais celles-ci n'empêchent pas, bien au contraire, de leur conférer une portée symbolique, à l'œuvre *dans et par les choses* (Chivallon 2007). Comme le rappellent deux historiens britanniques, dans un vibrant plaidoyer pour en faveur d'une analyse des *cultures du transport* au sens social et politique du terme, la culture *n'est pas l'élément libre d'un monde purement symbolique* (Divall, Revill 2009 : 61)[22], elle opère dans le fonctionnement conjoint des mondes matériel et symbolique. Elle n'est pas que *texte* ou langage mais aussi pratique, processus, production, un *travail* littéralement comme le rappelle l'étymologie du terme culture, au sens comme exploitation de la terre, et l'étymologie du terme transport. Les artefacts des réseaux de transport et de communication, éléments de culture matérielle, en témoignent. Il s'agit donc non seulement de « considérer les transports […] comme une pratique fortement informée par et informant un pouvoir […] mais comme une pratique dans laquelle le composant symbolique de la vie sociale a joué un rôle crucial dans la constitution de ce pouvoir ».

Peut-on plus généralement envisager les territoires de manière plus large au regard des réseaux ? Le géographe britannique Joel Painter (2009) a souhaité dépasser cette *fausse dichotomie* des réseaux et des territoires sans pour autant opter pour le remplacement radical des territoires par les réseaux auquel invite Bruno Latour (1993). Joel Painter explicite une approche anglophone des territoires comme une forme spécifique de réseaux. Dans le prolongement de la méthode de l'actant-réseau, il privilégie une approche englobante des réseaux, comme des réseaux techniques (ou de transmission) mais aussi des réseaux sociaux et des réseaux d'acteurs. Les territoires sont alors non pas conçus comme des produits des réseaux mais comme un type particulier de réseau lié à une

[21] La porosité renvoie à la *disponibilité sensorielle* des personnes mobiles par rapport aux réalités de l'espace de référence, l'interactivité à la *capacité à agir* sur les réalités de l'espace de référence (comme de pouvoir engager la conversation avec d'autres personnes présentes).

[22] Position liée plus généralement à la *new cultural geography*, qui souligne l'imbrication des géographies sociale et culturelle dans le monde anglophone (Mitchell 2000), et qui trouve un écho puissant dans la géographie culturelle francophone contemporaine : voir notamment le numéro thématique 660-661 des *Annales de géographie* de 2008, « Où en est la géographie culturelle ? » : cette articulation constitue le fil conducteur majeur de l'essentiel des contributions.

intensité particulière d'interactions sociales, une concentration forte des réseaux qui fait territoire. D'autres analyses francophones du territoire reprennent aussi cette image de la fusion des réseaux associée au territoire. Elles décrivent le territoire comme *sédimentation de pratiques sociales, politiques et techniques "en réseaux"* (Négrier 1989 : 58), comme *réseau dense ou de forte connectivité* (Retaillé 2005 : 194), comme *point d'entrecroisement et de commutation de réseaux multiples* (Veltz 1996 : 65). Ces évocations permettent de saisir l'étroite interdépendance entre territoires et réseaux. Au-delà de cette interdépendance, faire des territoires des réseaux comme le propose Joel Painter paraît difficile au regard des territoires paradigmatiques classiques. Une telle perspective suppose de développer une conception si spécifique des réseaux qu'elle s'éloignerait beaucoup du sens qui leur est communément associé, notamment pour prendre en compte toute la dimension symbolique des territoires. Rendre compte de l'idéologie territoriale de la contiguïté et de la continuité des territoires de l'État-nation à travers une approche purement réticulaire semble une gageure, comme de saisir par les réseaux non pas seulement la cohésion des collectifs mais aussi dans leur relation à l'altérité et les antagonismes entre collectifs[23].

C'est pourquoi cette thèse fait l'hypothèse qu'on gagne à *mettre à distance l'alternative qui voudrait nous placer face à l'obligation d'un choix conceptuel* entre réseau et territoire. Autre contraire, faire *appel à l'un* et *à l'autre se révèle nécessaire sans forcément buter contre des incompatibilités majeures*, comme le souligne Christine Chivallon (1997 : 768-769) à propos de l'identité antillaise. Il paraît plus opératoire d'envisager les réseaux comme des dispositifs de production des territoires (Dupuy, Offner 2005 ; Monnet 2010), ce qu'avait déjà proposé Claude Raffestin (1987). Une telle approche fait écho aux développements théoriques engagés à partir des constructions territoriales de populations engagées dans des pratiques nomades. Approfondissant les intuitions de Joël Bonnemaison sur l'importance des *configurations réticulées* dans l'expérience spatiale des populations, Béatrice Collignon (1996 : 101, 2006, 2012) a souligné combien la construction territoriale inuinnait du Grand nord canadien était et est toujours profondément réticulaire. A partir de l'étude de la construction des savoirs touaregs, Denis Retaillé (1998, 2005, 2009) a proposé quant à lui d'envisager plus largement l'*espace mobile* qui embrasse réseau et territoire. L'approche n'empêche pas, bien au contraire, de penser aussi les tensions qui peuvent résulter de logiques de fonctionnement différentes entre les territoires et les réseaux en termes d'interdépendance et non d'opposition, dans leur articulation étroite, selon des modalités variables.

### *III – A. 2. La notion de territorialité en réseau*

La distinction entre territoire et territorialité permet de préciser la contribution variable des réseaux à la construction territoriale. Le territoire classique peut être appréhendé comme une expérience forte de l'espace, construite dans la durée, et impliquant une limite nette entre Ici et Ailleurs, entre l'Autre et le Semblable. Elle engage aussi un « rapport fonctionnel et symbolique à l'étendue matérielle [et] un ensemble d'idéalités partagées » (Chivallon, 1999, p. 131). L'identification au territoire postule la continuité de l'espace approprié, pour garantir une unité synchronique du groupe et faire lieu commun. Les réseaux de

[23] Sur les limites de la capacité des réseaux sociaux à constituer en tant que tels une alternative à la notion de territoire, voir l'analyse développée sur ce point par les membres du groupement de recherche Réseaux du CNRS (Offner, Pumain 1996).

transmission sont ainsi partie prenante des politiques de *continuité territoriale*, qui visent à assurer la cohésion d'un groupe en compensant de manière topologique les discontinuités spatiales de son territoire. Les réseaux de transport et de communication sont alors considérés comme des *réseaux territoriaux* mais au service des territoires continus pour l'essentiel. On peut opposer les constructions des États-nations, comme espaces aréaux soigneusement délimités et rendus solidaires par des réseaux à des configurations qui ne font intervenir que peu de réseaux dans leur pratique et renvoient surtout à des formes de proximité spatiale, des *terroirs* (Debarbieux 2009). Mais on peut aussi distinguer ces territoires d'espaces au contraire discontinus dont la cohérence repose essentiellement sur des réseaux, des diasporas aux systèmes territoriaux des sociétés nomades.

Or précisément, ces agencements très réticulaires ne répondent pas *stricto sensu* à la définition canonique du territoire, *prison que les hommes se donnent*, selon le raccourci provocateur de Claude Raffestin (1980 : 129). La limite entre intérieur et extérieur ne délimite plus un espace continu, ou bien l'appartenance n'est pas exclusive, ou bien encore l'expérience ne s'inscrit pas dans des temps longs et continus. Ces agencements invitent à réinterroger la mise en œuvre de ces catégories et à envisager la construction territoriale comme un processus plutôt que comme un état. Ce sont d'*autres territoires*, comme ces *territorialités de l'entre-deux* construites dans la mobilité des individus (Capron *et al.* 2005). Le terme de territorialité s'est progressivement imposé pour interroger autant que pour désigner les territoires conformes et non-conformes dans leur ensemble[24]. Le terme relève d'une problématique de travail permettant d'interroger les grilles de lecture territoriales plus que d'une catégorie unificatrice prête à l'emploi. Le territoire n'est alors que la forme héritée, la *forme prototypale* (Debarbieux 2009) plutôt que le modèle de ces territorialités, afin précisément de ne pas occulter la compréhension d'autres territorialités, d'éviter leur disqualification, pour comprendre la façon dont des collectifs entretiennent des rapports bien différents à la mobilité.

Le mérite de cette approche est précisément de prendre compte dans l'analyse le poids d'autres configurations que celles associées aux États-nations, sans les rapporter systématiquement à ces territoires comme modèle, ce qui a de nombreuses vertus heuristiques. Elle permet notamment de prendre en compte des territorialités associées à des institutions non étatiques, qui s'appuient sur des périmètres d'actions fonctionnels (régulièrement qualifiés de *territoires d'action*) mais portés par des représentations et des discours puissants, comme pour les firmes transnationales déployées à l'échelle mondiale. Divers chercheurs en géographie sociale se sont inquiétés du risque de validation implicite de constructions idéologiques par la reconnaissance de *territoires* d'entreprises qui pourrait avoir une certaine valeur performative (Ripoll, Veschambre 2002 ; Jaillet 2009). Or le terme de territorialité permet précisément de mieux les cerner, surtout dans un contexte français et européen où ce sont presque exclusivement au prisme des logiques d'actions des acteurs et des territoires publics que l'action des acteurs privés a été envisagée. Comme le souligne Kevin Cox (2005 : 173), géographe radical difficilement soupçonnable de sympathie à l'égard du système économique contemporain : « la territorialité n'est pas réduite au bon vouloir de l'État, même si l'on note que l'État peut la soutenir et la réguler. »

[24] L'adjectif *territorial* est en revanche souvent utilisé pour désigner tout type de territorialité. Cet usage permet de faciliter la lecture et de favoriser le passage d'une approche en termes de territoires à une approche de territorialités. C'est dans ce sens qu'il est ici utilisé.

*A contrario,* le choix d'une définition restrictive du terme de territoire a été critiqué parce qu'il entretiendrait une vision simplificatrice, « étroitement communautariste et autochtoniste du territoire » (Antheaume, Giraut 2005 : 23). Sans être nécessairement redevables d'une telle description, les constructions et les *idéologies territoriales* des États-nations paraissent pourtant ne pas avoir disparu. Utiliser un autre terme pour les autres constructions permet plutôt de clarifier la terminologie, d'éviter la polysémie et la confusion d'un terme hégémonique ou d'un mot *mana* dont de multiples auteurs ont souligné les limites. Apprécier l'écart des autres territorialités à ces constructions héritées des États-nations permet à la fois de mieux saisir la relativisation, la transformation ou la persistance de ces territoires classiques. C'est aussi une stratégie pour délester les autres territorialités des impensés et des connotations qui ont entaché certaines utilisations du terme de territoire, favorisant l'assignation à espace et à identité, naturalisant les rapports sociaux, des présupposés sédentaires ou encore masculinistes (Piveteau 1995 ; Ripoll, Veschambre 2002 ; Hancock 2004 ; Cattan 2008). Concevoir les *territoires* comme des prototypes permet de ne pas les idéaliser et d'en souligner les limites par rapport aux autres territorialités.

Dans cette perspective, il s'agira ici de se concentrer sur ces territorialités en réseau ou territorialités réticulaires. Elles concernent aussi les territoires en tant qu'espaces de fait aussi construits en réseau mais aussi bien des territorialités alternatives. L'expression de *territorialité en réseau* ou *réticulaire* proprement dite a été introduite par Gabriel Dupuy (1991 : 13), ambitionnant d'ouvrir un programme de travail à ce sujet par l'étude des réseaux de transport et de communication : « Il ne s'agit pas de nier des pouvoirs et des types de territorialité aréolaire légitimes mais de reconnaître l'existence de pouvoirs autres et de territorialités réticulaires ». Ces réseaux de transmission restent son principal champ d'acception. Mais le concept de territorialité en réseau s'est ensuite largement étendu. Il est mobilisé pour analyser les pratiques urbaines, du commerce informel (Monnet 2007), à l'étalement urbain (Cattan, Berroir 2005) en passant par l'habiter (Matthey 2008). On le retrouve dans l'étude des pratiques des minorités amérindiennes (Sepulveda 2011), voire de configurations régionales (Di Méo 2006). De nombreuses expressions de formulation voisine sont utilisées et mobilisent les champs lexicaux du territoire et de la mobilité. L'expression de *territoires de la mobilité* en particulier n'a pas fait l'objet d'une conceptualisation approfondie en tant que telle mais a plutôt été conçue comme une classe englobante d'objets singuliers invitant à penser la relation étroite entre territoire et mobilité (Bavoux, Payet 1986 ; Bonnet, Desjeux 2000 ; Faret 2003 ; Vodoz *et al.* 2004 ; Baby-Collin *et al.* 2010 notamment). Plus récemment, la notion de *territorialité mobile* a été proposée. Elle fait l'objet de nouvelles investigations stimulantes théoriques et empiriques sous l'impulsion d'un réseau de chercheurs. Ceux-ci soulignent notamment la montée en puissance de collectifs d'usagers participant à la construction de réseaux de transport de tous ordres, inventant de nouvelles territorialités pour les mondes périurbains (Terrhab-mobile 2012).

L'expression de territorialité en réseau, proche de la notion de territorialité mobile, est ici retenue en raison des mobilités à large échelle étudiées et de leur large spectre, afin d'envisager la contribution variable des mobilités à ces territorialités. Pour nombre de ces territorialités, la mobilité (physique) à large échelle n'est pas quotidienne, et la territorialité repose intensément dans la vie de tous les jours sur la mobilisation de réseaux de communication à distance, par exemple pour de nombreuses territorialités migratoires. Envisager une territorialité *en réseau* permet de penser d'emblée un certain *rapport d'étrangeté des lieux les uns avec les autres* (Stock 2001). En outre, les territorialités en réseau envisagées se construisent aussi dans l'immobilité relative, et la mobilité apparaît

comme une composante majeure, mais non exclusive, de construction de ces territorialités, faites aussi d'immobilité relative. Il s'agit de plus d'envisager des mobilités non quotidiennes qui ne participent à la territorialité des individus et des collectifs plutôt à leur marge, comme les pratiques touristiques. L'expression permet ainsi d'envisager les divers rapports des mobilités par rapport à la territorialité, de reproduction quotidienne ou au contraire de régulation et d'inflexion à travers le hors-quotidien. Enfin, l'expression permet de mieux saisir les deux logiques sous-jacentes relevant du territoire et du réseau. Elle ne tranche pas le nœud gordien formé par ces deux notions mais envisage plutôt toutes les inflexions nécessaires à la notion de territoire liée à son insertion par de multiples acteurs dans des agencements réticulaires.

### *III – A. 3. Une construction relationnelle, individuelle et collective*

Le suffixe –té du terme de territorialité renvoie ici à une réflexion sur la nature de ce qui est territorial (Debarbieux 2009). Mais, en raison de ses usages précédents, le terme permet aussi de rappeler ainsi la dimension relationnelle de la notion : comme le territoire, les territorialités sont des formes de rapport à l'espace.

Cette dimension relationnelle de la territorialité peut être précisée à l'aide de la définition qu'en donne Claude Raffestin (1997 : 165) comme « ensemble des relations qu'une société entretient non seulement avec elle-même, mais encore avec l'extériorité et l'altérité, à l'aide de médiateurs […] dans la perspective d'acquérir la plus grande autonomie possible, compte tenu des ressources du système ». La notion a précisément l'avantage d'éviter les risques pointés à propos du territoire (Ripoll, Veschambre 2005). Elle est bien de nature relationnelle et n'occulte pas les relations de pouvoir : la relation à l'espace médiatise les relations sociales. Elle n'évince pas les rapports sociaux internes au collectif, limitant les risques d'homogénéisation de la société, d'approche holistique dénoncée à propos du territoire. Elle a aussi l'avantage de préciser que ces relations sont façonnées par des médiateurs : représentations, des normes, des instruments techniques, des dispositifs d'action et de représentation, parmi lesquels précisément les réseaux occupent une place importante. Considérer que « les limites de ma territorialité sont les limites de mes médiateurs », comme le fait Raffestin (1984 : 440) permet aussi de souligner le rôle des réseaux dans le remodelage des territorialités et l'évolution de leurs limites, dans une perspective plus dynamique. Une telle conception invite aussi à penser la marge de manœuvre des acteurs dans l'action collective comme dans l'action individuelle.

Car si le territoire renvoie à l'agencement spatial d'un collectif, la territorialité peut, elle, en revanche être envisagée à l'échelle individuelle, comme l'indique notamment la définition qu'en donne Guy Di Méo (2005 : 83) :

> [L]a territorialité définit une relation individuelle et/ou collective au territoire. Elle associe pour chacun de nous trois éléments essentiels : d'abord une relation primaire et existentielle […], cette "géographicité" […] ; ensuite le réseau […] des lieux pratiqués et vécus ; enfin, des référentiels représentés d'échelles multiples, "plateaux", au sens de Guattari et de Deleuze [1980], plus qu'emboîtements impeccables des formes territoriales.

La géographicité évoquée permet de souligner le caractère relationnel de la territorialité. Mais comme rapport au monde, elle porte sur l'ensemble des rapports à l'espace des individus, et dépasse les distinctions de l'Ici et de l'Ailleurs, du Même et de l'Autre, du quotidien et du hors-quotidien à l'œuvre dans la territorialité. Or ces distinctions ont un sens spatial, social, politique et culturel puissant à l'échelle individuelle, même

appréciées dans leurs recompositions, dans leurs évolutions, voire leur déstabilisation. Dans l'optique d'évoquer des territorialités en réseau, on l'écarte ainsi ici de la définition des territorialités individuelles. Cela permet aussi de distinguer ainsi d'autres rapports à l'espace inscrits en bordure et au-delà[25] des territorialités individuelles : ceux qui relèvent de la pratique intense de l'Ailleurs, de l'altérité et du hors-quotidien. Ils relèvent comme les territorialités d'une catégorie plus générale de rapports à l'espace ou *spatialités* (Lussault, art. « Spatialité » *in* Lévy, Lussault 2003).

La territorialité individuelle est liée à la notion d'*espace de vie*, plus familière, mais sans porter les ambiguïtés que cette dernière notion véhicule. La notion d'*espace de vie est* née des réflexions de la géographie de la perception puis de la géographie sociale des années 1970-1980 (Metton 1969, Chevalier 1974, Frémont *et al.* 1984). Elle renvoie à des définitions variables selon les auteurs, liées pour l'essentiel au rapport aux lieux fréquentés, alors pour l'essentiel conçu dans une logique de proximité, ce qui a incité divers auteurs à souligner la nécessité de la revisiter en raison de son acception trop restreinte pour des populations mobiles (Knafou 2000, Stock 2001). De plus, l'espace de vie, bien que relationnel, n'a pas été conçu en termes territoriaux, mais davantage par rapport à la notion d'espace géographique. C'est ce qui a favorisé son utilisation comme concept visant à objectiver l'ensemble de lieux fréquentés eux-mêmes, donc sans prendre en compte leur signification et leur représentation. Cette deuxième définition de l'espace de vie est envisagée dès 1975 par le démographe Daniel Courgeau, qui considère que l'espace de vie est « constitué par tous les lieux avec lesquels [un individu] est en rapport, soit directement, soit par l'intermédiaire de personnes s'y trouvant » (Courgeau, 1975 : 31), comprenant d'ailleurs les lieux de passage. L'espace de vie est donc doté de deux définitions possibles, comme rapport et comme ensemble objectivé de lieux, ce qui risque de troubler pour le moins sa compréhension. Par ailleurs, la territorialité permet sans doute de mieux rendre compte de l'évolution des rapports aux lieux que la notion plus statique de l'espace de vie, même si « l'espace de vie est [envisagé comme] un concept dynamique qui se modifie au cours de l'histoire de vie » (Guerin-Pace, 2002 : 148).

Utiliser la même notion de territorialité à l'échelle collective et à l'échelle individuelle ne doit pas, bien au contraire, conduire à escamoter la complexité de leur articulation et c'est un des enjeux qui travaillent la question des territorialités en réseau. Mais l'analyse des territorialités individuelles permet déjà de se placer dans une perspective sociale et relationnelle. Même si les éclairages portés aux deux échelles sont fort différents, la question de l'articulation de l'individu et du collectif peut se lire au prisme du *principe hologrammatique* selon lequel *la partie est inscrite dans le tout, et le tout est inscrit dans la partie* (Morin 1986 : 101). Le caractère complexe et hétérogène des pratiques individuelles condense sous une certaine forme la complexité du monde social (Lahire 2011).

La modification des rapports à l'espace et au temps introduits par les pratiques, les normes, les représentations liées à la circulation permettent donc d'envisager l'exploration de territorialités en réseau. On fait ici l'hypothèse que leur articulation matérielle mais aussi symbolique s'opère tout spécialement par les mobilités, qui leurs sont irréductibles. De ce point de vue, les mobilités expriment différemment les territorialités en réseau, comme le précise Denis Retaillé (2009 : 12) : *avec la mobilité, c'est la fonction intégrative qui décrit l'espace et non la localisation fixe : ni la topographie du territoire ni la topologie du réseau*

[25] Cette bordure ou cette limite existe mais on peut considérer qu'elle peut être indécise en raison du caractère réticulaire de ces territorialités.

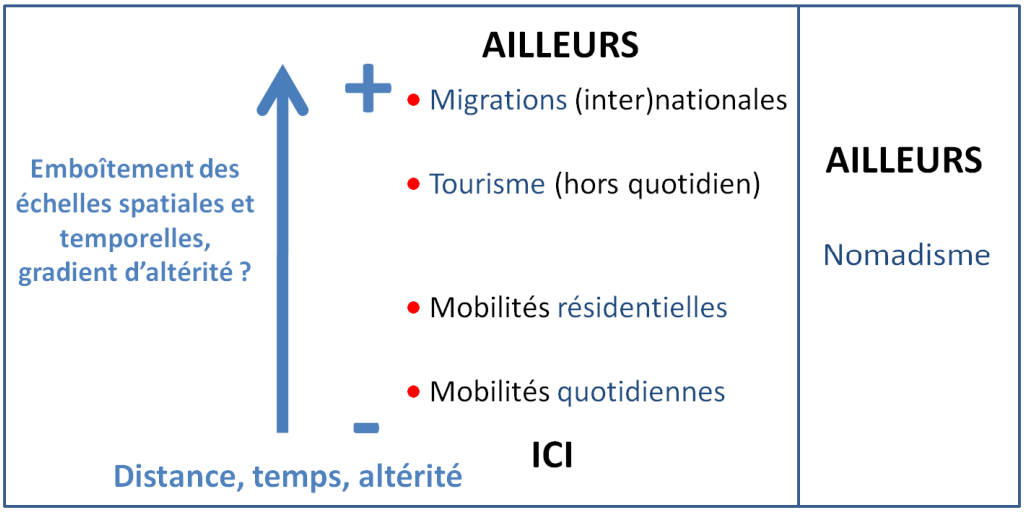
*n'en rendent compte*. Les mobilités à large échelle, dans leurs diverses formes, permettent de décrire ces territorialités qui s'affirment à partir d'anciennes marges spatio-temporelles des territoires classiques comme les migrations internationales et les pratiques touristiques.

L'appréhension des mobilités est longtemps restée prisonnière d'approches segmentées, liées à des découpages territoriaux implicites dont la pertinence aujourd'hui est progressivement remise en cause. On examinera dans un premier temps les approches englobantes des mobilités. Elles donnent des outils d'analyse généraux précieux des situations de mobilité des individus et des collectifs, qui éclairent les territorialités auxquels ils participent. Chaque champ associé aux grandes formes de mobilité emblématiques a en outre progressivement dépassé l'approche segmentée des mobilités étudiées et proposé diverses approches très utiles des territorialités en réseau qui seront ensuite examinées.

### *III – B. Le lent dépassement des approches emboîtées et compartimentées des mobilités*

Les mobilités dessinent un écheveau de déplacements parcourant continûment les échelles de temps et d'espace : « il n'y a aucune "coupure" nette, naturelle ou construite par l'homme dans le spectre spatio-temporel de la mobilité. Dans le continuum allant de la mobilité temporaire à la mobilité permanente, il n'y a pas de points de rupture logiques. » (Zelinksy 1983 : 21). Pour les saisir cependant, différentes formes emblématiques de mobilités ont été principalement étudiées. Elles relèvent de découpages spatio-temporels spécifiques qui sont liés aux territoires classiques et à leurs emboîtements d'échelles spatiales. Ces découpages et ces grandes figures emblématiques de mobilités ont correspondu et correspondent encore à bien des égards à un partage des savoirs scientifiques sur la mobilité (figure 1). Cette spécialisation conserve par divers aspects sa pertinence mais les cadrages qui la fondent appellent à être de plus en plus interrogés.

**Figure 1 – Le partage des savoirs liés à l'approche segmentée des mobilités : un modèle dont la pertinence s'érode**




Source : J.-B. Frétigny 2013.

Ce partage oppose surtout, à chaque extrémité des échelles spatiales et temporelles, des mobilités *quotidiennes* à des échelles urbaines et régionales à des mobilités *exceptionnelles*, les migrations internationales. Liée notamment à des approches statistiques

dépendantes des découpages territoriaux des États, cette segmentation adopte les cadres territoriaux classiques. Les mobilités résidentielles et touristiques sont de fait abordées à un spectre d'échelles de temps plus large mais à des échelles d'espace relativement proches des mobilités quotidiennes pour les mobilités résidentielles, et proches de celles des migrations internationales pour les mobilités touristiques. Les autres formes de circulation, et notamment de nomadisme, qui ne répondent pas à cette organisation emboîtée, sont évoquées à part, considérées comme marginales ou relevant d'un Ailleurs, du point de vue des territoires occidentaux. Cet emboîtement des mobilités et des territoires fait écho au modèle concentrique du psychosociologue Abraham Moles (1972)[26] sur le rapport à l'espace des individus. Celui-ci est supposé diminuer d'intensité de manière exponentielle avec la distance depuis leur domicile. Ces *coquilles du moi* emboîtées dessinent ainsi un gradient de familiarité qui diminue avec la distance physique au lieu de domicile pour le sujet, accordant donc de fait un primat aux espaces de proximité. Ce sont les présupposés sédentaires sous-jacents à ce modèle qui ont été précisément contestés (Stock 2006a).

Les différents champs d'étude des mobilités ont progressivement remis en cause la pertinence d'une approche segmentée des mobilités, en soulignant l'interdépendance des différentes formes de mobilités (encadré 3). Divers travaux menés à de plus fines échelles montrent que les systèmes de mobilité, individuels et collectifs, tendent à se développer en marge des emboîtements territoriaux classiques. Les migrations internationales par exemple ne se conçoivent indépendamment d'autres formes de mobilités variées, notamment à l'échelle internationale, faisant vaciller la représentation univoque de ces migrations comme des déplacements simples, unidirectionnels et irréversibles.

***Encadré 3 – Les quatre sens de la notion de système de mobilité***

La notion est fréquemment utilisée mais selon quatre acceptions différentes, le plus souvent sans que les auteurs fassent référence à ses usages précédents.

- **Un système collectif de déplacements lié à d'autres systèmes de flux et à d'autres systèmes sociaux :**

L'expression a été forgée par les sociologues de l'équipe de Michel Bassand (1980) à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne. Elle visait initialement à mettre en rapport de multiples travaux statistiques dispersés sur les diverses formes de mobilité spatiale : « les divers flux ne sont pas isolés les uns des autres mais entretiennent entre eux des rapports de causalité, de complémentarité, de subsidiarité, de substitution, d'incompatibilité, etc. Ces divers mouvements sont articulés synchroniquement et diachroniquement, au point que la modification de l'un d'entre eux entraîne des changements dans les autres. Ces divers flux forment eux-mêmes systèmes » (Brulhardt, Bassand 1981 : 506). Dans cette perspective, les auteurs analysent alors des systèmes de mobilités à des échelles territoriales emboîtées (régionale,

[26] C'est ce que montre bien l'histoire académique de la notion de mobilité par les sociologues Caroline Gallez et Vincent Kaufmann (2009). Elle souligne les oppositions historiquement structurantes entre quatre formes principales de la mobilité spatiale : « interne à un bassin de vie », quotidienne pour des temporalités courtes et résidentielle pour des temporalités longues, « vers l'extérieur d'un bassin de vie » : « voyage » pour des temporalités courtes et « migration » pour des temporalités longues. Les formes de circulation (nomadisme, circulation migratoire) sont exclues de cette typologie. La notion de bassin de vie est intrinsèquement liée à cette conception emboîtée des mobilités, dont la pertinence comme catégorie d'analyse et de politiques publiques est aujourd'hui fortement remise en cause (Vanier 2008).

interrégionale et internationale). Il s'agit donc d'un système de mobilité spatiale. Ce système est par ailleurs mis en rapport avec les systèmes de circulation d'objets, de capitaux et d'informations, mais aussi avec les « autres [dimensions] de mobilité qui animent une société : mobilité sociale et professionnelle, mobilité dans le cycle de vie, mobilité culturelle (passage d'une culture à l'autre), mobilité des facteurs de production » (Bassand *et al.* 1980 : 156).

Le système de mobilité est surtout étudié empiriquement à l'échelle collective, à différentes échelles territoriales, même s'il a aussi été pensé à l'échelle individuelle, pour marquer le caractère signifiant des pratiques de mobilités dans le monde social et pour les territorialités individuelles : « un acteur ne se déplace quasiment jamais que spatialement. Son mouvement est précédé, accompagné ou suivi d'un ou de plusieurs autres types de mobilité ou sociale ou professionnelle, ou sur le cycle de vie, ou culturelle. Du point de vue de l'acteur, la mobilité spatiale implique donc un jugement sur la société et reflète sa volonté de s'y forger un rôle et une position sociale. De même la mobilité spatiale n'est qu'un aspect du mouvement et du changement d'une société » (ibid. : 156). La mobilité spatiale est donc envisagée comme une composante majeure (mais non exclusive) de la vie sociale : « la mobilité spatiale est un phénomène social total, c'est-à-dire qu'elle n'est jamais seulement un déplacement mais toujours une action au cœur de processus sociaux de fonctionnement et de changement » (Bassand, 1986 : 25). Mais cette action, ce *changement d'état*, peut viser aussi à limiter les changements de la vie quotidienne, par exemple en faisant de longs déplacements quotidiens ou hebdomadaires jusqu'au lieu de travail pour éviter de déménager. C'est ce que Vincent Kaufmann et Stéphanie Vincent-Geslin (2012) appellent des *mobilités réversibles*[27].

- **Un ensemble de pratiques à l'échelle de la famille ou de l'individu :**

C'est seulement avec l'investigation explicite de systèmes de mobilité individuels et familiaux que se saisit leur décalage par rapport aux territoires emboîtés des États-nations, dans le domaine des migrations internationales (Cortès 1998, Diminescu 2005), du tourisme (Knafou 2000, Stock 2001), comme des études urbaines (Ascher 2000 : 202).

- **Un assemblage socio-technique qui définit un réseau de transport ou de communication ou l'ensemble des déplacements d'un espace urbain :**

John Urry (2005) mobilisé, lui, la notion pour évoquer chaque mode de transport ou de communication comme un système socio-technique. C'est au fond la vision à plus fine échelle d'un usage répandu, dans le domaine du transport urbain, qui utilise la formule de système de mobilité dans une approche fonctionnelle des différents des modes de déplacement à une échelle donnée, évoquant par exemple des *systèmes de mobilité urbaine*. Ces deux dernières acceptions sont moins pertinentes pour l'étude de territorialités en réseau, c'est pourquoi je retiens ici la définition du système de mobilité comme un système de différentes formes de mobilité aux échelles individuelle et collective.

Ces systèmes de mobilité contribuent à dépasser les approches segmentées par forme de mobilité mais ils objectivent les pratiques de déplacement. Ils ne nous disent rien en tant que de la manière dont les mobilités sont éprouvées ni leur caractère subi ou choisi. Les inégalités associées aux mobilités ont fait l'objet de diverses préoccupations, notamment à travers la formulation d'un *droit à la mobilité,* considéré comme partie prenante du *droit à la*

[27] La notion de réversibilité évoquée à propos des mobilités quotidiennes diffère sensiblement de la réversibilité migratoire précédemment évoquée, inscrite dans le temps long (Domenach, Picouet 1987).

*ville* (Ascher 2005). Pour en rendre compte, l'opposition entre mobilité et immobilité relative a été mobilisée. Les inégalités de ressources dans la mise en œuvre des mobilités ont aussi été formalisées à travers les diverses notions de capital spatial, de capital de mobilité, de motilité, voire de capital d'autochtonie (encadré 4).

***Encadré 4 – Les ressources de la mobilité***

Diverses notions ont été proposés pour saisir les ressources mobilisées par les individus pour mettre en place leurs mobilités. Nombre d'entre eux ont été inspirés de la théorie des capitaux de Pierre Bourdieu (1994). La notion de *capital spatial* (Lévy 2001) insiste sur l'autonomie des logiques spatiales par rapport aux logiques économiques et a fait l'objet de vives discussions en géographie sociale (Veschambre 2006). Le *capital de mobilité* a été envisagé dans cette perspective comme une composante du capital spatial pour souligner que la capacité à se déplacer ne relève pas exclusivement de la détention d'un capital économique important, mais aussi notamment de savoir-faire ou de savoir-déplacer maîtrisés par les migrants. La notion voisine de *capital mobilitaire* a aussi été proposée (Ceriani 2007) dans une perspective proche. Parallèlement, la notion de *capital d'autochtonie*, surtout utilisée à partir des années 1990, a été réinvestie en sociologie, en géographie et en aménagement. Afin de contrer les discours d'injonction à la mobilité, il s'agit de montrer que l'immobilité relative pouvait être signe d'investissement dans la vie locale et d'acquisition puissante de ressources de proximité, notamment pour les classes populaires mais aussi pour les classes supérieures (Retière 2003, Renahi 2010, Fol 2010, Tissot 2010, Wagner 2010). La notion plus complexe de *motilité* (Kaufmann 2001) a aussi été avancée, évoquant des ressources relatives à *la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets* (Kaufmann 2010 : 17). Dans la mesure où les ressources envisagées dans ce travail pour saisir la pratique du lieu dans la mobilité ne sont pas uniquement spatiales, mais relèvent aussi du capital social ou du capital culturel, par exemple à travers la maîtrise de savoirs linguistiques, c'est la notion englobante de ressources qui sera adoptée ici.

Ces précieuses analyses sur la mobilité comme potentiel ne permettent pas de saisir les systèmes de mobilité dans leur pratique. L'ensemble de ces mobilités expérimentées et tissées d'intentions et de relations de pouvoir constituent ce qu'on peut considérer comme des macro-situations de mobilité qui éclairent la territorialité individuelle des individus. Les travaux de Doreen Massey (1993 : 61-62) sur la *géométrie du pouvoir* peuvent être investis dans cette perspective :

> For different social groups and different individuals are placed in very distinct ways in relation to the flows and interconnections. This point concerns not merely the issue of who moves and who doesn't […] it is also about power relation to the flows and the movement. Different social groups have distinct relationships to this anyway differentiated mobility: some are more in charge of it than others; some initiate flows and movement, others don't; some are more on the receiving end of it than others; some are effectively imprisoned by it. […] This is, in other words, a highly complex social differentiation. There is the dimension of the degree of movement and communication, but also dimensions of control and initiation.

Cette appréhension des situations de mobilité n'est pas complète sans une appréhension plus fine des spatialités mises en jeu. Tim Cresswell (2010) invite à saisir des différences de vitesse, de rythme, de sensation dans l'expérience des mobilités. Il souligne aussi le caractère *canalisé* des itinéraires de mobilité, inscrits dans des *faisceaux de circulation*, des corridors, impliquant des formes de coprésence et d'évitement, des lieux de *friction*, de ralentissement, voire d'immobilisation. C'est dès lors la place des différents

acteurs dans la territorialisation des mobilités qu'il nous faut envisager à travers l'examen des champs d'étude associés à chacune des formes emblématiques de mobilité à large échelle. Elle permet d'aborder la capacité d'action des acteurs engagés, leur rapport aux lieux et leur territorialité construite dans le parcours des espaces. Chacun de ces champs apporte un éclairage spécialisé sur ces mobilités et territorialités, utile pour aborder et questionner les découpages du spectre de mobilités à l'œuvre dans les territorialités en réseau mises en jeu à l'aéroport. En raison de l'interdépendance de plus en plus reconnue des mobilités, ils proposent des concepts et des investigations qui dépassent le cadre conventionnel des mobilités emblématiques et permettent plus largement d'envisager les territorialités en réseau dans leur ensemble.

### *III – C. Le rôle pionnier de l'étude des migrations internationales dans l'identification de territorialités en réseau*

C'est par l'investigation du champ des migrations internationales que les territorialités en réseau ont été le plus précocement et le plus abondamment explorées, ce qui en fait un champ particulièrement fécond pour l'investigation plus générale de ces territorialités. L'attention portée à la capacité d'agir des migrants, à la structuration de leurs territorialités comme aux pratiques du déplacement a permis d'élaborer divers concepts plus largement utiles à l'analyse des territorialités en réseau.

#### *III– C. 1. L'autonomie des acteurs mobiles en question*

Le champ des migrations internationales a grandement contribué à changer le regard porté sur les populations mobiles, participant au tournant actoriel et à la montée en puissance des questionnements sur l'individu en sciences sociales et notamment en géographie. Jusque dans les années 1980, l'analyse macroscalaire des déterminants structurels, socio-économiques et politiques a prévalu dans la compréhension des migrations internationales. Elle repose sur une grille de lecture statistique utile mais systématiquement dichotomique des mobilités, l'une des deux catégories duales envisagées étant fortement privilégiée par rapport à l'autre (tableau 1). Le caractère étatique des appareils statistiques a tendu à favoriser une lecture oppositive entre *pays de départ* et *pays d'arrivée* mais aussi entre *émigration* et *immigration*. Dans cette *segmentation implicite et rigide de l'espace effectivement concerné* (Simon 2006 : 11), le point de vue adopté dans la plupart des travaux est celui des pays d'arrivée, sous l'angle des questions d'intégration et d'assimilation. Parallèlement, d'autres se focalisent sur la question du développement des pays de départ.

Ces oppositions ont participé d'une représentation de la migration davantage comme une rupture imposée à de larges collectifs de migrants que comme lien entre territoires de départ et d'arrivée. C'est le systématisme de ces catégories et l'imaginaire social et territorial qu'il véhicule qu'interrogent désormais de nombreux chercheurs[28] du champ, en privilégiant l'analyse du phénomène à plus fines échelles, notamment en adoptant la perspective de l'individualisme méthodologique. Ces approches invitent à revisiter le regard stato-centré porté sur les migrants. Elles revisitent la figure subie du migrant évoquée par Zygmunt Bauman (1998) opposant la capacité d'action du touriste et à celle du vagabond. Ce

[28] Dès 1976, l'anthropologue Jean-Louis Amselle observe la grande diversité des mobilités migratoires africaines et appelle au changement des représentations des chercheurs.

changement de regard opéré dans les années 1990 n'est pas seulement dû à ce tournant théorique mais aussi à une évolution dans le monde social des formes migratoires. Des migrations de configuration variable et de courte durée se substituent aux grandes migrations de travail des années 1960. C'est la *fin des noria*s, ces flux migratoires organisés étroitement par ou avec les États émetteurs et récepteurs dans le cadre d'un modèle fordiste d'organisation du travail (Peraldi 2002). L'abaissement du coût du transport aérien et le développement d'internet contribuent aussi relativiser la distance et la *double absence* évoquée par Abdelmalek Sayad (1999).

**Tableau 1 – Les diverses antinomies des mobilités remises en cause par le champ d'étude des migrations internationales.**

| Pays de départ | Pays d'arrivée |
|---|---|
| Emigration | Immigration |
| Développement | Intégration |
| Mobilités à longue distance | Mobilités à courte distance |
| Mobilités permanentes | Mobilités temporaires |
| Mobilités à longue distance | Mobilités à courte distance |
| Mobilités forcées | Mobilités volontaires |
| Mobilités collectives | Mobilités individuelles |
| Mobilités économiques | Mobilités sociales |

Source : J.-B. Frétigny 2013.

Le terme de *migrant* a été utilisé pour mieux penser le processus de migration et pour éviter l'assignation statique aux pays d'arrivée ou de départ associée aux termes d'immigré et d'émigré. La capacité des acteurs migrants à mobiliser d'importantes ressources matérielles et immatérielles est mise en avant. La captation et la circulation de ressources par le jeu puissant des relations sociales est tout particulièrement mise en évidence dans le cadre des échanges marchands. La notion de réseau social, empruntée à l'anthropologie urbaine (Hannerz 1980, Colonomos 1995, Hily *et al.* 2004) aide à penser la construction horizontale et dynamique de liens établis hors des institutions et de leurs relations hiérarchiques, notamment – mais pas seulement – entre co-ethniques. Elle marque notamment la transformation de relations contingentes en relations durables dans diverses sphères d'activités, engageant souvent des rapports de confiance et de solidarité.

Cette approche est complétée, notamment dans le champ anglophone, par l'usage de la notion de capital social, élaborée par Pierre Bourdieu et retravaillée par James Coleman (1988). Le capital social permet de penser le caractère instrumental ces réseaux sociaux à l'échelle individuelle, en désignant « l'ensemble des ressources actuelles ou potentielles qui sont liées à la possession d'un réseau durable de relations plus ou moins institutionnalisées d'interconnaissance ou, en d'autres termes, à l'appartenance à un groupe » (Bourdieu 1980 : 2). Pour certains auteurs, c'est précisément la dotation importante en capital social des migrants qui les distingue dans leurs pratiques mobiles des populations mobiles de la *mondialisation par le haut*, davantage dotées en capital économique (Portes 1999). Ces liaisons sont entretenues par une maîtrise approfondie des réseaux de transport

et de communication, évoquée à travers la figure du *migrant connecté* (Diminescu 2005 ; Dewitte 2002). C'est plus largement l'ensemble de savoirs pratiques et des apprentissages qui sont évoqués à travers les termes de *savoir-faire*, *savoir-circuler*, voire *savoir-séjourner*[29] (Tarrius 2000, Peraldi 2001a, Escoffier 2008 notamment). Le concept de *projet migratoire* a aussi permis de mieux comprendre l'intentionnalité de ces mobilités (Vivier 1998, Rosental 1999, Boyer 2005a). La notion de projet substitue à l'analyse des déterminants l'examen d'une visée aux ressorts complexes et sa reformulation constante au gré des circonstances. Elle traduit le soin porté à comprendre le point de vue des migrants et leur capacité à se projeter en construisant leurs *mondes migratoires* (Ma Mung 2009).

Pour autant, rendre compte des stratégies de mobilité des migrants ne doit pas inciter à sous-estimer les hésitations et le flou de certains projets migratoires, mais aussi l'importance des contraintes et des jeux de pouvoir. L'insistance sur les *compétences* développées dans le déplacement et la *culture de la mobilité* risque de masquer l'importance du capital de départ et des positions sociales initiales, comme dans le cas du champ dit de la mobilité quotidienne (Ramadier *et al.* 2009). Dans une approche plus structuraliste des réseaux sociaux, divers auteurs ont souligné aussi les ambiguïtés, de la privation de fait d'occasions situées en dehors de ces réseaux à des formes d'exploitation des membres du réseau social par les acteurs en position dominante (Granovetter 1973, Ambrosini 1999). Reconnaître l'autonomie relative des migrants et, plus généralement, des personnes mobiles n'exclut donc pas une attention à la mobilisation contrastée de ressources et aux positions inégales dans la construction des collectifs. Mais elle n'en permet pas moins d'interroger plus directement les territorialités en réseau envisagées dans le champ des migrations internationales, reconfigurant les rapports à l'Ici et à l'Ailleurs.

### *III – C. 2. L'articulation de l'Ici et de l'Ailleurs des territoires nationaux par le transnationalisme et la circulation migratoire*

Ces territorialités dépassant le cadre étatique ont favorisé le développement d'un champ sémantique nourri d'appellations visant à les désigner. Celle d'espace migratoire (Gildas 1976) souligne l'existence d'« un vaste "espace de vie" », « l'ensemble de l'espace pratiqué par les migrants (espace d'origine, d'implantation mais aussi de transit, de rebondissement) […] fonctionnant comme un *continuum* à différentes échelles […] » (Gildas 2006 : 14). L'expression de *champ migratoire* souligne l'intensité de ces pratiques à large échelle. Plus que la conceptualisation des champs d'acteurs de Bourdieu, la notion de *champ* reprend l'image d'un espace de fortes liaisons, *sous tension*, à la manière *d'une installation ou d'un circuit électriques* (*ibid.* : 15). La notion de *champ migratoire* désigne précocement les réseaux de relations migratoires tissés par les populations migrantes entre espaces de départ et d'arrivée à l'échelle internationale (Courgeau 1970, Gildas 1979, Béteille 1981). La notion de *système migratoire* développée outre-Atlantique (Massey *et al.*, 1993) aborde davantage la complexité et les dynamiques de ces relations dans leur contexte socio-économique. Mais, comme la notion de système de mobilité, elle ne rend pas véritablement compte du rôle des acteurs, de leur rapport à l'espace, à l'Ici et l'Ailleurs, et de la construction des territorialités.

Plus récemment, la conception anglophone du *transnationalisme* en anthropologie et en sociologie reprend cette configuration, évoquant surtout une construction bipolaire entre

[29] Ou encore *savoir-communiquer* (Missaoui, Tarrius 1994), *savoir-traverser* et *savoir-migrer* (Faret 2003).

lieux de départ et d'arrivée :

We define "transnationalism" as the processes by which immigrants forge and sustain multi-stranded social relations that link together their societies of origin and settlement. We call these processes transnationalism to emphasize that many immigrants today build social fields that cross geographic, cultural, and policital borders [...] develop and maintain multiple relationships - familial, economic, social, organizational, religious and political » (Basch *et al.* 1994).

Elle souligne ainsi l'intensification des relations transversales liées à deux pays au moins, le développement d'un *champ social* d'activités et d'un imaginaire collectif associé qu'élaborent les migrants. La figure de l'*entrepreneur migrant* est particulièrement mise en avant et change le regard porté sur le commerce ethnique, qui n'est plus considéré comme une activité résiduelle entreprise par défaut mais comme une alternative dont s'emparent notamment les migrants occupant les meilleures positions (Pécoud 2005). La fracture entre l'Ici et l'Ailleurs n'apparaît plus comme une discontinuité insurmontable mais bien plutôt comme une ressource (Lacroix 2005).

Il a cependant été reproché aux auteurs du transnationalisme de ne pas suffisamment prendre en compte la diversité sociale et spatiale des situations des migrants : tous les migrants ne sont pas engagés dans des pratiques qualifiées de transnationales, faute de ressources disponibles ou par volonté d'assimilation à la société d'accueil (Portes 1999). Le terme de transnationalisme tend plus fondamentalement à assigner les migrants à une seule territorialité quand leur ancrage dans plusieurs n'est pas exclu, les relations transnationales et la participation à des formes d'assimilation n'étant pas nécessairement antinomiques (Monsutti 2004). C'est donc le terme même qui interroge, car il suggère un affranchissement récent des constructions territoriales classiques nationales. Or les pratiques associant l'ici et là-bas s'ancrent dans la profondeur historique de la mondialisation migratoire et ont été observées au moins à partir du début du vingtième siècle (Waldinger 2006).

La notion de *circulation migratoire*, bien qu'assez proche du transnationalisme, permet en revanche de mieux rendre compte de la diversité des pratiques de mobilités liées aux migrations, sans les assigner à ce dépassement des États-nations. Cette notion englobante ayant émergé dans les années 1990 (Ma Mung *et al.* 2008) prend ses sources dans la réversibilité du processus migratoire, qui conteste la lecture de la migration comme une simple translation d'un point à un autre. Elle considère que les lieux du parcours[30] peuvent prendre place dans l'espace de vie des individus : « [i]l n'y a pas de lieux d'arrivée et de départ, mais plutôt des lieux de passage de plus ou moins longue durée » souligne par exemple Geneviève Cortès (1998 : 267) à propos des itinéraires migratoires nationaux et internationaux des paysans des fonds de vallée du Cochabamba en Bolivie. La circulation, entendue au sens de Wilbur Zelinsky (1971) comme ensemble de déplacements variés, de courte durée, répétitifs ou cycliques, permet d'envisager l'élargissement des territorialités des migrants car elle « recouvre l'ensemble des mobilités sous-jacentes à la migration » (Ma Mung *et al.* 1998). Elle questionne l'articulation des diverses mobilités qui jalonnent les parcours migratoires et les formes d'ancrage des lieux pratiqués. La circulation tient à des relations fréquentes, souvent alternantes, des *va-et-vient* (Charbit *et al.* 1997) entre ces

[30] Par opposition à la notion de trajectoire, inspiré d'une métaphore balistique, le terme de parcours permet de souligner la double dimension matérielle et symbolique du déplacement, son caractère évolutif et potentiellement complexe. Il suggère la capacité d'action de l'acteur qui l'entreprend sans négliger les contraintes et de déterminations du trajet, que le terme d'itinéraire tend à sous-estimer.

lieux, pour des raisons de plus en plus diversifiées. Ces mobilités sont parfois qualifiées de post-migratoires mais aussi de pré-migratoires[31], pour désigner les déplacements qui permettent de se familiariser avec les lieux, de les *essayer* (Ceriani 2007), quels que soient alors les projets de mobilité. Ces diverses mobilités de circulation relèvent par exemple de visites à la famille et aux amis et leurs réciproques, des vacances touristiques, de formes de birésidence liée aux régimes des pensions de retraite. Elles relèvent aussi d'activités de travail temporaires et saisonnières, ou de mobilités commerciales jouant des différences et des différentiels entre lieux. Ce sont encore des mobilités résidentielles qui consistent en des étapes de parcours non linéaires, d'évolutions successives, en fonction de diverses opportunités et du contournement des politiques migratoires, liées par exemple à la clôture de l'espace Schengen. L'analyse ne suppose plus l'existence de relations intenses formant un bipôle transnational mais s'élargit aux autres relations et aux autres lieux associés, de manière plus labile. Elle marque ainsi une attention accrue à la complexification des pratiques migratoires (Hily, Ma Mung 2003) et aux formes d'*installation dans la mobilité* de circulants multipliant les déplacements (Tarrius, Missaoui 2000 ; Diminescu 2001).

La territorialité de cette circulation migratoire est explicitement affirmée avec la notion de *territoire circulatoire* du sociologue et anthropologue Alain Tarrius, qui en propose une lecture plus restrictive. Il réinvestit la figure de l'étranger de Simmel (1908 : 53), installé durablement mais n'ayant *pas abandonné totalement la liberté d'aller et venir*, comme celle de *l'homme marginal* de Robert Park (1928). Tarrius transpose ces analyses pour comprendre les territorialités des petits entrepreneurs migrants, qui sont autant d'Ici que de là-bas et d'encore ailleurs, qu'il qualifie de *fourmis* ou de *nomades*. Son analyse des espaces pratiqués montre qu'ils investissent intensément divers interstices urbains, comme les entrepreneurs algériens du quartier de Belsunce à Marseille dans les années 1980 (Tarrius, Missaoui 1995). Inversant la perspective des analyses de l'École de Chicago et de l'immigration, il décrit ces interstices comme des centralités majeures, allant jusqu'à évoquer des *métropoles invisibles* reliées par de vastes corridors de circulation. Ses analyses remplacent la représentation classique d'enclaves urbaines migrantes par l'évocation de territoires circulatoires où les migrants en apparence dominés apparaissent comme des acteurs puissants. C'est pourquoi le sociologue affirme que *l'ordre né des sédentarités n'est pas essentiel à la manifestation du territoire* et passe par la *socialisation des espaces supports aux déplacements* (Tarrius 1992 : 46). Le territoire circulatoire tient alors à des espaces-temps et à une identité commune, des formes de reconnaissance mutuelle, des hiérarchies sociales et des rapports de pouvoir caractéristiques de *sociétés de migrants* (Tarrius 2001). Les territoires circulatoires évoqués sont de nature diasporique ou non, qu'il s'agisse d'anciens sidérurgistes lorrains de divers horizons, de la diaspora juive (Tarrius 2000) ou de la confédération tribale des Aït Sayad, population berbérophone du Moyen Atlas marocain (Arab 2009). Le territoire de ces petits migrants est opposé aux spatialités des cadres internationaux des grandes firmes, considérant que leur espace de déplacement est pour eux « un ailleurs toujours éphémère, un au-delà radical des sédentarités, qu'il[s] ne peu[vent] articuler aux mobilités », sans création possible d'identités collectives (Tarrius 2000 : 143).

[31] L'expression est particulièrement parlante, bien qu'elle suppose de maintenir le sens premier de la migration comme événement exceptionnel et unique, que conteste précisément l'approche par la circulation migratoire.

La description dense, stimulante, de ces territoires circulatoires montre la vigueur de ces territorialités et le décalage par rapport aux représentations et aux politiques publiques des territoires classiques (Tarrius, Missaoui 1995). Ce parti pris descriptif et l'adoption du terme de territoire, pour marquer son opposition à la conception classique des territoires. Mais il a rendu plus difficile l'insertion de la notion de territoire dans le champ sémantique interdisciplinaire dense des mobilités migratoires comme dans celui, tout aussi foisonnant, des territorialités des géographes. Le constat de la « superposition de cultures des lieux, [et de la] superposition d'espaces » est précieux (Tarrius 1992 : 47) mais le rapport entre ces couches d'espaces, entre ces territoires circulatoires et les autres formes de territorialités appelle à être encore précisé. La distinction entre nomadisme et sédentarité recouvre des acceptions trop hétérogènes pour en rendre compte pleinement. On peut se demander si la notion de territoire circulatoire ne radicalise pas aussi l'opposition entre cette économie souterraine et les territoires existants, de même que l'antimonde de Roger Brunet s'est révélé étroitement enchevêtré au monde dont il était distingué (Chouvy 2010). Enfin et surtout, la notion passe sous silence les autres territorialités de la circulation migratoire évoquées, plus labiles, qui risquent d'apparaître comme moins légitimes, comme la *territorialité passagère* et saisonnière des touaregs de Bankilaré, du Niger au golfe de Guinée (Boyer 2005b) ou celle des migrations de transit sahariennes (Brachet 2009a). C'est parce que les notions de circulation migratoire et de transnationalisme rendent compte plus largement des territorialités en réseau qu'elles sont retenues ici.

Celles-ci englobent aussi les formes très emblématiques et particulièrement travaillées de territorialités en réseau que sont les diasporas. La conception classique de la diaspora comme construction spatiale de l'entre-soi malgré la séparation et la dispersion initiale, s'est trouvée concurrencée dans les années 1990 par une évocation contraire et fortement élargie de la diaspora dans une perspective postmoderne (Bruneau 1994 ; Berthomière, Chivallon 2006*)*. L'évocation romantique de *cultures voyageuses* par l'historien féru d'anthropologie James Clifford (1997), puis la publication de l'*Atlantique noir* du sociologue Paul Gilroy (1993) ont contribué à concevoir la diaspora comme forme d'hybridation et de construction d'identités fluides mêlant l'Ici et l'Ailleurs et refusant les catégories binaires. D'*impératif* de cohésion *communautaire*, la diaspora a été au contraire envisagée à l'opposé comme la manifestation emblématique de l'érosion des formes d'appartenance collective dans le cadre de la mondialisation contemporaine. Le risque d'opposition d'identités et de territorialités composites à des identités et des territorialités pures et *naturelles* préalables a été souligné par divers auteurs : « c'est en partant du postulat de l'existence d'entités culturelles discrètes nommées "cultures" que l'on aboutit à une conception d'un monde […] comme être hybride. Pour échapper à cette idée de mélange par homogénéisation et par hybridation, il faut postuler au contraire que toute société est métisse et donc que le métissage est le produit d'entités déjà mêlées » écrit l'anthropologue Jean-Loup Amselle (2001 : 22), qui propose aussi la notion de *branchement*. De plus, la présentation de la diaspora comme forme aboutie de dépassement des oppositions binaires a conduit à nourrir l'illusion d'une disparition de ces dualités (Chivallon 2002) comme à négliger la ténacité des ordres sociaux. C'est pourquoi le terme de diaspora sera ici utilisé uniquement pour les formes diasporiques les plus identifiées, tout en soulignant par ailleurs plus largement les multiples *branchements* identitaires et les positions d'entre-deux liées aux processus migratoires. L'intérêt porté à la recomposition des rapports entre l'Ici et l'Ailleurs n'en demeure ainsi pas moins important, au-delà du seul champ des diasporas, dans l'analyse des territorialités en réseau.

### *III – C. 3. L'investigation des espaces de contact*

Les études de migrations internationales prennent souvent pour objet des collectifs prédéfinis de migrants, mais des études de plus en plus nombreuses privilégient l'étude de lieux investis par des populations diverses de migrants et non-migrants. L'étude des centralités urbaines permettent d'envisager le déploiement des territorialités migrantes et la négociation des coprésences internes et externes à chacun des groupes. Outre les quartiers emblématiques des diasporas (Mekdjian 2009), les quartiers commerçants et les marchés sont tout particulièrement étudiés (Peraldi 2001a ; Brassamin, Baby-Collin 2012, Battegay 2003). Ces places marchandes sont à la fois des centralités urbaines majeures, au sens où elles concentrent des fonctions, des services importants, mais aussi comme des centralités majeures dans les réseaux de circulation [32] immatérielle (cybercafés ou boutiques électroniques par exemple) et matérielle, à l'image de la place et du quartier de la gare de Naples étudiés par Camille Schmoll (2004). C'est bien aussi la ville à large échelle comme lieu de circulation, ville frontière et plaque tournante qui est envisagée (Missaoui, Tarrius 2006 ; Hily, Rinaudo 2002 ; Aslan, Pérouse 2003). Mais « la plupart des travaux de recherche sur les migrations internationales se réalisent en deux points spécifiques des parcours migratoires : les espaces "de départ" et ceux "d'arrivée", que ce statut des espaces soit définitif ou de plus en plus fréquemment temporaire dans le cas des migrations par étapes » (Brachet 2007 : 89).

Pourtant la notion de circulation migratoire invite à prendre en compte la territorialisation à l'œuvre dans l'entre-deux, notamment les lieux tenant davantage encore de la centralité en réseau que de la centralité urbaine classique. Les divers lieux associés aux formes les plus précaires des migrations sont étudiés depuis une période récente : lieux de transit improvisés, camps de rétention ou de réfugiés. L'analyse a surtout visé à les recenser, à estimer leur fréquentation, à les localiser et à les cartographier. Elle a permis de mieux en saisir les logiques juridiques et politiques de la recomposition territoriale des États-nations, notamment aux marges de l'espace Schengen : finisterres, ports et aéroports (Clochard *et al.* 2003, Liagre, Dumont 2005 ; Iserte 2008 ; Clochard 2009 ; Berson *et al.* 2009). La fragilité extrême des territorialités de ces migrants (Agier 2002) rend leur examen difficile. En revanche, d'autres formes moins extrêmes de circulation migratoire ont été étudiées. Elles rendent compte des jeux de pouvoir à l'œuvre dans d'autres lieux de transit et leurs formes d'appropriation par divers acteurs des migrations, des oasis sahariens aux villes cul-de-sac ((Brachet 2011 ; Choplin, Lombard 2009). Stéphane De Tapia (1996, 2004) montre toute l'importance des réseaux de transport dans la circulation migratoire, soulignant le rôle structurant du développement des sociétés de transport pour la communauté turque. La diversification des mobilités migratoires passe par la démultiplication de l'offre de transport pour les populations migrantes et le développement d'un transport auto-produit par les migrants (Tarrius 1985, Faret 2004). Les rares travaux existants montrent tout l'intérêt d'analyses approfondies des lieux de transport et de leur appropriation pour saisir l'inventivité des pratiques et la force de l'informel dans ces territorialités (Lombard, Steck 2004 ; Borgel, Pérouse 2004 ; Brachet 2009 ; Choplin, Lombard 2009 ; Burrel 2011). Ces

[32] D'un point de vue strictement fonctionnel, la centralité est classiquement conçue de deux manières, comme centralité urbaine et comme centralité de réseau. La centralité urbaine est définie comme une concentration de fonctions urbaines polarisant une clientèle, dans la lignée de la théorie de Walter Christaller sur les lieux centraux. La centralité de réseau caractérise en revanche la position dans un ou plusieurs réseaux de transport ou de communication. On retrouve ici l'approche duale entre réseau et territoire.

études pionnières n'en soulignent que mieux la faible présence d'analyses des pratiques associées au voyage physique dans les études des migrations internationales et du transnationalisme, que divers auteurs appellent de leurs vœux (Brachet 2009 ; Green 1999 ; Burrel 2008). Dans la littérature, elles font surtout l'objet d'évocations précieuses mais succinctes, comme pour le commerce informel qualifié de commerce à la valise (Bava, Mazzella 2001 ; Peraldi, Betaieb, Manry 2001).

Ainsi, en soulignant l'autonomie des personnes mobiles et leur capacité à construire des territorialités aux marges des découpages étatiques de plus en plus étoffées, le champ des migrations internationales permet de saisir tout l'importance d'envisager des circulations de plus en plus complexes. Elle montre aussi l'intérêt d'une approche attentive aux effets de catégorisation *a priori* des mobilités comme aux articulations de l'Ici et de l'Ailleurs à l'œuvre. C'est à partir d'autres marges des territoires établis que le tourisme propose une approche précieuse des territorialités en réseau.

### *III – D. Des mobilités touristiques à l'agencement des lieux pratiqués par les individus*

De pratique périphérique en marge de l'espace-temps des individus, le tourisme est devenu plus récemment un objet privilégié de compréhension plus générale des mobilités et des territorialités qu'elles animent, à partir des années 1990. Comme pour les migrations internationales, le champ d'étude du tourisme a contesté la représentation très diffusée des personnes mobiles, ici des touristes, comme des *idiots du voyage* (Urbain 1991), comme une *marée humaine* collective dénuée d'autonomie, décrite comme le symptôme et l'impact néfaste d'un processus inéluctable et uniformisant. Cette naturalisation du tourisme et des touristes est remise en cause : *on ne naît pas touriste, on le devient* (Viard 1998 : 55 ). La réhabilitation des touristes comme des acteurs dotés de compétences et de projets de mobilité (MIT 2002) s'est accompagnée d'une réflexion sur le sens de l'expérience touristique et de la pratique des lieux, qui interroge plus généralement la question des territorialités en réseau.

#### *III – D. 1. L'expérience touristique comme composante alternative et dynamique de la territorialité individuelle*

La réflexion sur le sens de la pratique touristique part du constat de la multiplicité des temps sociaux (Gurvitch 1961). Le tourisme fait l'objet d'une double définition. D'abord, il est envisagé comme participant au temps de *recréation* des individus : tourisme et loisirs ne concernent « pas seulement la récréation, "détente et délassement après une activité sérieuse" mais toute la recréation, "reconstitution du corps et de l'esprit" » (Knafou *et al.* 1997 : 198). Mais tourisme et loisirs participent de deux sphères d'activité distincte : celles des loisirs s'inscrit dans les lieux et les espaces du quotidien, alors que celle du tourisme relève du hors-quotidien[33] (MIT 2002). La mobilité comme changement de lieu joue un rôle central dans cette appréhension du tourisme car c'est le déplacement qui rend possible la rupture avec l'espace-temps quotidien et la constitution par contraste d'un champ d'expérience alternatif, de relâchement des contraintes sur l'émotion, de l'auto-contention (Elias, Dunning 1982), mais aussi de mise à distance matérielle et symbolique des routines et des pratiques récursives. C'est pourquoi ces auteurs rejettent l'appellation de *tourisme*

[33] La *recréation* renvoie donc au loisir, qui regroupe les activités de tourisme et celles des loisirs.

*d'affaires*, considérant que les voyages professionnels relèvent essentiellement des contraintes quotidiennes : « un voyage d'affaires peut conduire dans un pays étranger sans que la fonction de "recréation" ou de mise à distance du quotidien soit recherchée. Il s'agit là d'un ailleurs, d'un lieu étranger qui ajoute peut-être aux difficultés de l'univers du travail » (Stock 2005).

Cette distanciation par la recréation se manifeste différemment selon les activités touristiques menées, distinguées en quatre modes (2002, Ceriani-Sebregondi *et al.* 2008b) : la découverte, qui renvoie à ce que les acteurs de l'offre touristique catégorisent comme le *tourisme culturel* ; le repos, de l'ordre du délassement et de la reconstitution des forces physiques ; le jeu, lié notamment aux activités sportives de détente ; et enfin l'achat, lorsqu'il engage un rapport d'altérité. La distanciation passe par la découverte des lieux, notamment à travers le *regard touristique* (*tourist gaze*) et la consommation de paysages (Urry 1990). Mais la distance est aussi sensible dans les activités plus physiques de repos et dans les activités ludiques et sportives, qui obéissent à d'autres rythmes et souvent à des pratiques non quotidiennes, bien visible dans la récupération touristique de pratiques déviantes (Ceriani *et al.* 2008). L'expérience touristique est donc envisagée comme un rapport singulier au monde (Darbellay, Stock 2012) qui implique un rapport à l'Autre ou à l'Ailleurs, même si diverses « technologies amenuisent le "choc" de l'altérité […] : hôtel, Tour Opérator, agence de voyages, club de vacances » par exemple (Stock 2005). C'est pourquoi les approches contemporaines du tourisme contestent l'inauthenticité des pratiques et des mondes touristiques et leur imperméabilité aux problèmes du Monde : « le touriste est bien souvent davantage confronté au réel qu'on ne le dit » (Ceriani *et al.* 2008). De plus, si ce hors-quotidien est envisagé comme une *parenthèse*, il est présenté aussi comme un moyen d'autonomie accrue des touristes par rapport à leur quotidien et de possible facteur évolutif du quotidien : « les expériences faites en dehors et en rupture avec les normes habituelles d'autocontrôle peuvent changer [le] regard sur, et [l]es manières de faire du quotidien » (*ibid.*). Dès lors, certains auteurs suggèrent les lieux touristiques comme des laboratoires de la vie urbaine en miniature (MIT 2002), invitant à penser comment la performance touristique s'inscrit dans des rapports au quotidien (Haldrup, Larsen 2010).

Le rapport de l'expérience touristique à la quotidienneté gagne à être envisagé dans une approche évolutive de la territorialité. L'expérience touristique peut être conçue comme une composante alternative et potentielle des territorialités individuelles ou collectives : elle regroupe un ensemble de spatialités qui s'écartent de ces territorialités, mais prennent sens par rapport à elles et peuvent à ce titre être mobilisées et intégrées pour les faire évoluer. C'est en ce sens qu'on peut comprendre la médiation et l'idéalisation du rapport à l'Autre et à l'Ailleurs dans l'expérience touristique : elles permettent d'*explorer, sans explorer vraiment, des modes idéalisés de réalisation de soi*. C'est ce que Jean Remy (1994) appelle la *secondarité*, par opposition à la *primarité* du quotidien. Secondarité et primarité éclairent de manière complémentaire la territorialité, ce sont des *centrations*, qu'on peut comprendre comme des lieux d'attachement, investis différemment et mettant en jeu la territorialité des individus : « [la centration] suppose un lieu qui sert de point d'ancrage et de référence pour permettre à un groupe de se situer dans ses liens avec l'extérieur » (Remy 1984 : 449). La forme alternative de la territorialité repose ainsi sur une *implication paradoxale dans l'expérience touristique*. Il y a à la fois « constitution d'une trame sociale [et spatiale] parallèle » à la territorialité mais dans le même temps « structuration collective de [s]a mise à distance » (Remy 1994 : 356) qui relativise l'exploration de cette alternative. Pour autant, on peut se demander si la séparation soulignée entre ces deux centrations est toujours aussi

tranchée que ne le présente Jean Remy.

Les études touristiques se sont volontairement concentrées sur les *lieux où les touristes sont plus touristiques que d'autres* (Stock 2001) : *sites* résultant d'une *invention touristique* et de seul passage, *comptoirs* consacré au séjour des seuls touristes, *station touristique* marquée par la présence d'autres résidents et plus récemment aux *villes touristiques* intégrant aussi d'autres fonctions urbaines (Knafou *et al.* 2007 ; Knafou, Duhamel *et al.* 2007). Les lieux moins touristiques mais partie prenante de l'expérience ont peu été étudiés, comme le note Jonas Larsen (2008 : 31) :

> The everyday characteristic of the tourist spaces passed through and dwelt within also requires more attention. There has been an obsession with places that are extraordinary, exotic and inscribed through signs as tourist places. Future [studies] need also to take place in 'ordinary' tourist places, and this includes more places typified by 'global flows' than by the 'local' culture, such as MacDonalds, Starbucks and western-style supermarkets.

Divers travaux dans ce sillage montrent l'importance des relations sous-estimées des touristes de l'Ailleurs à l'Ici, notamment par les échanges électroniques (Haldrup, Larsen 2010 ; Mascheroni 2007). Mais, paradoxalement, la mobilité physique et plus encore les lieux plus emblématiques des mobilités touristiques, les lieux du déplacement lui-même, qui n'ont été que très rarement abordés[34]. Comme le souligne Saskia Cousin (2010) : « certains "terrains" sont presque totalement ignorés : les usages d'Internet, de l'hôtellerie ou des transports, par exemple […] peu d'intérêt [a encore été] porté aux services et aux produits touristiques, des aéroports aux objets souvenirs ». Tout se passe comme si l'expérience et le processus de distanciation symbolique et pratique par excellence qu'est le voyage physique n'avait au fond été envisagé que comme une marge de l'expérience touristique, alors qu'elle permet, on en fait ici l'hypothèse, de mieux saisir le passage et l'articulation du quotidien au hors-quotidien. Mais le champ d'études touristiques a permis l'émergence d'une approche fructueuse pour l'investigation générale des territorialités en réseau à travers l'étude de la pratique des lieux.

### *III – D. 2. La pratique des lieux en mobilité : les forces de l'habiter poly-topique*

A partir d'une réflexion sur les lieux touristiques, qu'il ne considère pas comme des lieux de *non-sens* mais comme des lieux habités, Mathis Stock (2006b) a proposé un cadre théorique plus général sur les pratiques des lieux. Il conteste un des fondements de la représentation sédentaire des sociétés : l'association univoque de *l'habiter* au seul lieu de résidence des individus. Il identifie et critique notamment un *modèle Heidegger-Moles de l'habiter*, qui fait des lieux proches du domicile les seuls lieux familiers. Le géographe souligne la prégnance de ce modèle fondé sur la congruence systématique entre la population et son lieu de résidence principal dans l'analyse géographique, par exemple dans la cartographie du peuplement, qui assigne de fait les populations à domicile (*ibid.* ; Helmfrid 1968). Pointant ainsi l'écueil d'une approche fondée sur les seules représentations de l'habiter, il définit l'habiter comme le fait de pratiquer les lieux (Stock 2004). Il réinvestit la notion *d'homme pluriel*, qui souligne la large gamme des rôles sociaux assumés et infléchis

[34] Pour la mobilité physique liée au tourisme, signalons notamment la thèse d'Isabelle Sacareau (1997), *Porteurs de l'Himalaya* ou le travail d'Ignacio Farías (2010) sur la mobilité en bus touristiques. Les lieux d'hébergement et de circulation, lieux d'enrôlement des touristes pour des entretiens ou des enquêtes d'observation participante, apparaissent souvent de manière incidente, comme les aéroports dans la thèse de Gwendal Simon (2010), mais font progressivement l'objet d'analyses stimulantes, comme celles des auberges de jeunesse dans la thèse d'Amandine Chapuis (2012).

par les individus, voire leurs dissonances (Lahire 1998), pour qualifier les individus de *géographiquement pluriels* (Stock 2006a), en tant qu'ils pratiquent de multiples lieux au cours de leur vie. Par cette expression, il s'agit non seulement de souligner la capacité d'habiter plusieurs lieux mais aussi de transformer des lieux étrangers en lieux familiers : « la variable discriminante pour déterminer la familiarité avec les lieux n'est plus la distance, mais la fréquence » (*ibid.*).

L'hypothèse d'une *société d'individus mobiles* invite alors à envisager les individus, comme des *habitants temporaires* pratiquant des lieux non plus seulement dans la proximité topographique mais aussi dans la connexité topologique : *contrairement à d'autres sociétés ou à d'autres époques, les lieux proches ne sont plus nécessairement ceux qui sont les mieux connus et les plus familiers* (*ibid.*). Cette caractéristique définit un style de vie associé à l'ensemble des lieux pratiqués, ce qu'il appelle un *mode d'habiter* ou *style de vie*, de nature *poly-topique*, ancré littéralement dans et par plusieurs lieux, par opposition à des sociétés plus sédentaires, marquées par un style de vie mono-topique. C'est au fond littéralement un *habitat dispersé* (Lussault 2007b), à l'échelle individuelle. Ce style de vie poly-topique repose sur une différenciation accrue des lieux fréquentés en fonction de leurs qualités différenciées et de leur plus grande accessibilité grâce à l'essor des réseaux de transport. Il correspond aussi pour l'auteur à *une individualisation géographique*, c'est-à-dire un processus de différenciation accrue des individus par des lieux qu'ils fréquentent de manière de plus en plus spécialisée, conférant une autonomie croissante des individus :

> les espaces de vie individuels, les "trajectoires spatiales individuelles" au cours de la vie sont plus différenciées […] [d]e la mobilité – à travers les lieux autres qu'elle permet d'atteindre – résulte que les hommes sont plus autonomes par rapport au lieu de domicile et par rapport aux autres membres de la société ainsi que les institutions et les normes sociales (*ibid.*).

Non sans similitudes avec le *new mobilities paradigm*, l'approche par l'habiter polytopique a ainsi le grand intérêt de prendre au sérieux les rapports aux lieux construits dans la mobilité, autorisant à les envisager comme des ancrages en devenir, sous le même rapport que les ancrages plus sédentaires : les individus *n'habitent pas seulement lorsqu'ils résident ; n'importe quelle pratique des lieux contribue à l'habiter* (*ibid.*). Cette approche évolutive des lieux comme des *producteurs de familiarité* autorise à mieux comprendre le rôle de l'expérimentation d'un lieu, par exemple dans le cadre d'une mobilité touristique, avant ancrage résidentiel prolongé dans le cadre d'une migration pour retraite (Duhamel 1997). Elle permet ainsi de rendre compte de manière non segmentée, à la fois analytique et synthétique, des diverses formes de mobilité et d'ancrage, davantage encore que dans la perspective de la circulation migratoire, et des systèmes de mobilité de plus en plus complexes, comme dans les diverses et nombreuses situations de double résidence et de multirésidence (Bonnin, Villanova 1999 ; McIntyre *et al.* 2006), qui traversent toutes les couches sociales. Elle permet de poser pleinement la question de la prise en compte des habitants temporaires dans la pratique des lieux, notamment en matière de politiques publiques et d'aménagement[35]. Elle interroge aussi la centralité des lieux fréquentés de manière temporaire, qu'il s'agisse de lieux touristiques, mais aussi des lieux de transport. De plus, l'attention forte à l'habiter permet de souligner les dimensions matérielle, symbolique et expressive des pratiques, en prêtant bien davantage attention à la manière dont les individus

[35]Cette question est soulevée par ailleurs en économie spatiale et en statistiques à travers la notion « d'économie présentielle » (Davezies 2008, Terrier 2006) qui souligne l'importance économique des populations temporaires pour les territoires étudiés.

investissent les lieux et leur confèrent du sens que dans l'approche du *new mobilities paradigm*. La notion de pratique des lieux s'avère tout particulièrement opératoire, car elle permet d'envisager la diversité des rapports aux lieux, de *nouer ensemble deux échelles habituellement appréhendées distinctement notamment dans les études urbaines : la ville en tant qu'inter-urbain et la ville en tant qu'intra-urbain* (Stock 2001 : 172). Elle compare ainsi l'expérience de chaque lieu à celle des autres lieux fréquentés. Dans le cadre de l'analyse de territorialités en réseau, cette approche peut être réinvestie en l'envisageant sous forme d'un habiter transtopique.

### *III – D. 3. Pour une approche transtopique de l'habiter liée aux relations de pouvoir*

La notion d'habiter privilégie l'approche par l'individu, envisagé comme unité sociale signifiante, dans le prolongement des travaux de Norbert Elias (1983), qui refuse l'opposition entre individu et société : « l'individu est aussi socialement constitué […] comme dimension des sociétés humaines, […] l'individu n'est pas statique, mais défini comme un "processus" » social. L'habiter polytopique est, lui, surtout pensé comme un desserrement des contraintes dans le cadre de mobilités choisies, électives. Dans le cadre d'une approche des territorialités en réseau individuelles et collectives, les mobilités envisagées peuvent être aussi davantage contraintes. Bernard Lahire (2013) et Norbert Elias, envisagent l'individualisation comme un processus de maintien sous une autre forme de logiques de contrôle social. Alors que l'habiter change d'échelle, et devient polytopique, il peut en être de même des collectifs, des institutions et de certaines normes sociales, de nature aussi polytopique, en étroite interdépendance avec cet habiter. Les rares études consacrées aux mobilités pour rendre visite à des amis et à la famille montrent par exemple l'importance des déplacements à large échelle auprès des *liens forts*, amis et famille proches, qui relèvent aussi d'obligations sociales incontournables (Larsen *et al.* 2006 ; Jain, Lyons 2008). Parmi les mobilités de vacances qui ne sont pas touristiques figurent les déplacements temporaires pour prendre soin de parents. Ce sens d'obligation et pas seulement d'autonomie est sensible dans des mobilités voisines, qui concernent la prise en charge d'autres individus que les proches, dans le cadre marchand de l'aide domestique, qualifiée de *global care chain* ou de *globalization of mothering* (Hoschild 2000 ; Parrenas 2002). Dans le domaine des mobilités touristiques, les travaux sur la distinction sociale par le tourisme soulignent aussi la force des relations de pouvoir dans le rapport des touristes à l'altérité et à l'Ailleurs (Veblen 1899, Boyer 1995, Wagner 2007b). L'identité sociale et non seulement personnelle est bien toujours à l'œuvre, dans le regard touristique dominateur, dans l'interaction de consommation et de production de services (Urry 2001 ; Urry, Larsen 2011) que soulignent les études sur l'exotisme ou sur le tourisme sexuel (Roux 2010, Staszak 2012). On peut ainsi considérer que la secondarité liée à l'expérience touristique n'efface pas totalement la primarité du quotidien. Les études touristiques montrent notamment que « le[s] touriste[s] pratique[nt] rarement les lieux de manière isolée. Qu'il[s] soi[en]t en famille, entre amis ou encore en groupe organisé, [leur] pratique[s] s'inscrit dans le collectif » (Ceriani *et al.* 2008).

Pour étudier un large spectre de mobilités, les notions proposées d'*habitus mobilitaire* et de régime d'habiter (Stock 2001, 2006), permettent d'envisager la mobilité comme une norme sociale valorisée pour certains types de mobilité mais pas ou peu d'autres. Elles montrent tout l'intérêt d'une approche à la fois à la fois réticulaire et stratifiée des territorialités en réseaux, traversée par des rapports de pouvoir. Dans le prolongement des travaux de Peter Sloterdijk proposant une *théorie technologique des espaces habités*

*par l'humain* (2004 : 32), l'habiter a aussi été envisagé sous l'angle de microsphères exprimant la relation de l'individu aux autres et composant une écume (Lussault 2007a), qui permet de mieux saisir les rapports de pouvoir inter-individuels et collectifs liés à l'habiter.

L'habiter poly-topique et ses divers apports sur la pratique des lieux peut ainsi être envisagé dans le cadre de territorialités individuelles et collectives en réseau à travers la notion d'habiter transtopique qui explicite les interdépendances entre les lieux pratiqués, notamment par les pratiques qui visent concrètement à les mettre en relation. Une telle perspective permet d'envisager les connexions entre lieux par les technologies de l'information, par les objets à valeur touristique transposés d'un lieu à l'autre, dans un *habiter de traverse* (Lussault 2007b), ainsi que l'expérience physique de la mobilité, notamment à travers la pratique des lieux de transport.

La réflexion sur les mobilités touristiques est donc particulièrement utile pour envisager la dimension alternative et dynamique de la territorialité et pour penser la pratique de lieux en cours d'intégration dans une territorialité en réseau. Une moindre attention a été portée aux mobilités qui relient ces lieux entre eux, aux relations de pouvoir de l'expérience physique de ces mobilités, parfois pénible, et aux réseaux de transport qu'elles engagent. Or c'est précisément cet angle des territorialités en réseau qui a été davantage exploré dans les analyses des mobilités emblématiques de la métropolisation.

### *III – E. La métropolisation comme clé de lecture de la territorialisation des mobilités*

Depuis les années 1990, la notion de métropolisation a été abordée dans des sens extrêmement divers (Leroy 2001, Bourdeau-Lepage *et al.* 2011), plus ou moins éloignés des théories dominantes en économie. Les divers acteurs du monde urbain se sont aussi saisis de la catégorie. La polysémie, voire le flou sémantique qui environne la notion de métropolisation et surtout celle de métropole tient à d'intenses débats sur leurs usages scientifiques, sociaux et politiques, fortement perméables. La métropolisation peut être définie comme le processus multiscalaire d'urbanisation qui participe de la mondialisation contemporaine[36]. Elle marque la mutation sociale, politique et économique des territorialités urbaines sous l'effet de la mise en réseau accrue, diversifiée mais sélective des espaces urbains et de l'intensification des échanges de capitaux, d'informations, d'idées et de personnes. Cette mutation passe par la concentration d'activités de commandement, de capitaux, de biens et de populations à diverses échelles mais aussi par la recomposition des rapports de pouvoir et des rapports à l'espace des divers acteurs. Voyons maintenant comment cette territorialisation en réseau a été abordée et plus particulièrement les mobilités qui la construisent.

#### *III – E. 1. La mise en réseau des territorialités urbaines*

Les premiers travaux sur la métropolisation envisagent surtout la métropole comme lieu d'accumulation et peu la métropole comme lieu inséré dans la circulation à large échelle. Ils décrivent surtout la concentration spatiale croissante des fonctions de commandement, dont l'analyse de la *ville globale* par la sociologue Saskia Sassen (1991) est emblématique. Il

[36] Plutôt que comme *traduction urbaine de la mondialisation* (Lacour, Puissant 1999). Cette définition permet de souligner le rôle de l'espace dans ce processus, perspective de plus en plus adoptée par les géographes et les urbanistes (Ascher 1995, 2003 art. « Métropolisation » *in* Lévy, Lussault 2003 ; Halbert 2010).

s'agit plutôt de renouveler l'analyse classique des métropoles et des villes mondiales (Hall 1965, Friedmann 1986). L'enjeu est de souligner non seulement le rôle prédominant des fonctions économiques, affirmé au détriment des fonctions politiques, culturelles et scientifiques depuis les années 1970, mais aussi de certains services spécialisés aux entreprises, qualifiés d'*avancés* en raison des compétences qu'ils mobilisent. Ces services sont externalisés par les diverses entreprises. Les professionnels qui y travaillent sont par conséquent à la croisée de multiples réseaux. Ils occupent une place centrale dans le pilotage des divers flux reliant des systèmes productifs et financiers de plus en élaborés à l'échelle de la planète. Ce travail d'intermédiation est le plus souvent associé à certaines activités relevant des domaines de la banque et de la finance, de l'assurance, du marketing et de la publicité, du conseil, de la comptabilité, de l'ingénierie, de l'architecture et du design et du droit, de l'informatique et de la logistique. Pour Saskia Sassen, ce sont ces services aux entreprises qui participent tout particulièrement au changement d'échelle de la zone d'influence de certaines villes au profit de l'échelle mondiale, davantage que les grandes firmes transnationales proprement dites.

Les *villes globales* sont donc principalement analysées à l'échelle régionale, comme des foyers favorables à l'apparition de ces firmes et services clés, concentrant de multiples fonctions de commandement économiques et politiques, d'innovation industrielle et de grands marchés de production et de consommation. Bien que Saskia Sassen souligne l'importance des mobilités de travail, de la mobilité du capital de portée mondiale dans la construction de ces villes, son analyse porte surtout sur ces services comme de nouveaux attributs dans la hiérarchie des villes. Dans cette lignée, les recherches les plus connues du groupe de recherche *Globalization and World Cities* (GaWC) confortent cette approche statique des métropoles plutôt que du processus de métropolisation. Cette vision se traduit par des classements très diffusés des villes mondiales en fonction du nombre de firmes qui se concentrent dans ces secteurs (Beaverstock *et al.* 1999, Taylor 2010).

A l'échelle régionale, cette lecture de la métropole et de la métropolisation par les attributs métropolitains plutôt que par son insertion dans la circulation a conduit à un certain fétichisme de l'accès au rang de métropole par la mise en place d'équipements et de grands projets métropolitains qui seraient *d'envergure internationale*, et que critiquent notamment les auteurs du GaWC (Pain 2008). Cette reconstruction volontariste de la métropole sur la ville, à valeur grandement performative, illustre une nouvelle fois la force de la croyance dans les effets (systématiquement) structurants des infrastructures (Offner 1993) plutôt qu'un intérêt aux relations qu'elles visent à alimenter. Dans cette définition en extension de la métropole, d'autres attributs sont proposés, contestant l'idée que la mondialisation est avant tout affaire de conseil et de finance (Halbert 2007), à travers une double approche. On souligne d'abord le rôle des activités liées à une économie de la connaissance et le rôle emblématique du développement technopolitain (Veltz 1996 ; Gachet, Lacour 2007). On insiste ensuite sur celui des activités de création, notamment artistiques et culturelles, comme catalyseur de l'innovation, de l'image et de l'identité des métropoles (Scott 2010). C'est au fond la description de la métropole comme ville distinctive qui l'emporte, associée un imaginaire et à une rhétorique à valeur performative de la *ville d'exception* (Halbert 2007) ou de *l'excellence* abondamment illustrée par le marketing urbain.

L'analyse à la même échelle est complétée par une analyse plus dynamique des territorialités que la métropolisation fait émerger et de ses conséquences politiques et sociales de ce développement métropolitain. Les notions de *métapole* (Ascher 1995), de

*région urbaine mondiale* (Scott *et al.* 2001) et de *ville émergente* (Chalas 1997, 2000) notamment ont été avancées pour décrire le dépassement des territoires délimités des villes avec le changement d'échelle de la métropole, bien au-delà même de périmètres institutionnels, morphologiques de la ville et de son imagerie, dans les pratiques urbaines, et notamment des mobilités dites *quotidiennes* qui construisent la métropole. Le développement de ces espaces, activités et professions stratégiques en réseau ont incité les auteurs à souligner les risques de bipolarisation sociale des métropoles et d'une dualisation du marché du travail métropolitain (Sassen 1991, Castells 1989). Ils opposent les acteurs dominants de la métropolisation aux travailleurs peu qualifiés et précaires à leur service : vendeurs, employés de bureau et coursiers par exemple. L'analyse insiste sur le rôle des grands quartiers d'affaires (Amin, Thrift 1992) reliés par des infrastructures qui court-circuitent les autres espaces (Rutherford 2004). C'est plus largement l'hypothèse d'une fragmentation sociale et spatiale entre la métropole et son *arrière-pays* qui a été discutée (Lacour, Puissant 1999).

Ainsi, paradoxalement, bien qu'elles soient au cœur du processus de métropolisation proprement dit, les relations et les mobilités à plus large échelle que celle des régions métropolitaines sont restées et restent encore souvent à l'arrière-plan de bien des analyses. Les travaux sur les villes européennes, notamment au sein de l'équipe P.A.R.I.S, ont cependant progressivement contribué à privilégier une approche plus intégrée investiguant non plus les attributs mais les relations entre métropoles, leurs flux et échanges, y compris de personnes, dessinant des réseaux urbains et de systèmes de villes (Brunet 1989 ; Cattan 1990 ; Cattan, Saint-Julien 1998 ; Cattan *et al.* 1999 ; Halbert *et al.* 2012). La notion de *réseau de villes mondiales* a aussi été proposée (Friedmann 1986) ainsi que celle *d'arrière-monde*, qui élargit l'arrière-pays de chaque région métropolitaine à l'échelle mondiale. L'arrière-monde permet de penser l'ensemble des relations entretenues par une métropole avec l'ensemble du réseau (Taylor 2001). Chaque métropole est envisagée en quelque sorte comme une monade permettant d'éclairer la métropolisation. Mais c'est la notion surtout d'*archipel métropolitain* puis d'*archipel mégalopolitain mondial* (Dollfus 1990, 1994, 1997) qui donne le plus à penser l'insertion du lieu dans les territorialités en réseau, d'emblée plus territoriale que la précédente ou que *l'espace des flux* de Manuel Castells. L'archipel métropolitain mondial aborde la construction d'une territorialité d'échelle mondiale qui repose sur des rapports de cospatialité, de contiguïté dans la discontinuité spatiale notamment par la mobilité : « lorsque les liens entre les îles sont fonctionnels, on peut faire comme si on était en présence d'un territoire banal et passer de Londres à New York comme on irait de Londres à Bristol » (Dagorn, art. « AMM » *in* Lévy, Lussault 2003 : 82). La métaphore de l'archipel permet de souligner la tentative d'effacement des espaces traversés dans la relation entre les *îles*, *comme si l'entre-deux îles n'existait plus* (Arrault 2005 : 323). De même, la notion d'é*conomie d'archipel* proposée par Pierre Veltz (1996) permet de penser ensemble, plutôt que d'articuler, un *territoire en réseau* et des *territoires zones*. L'archipel est bien une de ces « représentations exemplaires de [la] tension » et de l'articulation entre territoire et réseau (Fourny, Micoud 2002 : 43). Cette figuration de la territorialité en réseau est une image puissante, qui la donne à voir en escamotant la complexité de l'articulation des échelles régionale et mondiale, que les mobilités qui font la métropolisation permettent d'envisager.

### *III – E. 2. Les mobilités à large échelle participant de la métropolisation : les mobilités des puissants ?*

Les mobilités à large échelle ont d'abord été étudiées dans le cadre d'une métropolisation duale pour rendre compte de la redéfinition des hiérarchies sociales, soulignant le fossé entre une territorialité en réseau et les territoires classiques. La mobilité des élites transnationales de Manuel Castells et des professionnels des services avancés de Saskia Sassen font écho à celle des *manipulateurs de symbole* de Robert Reich (1991). Pour ce dernier auteur, ces élites mondialisées s'identifient de manière croissante à un espace d'échelle mondiale qu'ils parcourent dans le cadre de leurs mobilités, au détriment des territoires nationaux. D'inspiration marxiste, divers auteurs[37] depuis les années 1960 n'ont pas hésité à affirmer l'existence d'une *classe capitaliste transnationale* (Sklair 2001) ubiquiste évoluant dans des lieux standardisés, homogènes au-delà des frontières, d'aéroport en centres d'affaires et en hôtels internationaux et partageant des valeurs communes néolibérales. Dans un autre registre, l'analyse fameuse et controversée des *classes créatives* de Richard Florida (2005) souligne aussi la mobilité – davantage résidentielle – des populations actives désignées par ce label, à l'origine des stratégies d'attractivité des métropoles qu'il préconise pour les attirer. Mais l'analyse a surtout mobilisé l'expression d'*élite cinétique*, littéralement d'élite de la vitesse, proposée par le philosophe allemand Peter Sloterdijk (1989) puis reprise par de nombreux auteurs anglophones (Adey 2006c par exemple). La littérature francophone fait plus volontiers référence à la figure de l'*hypermobile* aux contours assez flous, ce qui lui vaut parfois d'être utilisée entre guillemets. Elle recouvre souvent un sens assez voisin de la notion anglophone (encadré 5). Cette approche des mobilités conduit aussi à évoquer l'usage sélectif et discriminatoire des infrastructures de transport, nourrissant l'évocation d'un *splintering urbanism* évoquée à propos de l'espace des flux. Or, les rares études empiriques sur la position sociale des individus qui empruntent les réseaux de transport à large maille suggèrent l'importance de cette segmentation au profit de ces acteurs de la métropolisation. Les travaux portant par exemple sur la fréquentation des trains à grande vitesse en France (Klein 2003) ou celle de la classe affaires du transport aérien (Derudder *et al.* 2011) ouvrent certaines pistes à ce sujet. Ils montrent toute l'importance de réinterroger les catégories d'acteurs et de mobilités participant des territorialités en réseau dans le cadre de la métropolisation.

***Encadré 5 – L'hypermobilité : une figure chargée de valeurs***

L'hypermobilité vise pour l'essentiel à décrire des pratiques intenses de mobilité à large échelle. La notion a semble-t-il été utilisée pour la première fois dans une approche critique et marxiste de géographie économique. Félix Damette (1980 : 78), dans un ouvrage anglophone de science régionale, *Regions in Crisis,* se penche sur la crise des régions industrielles de la Lorraine et du Nord-Pas-de-Calais et évoque plus généralement l'hypermobilité spatiale comme une conséquence de la mobilité excessive des facteurs de production :

> The hypermobility of capital is a consequence of the general phenomena of over-accumulation and devalorisation, but it has also the effect of accelerating and accentuating them. The

[37] Ces travaux ont été recensés dans un article de Robinson et Harris (2000). Ces approches sont souvent plus théoriques qu'étayées empiriquement, à l'exception du travail d'enquête fouillé de Leslie Sklair, qui repose sur de nombreux entretiens mais n'est pas complétée par une étude plus contextuelle des pratiques qui permettrait de mieux situer ces discours.

main result of the process is obviously to cause the hypermobility of people. Excessive migrations, with their trail of regional, social and human damage, become general. […] This displacement of people reaches such proportions and such importance that it can be considered today not only a condition but also as one of the elements of capitalist exploitation.

La notion est ensuite reprise dans les études de géographie radicale (Peet 1983, Cox 1993) et de sociologie de la mondialisation (Sassen 1994) comme phénomène étroitement lié à la compression de l'espace-temps à l'échelle mondiale. Mais elle est aussi réinvestie dans le domaine des transports, hors de son cadre marxiste, au début des années 1990, notamment dans le cadre de rapports pour des organisations gouvernementales et intergouvernementales. Elle reste chargée de valeurs d'excès, notamment pour interroger la durabilité des pratiques de mobilité des pays riches et les inégalités de cette « hypermobilité » au regard des difficultés de communication quotidienne des pays pauvres (Whitelegg 1993). Elle n'en demeure pas moins teintée de valeurs aussi positives et de fascination : « [t]he term hypermobility is used in this essay to suggest that it may be possible to have too much of a good thing » (Adams 1999 : 95). C'est le constat que font les auteurs réutilisant la notion dans l'univers anglophone pour interroger plus finement les pratiques de mobilités physiques et leurs conséquences environnementales (Gössling *et al.* 2009).

L'hypermobilité est en revanche davantage mobilisée dans le champ francophone et germanophone[38] d'étude des mobilités depuis la fin des années 1990, mais souvent à de plus fines échelles. D'abord utilisée pour signifier la mutation de rapports moins sédentaires des populations aux espaces urbains et ruraux (Hervieu, Viard 1996), elle est progressivement mentionnée à propos de diverses populations considérées comme pionnières dans la diffusion spatialement et socialement hiérarchique de pratiques innovantes de mobilités. Une *hypermobilité contrainte* périurbaine et invisibilisée est certes évoquée (Orfeuil 1997, Donzelot 2004). Mais la figure des hypermobiles renvoie surtout aux *élites cinétiques*. Elle est surtout accolée aux cadres utilisant intensément les réseaux de transport à large maille et les systèmes de communication. Le préfixe *hyper* est alors chargé de désigner l'intensité) (Knafou 2000 ; Kaufmann 2008), voire la diversité des déplacements (Dervin, Ljalikova 2008), comme le recours aux technologies de l'information (Jauréguiberry 2003).

Le champ sémantique de la catégorie d'hypermobile voisine celui des populations, notamment de cadres, qualifiées de *nomades*[39] ou *néo-nomades* (Bellanger, Devos 1997 ; Chevrier, Sauvage 2006 ; Wickham, Vecchi 2009 ; Abbas 2011), malgré les critiques de cette approche qui soulignent qu'elle naturalise la réalité des pratiques et les enjeux de pouvoir liés à ces mobilités (Retaillé 1998 ; Boltanski, Chiapello 1999 ; Bouffartigue, Pochic 2001 ; Gagnol 2011).

La figure hypermobile appelle nécessairement une critique similaire pour les implicites qu'elle véhicule. Sa normativité a été dénoncée (Vincent 2008), même si la notion alternative proposée de *grande mobilité* paraît aussi à certains égards problématique. La critique de « l'interprétation objectivante […] qui conçoit la mobilité comme une variable mono-logique, ne variant qu'en intensité » (Montulet 2005 : 138) s'applique parfaitement à la notion d'hypermobilité.

L'insistance sur le caractère métropolitain de la seule mobilité à large échelle des *manipulateurs de symbole* patentés tient sans doute aussi à l'ancienneté connue et reconnue du cosmopolitisme des hautes classes (Wagner 2007a). Le cosmopolitisme peut être défini de manière non idéalisée comme une ouverture à diverses formes d'altérité

[38] Voir notamment Bonß *et al.* 2004.
[39] Le discours d'une société sédentaire à une société *nomade* est plus largement diffusé dans le monde social, Jacques Attali (2003) évoquant par exemple l'avènement de *l'homme nomade*.

associée à des formes de coprésence dans le cadre de diverses mobilités. Ses manifestations sont connues pour les élites européennes, de la *peregrinatio academica* des migrations estudiantines médiévales à la pratique aristocratique du Grand Tour, des voyages initiatiques au monde diplomatique, ou encore aux diverses bourgeoisies marchandes internationales du 19e siècle. Elles sont associées à des styles de vie et des territorialités distinctives bien visibles, qui reposent notamment sur l'entretien d'un réseau social de relations denses à l'échelle internationale. La thèse d'Anne-Catherine Wagner (1998) et le travail de Michael Hartmann (2002) montrent bien que la montée en puissance d'élites managériales, liée à l'internationalisation de la production depuis les années 1980, repose en revanche bien davantage sur des logiques nationales, ne serait-ce que dans leurs formations, tout en étant aussi associées au développement d'une *culture internationale* alimentée par des savoirs linguistiques et des séjours fréquents à l'étranger. Mais c'est le monopole du cosmopolitisme des élites, à l'œuvre par exemple dans les analyses d'Ulf Hannerz (1996), que diverses approches contestent, à partir des années 2000, évoquant une approche restreinte des acteurs de la métropolisation et du cosmopolitisme.

Cette vision élargie des mobilités de la métropolisation montre que la participation à la métropolisation n'est pas l'apanage de ces élites. Elle conduit notamment à souligner le cosmopolitisme des acteurs de la *mondialisation par le bas* (Beck 2004), réinvestissant la figure cosmopolite de l'étranger de Simmel (1908). Le transnationalisme et les mobilités associées sont progressivement reconnus comme une composante majeure de la métropolisation et des formes d'innovation (Smith 2001), de *gateway cities* (Price *et al.* 2008), dépassant de la vision classique des migrations de remplacement amenées à combler des manques structurels de main-d'œuvre. Ce changement de regard coïncide avec la montée des interrogations sur les analyses classiques des réseaux de ville mondiale. Avec l'affirmation des États émergents, les chercheurs analysant les relations de l'archipel métropolitain mondial revisitent les hiérarchies trop figées du *réseau de villes mondiales* (Taylor 2004). Tout en reconnaissant la puissance des rapports de pouvoir que manifeste l'archipel, certains invitent à envisager plus largement « d'autres lieux et d'autres liens [qui] comptent et participent à la formation d'un monde global » (Cattan 2004 : 42). La naturalisation de la catégorie de ville mondiale risque de prendre le pas sur l'intérêt heuristique de la notion. Dans une approche inspirée des *postcolonial studies,* Jennifer Robinson conteste les critères d'appréciation culturellement construits de cette métropolisation et souligne les logiques d'innovation à l'œuvre dans les *villes ordinaires* des pays riches et pauvres. Divers auteurs appellent à une conception plus polycentrique (Cattan 2007), voire généralisée (Lussault 2012) et multidimensionnelle de la métropolisation et des mobilités qui y participent. Les mobilités touristiques apparaissent comme une forme alternative d'intégration métropolitaine. Celle des villes littorales du sud et de l'est de l'Europe invite à nuancer le caractère hégémonique de la métropolisation de la dorsale européenne du nord-ouest (Berroir *et al.* 2009). Les mobilités liées aux réseaux de recherche (Rota 2007) ou aux programmes d'échanges étudiants (Cattan 2004b) offrent aussi des éclairages plus nuancés des logiques de métropolisation. C'est au fond une approche plus large de la métropolisation qui est envisagée, dont les différents acteurs mobilisent dans leurs différentes activités de multiples relations et ressources de diverses échelles, ce que Ludovic Halbert (2007) appelle le caractère *hyperscalaire* de la métropolisation.

Au-delà de la contribution des diverses formes de mobilité, l'accent est mis sur

l'imbrication des activités et des mobilités qui font la métropolisation. La notion d'*ambulantage* a notamment été mise en avant pour désigner l'ensemble des relations marchandes des espaces de circulation ouverts au public, en soulignant l'importance du rôle actif et contemporain des vendeurs ambulants dans la territorialisation des flux métropolitains (Monnet 2006). Dès lors, il s'agit de dépasser l'analyse de *deux économies qui se tourneraient le dos, comme si d'un côté il y avait une ville d'exception, et, de l'autre, une métropole ordinaire, dont le fonctionnement serait finalement détaché de la première* (Halbert 2007 : 50) et penser plutôt les rapports de pouvoir au sein de cette territorialité métropolitaine en réseau. L'éclairage plus précis des expériences et des pratiques de mobilités longtemps considérées comme les plus emblématiques de la métropolisation peut permettre d'envisager à nouveaux frais ces territorialités métropolitaines.

### *III – E. 3. Les spatialités débattues des mobilités à large échelle liées au travail*

Alors que les mobilités liées au travail sont les plus étudiées pour les mobilités quotidiennes à fine échelle, elles constituent paradoxalement le champ d'étude le moins travaillé et le moins intégré des grandes formes de mobilité à large échelle, malgré l'évocation fréquente de la figure de l'homme d'affaires dans la littérature des mobilités. Certes, une littérature plus abondante existe sur les enjeux socio-démographiques et surtout socio-économiques des mobilités résidentielles liées au travail ou à la mobilité liée à l'emploi, en économie, en démographie, en sociologie et dans la littérature spécialisée des ressources humaines. Mais ces travaux statistiques descriptifs s'attachent principalement à étudier par le prisme des mobilités les mutations structurelles du marché du travail ainsi que leurs conséquences à l'échelle de la sphère familiale et de l'étendue des réseaux sociaux, dans le cadre de théories économiques et sociologiques du choix rationnel. Cette littérature n'aborde donc qu'assez peu la dimension spatiale des pratiques de mobilité et les expériences associées. Le projet *Mobilités d'emploi et vies familiales*, réalisé dans le cadre du sixième programme-cadre de la Commission européenne en donne une illustration à la fois exemplaire et novatrice par des comparaisons internationales des pratiques des populations actives de six pays d'Europe occidentale (Schneider *et al.* 2008, 2010).

Cette rareté relative s'explique par la forte hétérogénéité des mobilités concernées, comme par la faiblesse des sources statistiques spécifiques à propos de ces mobilités lorsqu'elles excèdent l'échelle des États (Beaverstock, Faulconbridge 2010 ; Kellerman 2010 ; Vincent 2008). Une partie de ces mobilités sont par exemple associées au tourisme, à travers la catégorie critiquée de *tourisme d'affaires*. C'est ce qui explique en partie que cette littérature porte essentiellement sur les métropoles européennes et sur les mobilités des populations des pays de la dorsale européenne. Le champ commence davantage à être articulé aux champs des migrations internationales, permettant de sortir des ambiguïtés sous-jacentes à ce partage des savoirs, tendant à opposer trop systématiquement des populations aisées des pays occidentaux de l'Union européenne aux mobilités temporaires et des populations pauvres des pays en développement ou émergents aux migrations durables.

Les études consacrées aux mobilités liées au travail montrent qu'elles sont ainsi d'une réelle complexité. Ils mettent en valeur tout le continuum des formes de mobilités liées au travail, souvent prises dans les régimes des mobilités de travail liées aux entreprises (Kesselring, Vogl 2010), des plus temporaires aux plus durables, *toutes les modalités de*

*déplacement à l'échelle locale existent dorénavant, à l'échelle mondiale, en entreprise : migrations, navettes quotidiennes, déplacements pendulaires, circulations de travail, missions transfrontalières* (Gherardi, Pierre 2010). La gamme des mobilités de travail intra-firme administré par exemple par les ressources humaines des firmes transnationales est ainsi particulièrement large (Salt 2010). Les territorialités décrites par ces mobilités ne se limitent pas à celles de la firme et peuvent inclure aussi des relations inter-firme, des formations (conventions, salons) comme des relations avec d'autres acteurs institutionnels, du monde politique ou d'organisations interprofessionnelles (Beaverstock *et al.* 2009). Les mobilités pendulaires longues sont en revanche davantage étudiées (Kaufmann, Vincent-Geslin 2012), notamment à travers l'usage des lieux et des temps de transport qui sera plus tard envisagé.

Ces travaux permettent d'apprécier l'écart entre ces expériences et les discours iréniques de la mobilité de travail. Les cadres internationaux de l'expatriation sont rarement des cadres dirigeants (Wagner 1998). Ceux qui se déplacent le plus sont aussi rarement au sommet de la hiérarchie de l'entreprise et se déplacent souvent au profit de responsables plus sédentaires (Boltanski, Chiapello 1999 ; Tarrius 2000 ; Gherardi, Pierre 2010), relativisant l'approche horizontale des réseaux sociaux. De rares travaux appellent à mettre aussi en lumière la mobilité des cols bleus, évoquant diverses mobilités de plus longue durée qui mobilisent des professionnels spécialisés dans des tâches plus techniques, comme dans le domaine des logiciels (Wickham, Vecchi 2009). Envisageant tout un spectre de mobilités d'acteurs occupant des positions sociales intermédiaires, ils montrent tout l'intérêt de ne pas reconduire l'opposition univoque qui partage fortement la littérature entre étude des élites occidentales de la *mondialisation par le haut* et migrants non occidentaux de la *mondialisation par le bas* (Smith, Favell 2006).

Les territorialités dessinées par ces mobilités sont aussi envisagées de manière contrastées. Étudiant les mobilités temporaires de journalistes allemands à leur compte, le sociologue Sven Kesselring (2006 : 278) décrit des *pionniers des mobilités* qui, pour les plus multirésidentiels d'entre eux, « vivent d'intenses relations aux autres […] [sont] plus ouverts à la contingence […] souhaitent et ont besoin d'expérimenter ce qui les entoure […] utilisent les espaces de connectivité comme des ressources de créativité et de pouvoir. »[40] En revanche, Alain Tarrius (2000 : 112) n'envisage pas de véritable territorialité tissée par les voyageurs d'affaire de Londres, Paris et Bruxelles :

> Il s'agit d'un incommunicable, d'un illisible codage des lieux et d'individus qui rassure et permet d'investir de ses continuités propres, de son temps, de son histoire individuelle, les temps collectifs des autres. Dès lors les objets ainsi arbitrairement choisis ne sont pas des médiateurs entre l'homme qui s'aventure hors de ses espaces quotidiens et tous les autres qui constituent ces nouvelles terres du passage, mais des points d'une fixité pathologique qui interdisent le brassage, le contact, la participation à d'autres temporalités, à d'autres sociétés que les siennes propres.

L'auteur souligne le contraste avec les territorialités dont il est familier, des *fourmis* migrantes inscrites dans la longue durée historique, constellées par exemple des lieux de sociabilité des circulants juifs et italiens. Il concède toutefois à ces voyageurs un certain investissement des espaces parcourus :

> Le territoire investi par ces individus transnationaux par profession n'est pas susceptible

[40] People moving through connectivity spaces live in intense relation to others, are less structured and more open to contingency. They want and need to experience what surrounds them. Mobility pionners such as Wolfgang S need to be continuously in contact with others..

d'extension hors des limites du déplacement. Il demeure et croît dans un ailleurs toujours éphémère, un au-delà radical des sédentarités, qu'il ne peut articuler aux mobilités (*id.* : 143).

Cette analyse infléchit ainsi partiellement l'évocation récurrente de la littérature de la figure de l'homme d'affaires :

> [le] businessman dans les aéroports [qui donne à lire] un découplage radical entre la distance parcourue et le changement de contexte […] Aller plus vite et loin ne garantit plus un dépaysement. Le businessman transitant à travers le monde, d'un aéroport à l'autre, de Sheraton en Hilton, de centres des congrès en sièges de multinationales est la figure emblématique de ce rapport à l'espace : lorsqu'il voyage le rapport à ce qui est autre est quasi inexistant. (Kaufmann 2008 : 25-27)

Ce sont donc deux conceptions d'une euphémisation absolue et au contraire d'une exaltation du rapport à l'altérité qui sont envisagées. Loin de ces analyses tranchées, des travaux invitent à rendre plus finement compte d'une réalité plus composite des expériences des mobilités temporaires liées au travail. L'étude des circulations entre métropoles européennes souligne l'importance d'une certaine pénibilité expérimentée notamment, mais pas seulement, par divers circulants se déplaçant pour leur travail et non pour des relations familiales, car *il n'y a pas de relation mécanique entre une forme de mobilité (rythme, intensité) et une manière de la vivre* (Dubucs *et al.* 2010). L'analyse d'entretiens et de cartes mentales des professionnels mobiles incite à davantage rendre compte de leurs logiques d'appropriation des centres urbains (Cattan *et al.* 2013) et à penser la tension entre uniformatisation et singularisation des espaces pratiqués.

L'intérêt d'une approche par les territorialités, qui rend compte à la fois de pratiques d'appropriation et d'identification mais aussi d'évitement, est particulièrement sensible dans l'étude de l'expatriation et des migrations de travail dans divers métropoles[41]. Les travaux relativement rares qui y sont consacrés soulignent des formes réelles de double appartenance et la construction de vrais projets de circulation migratoire (Goldblum, Charmes 2005) mais aussi d'évitement à l'œuvre dans les communautés expatriées, comme pour les Britanniques du district financier de Singapour. Ils entretiennent des relations importantes avec les Singapouriens les plus familiers au monde occidental, mais n'interagissent qu'*a minima* avec le reste de la population présente (Beaverstock 2002). La logique d'entre-soi peut être aussi subie, comme le montre une analyse des ressortissants de l'Union travaillant à Amsterdam, Bruxelles et Londres, qualifiés d'*eurostars* en raison des trajets fréquents qu'ils réalisent dans leur pays d'origine. Attachés à leur ancrage national, ils peinent aussi à s'installer durablement dans leur ville de résidence et à mobiliser les ressources nécessaires pour s'y intégrer à long terme (Favell 2008). C'est fondamentalement la question du sens des mobilités de travail qui est soulevée dans la mesure où elles dépassent le simple cadre des activités professionnelles.

La question de l'autonomie ou de l'hétéronomie de ces mobilités de travail est aussi fortement questionnée. Loin de présenter ces mobilités de travail comme subies, certains auteurs soulignent l'implication de salariés qu'ils étudient dans la définition de leurs

[41] L'expatriation est une notion dont certaines acceptions paraissent éminemment problématiques. Elle a souvent été utilisée pour désigner tout type d'émigration en provenance des pays développés, plutôt que le terme de migration précisément, participant de la représentation des migrations comme rupture subie par les populations pauvres des seuls pays en développement. Les études sur ces migrants des pays développés, certes en nombre moins importants, sont encore moins étudiées. L'expatriation renvoie ici à un type particulier de migrations internationales, mais qui ne tient pas une différence de statut entre émigrations du nord et émigrations du sud mais à une mobilité de travail entreprise au sein d'une organisation (firme ou administration).

déplacements et le brouillage des logiques de travail et de non-travail. Dans son analyse des mobilités des employés de Hewlett-Packard et de l'université d'Aalborg au Danemark, considérées comme des organisations de l'économie de la connaissance, Claus Lassen (2006) souligne le rôle des mobilités de travail combinées avec des vacances et avec la famille ou dans des contextes inattendus pour faire émerger des idées nouvelles. D'autres soulignent le partage des infrastructures de mobilité de travail et de tourisme, comme les lieux de transport et d'hébergement, et s'interrogent plus largement sur leurs possibles relations dans le cadre des systèmes de mobilité (Kellerman 2010). Ce type de pratiques, liée à des mobilités et à des populations bien spécifiques, invite à envisager de manière englobante les diverses formes de mobilité.

Cette investigation rejoint l'examen plus général des lieux de plus en plus diversifiés impliqués dans des activités de travail en déplacement :

> [t]he spaces of global business constitute much more than the gleaming metal-and-glass skyscrapers to be found in the business districts of global cities across the planet […] business travel […] needs to be reconceptualized […] [to] capture the multiple global economic spaces that travellers occupy (Jones 2009 : 215).

Oldenburg (1989) a proposé la notion de *tiers-lieu*[42] entre lieu de travail et domicile, évoquant l'ensemble des autres lieux de sociabilités, mais qui permet aussi d'envisager les autres lieux associés aux activités de travail. Ce sont ces lieux plus ou moins institués qui intéressent ici l'analyse. Ils concernent ces *corridors* qui structurent la mobilité de travail (Lassen 2009) et constituent des à côté privilégiés pour des rencontres informelles et des discussions, décisives dans le processus de décision, qu'il s'agisse de couloirs d'hôtels, d'aéroports ou de bureaux, autour des machines à café. C'est la force des *lieux faibles*, des espaces de la mobilité (Lévy 2000b) que d'y pouvoir interagir de manière moins codifiée. Il s'agit aussi des lieux de transport eux-mêmes et de consommation. Le rôle des innovations sociales de districts industriels liées à des interactions dans les restaurants et clubs à New York (Currid 2007 : 70) ou à la négociation de contrats (Gelézeau 2003). La notion de tiers-lieu renvoie aussi à l'usage de multiples lieux de travail constitués en dehors du lieu de travail habituel. Même s'il a été parfois grandement exagéré (Felstead 2012)[43], l'essor d'autres lieux de travail en marge du lieu de travail institué est attesté pour les diverses populations dont le travail est dissociable d'un lieu fixe, ce qui renvoie cependant plutôt à des positions de travail qualifié (Cragué 2003). Mais par ailleurs les nombreux ouvriers et employés investissent depuis longtemps des lieux de travail habituels mobiles au cours du temps, des chauffeurs de taxi au personnel naviguant. Les lieux liés au travail dans le cadre de la mobilité constituent donc un bon analyseur des territorialités en réseau des populations.

A la lecture de ces travaux, il paraît donc important de dégager l'appréhension des mobilités qui construisent la métropolisation de la figure hypermobile. C'est au fond, comme le montrent aussi les autres champs d'étude, une approche croisée et non segmentée des diverses formes de mobilités à large échelle qui permet de mieux éclairer les territorialités qu'elles dessinent. Les rares analyses empiriques des mobilités à large échelle sans

[42] La notion a par la suite été reprise dans la littérature sur le marketing.

[43] Le télé-travail tout particulièrement, mal connu, est présenté de manière récurrente comme un moteur imminent de révolution territoriale depuis les années 1970 dans le discours public et politique, masquant des formes d'évolutions réelles mais plus diffuses et contre-intuitives des pratiques territoriales (Moriset 2004).

restriction à une forme de mobilité ou à un seuil d'intensité de déplacement sont encore rares (Frändberg, Vilhelmson 2003 ; Frändberg 2008 ; Berroir *et al.* 2009 notamment). A la lecture de ces travaux, l'approche par des lieux d'expérience de la mobilité physique animant ces territorialités en réseau, paradoxalement encore peu travaillée dans les divers champs, semble particulièrement féconde. Elle soulève la question du cadre d'analyse à envisager pour ces lieux privilégiés d'investigation.

## IV – L'intérêt d'une approche par le lieu dans la mobilité

Le lieu des territorialités en réseau semble pris dans une tension entre sa pratique et sa participation à une relation englobante qui le dépasse, dans le cadre de la mobilité et de la mise en réseau. Cette tension met en jeu à la fois son sens territorial et des relations de pouvoir, et peut être envisagée pour le lieu plongé dans la circulation en général, puis, par rétrécissement de la focale, pour les « nouveaux » espaces publics disposés en périphérie urbaine, combinant étroitement ouverture et fermeture, et enfin plus particulièrement pour les lieux de passage les plus emblématiques, associés au transport.

### *IV – A. Les lieux dans la circulation : quelle définition ?*

Le lieu a toujours paru un objet privilégié d'appréhension des territoires, en particulier certains lieux plus spécialement aptes à exprimer ces territoires et à en traduire les enjeux de pouvoir. Comment concevoir ces lieux dans le cadre de territorialités en réseau et de mobilités ?

#### *IV– A. 1. Des interactions combinées à large et à fine échelle*

Le lieu est fréquemment défini comme un espace dont la distance n'est pas pertinente (Lévy, art. « Lieu » *in* Lévy, Lussault 2003). Il gagne aussi à être pensé comme une *association*, une combinaison de plusieurs caractéristiques en un endroit (Stock 2001), susceptible d'être aussi décomposé en de *micro-agencements* : il *agence en une étendue restreinte des éléments au contact*, avec de possibles *effets de seuil, de passage* (Lussault 2007a : 99). A ce titre, un lieu peut être envisagé à diverses échelles, des plus microscopiques aux plus macroscopiques. Mais dans la mesure où le lieu est inséré dans des mobilités expérimentées à diverses échelles ou transcalaires, divers auteurs ont cherché à penser le lieu comme combinaison de plusieurs échelles, fines et plus englobantes : par exemple par la notion de pratique de lieu pour Mathis Stock et par celle de fonctionnement hyperscalaire de la métropolisation pour Ludovic Halbert. Dans la littérature anglophone, la notion de *place* est particulièrement plastique et sa traduction oscille de manière révélatrice entre lieu et territoire (ou plutôt territorialité). Doreen Massey (1994 : 153-154) en a proposé une conception particulièrement stimulante, qui permet d'envisager pleinement le lieu construit dans des relations à différentes échelles :

People's routes through the place, their favourite haunts within it, the connections they make (physically or by phone or post, or in memory and imagination) between here and the rest of the world vary enormously. If it is now recognized that people have multiple identities then the same point can be made in relation to places. […] Instead then, of thinking of places as areas with boundaries around, they can be imagined as articulated moments in networks of social relations and understandings, but where a larger proportion of those relations, experiences and understandings are constructed on a far

larger scale than what we happen to define for that moment as the place itself, whether that be a street or a region or even a continent.

Cette définition englobante souligne la capacité du lieu à réaliser et à exprimer des interactions à large échelle, constitutive de diverses territorialisations. Une telle vision permet notamment de prendre en compte la mondialisation, comme processus affectant l'ensemble des lieux de la planète, à travers ce que Doreen Massey appelle un *sens global* et *extraverti du lieu*, (*global sense of place*). Il s'agit d'une définition relationnelle du lieu : « that 'outside' is therefore itself part of what constitutes the place » (*ibid.* : 155). L'auteur souligne qu'une telle approche permet d'envisager le lieu sans en faire l'héritage d'une communauté et d'une identité *locales* essentialisées, « [a]n (idealized) notion of an era when places were (supposedly) inhabited by coherent and homogeneous communities […] this in turn allows a sense of place which is extroverted, which includes a consciousness of its link with the wider world » (*ibid.* : 153-154). Ce rapport au lieu est conçu comme *progressif*, en ce sens où il permet de penser la participation de l'ensemble des acteurs au lieu : migrants, touristes, étudiants par exemple, par opposition à un rapport *réactionnaire* qui les considère comme non authentiques. La construction et la signification du lieu n'en demeure pas moins conflictuelle : « clearly places do not have single, unique 'identities'; they are full of internal conflicts. » (*ibid.* : 156). Une telle perspective n'exclut pas une définition dominante du lieu, qui peut être précisément discriminante et signifier que certains n'ont pas leur place dans le lieu (*out of place*). Elle ne doit pas empêcher de penser des formes d'investissement concentré surtout à micro-échelle ou des formes de déconnexion, mais elle permet de ne pas réduire le lieu à ces seules spatialités. Le lieu est bien un *espace qui ne peut jamais totalement contenir toutes les réalités, notamment immatérielles, qu'il agence* (Lussault 2007a : 99).

La notion de *translocality*, développée dans le sillage des travaux sur le transnationalisme confirme l'intérêt de cette approche du lieu. Prolongeant les questionnements sur l'ethnographie globale (Burawoy *et al.* 2000), les travaux sur la translocalité (*translocality*), tout particulièrement en géographie, soulignent l'importance des interactions localisées dans les pratiques transnationales, à des multiples échelles. Il s'agit de les envisager non plus nécessairement en rapport intense à l'échelle internationale mais aussi à de plus fines échelles, ce qui permet d'éviter l'écueil du transnationalisme qui excluait de fait une partie des migrants. Cette approche n'est donc pas très éloignée de la perspective développée par la circulation migratoire :

> [The notion of translocality lead us] to move beyond a focus on the primacy of national space, we have to map out how other spaces and places can become significant during the process of migration and movement. These may be interstitial spaces that are part of the itinerary of movement; they maybe sites from where movement and migration in other spaces and places are organized; or they may even be the corporeal body which moves across spaces (Brickell, Data 2011 : 4).

Mais elle insiste davantage sur le rôle des diverses échelles de référence à l'œuvre dans les territorialités individuelle et collective des migrants, notamment par le jeu des réseaux de communication. Précisément c'est ce que le rapport au lieu évoqué par Doreen Massey permet de saisir.

Enfin, la notion de *trans-territoire* a aussi été proposée pour souligner la marge de manœuvre des acteurs, même les plus faibles d'entre eux, et leur capacité à se saisir d'un lieu pour affirmer une forme d'autonomie dans le cadre d'une territorialité signifiante (Cattan 2012). L'exemple des employées de maison sri-lankaises travaillant à Beyrouth montre des

appropriations plus ou moins éphémères dans divers emplacements, balcons, bouts de table au restaurant à côté des enfants, piscines, cyberboutiques et marchés, pour des interactions à large comme à fine échelle. La notion montre toute la pertinence de la redéfinition du lieu dans le cadre de territorialités en réseau, y compris pour les populations en situation d'extrême domination, parce qu'un tel lieu oblige à penser *l'imbrication des situations de marginalités et de centralités* (*ibid.* : 67) liée à la combinaison des différentes échelles.

### *IV – A. 2. Des lieux processus*

Cette redéfinition spatiale des lieux est intrinsèquement liée à la nécessité de replacer les lieux dans leurs temporalités de construction : « If places can be conceptualized in terms of the social interactions which they tie together, then it also the case that these interactions themselves […] are not frozen in time. They are processes. […] Perhaps this should be said also about places, that places are processes too » (Massey 1994 : 155). La notion de *moments* évoquée par Doreen Massey souligne l'importance de considérer aussi les temps courts de construction des lieux, impliqués notamment dans les pratiques de mobilité, même réinscrits dans des échelles de temps plus larges.

Ce sont les auteurs des *postcolonial studies* qui ont le plus insisté sur la nécessité d'instiller davantage de doute dans l'appréhension de constructions territoriales envisagées comme immuables et surtout des catégories mobilisées pour les comprendre. Arjun Appadurai (1996) a proposé d'envisager la *localité* comme une production précaire et intrinsèquement fragile. Dans le prolongement des *communautés nationales imaginées* de Benedict Anderson (1983), il montre que la discontinuité spatiale liée à la mobilité des populations est dépassée par la construction et la diffusion d'images et de *technologies de localisation*, de frontières, de rituels, de rites de passage, ou encore l'organisation d'évènements de coprésence. Même pour les localités les plus affirmées, qu'il qualifie de *voisinages*, construire des identités collectives et des rapports sociaux qui ne se dissolvent pas dans un *contexte* plus englobant est un processus permanent que l'étude des lieux permet de révéler. L'opposition entre l'Ici et l'Ailleurs des constructions territoriales est interrogé à leurs limites par Homi Bhabha (1994) qui propose d'aller au-delà en soulignant les situations d'entre-deux des acteurs, *les positions du sujet* labiles qui questionnent la pertinence des territorialités existantes et des significations qui sont assignées aux lieux. Le risque que de telles analyses conduisent à une forme de *constructivisme mou* oublieuse de l'inertie et la force des rapports de pouvoir existants a été souligné à raison (Mitchell 1997, Chivallon 2007). Mais elles permettent cependant d'éviter les lectures trop homogènes des pratiques du lieu. Les *postcolonial studies* permettent de penser aussi la marge de manœuvre des individus (Collignon 2007). En évoquant la multiplicité des rôles sociaux et des positions sociales occupées par un même individu (genre, classe, sexualité, ethnicité, etc.) elles concordent avec les approches qui soulignent aussi leur recoupement (intersectionnalité) ou leur interdépendance (consubstantialité) (Valentine 2007), à l'œuvre dans les relations de pouvoir et la construction des territorialités.

Mais « [l]a mobilité et l'éphémérité ne sont pas aussi postmodernes qu'on a voulu le dire » comme le note Denis Retaillé (2005 : 196), au sens où l'évolution de l'appréhension des lieux ne correspond non pas tant à une mutation historique des territorialités qu'à un changement de regard posé sur l'espace. Sa proposition de redéfinition de l'espace à partir de la mobilité et de ses horizons, ou *espace mobile*, propose d'envisager les lieux comme des investissements éphémères des sites à certaines échelles de temps, qui changent de

formes et se construisent dans la coprésence par la mobilité et dans les rapports de pouvoir. Mais quels lieux peuvent être privilégiés pour envisager les territorialités en réseau des populations ?

### *IV – A. 3. Des lieux emblématiques de cette conception : les lieux de l'entre deux*

La notion de *place* a été envisagée comme un entre-deux, dans le refus de l'opposition entre objectivité et subjectivité incarnée d'un côté par la géographie humaniste et de l'autre par la *new geography* (Entrikin 1991). La notion renvoie à certains égards à la conception francophone du territoire (Debarbieux 2001) puis de la territorialité articulant matérialité et idéalité. Mais divers auteurs montrent tout l'intérêt d'envisager aussi des lieux de l'entre-deux des territoires classiques, considérés comme des seuils, des espaces liminaux, des espaces interstitiels de la vie sociale, comme particulièrement à même, on en fait ici l'hypothèse, de mieux saisir les territorialités en réseau qui y sont à l'œuvre. Mike Crang (2002 : 570-573), dans un vibrant appel pour une approche non idéalisée de *géographies transitoires*, souligne que :

> Brevity and ephemerality are too often read as a lack of significance, instead ephemeral temporal coordinates enable different forms of sociality that play with public-private roles in the enclosed small, and brief communities. [...] They need more attention than simply romanticised invocations of movement and flow.

Avec la notion de *synapse* forgée par Roger Brunet (1990 ; Brunet *et al.*, 1992) puis plus encore avec la notion de *commutateur*[44], les géographes ont précisément désigné des lieux d'articulation forte des logiques territoriales et réticulaires. Ces termes désignent ainsi deux types d'échelles, d'un côté celle du lieu lui-même et de l'autre les échelles des espaces plus vastes qu'il dessert. Mais ce sont surtout ces autres échelles englobantes qui ont retenu l'attention. Le lieu lui-même à fine échelle apparaît comme une boîte noire particulièrement intéressante à investiguer, qui fait aussi figure de lieu-limite, d'interface pour des territoires classiques, de lieu frontière (Interfaces 2008). C'est ce que l'expression de lieu de passage permet tout particulièrement de souligner, le passage n'étant pas acquis d'avance et relevant d'une épreuve spatiale. C'est pourquoi les espaces publics, associés par excellence au passage, sont ici abordés.

### *IV – B. Entre circulation et fermeture : les espaces publics et leur* mise en intérieur

La mobilité est une composante indispensable à la mise en place des espaces publics. Elle n'est cependant qu'indirectement présente dans les trois principales acceptions de la définition des espaces publics (Fleury 2007 ; Houssay-Holzschuch, Vivet 2009). La première de ces acceptions renvoie à leur conception métaphorique comme espace de débat public (Habermas 1962). La deuxième porte sur leur approche juridique et foncière comme espaces de propriété publique (Blomley 2004). Et la troisième enfin identifie les espaces publics par les pratiques qui s'y déploient, manifestant un accès large à un public et une pluralité d'usages (Joseph 1984, 1998). Tout en conservant un intérêt majeur pour éclairer la dimension politique de ces espaces, la conception métaphorique de l'espace public s'est avérée trop surdéterminante pour rendre compte de la diversité et de la

[44] Jacques Lévy, art. « Commutateur » *in* Lévy, Lussault 2003, à partir d'un travail de Marc Guillaume (1999). Ces commutateurs ont aussi été qualifiés d'*hyper-lieux* (Lussault 2007).

complexité de ces espaces dans leur acception large. Elle a notamment contribué à entretenir une vision normative très prégnante de *l'espace public* dans le champ des études urbaines (Lussault, art. « Espace public », *in* Lévy, Lussault, 2003). Sur le modèle de l'*agora* grecque, elle repose sur l'idéalisation de la ville pré-industrielle, l'aspiration à une sociabilité urbaine essentiellement locale, de quartier et une hiérarchisation implicite des usages de ces espaces au profit des fonctions les plus légitimes, de consensus politique, patrimonial et culturel.

Écartant les pièges de cette approche idéalisante, trois dimensions d'analyse des divers espaces publics ont été proposées (Decroly *et al.* 2003). Elles permettent de penser un large spectre de configurations, d'abord selon le statut juridique de l'espace, lié aux formes de propriétés publiques et privées, mais aussi selon l'accès, universel ou restreint, et enfin selon la régulation, les règles et les normes, permissives ou contraignantes, qui encadrent les usages de ces espaces. Evoquant ces trois dimensions, les auteurs indiquent que l'espace de propriété, d'accès universel et sans régulation permissive constitue *l'idéal-type de l'espace public fût-il existant* (*ibid.* : 26). Or c'est la référence mais aussi l'écart à cet idéal qui fait tout le sens nécessairement ambigu des espaces publics pratiqués et des jeux de pouvoir qu'ils impliquent, dans la mesure où l'interpénétration des logiques publiques et privées traverse à des degrés divers l'ensemble de ces espaces. Tout porte précisément à croire que *l'espace public a vocation à être nié* (Fort-Jacques 2010 : 19). Des lieux du domaine public connaissent aussi des usages privés intenses, dont l'autoroute urbaine et la rue d'enclave résidentielle sont les exemples les plus extrêmes, et des usages marchands, de l'affichage publicitaire aux terrasses des cafés en passant par les boutiques des musées. *A contrario*, de nouveaux types de lieux privés ouverts au public se diffusent, comme les centres commerciaux et les parcs de loisir. Dans la mesure où ces espaces participent de tensions plus générales affectant les espaces publics, ils gagnent aussi à être pensés comme des espaces publics, ou *nouveaux espaces publics* (Didier 2001), dans une perspective non idéalisée, marquée par un double mouvement de publicisation d'espaces de propriété privée (Sabatier 2007) et de marchandisation des espaces publics. Une approche par les mobilités de ces espaces ne peut que constater que l'accès à chaque espace public effectif n'est que potentiellement ouvert à tous. Cette tension entre ouverture et fermeture des lieux pratiqués dans la mobilité est déjà perceptible dans les espaces hérités mais elle est plus nette encore dans la *mise en intérieur* des nouveaux espaces publics (Fleury 2007), des espaces marchands ouverts au public, principalement concentrés en périphérie urbaine.

### *IV – B. 1. Espaces publics marchands et domestication de la mobilité pédestre*

Les espaces de chalandise entretiennent un rapport étroit avec la mobilité pédestre, une *synergie* (Morvan, Sabatier 2010) parfois à très fine échelle. Certains parcours dans les hypercentres en sont emblématiques, comme les « mobilités du shopping, où les personnes franchissent des distances beaucoup plus importantes qu'à l'ordinaire, sans que l'achat soit toujours au rendez-vous » (Germès 2010 : 151). Le développement des centres commerciaux depuis les années 1970 en périphérie urbaine a renforcé l'insularisation de ces mobilités pédestres dans ces microcosmes accessibles surtout en voiture, qui comptent désormais parmi les espaces publics les plus fréquentés (Shields 1989). Multifonctionnels, ils hébergent de multiples commerces spécialisés et de détails, de gastronomie, et souvent d'autres services, associant étroitement consommation et équipements ludiques et de loisirs pour en renforcer l'attractivité. Les plus grands d'entre eux, jouent pleinement des logiques

du *commerce distractif* (Lemarchand 2008), comme le West Edmonton Mall, dans la province canadienne de l'Alberta, fréquenté à large échelle à la fois par des consommateurs locaux, excursionnistes, et des touristes. Les bancs, la décoration florale, le luminaire, les fontaines et les sculptures visent à s'inscrire dans le prolongement des espaces publics centraux pour prolonger le séjour.

Ce processus de marchandisation par le divertissement et de *domestication de la rue* et de la circulation (Jackson 1998) avait déjà été évoqué à la fin du 19e siècle par Walter Benjamin (1997) à propos des passages, des grands magasins et des expositions universelles. Il a été analysé comme une érosion longue des espaces publics (Sennett 1973), au profit d'une concentration de l'essentiel de la vie sociale dans des espaces confinés et d'accès limités. Dans une perspective fonctionnaliste, la rue serait reléguée à la seule circulation fonctionnelle, limitant les rapports à l'altérité, vécue comme menaçante. Depuis les années 1980, la littérature anglophone et surtout nord-américaine a replacé le développement de ces espaces commerciaux dans le contexte plus général de transformation des espaces urbains. Ceux-ci sont marqués par la métropolisation, le développement d'une économie post-fordiste, le désengagement de l'État de la production et de la gestion des espaces publics, comme par la requalification et de la gentrification des centres en faveur des modes de vie et de l'idéologie des classes moyennes et supérieures (Zukin 1995).

La géographie radicale, dans son tournant postmoderne, a décrit et dénoncé les logiques ségrégatives de la formation d'enclaves fonctionnant en circuit fermé et reliées par la circulation automobile, des *gated communities* aux aéroports, en passant par les centres d'affaires, les parcs de loisir et les centres commerciaux (Dear, Flusty 1998). Le rôle des industries du divertissement dans la diffusion d'un consumérisme dépolitisant et d'une transformation sécuritaire des espaces publics a été fortement dénoncé :

> The world's most succinct and prospering nation, Singapore, embodies the shrunken vision [of Disney] to perfection. Almost no territory, an intense electronic and travel economy, a superb airline, and a bustling airport linked by modern rapid transit to a compact skyscrapered downtown, orderly to a ²fault, complete with hygienically retained ethnic and colonial quarters and regulated with scary draconian legality, it's a virtual Disney Nation, definitely substituting Uncle Harry for Uncle Walt (Sorkin 1992b : 220).

Dans le sillage des analyses de Jean Baudrillard (1970), les centres commerciaux ont été critiqués comme des *pseudo-lieux*, des lieux *simulacres* (Goss 1993, Chivallon *et al.* 1998) entretenant l'illusion et la nostalgie sécurisante d'un paysage instrumental générique et aseptisé mimant l'autosuffisance, l'appartenance communautaire et la proximité, prétendant déguiser la nécessité en plaisir et masquant la réalité d'une *citoyenneté de la carte bancaire* (Jackson 1998). Le discours des centres commerciaux comme lieu de rassemblement non d'un public mais d'une communauté a été déconstruit pour souligner le refus des formes d'oppositions politiques (Staeheli, Mitchell 2006). Plus rarement, ces lieux ont au contraire été décrits comme des lieux rédempteurs de résistance et de retournement *carnavalesque* du centre commercial, sans hiérarchie, par opposition au reste de l'espace urbain (Fiske 1989, Willis 1990), réinvestissant la figure du flâneur à distance des logiques marchandes (Benjamin 1997).

### *IV – B. 2. Le sens territorial à large échelle de la pratique d'un lieu marchand*

La plupart des chercheurs s'accorde maintenant à chercher à dépasser la dichotomie caricaturale opposant les consommateurs manipulés aux consommateurs héros du quotidien. Une attention empirique plus fine est désormais portée à la morphologie comme aux expériences de ces espaces publics. Si la normativité des espaces de consommation fait appel à un travail constant de déconstruction de la part des chercheurs, les risques d'une approche condescendante de lieux de consommation de masse érigés en repoussoirs sont désormais manifestes. La thèse de la manipulation mécanique du comportement des consommateurs ordinaires, faisant figure d'*idiots culturels*, n'est désormais plus de mise, comme ne l'est plus non plus la description à l'inverse de passants ultracritiques, d'illusoires *grammairiens en goguette* [45] du quotidien (Shields 1989, Miller *et al.* 1998). La catégorie d'espace public n'est jamais autant mobilisée par les acteurs sociaux et les chercheurs qu'au moment invoqué de sa disparition (Tomas 2001) et c'est désormais moins la mort de l'espace public que les multiples transformations et jeux de pouvoir liés à ces espaces qui sont abordés.

Les travaux prêtent désormais davantage attention à la diversité des pratiques et des espaces de chalandise comme au contexte englobant de la fréquentation des centres commerciaux. Ils interrogent les modalités de construction du public de ces espaces, les populations évincées ou celles qui y revendiquent toute leur place (Staeheli, Mitchell 2008). Une attention plus grande est portée aux barrières à l'entrée de ces espaces (Sabatier 2006), qui tiennent à leur accessibilité plus limitée en raison de leur implantation en périphérie urbaine mais surtout à l'interdiction d'accès à leur seuil de populations indésirables, notamment de personnes sans domicile fixe. Les différents types de lieux de consommation révèlent une certaine ségrégation de leur fréquentation mais n'excluent pas non plus, à plus fine échelle, une hétérogénéité du public et de formes d'interactions sociales *a minima*, comme pour le Victoria & Alfred Waterfront mall du Cap :

> [There is a] paradox of a privately owned space devoted to consumerism also functioning as a place where racially and socially diverse people exert their 'right to the city' – a priviledge that is historically far from self evident for the residents of Cape Town (Houssay-Holzschuch, Teppo 2009 : 352).

C'est aussi une transformation du regard porté sur la dimension spatiale et territoriale des pratiques de consommation qui est opérée pour dépasser la critique de la faible rationalité économique du public et prendre au sérieux sa sensibilité, comme y invite Richard Sennett (1973). Elle implique de réinsérer l'acte d'achat dans une série de pratiques bien plus large, et dans le rapport à une économie symbolique de la consommation de services qui repose aussi sur la consommation par la mobilité d'espaces sémiotiquement codés, source de plaisir et de signification (Mermet 2011). La pratique des lieux de consommation correspond à une « mise en relation des représentations de soi […] et des représentations des lieux » (Germes 2010 : 151). Dans le prolongement des approches sur l'encastrement des relations économiques dans le monde social (Polanyi 1944, Granovetter 1985), les logiques économiques et marchandes de ces espaces peuvent être réinscrites dans le cadre plus général de la territorialité des individus et des collectifs. C'est ce qu'ont proposé Meaghan Morris (1988) et Daniel Miller (*et al.* 1998, 2001) en offrant d'aborder la chalandise non seulement comme une pratique éphémère mais comme une forme durable

[45] *Cruising grammarians* (Morris *et al.* 1998 : 27).

d'investissement. Celle-ci est envisagée à large échelle comme l'expression de relations sociales, à la famille et aux amis, le centre commercial étant partie intégrante de la négociation et de la construction des identités individuelles et collectives. La fréquentation des centres commerciaux de Buenos Aires tient par exemple autant des pratiques de distinction des pauvres que de leur *frustration lente* liée à l'impossible achat des produits en vitrine (Capron 1998), qui a un sens social mais aussi territorial, par l'inscription ambiguë du centre commercial dans leurs mobilités et leur territorialité.

### *IV – C. Les lieux de passage comme clé de lecture de mobilités*

Tous les espaces publics évoqués peuvent être envisagés à des degrés divers comme des lieux de passage, dans lesquels la circulation est pensée parmi d'autres usages. Mais ce sont les plus emblématiques d'entre eux qui sont ici examinés : les lieux principalement consacrés à l'activité de transport, qu'on peut qualifier de lieux par excellence de la mobilité. Ces lieux de passage et les mobilités qui les animent font l'objet d'un nombre croissant de travaux depuis les années 1990 et 2000. L'affirmation de ce champ encore fortement hétérogène, sans véritablement d'approche intégrée ou comparative des divers types de lieux, tient à la montée en puissance des réflexions sur la mobilité dans les approches de transport (Shaw, Hesse 2010 ; Fumey *et al.* 2009) qui coïncide avec le retour en force des lieux de transport comme lieux symboliques de visibilité de l'action publique et de structuration territoriale[46].

#### *IV – C. 1. La commercialisation des lieux de transport : l'approche monofonctionnaliste de la mobilité battue en brèche*

La diversification des modes de transport comme la complexification des interconnexions et des changements de mode de transport ou intermodalité pour les passagers ont contribué à faire évoluer le regard porté sur les lieux de transport comme boîte noire. Elles ont ainsi remis en cause l'approche monofonctionnaliste qui consiste à y voir un emplacement abstrait concentrant les flux. Fruit d'une conception à la fois ingénieuriale et moderniste historiquement construite (Lannoy 2004, Adey 2010a, Strohmayer 2011), la pensée fonctionnaliste ne souhaitait pas les faire pleinement accéder au statut de lieu. La perspective fonctionnaliste du lieu de passage et de la mobilité est d'autant plus interrogée que ces nœuds de réseaux apparaissent comme des lieux de pratiques de mobilités qui relèvent davantage de la friction que de la circulation fluide, les plus reconnues de ces pratiques étant liées au développement de commerces et de services qui s'y greffent. L'émergence de ces nouvelles fonctions a rendu très explicites les limites d'une telle approche, y compris d'un point de vue fonctionnel. Elle passe par l'évocation d'*aires de transit*, légitimées en tant que centralités urbaines par la description de l'importance économique croissante des activités commerciales pour les exploitants des

[46] En témoignent de multiples manifestations, comme l'exposition « Circuler. Quand nos mouvements façonnent la ville » à la Cité de l'architecture et du patrimoine de Chaillot (Paris, 4 avril – 26 août 2012). Le regain d'intérêt littéraire et médiatique de ces lieux en est aussi exemplaire, notamment avec l'accueil des écrivains en résidence : dans les gares, avec *Paris. Gare du Nord* de Joy Sorman (2011) comme dans les aéroports, avec *Une semaine à l'aéroport* d'Alain de Botton (2009) et *Departures : Seven Stories from Heathrow* de Tony Parson (2011). L'écriture de ces deux derniers ouvrages par deux auteurs très médiatiques ne doit rien au hasard : leur écriture à l'aéroport d'Heathrow de Londres a été soigneusement orchestrée par le gestionnaire de l'aéroport, qui en a eu l'initiative dans une stratégie très manifeste de communication.

gares, des aéroports, des stations de métro et de RER comme des stations-services[47] (Achen, Klein 2002). La rentabilité de ces commerces, qui se traduit par des loyers très supérieurs aux loyers moyens des centres commerciaux, est régulièrement soulignée (Gille 1999). La catégorisation de ce commerce en *zone de transit* est désormais consacrée dans la littérature commerciale des cabinets de conseil, qui y consacrent diverses études (Bellanger, Marzloff 1996 ; Xerfi 2011). Ce commerce lié à la mobilité, ou ambulantage, intéresse désormais de nombreuses firmes, notamment transnationales. Celles-ci pensent de plus en plus finement leurs stratégies commerciales en fonction des mobilités des consommateurs, qui font leurs achats lors d'une étape lors des déplacements ayant d'autres finalités. Ces formes de chalandise rompent avec la conception de la mobilité comme translation simple d'un point A à un point B. Elle a été envisagée comme un cas particulièrement illustratif des chaînages de déplacements (Kaufmann 2008, Hani 2009) et a été qualifiée de pérégrination (Wiel, Rollier 1993). Les acteurs de l'offre commerciale inscrivent ainsi de plus en plus leurs enseignes dans les nœuds et dans les temps de circulation (Gasnier 2007) pour mieux s'insérer dans ces territorialités réticulaires des personnes mobiles.

Le changement de regard développé au sein de la mission prospective de la RATP montre bien la volonté de changement de prisme de lecture des praticiens et des chercheurs opérationnels du transport. Georges Amar (1993a : 77), en particulier, a proposé de substituer le terme de *mouvement* à celui de *déplacement* pour exprimer un triple refus d'une conception instrumentale de la mobilité : « 1. celui de l'*antécédence* absolue des origines-destinations sur le mouvement [qui néglige les greffes d'étapes sur le chemin et les changements de projet de mobilité], 2. celui de la nature purement *transitive* du mouvement (il n'est pas une activité [en soi], mais le moyen de "passer à" une activité), 3. celui de "l'atopie" du mouvement, c'est-à-dire le fait qu'il ne soit pas véritablement un lieu.[48] » Cette riche ambition s'est tout particulièrement traduite par une réflexion sur les lieux de transport, qui participe autant d'une récusation des effets pervers de l'approche fonctionnaliste que d'une légitimation des opérateurs de transport en ville et de leurs territorialités : « tant que la "place" du déplacement n'est pensée que comme portion d'espace soustrait aux activités urbaines et exclusivement assignée à la logique d'une gestion de flux, les espaces du mouvement demeurent en quelque sorte étrangers à la ville […] la place affectée au déplacement ne peut qu'apparaître injustifiée ou excessive, […] [et] le déplacement ne peut qu'avoir besoin d'un espace croissant pour assurer la fluidité et la rapidité qui sont sa définition même. » (*ibid.* : 78). Cette mutation du regard tient notamment au constat des limites d'une focalisation sur les gains techniques de vitesse des divers modes de transport et d'envisager davantage les évolutions et les innovations à la fois d'organisation et d'usage des réseaux (Crozet 2010).

Le lieu (fixe) de transport accède progressivement au statut d'objet d'étude à travers un champ lexical de plus en plus étoffé qui combine progressivement l'échelle fine du site

[47] Au point que par exemple, les ventes en boutique rapportent davantage aux exploitants des stations-services allemandes que les ventes de carburant (Achen, Klein 2002).

[48] Dans ce travail, le terme de déplacement n'est pas assimilé à une translation et relève du mouvement tel que l'entend ici George Amar. Précisément en raison de ses usages technicistes très justement critiqués par Georges Amar, le terme de déplacement justifie d'être repris être pour réinvesti, retravaillé et infléchir ses usages sociaux et académiques, comme pour l'expression d'espace public.

investi et l'échelle plus large de l'espace desservi[49] ou celle du nœud (réticulaire) et du pôle (territorial). D'usage plus ou moins durable, ces appellations sont notamment à l'initiative des membres du collectif Réseaux : *point de réseau* (Stathopoulos *et al.* 1993 ; Sander 1995), *pôle d'interconnexion* (Varlet 1991), *lieu-mouvement* [50] (Amar 1989) et plus récemment et plus fréquemment de *complexe* puis de *pôle d'échanges*[51] (Gille, Mathonnet 1998 ; Menerault 2006 ; Richer 2008). D'autres appellations plus récentes, du *lieu de transport* (Lombard, Steck 2004)[52] à la *porte d'entrée*[53] à l'instigation de la Datar (Cattan, Frétigny 2011) participent plus explicitement encore de la reconnaissance progressive de ces lieux de passage.

Les termes prévalents de *pôle*, d'*aire* ou de *quartier d'échange ou de transit* visent à souligner la relation déterminante par la mobilité du lieu de transport aux espaces desservis. Cette préoccupation était déjà présente dans la thèse pionnière de René Clozier (1940) sur la gare du Nord qui abordait la co-construction de la gare du Nord et de la banlieue parisienne desservie[54]. Les nombreuses analyses sur les quartiers de gare soulignent les multiples territorialisations à l'œuvre liées à ces centralités urbaines. Ces territorialisations sont parfois spectaculaires, comme au Japon où les gares constituent des pôles majeurs de services des périphéries urbaines en raison de la puissance historique des opérateurs ferroviaires (Aveline 2003). D'autres travaux interrogent l'importance des projets urbains, de bureaux ou de centres commerciaux, à proximité des gares en raison notamment de leur accessibilité, de leur visibilité et des opportunités foncières, mais aussi des usages des quartiers de gare, comme porte d'accès de la banlieue dans la ville, marché du travail intérimaire, zone de loisirs et de chalandise (Menerault, Barré 2001 ; Battegay, Tarrius 1995).

Pôle, aire et quartier désignent aussi la difficulté à faire lieu en raison de l'hétérogénéité de l'assemblage, en raison du nombre d'acteurs institutionnels impliqués, de leurs diverses territorialités, de la difficulté à concilier logiques de circulation et de chalandise, par contraste avec les centres commerciaux (Dang Vu, Jeaneau 2008). Ces réflexions soulèvent au fond la question de la capacité de ces lieux à construire une territorialité collective, à réguler les conflits d'aménagement (Albrecht, Coppens 2003), mais aussi l'expérience pratique de ces lieux et leur urbanité.

---

[49] Ces deux échelles sont aussi à l'œuvre dans la distinction entre centralités interne et externe proposée par Jean Ollivro, la centralité interne caractérise la gare comme centralité de la gare à l'échelle de la ville, et la centralité externe, celle de la gare et de la ville dans le système de villes (Ollivro 2001).

[50] Nom d'un programme de recherche du PUCA, du PREDIT, de la RATP et de la SNCF.

[51] Le terme d'échanges renvoie surtout à l'activité commerciale et à l'organisation des flux (Menerault 2006), même si certaines approches suggèrent que le pôle d'échanges est créateur d'urbanité (Pumain, Offner 1996).

[52] Proposée dans un éditorial en forme de pétition de principe pour un numéro thématique de la revue *Autrepart* : « Quand le transport est d'abord un lieu ! ».

[53] Roman Stadnicki (2006 : 120) propose aussi la notion d'*espaces portiers*, afin d'insister sur [le] rayonnement socio-spatial » des entrées de ville de diverses villes arabes, à partir de l'exemple de Sanaa au Yémen. Dans ces lieux de contact se concentrent les échanges et les rencontres, entre les stations de mini-bus, les multiples commerces et les cafés, participant à un changement d'échelle de la ville en forte croissance.

[54] La construction de l'objet de recherche, trop implicite, avait alors été mal comprise. Malgré son intérêt pour l'ouvrage, Jean Labasse (1944 : 207) note « l'étroitesse même du sujet [qui] contraint l'auteur à élargir sans cesse ses horizons », alors que René Clozier pense la gare comme partie intégrante d'un ensemble plus vaste.

### *IV – C. 2. Urbanité, compétences et mobilités*

L'urbanité de ces lieux peut être appréhendée comme un ensemble dense et divers d'interactions et d'évitements entre acteurs, oscillant entre proximité et distance. Elle a tout particulièrement été examinée dans une perspective dont Isaac Joseph est le représentant le plus emblématique. Sa réflexion s'ancre dans la lignée de l'interactionnisme symbolique d'Erving Goffman (1966), dont les analyses ont montré l'importance des lieux de passage dans la vie quotidienne, comme dans les travaux de Simmel et de l'École de Chicago. Mais elle tient aussi à son expérience de praticien des espaces de la RATP. L'intérêt de son approche est de souligner la nécessité d'éviter les pièges d'une approche morphologique et institutionnelle surplombante des lieux de mobilité pour comprendre la réalité de leur fonctionnement et leur expérience comme « intervalles constitutifs du monde » (Joseph 1984). Il réhabilite l'agentivité de l'usager, co-producteur de ces espaces. Dans une attention aux savoirs du *sens commun*, il envisage ce *passant considérable* dont les diverses pratiques révèlent des compétences et des apprentissages (Löfgren 2008), une capacité d'action et de ruse de l'agent (Joseph 2004) qui éclairent le sens de ces lieux. Evoquant la nécessité de penser de véritables *villes en gares* (Joseph 1999) et la « rue [qui] s'est engouffrée dans le métro » (Joseph 1987), il envisage les espaces de passage comme des lieux privilégiés de renégociation et non de seule représentation d'identités préexistantes, des lieux d'incertitude : « brouill[ant] le rapport d'équivalence entre une identité collective (sociale ou culturelle) et un territoire […] [comme,] plan de consistance où les identités sont problématiques […] [et] où l'intrus est accepté » (Joseph 1984 : 40-41). Son approche pragmatiste (Cefaï, Saturno 2007 ; Clot-Goudard, Tillous 2008) privilégie l'étude microsociologique des faits sociaux comme des accomplissements, réhabilitant le lieu de transport comme laboratoire de la vie urbaine. Le sociologue récuse la perspective du non-lieu et le primat accordé aux liens les plus forts, évoquant : « [l]a densité des rapports sociaux est au fondement de leur précarité, [il enjoint à arrêter de se] plaindre de la superficialité des liens » (Joseph 1984 : 26). Les apports théoriques et ethnographiques de ces riches travaux sont précieux (Joseph, Cefaï 2007) et les approches inspirées du *new mobilities paradigm*, insistant sur la mise en scène et la performance des mobilités (*staging*) montrent tout l'intérêt d'une telle démarche (Jensen 2013).

Cependant cette approche de l'urbanité est marquée par deux grandes limites. La première est le moindre intérêt porté aux *cadres de l'expérience* c'est-à-dire au contexte spatial. Le cadre est certes partie prenante de l'analyse, comme espace des interactions possibles, mais la dimension spatiale n'est pas pleinement interrogée. Divers travaux ont cependant montré la fécondité d'un réinvestissement de ces analyses pour étudier les espaces de circulation (Tillous 2009a ; Fort-Jacques 2010 ; Tillous *et al.* 2008 ; Meissonnier 2010 ; Chevrier, Juguet 2003 notamment). Ils documentent ce qu'on pourrait qualifier de styles cognitifs de mobilité à micro-échelle, qu'il s'agisse d'usagers du métro parisien, *cartographes* ou *exégètes* ou des vendeurs *girouettes* ou *attentistes* dans l'espace urbain stambouliote, dans la lignée de la thèse de Bertrand Montulet (1998) sur les rapports au temps et à l'espace des mobilités. Ces approches spatiales gagneraient à être réinscrites à différentes échelles et notamment dans la territorialité des personnes mobiles concernées : comment devient-on cartographe, girouette ou attentiste ? Alors que les approches héritées de l'École de Chicago souhaitent souvent aborder l'urbanité en général, elles envisagent toujours de fait des urbanités (Söderström 2010), socialement et spatialement situées, et des pratiques de mobilité décrivant des territorialités plus larges dont il faut rendre compte.

L'autre limite de l'approche pragmatiste, liée à la première, est de privilégier une lecture horizontale des relations sociales, qui tend à atténuer la force des rapports de pouvoir dans ces espaces de déplacement et les différences de positions sociales et territoriales des individus et des collectifs. Les approches héritées de l'École de Chicago sont loin d'être inattentives aux nombreuses pratiques marginales de ces espaces publics de transport, espaces de liminalité spatiale et sociale par excellence. Mais elles tendent à moins rendre compte des logiques à l'œuvre dans ces espaces d'exclusion, de ségrégation, d'injonction à la circulation qu'éclairent des travaux plus dispersés (Kassa 2011 ; Kleinman 2012 ; Jobard, Lamberth 2012 ; Hancock 2000 ; Rousseau 2008). Les études sur le rôle des acteurs informels du transport et sur l'ambulantage informel montrent pourtant des rapports de force complexes comme l'importance des ressources et des interstices spatiaux mobilisés (Monnet *et al.* 2007 ; Monnet, Staszak 2008 ; Brachet 2009 ; Boquet *et al.* 2010 notamment).

### *IV – C. 3. L'attention aux pratiques ordinaires des lieux mobiles*

Une troisième approche porte sur les lieux de passage non plus fixes mais mobiles pour éclairer principalement le quotidien des populations qui pratiquent régulièrement ces habitacles, qu'il s'agisse de trains, de voitures, de bus, de ferrys ou de métros. En réhabilitant ces espaces ordinaires de pratique (Binnie *et al.* 2007, Vannini 2009), peu investigués par la littérature jusqu'aux années 2000[55], ces travaux proposent des analyses très riches des pratiques du déplacement.

Les études de l'usage du temps de transport jouent un rôle considérable dans la revalorisation des espaces-temps de la mobilité. En soulignant le sens véritable reconnu par les passagers aux activités qu'ils pratiquent à bord, elles suggèrent que des investissements favorisant l'appropriation du temps de trajet pourraient être tout aussi importants (Lyons *et al.* 2007 ; Urry, Watt 2008). Mais surtout elles remettent en cause le principe d'équivalence du temps de déplacement à un temps perdu, sous-jacent aux calculs sur les bénéfices économiques des gains de temps de transport liés à la construction d'une nouvelle infrastructure à grande vitesse. Elles montrent l'intensité des habitudes de *travail en temps masqué*, à bord des trains des *provinciliens* (Meissonnier 2001), comme derrière le volant (Laurier *et al.* 2008). Ces pratiques embarquées concernent aussi diverses formes de sociabilités amicales et d'éducation familiale qui semblent bien faire de l'habitacle un lieu inscrit dans la territorialité en réseau des navetteurs (Laurier *et al.* 2008 ; Letherby ; Reynolds 2003 ; Buhler 2012 ; Symes 2007). Les technologies embarquées du téléphone et d'internet, parmi d'autres objets, transforment le temps de déplacement en un *temps équipé* (Watts 2008 ; Berry, Hamilton 2010 ; Laurier 2001). Divers auteurs soulignent cependant l'importance des activités de suspension et d'attente et s'interrogent sur leur signification (Jains, Lyons 2008 ; Bissell 2007, 2009 ; Flamm 2005). Ces travaux analysent ainsi essentiellement la manière dont les passagers habitent ces habitacles, placés sous le signe de l'habitude, des rites quotidiens, voire d'un *autre "chez soi"* (Meissonnier 2001). Ils indiquent pleinement que l'analyse des temps de déplacement permet de mieux comprendre

[55] La reconnaissance de ces lieux comme objets d'étude légitime est lente. La plupart des travaux de recherche précurseurs, des années 1960 à 1980, investissent déjà ces terrains mais sans les concevoir comme un objet de recherche spécifique. Ils apparaissent comme des lieux publics parmi d'autres pour les études sur la proxémie de l'anthropologue culturaliste Edward T. Hall (1966) ou de l'interactionnisme symbolique d'Erving Goffman (1971). Des études plus sensibles aux pratiques de déplacement les abordent symétriquement comme des lieux parmi d'autres des rites quotidiens du transport (Sénaux 1967, Raymond *et al.* 1981 notamment).

le rôle des lieux de passage dans les territorialités individuelles et collectives.

Dans le sillage du *new mobilities paradigm,* les notions de performances et de rituels attachés à ces lieux sont fréquemment mobilisées. Ces notions se révèlent souvent fructueuses à l'analyse, mais elles sont souvent investies dans des études à la portée territoriale plus évanescente, portant sur l'atmosphère de ces lieux (Jain 2009, 2011). Divers travaux de sciences sociales invitent en revanche à saisir la formation dans ces espaces de territorialités, de *communautés de voyageurs* (Terrolle 1993, Bissell 2010). Elles sont réinstaurées par les navetteurs à chaque déplacement (Lannéelle 2004) ou associées à la première classe (Canto-Klein 1975). Elles tiennent encore aux mobilités lentes des habitants d'une île au large de Vancouver pour lesquels l'usage du ferry contraste avec les rythmes trépidants des habitants de la métropole voisine (Vannini 2011). Diverses études récentes soulèvent la question du pouvoir. Les tensions et les négociations à l'œuvre dans l'appropriation de ces espaces commencent à être davantage abordées, comme la réactivation de discriminations à micro-échelle et l'importance des pratiques distinctives (Fort-Jacques 2010, Wilson 2011, Butcher 2011). Une étude éclaire par exemple la difficulté considérable des retours annuels des populations flottantes chinoises à la campagne pour le nouvel an et monter combien ces populations se pensent à l'image de ce voyage en train annuel, qui souligne toute la précarité de leur situation (Crang, Zhang 2012). Bien rares sont pourtant les études qui, comme cette dernière, interrogent des spatialités hors du registre du quotidien : ne nous permettent-elles pas aussi d'éclairer par leurs marges les territorialités individuelles ? La littérature sur les lieux de passages souligne ainsi que l'approche monofonctionnaliste n'est plus opératoire pour penser les pratiques de mobilités et les territorialités qu'ils mettent en jeu mais elle appelle encore une meilleure compréhension des relations de pouvoir.

## Conclusion

Cette exploration a permis de montrer combien les mobilités et leurs lieux par excellence que sont les lieux de passage sont susceptibles d'éclairer les réflexions portant sur les territoires et les réseaux. Si l'approche territoriale a le grand intérêt d'envisager la question du pouvoir et de penser ensemble la dimension symbolique et matérielle des spatialités, elle a, montré, dans ses approches classiques, une grande difficulté à intégrer une conception véhiculaire et non exclusivement sédentaire et holiste de son objet. La première partie a mis en évidence l'ampleur du questionnement implicite de ces approches au regard de trois interpellations interdisciplinaires liées à l'évocation de la *compression de l'espace-temps* de David Harvey, aux *non-lieux* de Marc Augé et de l'*espace des flux* au détriment de l'*espace des lieux* de Manuel Castells. La discussion de ces travaux souligne le déploiement de réseaux et de mobilités à large échelle par des individus et des collectifs qui s'affranchissent pour partie des territoires délimités, dans le contexte du processus de mondialisation. Ces approches persistent pourtant dans l'opposition de ces territoires classiques d'un côté et de ces *nouvelles* constructions de l'autre.

Les *mobility studies* telles qu'elles sont envisagées notamment à travers le *new mobilities paradigm* envisagent au contraire un monde entier fait d'assemblages construits dans la circulation, dans des analyses fructueuses pour saisir la pratique des mobilités, que détaillent la deuxième partie. Pourtant, ce dernier courant n'approfondit pas véritablement la

question de l'ancrage de ces assemblages, de leur induration, des formes d'immobilité et des relations de pouvoir qu'ils mettent en jeu.

Or la confrontation en troisième partie de ces travaux au champ francophone d'étude des réseaux et des territoires permet de mettre en lumière les limites de la conception classique des territoires. Elle invite à prendre au sérieux les réseaux comme des dispositifs de construction territoriale, associée à de véritables cultures matérielles, spatiales, sociales et politiques, participant de territorialités en réseau à l'échelle collective mais aussi individuelle, où ils correspondent à des espaces de vie non objectivés. Leur articulation est opérée notamment par la mobilité, qui apparaît comme puissamment intégratrice et organisatrice de ces territorialités en réseau et comme une clé de lecture privilégiée de ces agencements qui l'informe et qu'elle contribue à modeler. Elle participe à leur mise en œuvre, à leur reproduction comme à leur évolution et à leur élargissement, dans l'expérience quotidienne mais aussi dans d'autres expériences moins quotidiennes, à la limite de ces territorialités, par des pratiques relevant de spatialités autres.

Étudier le rôle moteur des mobilités dans la formation de territorialités en réseau appelle une approche moins segmentée des diverses formes de mobilité, que les notions de ressources de mobilité, de *système de mobilité* mais aussi de *situation de mobilité* permettent d'envisager. L'examen des divers champs de la mobilité a permis de souligner une certaine convergence dans la réflexion de ces champs, qui mobilisent dans leurs analyses les autres formes de mobilités. La notion de *mondialisation par le bas* oppose par exemple les spatialités des migrants à la *mondialisation par le haut* et les mobilités de travail des *cadres internationaux*. L'analyse de la mobilité touristique comme hors-quotidien s'oppose à celle des mobilités *d'affaires* comme prolongement du quotidien. Tous soulignent la marge de manœuvre relative mais certaine des acteurs mobiles : il n'y a pas d'*idiots culturels* dans la mobilité touristique, des migrations ou de travail, et c'est dans cette optique que l'on envisagera aussi les pratiques des passagers. A l'échelle individuelle et collective, ces acteurs participent de territorialités en réseau puissantes, qu'illustre l'identification précoce des formes de circulation migratoire et de transnationalisme. Ces territorialités tiennent à l'affirmation de formes d'habiter qu'on peut qualifier de *transtopiques*, dans l'interdépendance et la liaison des lieux pratiqués plus ou moins intensément dans la mobilité. La figure de l'individu *hypermobile* n'est pas parue en soi opératoire pour saisir la construction des territorialités en réseau mais elle souligne l'importance des enjeux de pouvoir qui traversent ces mobilités et le jeu puissant de territorialités en réseau métropolitaines à large échelle, dont l'archipel métropolitain mondial est emblématique. Au-delà des lieux les plus institués, des *tiers lieux*, notamment des lieux de la mobilité physique par excellence sont paradoxalement encore peu investigués dans les divers champs de savoirs liés à chaque grande forme de mobilité. Ils paraissent particulièrement prometteurs pour préciser le fonctionnement et l'expérience de ces territorialités.

Le lieu pratiqué dans la mobilité a été envisagé en quatrième partie comme un lieu extraverti, où se joue l'articulation de relations à très large échelle, notamment dans le prolongement des travaux liés à la géographie féministe et postcoloniale. L'étude des lieux de passage comme espaces publics urbains montre l'intensité des pratiques engagées, nourries par de multiples tensions qui montrent la force de la territorialisation des lieux de passage dans la mobilité. Mais l'analyse des lieux de passage au prisme d'un vaste spectre de mobilités, permettant de dépasser leur appréhension segmentée, et participant de territorialités en réseau variées n'a pas été véritablement mise en œuvre dans la littérature.

Or l'analyse des aéroports dans cette perspective s'avère particulièrement fructueuse, en raison de la diversité des mobilités concernées mais aussi de l'importance majeure à la question du pouvoir cristallisé par ces lieux. On se concentrera plus largement dans cette thèse sur le socle théorique évoqué dans ce chapitre, en s'appuyant sur la perspective liée aux territorialités en réseau informées par les mobilités et leurs lieux, développée dans les deux dernières parties, ainsi que sur l'apport des réflexions associées aux *mobilities studies*.

# Chapitre 2 – L'aéroport : les figures d'un lieu de pouvoir au regard de la littérature

## Introduction

Il est de plus en plus admis que le pouvoir ne se réduit pas à un attribut simple des acteurs. Ce n'est pas un potentiel ou un ensemble de ressources, qui en sont des outils. S'il ne se stocke pas, c'est qu'il se conçoit en acte : c'est dans la relation entre acteurs qu'il se noue, se négocie et s'exerce (Foucault 1976, Raffestin 1980, Allen 2003). On fait ici l'hypothèse que l'intensification des divers flux à de larges échelles dans le cadre de la mondialisation est un puissant moteur d'évolution de ces relations, affectant le positionnement différentiel des acteurs dans et par cette circulation. Elle redessine ainsi les contours de la *géométrie du pouvoir* évoquée par Doreen Massey (1993) : non seulement les divers échanges mettent en jeu des acteurs aux positions spatiales et sociales inégales, mais ils les réinscrivent dans autant de nouvelles relations de pouvoir qui font évoluer ces positions, notamment sous l'angle ici privilégié des mobilités. Ces interrelations entre acteurs sont ainsi médiatisées par l'espace : c'est par l'espace et par les lieux que les acteurs agencent leurs relations (Raffestin 1980, Allen 2003, Lussault 2007a).

Le pouvoir conçu comme stock incite à l'analyse des lieux les plus institués *du* pouvoir et de sa stabilité, cristallisé par des acteurs emblématiques et lié notamment aux quartiers historiques des centres urbains. La saisie en revanche du pouvoir comme relation invite à étudier des lieux *de* pouvoir liés à des circulations de tous ordres. Comment dès lors ne pas envisager le rôle des aéroports, plus que d'autres lieux, dans la mise en relation de multiples acteurs, de réseaux et de territoires, dans l'articulation d'une vaste gamme d'échelles spatiales et de modes de gestion de la distance, que résume leur qualité de commutateur ? L'aéroport est un lieu de contact et c'est par le contact que s'exerce le pouvoir. Ce chapitre fait l'hypothèse que ces réagencements de pouvoir par les mobilités mondialisées peuvent être tout particulièrement éclairés par l'étude de cet objet. En proposant une interprétation des travaux existants dans la littérature francophone et anglophone depuis les années 1980, on cherchera à voir en quoi l'aéroport constitue un lieu privilégié d'exercice de pouvoir sous ses multiples formes.

L'analyse s'inscrit dans la lignée de travaux anglophones récents qui montrent tout l'intérêt d'envisager l'aéroport dans un système plus large de normes, d'acteurs, de pratiques et d'infrastructures liés à la mobilité aérienne (Adey *et al.* 2007, Cwerner *et al.* 2009). Cet

assemblage, baptisé du nom d'aéromobilité, est envisagé comme un système de transport dominant à l'échelle mondiale et internationale, insistant sur la *dominance du transport aérien* qui s'impose *comme le mode standard de déplacement international*[1] (Adey et al. 2007 : 774) ou, plutôt, au-delà de cette évocation dans une revue britannique par des auteurs britanniques, le mode de déplacement international par excellence. De la même manière qu'une certaine *domination automobile* (Dupuy 1999) ou *automobilité* (Beckmann 2001) s'impose à de plus fines échelles, de telles approches invitent à prendre au sérieux le caractère incontournable de ce vecteur aérien dans l'affirmation de la puissance des acteurs à large échelle.

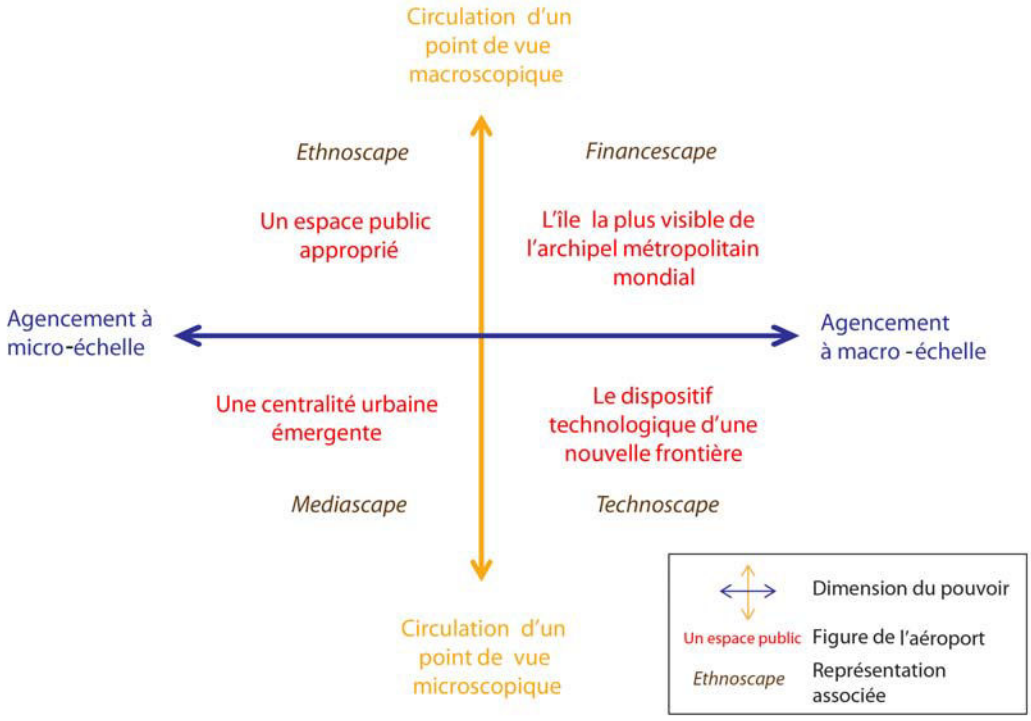
C'est pourquoi l'aéroport est ici envisagé comme un laboratoire de la *cinématique du pouvoir* (Raffestin 1980), dans lequel la circulation est à la fois un enjeu et un instrument de pouvoir. L'auteur met en avant deux leviers du pouvoir : l'*énergie* et l'*information*. L'*énergie* pour l'auteur renvoie *au déplacement et à la transformation de la matière* au sens large. L'*information* concerne, elle, les *savoirs* et *l'ordre dans la matière*. Pour contourner les pièges de l'opposition systématique entre territoire et réseau, on définit deux dimensions du pouvoir comme prisme d'analyse de la littérature en s'inspirant de l'analyse de Claude Raffestin de l'*énergie* et de l'*information* évoquée ci-dessus. Dans le cas de l'aéroport comme lieu de mobilité qui nous occupe, c'est d'abord tout spécialement la circulation qui est en jeu, notamment la mobilité physique. C'est pourquoi on désigne ici la circulation comme première dimension du pouvoir. On mobilise aussi la notion d'agencement, d'ordre pour qualifier la deuxième dimension du pouvoir. Ces deux dimensions du pouvoir ainsi précisées de mobilité et d'agencement sont en jeu à l'aéroport à des vastes échelles comme à des échelles plus fines, de l'échelle des régions urbaines à celle du corps des individus. Grâce au croisement et à la projection de ces deux dimensions du pouvoir à la fois à large et à fine échelles, on a ainsi élaboré une grille de lecture des travaux réalisés, qui a permis de faire émerger quatre grandes figures de l'aéroport comme lieu de pouvoir (figure 1).

Chacune de ces figures correspond à un objet de travail emblématique associé à un grand type d'approche de l'aéroport privilégiée par un vaste ensemble de travaux, proposant un éclairage spécifique des relations de pouvoir mises en jeu à l'aéroport. Chacune de ces approches peut être précisée au regard des représentations qu'elle associe à l'aéroport. Ces représentations peuvent être qualifiées au regard de la typologie proposée par Arjun Appadurai (1996) de *paysages-fluides* dans la mondialisation[2]. Ces quatre figures de l'aéroport qui condensent la réflexion de la littérature existante sur ce lieu de pouvoir sont abordées successivement dans ce chapitre et gagnent à être saisies deux à deux.

[1] *The dominance of flying as the normal international mode of travelling*. Le terme de dominance renvoie à ici des lignes de force de la société, notamment dans l'articulation des distances dans le transport (cf. Jacques Lévy, art. « Dominance » *in* Lévy, Lussault 2003).

[2] Il s'agit d'une typologie des flux culturels mais au sens large très large du terme. Sa typologie des paysages fluides fait ici d'une lecture, d'une traduction adaptée au cadre théorique de ce travail, qui n'exclut pas d'autres interprétations possibles. Appadurai identifie un dernier *paysage fluide* non pris en compte pour qualifier les figures aéroportuaires, l'*ideoscape*, qui renvoie à des flux plus explicitement politiques.

**Figure 1 – Les quatre figures de l'aéroport explorées par la littérature.**



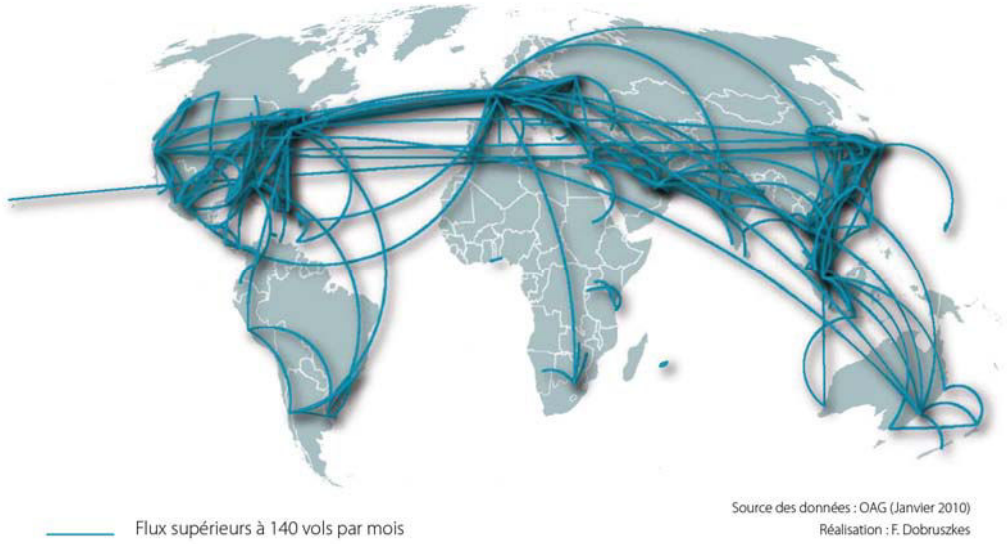

Source : J.-B. Frétigny 2013.

La première approche privilégie une perspective macroscalaire de la circulation comme de l'agencement dans lequel s'insère l'aéroport : ces travaux en font l'île la plus visible de l'archipel métropolitain mondial (AMM). Une attention toute particulière est portée à certaines mobilités de travail, notamment liées aux activités financières les plus rares à l'échelle mondiale. Elles dessinent le vaste *financescape* que Saskia Sassen (1991) a notamment exploré dans son analyse des *villes globales*. Cette première approche gagne ensuite à être comparée à une deuxième qui envisage l'aéroport à plus fine échelle comme le noyau d'une centralité urbaine émergente. Elle conduit à aborder la forte imagerie de la plate-forme aéroportuaire véhiculée par les différents acteurs ou *mediascape*. Dans une troisième approche, l'aéroport est en revanche conçu comme un lieu de filtrage généralisé et de contrôle à micro-échelle du passage des populations. Elle explore les enjeux de la dimension technologique très prégnante de l'aéroport, inséré dans un agencement de réseaux d'échelle globale et l'envisage comme le révélateur d'un vaste *technoscape*. On explorera enfin l'articulation de cette approche à celle qui fait de l'aéroport un lieu public approprié et investi par les circulants, privilégiant l'étude des divers publics qui le pratiquent. Cette dernière approche permettra ainsi de mettre l'accent sur la diversité de leurs positions sociales, spatiales ou d'horizons, formant un large *ethnoscape*.

## I – Un nœud privilégié de l'archipel métropolitain mondial

Un premier courant d'analyse fait de l'aéroport une clé d'interprétation d'un espace urbain d'échelle mondiale, mobilisant une imagerie dont la figure 2 est emblématique. Implicitement, l'aéroport est ainsi pleinement chargé d'incarner ce changement d'échelle et soulève la question des logiques d'inclusion et d'exclusion de la métropolisation. L'intérêt de l'aéroport est en effet d'associer à ce changement d'échelle un changement de nature de l'espace urbain mondialisé. L'archipel métropolitain mondial s'affirme comme un territoire en réseau, une organisation dont la cohérence repose précisément sur la circulation entre les *îles*, assurée notamment par les nœuds aéroportuaires animant le réseau aérien. Le transport maritime et les technologies de l'information occupent aussi une place éminente dans cette mise en réseau de l'archipel. Mais les aéroports disposent d'une visibilité particulière dans cet archipel.

**Figure 2 – Image emblématique de la figure de l'aéroport comme île de l'AMM.**




Source : F. Dobruszkes *in* N. Cattan *et al.* 2011.

L'analyse de ces travaux montre clairement que les aéroports en constituent des lieux d'intelligibilité, ou, pour reprendre les termes de Raffestin, d'*information*, d'ordre et de savoir. La visibilité des aéroports dans l'archipel se manifeste notamment dans la relative accessibilité, fiabilité et standardisation des données de trafic entre aéroports pour les chercheurs (Derudder *et al.* 2005). Cette situation est des plus rares dans un univers de connaissance où les appareils statistiques et ses catégories restent encore étroitement forgés à l'échelle nationale. La connaissance fine des flux autres qu'aériens n'est guère aisée, qu'il s'agisse de flux de migrants ou de touristes, de flux financiers, téléphoniques, informatiques ou de marchandises, au-delà du passage par les ports maritimes. Ce sont de plus les seuls lieux de passage obligés des acteurs de cet archipel. Ils jouent donc un rôle majeur dans la perception et dans l'imaginaire de cet archipel, que condense une formule d'Italo Calvino (1974 : 126) : « le monde est couvert d'une unique [ville] qui ne commence ni ne finit : seul change le nom de l'aéroport. » Cette disponibilité matérielle des données se conjugue ainsi au rôle symbolique des aéroports, significativement envisagée comme l'un des cinq motifs de pertinence du choix de l'analyse des flux aériens pour rendre compte de

la métropolisation par Keeling (1995 : 118) : *airline links are important components of a city's aspiration to world city status.* L'aéroport est donc bien considéré comme l'île la plus visible de l'archipel métropolitain mondial. Elle apparaît comme la plus à même de préciser l'ancrage de la ville associée à l'aéroport dans ce vaste espace urbain mondial en réseau.

Ces travaux identifiant l'aéroport comme nœud privilégié de l'AMM étudient les rapports de force et les relations de pouvoir mis en jeux par ces flux aériens. Ces recherches questionnent ainsi l'inégale participation des différentes villes ou parties du monde au fonctionnement de l'archipel. Ces flux aériens sont ainsi étroitement associés aux mobilités temporaires pour affaires. Ils sont interprétés comme l'expression tangible des relations entre les sièges des firmes transnationales et leurs filières répandues à travers le monde, ou encore entre les firmes de services avancés aux entreprises et leurs clients. Dans le prolongement des travaux menés sur la métropolisation et les villes globales, c'est ainsi une appréhension du *financescape* globalisé qui est recherchée : l'aéroport en est alors l'enregistreur et le révélateur. Deux grands questionnements orientent ces analyses.

### *I – A. Un révélateur des logiques hiérarchiques de la métropolisation*

Le premier questionnement porte sur l'ordre du monde que traduit la circulation très inégale entre aéroports. Les aéroports sont conçus comme des miroirs réfléchissant la puissance des métropoles dont ils portent le nom. L'intensité et l'asymétrie de ces relations ont particulièrement retenu l'attention pour rendre compte des rapports hiérarchiques entre les métropoles mondiales. Le réseau de recherche du GaWC, Globalization and World Cities, a tout particulièrement œuvré à produire et à confirmer des classements mettant évidence un club fermé des plus grands aéroports et des plus grands couloirs aériens, révélant la forte domination des plus grandes métropoles. Certains auteurs, partisans de l'étude de l'aéromobilité, se sont distanciés de telles démarches, considérant que la focalisation sur ces résultats risquait de prendre le pas sur l'analyse des logiques de pouvoir sous-jacentes (Adey *et al.* 2007). L'utilisation de ces classements, notamment dans le monde social, a en effet largement contribué à naturaliser ces enjeux de pouvoir. Mais divers travaux, notamment les plus récents s'affranchissent de ce risque et témoignent au contraire de plus en plus d'une réflexion originale à ce sujet. En prêtant attention aux relations entre aéroports, ils proposent une conception alternative aux analyses qui concentrent leur attention sur l'accumulation de fonctions rares par chaque ville et sur leur stock d'équipements, évoqués au chapitre 1. Ils dépassent ainsi les conceptions les plus classiques de l'espace urbain, en l'envisageant non plus comme une aire continue mais comme un espace en réseau à l'échelle mondiale, comme ils revisitent les représentations les plus conventionnelles du pouvoir, comme un attribut unidimensionnel ou un stock. La discussion portant sur la centralité des aéroports dans le réseau aérien n'est pas seulement de nature technique : elle confronte plus largement différentes visions de l'archipel métropolitain mondial lui-même. Hiérarchiser par leur connectivité les plus grandes plateformes aéroportuaires permet de mettre en valeur la force des inégalités à l'œuvre, de souligner la capacité de certains à monopoliser l'essentiel des interactions spatiales considérées comme les plus stratégiques. Décrire à l'inverse les évolutions des flux dominants d'un vaste réseau d'aéroports invite à contester des représentations « occidentalo-auto-centrée[s] du monde, qui, à force d'être véhiculée[s], condui[sent] à considérer la partie émergée comme le tout » (Cattan 2004 : 42). Prêter encore attention aux logiques d'intégration régionale invite à opter pour une double lecture, à la fois verticale et hiérarchisante du pouvoir d'un côté et horizontale et coopérative de l'autre, des relations

entre aéroports, en identifiant notamment des aéroports clés dans le passage d'un *petit monde* à un autre. Ces villes-portes bénéficient d'une position de relais avantageuse sans toujours se situer au premier rang : Anchorage joue par exemple un rôle d'intermédiaire considérable dans l'arrimage des différents aéroports de l'Alaska au reste du monde (Amiel *et al.* 2005, Guimerà *et al.* 2005).

Ce type de démarche permet de remettre en cause l'évidence des échelles et des catégories associées aux aéroports par les gestionnaires de réseau (Derudder, Witlox 2005 ; Derudder *et al.* 2009 ; Derudder *et al.* 2011 ; Dobruszkes 2007a : 45 *sqq.*). La pertinence de la valeur accordée au trafic par correspondance des grandes plates-formes dans le comptage des flux est par exemple interrogée : un passager en correspondance est comptabilisé deux fois dans le système de dénombrement des aéroports, à la fois par son vol d'arrivée et par son vol de départ, ce qui revient à lui attribuer une importance majeure dans l'appréhension de la circulation. Le système de *hub and spokes* a fortement développé ce type de trafic, en lien avec la déréglementation progressive du trafic aérien. Mais le trafic de transit est-il un signe de puissance relative de la métropole de l'aéroport ou bien des villes initiatrices et destinatrices finales de cette circulation ? Pour cerner les relations fonctionnelles et les jeux de pouvoir entre îles de l'archipel métropolitain, le sens des flux liés à la classe *affaires* des compagnies aériennes, considérés souvent comme des *flux structurants* du système-Monde, est soulevé, comme pourrait l'être celui de l'aviation d'affaires, en plein essor. La rigidité même de la distinction entre des *flux structurants* et des *non structurants* est aussi questionnée pour apprécier la capacité des divers échanges à caractériser ou non une relation de pouvoir. La réflexion sur les flux des aéroports associés par exemple à des destinations touristiques (Berroir *et al.* 2009) invite à se demander quelle intégration à l'archipel métropolitain ces plates-formes traduisent et si elles ne témoignent pas d'une forme de diversification des modalités d'arrimage dans l'archipel remettant en cause sa représentation trop homogène. C'est donc à une exploration fine des logiques du système-Monde qu'invite l'analyse de la circulation entre nœuds aéroportuaires.

### *I – B. Un levier d'intégration à l'économie-monde ou* gateway city *?*

L'autre questionnement majeur décale le regard sur l'aéroport dans l'archipel métropolitain mondial. L'aéroport n'est plus conçu comme un révélateur de la force relative des divers nœuds urbains métropolitains mais comme un outil mobilisé par des acteurs qui visent à faire évoluer la position de leur entité urbaine ou métropolitaine dans le système-Monde par le renforcement de son positionnement dans le réseau aérien mondial (Cidell 2006, Lohmann *et al.* 2009). Cette stratégie renvoie à la notion de *gateway city*, conçue comme espace urbain largement extraverti, développée surtout par des relations entretenues par des réseaux à large échelle plutôt que par un développement endogène articulé à la proximité topographique à un arrière-pays (Short *et al.* 2010, Pain 2008, Bird 1983, Burghardt 1971). L'affirmation des *hubs* de Singapour et Dubai est exemplaire de cette stratégie de captation de flux. Elle s'inscrit au cœur de la stratégie de développement de ces cités-comptoirs. La maîtrise par leurs acteurs urbains dominants de multiples relations commerciales et migratoires leur a permis de concevoir, de promouvoir et de tirer profit de la situation de leur plate-forme dans le réseau aérien en exploitant largement leur main-d'œuvre immigrée. Les compagnies associées renforcent la centralité de leurs *hubs* en nouant des relations avec des nœuds de second rang ou émergents négligés par les compagnies aériennes occidentales. Pour accéder aux aéroports européens, ils conditionnent aussi l'achat d'Airbus à l'obtention de droits de trafic, dans un contexte de

libéralisation du transport aérien et de désengagement progressif des États dans cette partie du monde. L'attraction de mobilités aériennes s'inscrit à plus large horizon dans une recherche de diversification des activités par remontée des filières, des activités commerciales aux activités touristiques et à d'autres relais possibles de croissance.

Divers travaux portant sur les territoires européens soulèvent l'enjeu de politiques d'aménagement territorial et de la coordination de plus en plus complexe des acteurs et des périmètres publics et privés impliqués dans l'arrimage par voie aérienne à l'archipel métropolitain mondial. Pour les *hubs*, la relation entre la compagnie exploitante du *hub* et le gestionnaire de l'aéroport s'avère déterminante (Halpern *et al.* 2010). Il en est de même la relation entre *hubs* complémentaires, dessinant les bi-*hubs* d'Air France KLM, de British Airways et d'Iberia ou de Lufthansa à Francfort et Munich. La qualité de l'interconnexion aux réseaux terrestres de transport appelle aussi un ajustement fin de l'action des gestionnaires de réseau (Chapelon 1996, Varlet 2000). L'apparition des *hubs* dans les années 1980-1990 aux États-Unis et en Europe, liée à la déréglementation du transport aérien, a été fortement soulignée. Mais une moindre attention a été portée au basculement du rapport de force qu'il a suscité, soulevant un enjeu politique d'affaiblissement corolaire de la position des autres plateformes, dont l'effet a été renforcé par la réduction des obligations de service public assurées par les États (Burghouwt *et al.* 2000). L'engouement de certains acteurs locaux pour des liaisons aériennes arrimant leurs collectivités aux métropoles a pourtant largement été montré (Dobruszkes 2005, Giblin 2004, Lassen *et al.* 2009). De nombreuses collectivités territoriales européennes investissent massivement pour attirer et subventionner les compagnies à bas prix, qui exacerbent la concurrence entre aéroports, donc entre collectivités territoriales. Ces investissements montrent l'ampleur des espoirs des acteurs publics et privés placés dans l'infrastructure aéroportuaire, qui occasionnent aussi de solides déconvenues (Beyer 2009). Un stimulant travail de prospective à propos de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Carrard 2010), élaboré à l'aide de la théorie des jeux, montre combien la coopération entre acteurs publics est déterminante dans l'avenir d'un aéroport régional. Il montre en creux le manque criant de stratégies débattues et cohérentes à large échelle.

C'est donc des aéroports et des villes engagés dans une vaste géométrie du pouvoir tissée par le réseau aérien mondial et focalisée sur le *financescape* de la métropolisation qu'invite cette première approche. Dans ces travaux, les aéroports sont toujours assimilés à leur ville d'attache. Ils font ainsi figure de double de la ville, sans que ce statut ne soit jamais véritablement interrogé. Parce qu'il rend manifeste le passage de la ville à la métropole, et le changement d'échelle associé, l'aéroport constitue un double fondamentalement métropolitain. Il rend visible *l'arrière-monde* topologique d'une métropole, plutôt que son arrière-pays immédiat, aréal et continu Pourtant ce dernier n'a pas disparu et les relations entre l'aéroport et son espace de desserte font l'objet d'un autre grand type d'exploration, à des niveaux d'échelle méso- et micro-scalaire.

## II – Une infrastructure urbaine porteuse d'aspirations territoriales intenses et contradictoires

L'aéroport apparaît dans ces travaux comme une mégastructure urbaine prise dans les multiples territorialités discordantes des acteurs qui l'investissent. Ils questionnent tous la capacité de l'infrastructure aéroportuaire à faire territoire et à catalyser le développement urbain. L'aéroport devient un enjeu de rapport de forces, de confrontation de représentations territoriales et urbaines entre acteurs, dessinant un *mediascape*, une série d'images très contrastées associées à la plate-forme.

### *II – A. Une porte d'entrée mais pour quels territoires ?*

L'aéroport peut d'abord être envisagé comme une porte d'entrée matérielle mais aussi symbolique de signification de la puissance des territoires les plus établis, dans perspective encore peu défrichée dans la littérature. En position limite par raprport à ces territoires, l'aéroport apparaît comme un lieu privilégié de marquage de l'espace d'un collectif, plongeant la circulation dans une série de symboles territoriaux, dans une *iconographie* qui cristallise des idéologies territoriales. Diverses analyses invitent à questionner les discours très prégnants sur la généricité, voire l'intemporalité des aéroports, illustrés par l'analyse de Marc Augé (1992). L'analyse des usages historiques des plateformes européennes montre leur précoce investissement comme lieu de spectacle et de divertissement mais aussi de promotion civique et de développement d'un sentiment d'appartenance urbaine ou nationale. Les démonstrations aériennes, massivement fréquentées, pour lesquelles de grandes terrasses sont aménagées, en sont une occasion privilégiée (Adey 2006a, 2007, 2008 ; Gordon 2008). L'aéroport fait l'objet d'une forte identification à la ville et à sa population. Il apparaît fréquemment comme un symbole de puissance municipale ou nationale, même quand sa conception doit beaucoup à des modèles architecturaux qui circulent à large échelle. L'examen de la littérature suggère que cette territorialisation est toujours à l'œuvre. L'existence de différentes compagnies porte-drapeaux (Kellerman 2008, Biplan 2005) marque la persistance de la fonction de vitrine internationale du pays endossée par de nombreux aéroports, avec les compagnies arborant le pavillon national qui prévalent au milieu des autres.

Ces analyses suggèrent une territorialisation sous tension pour deux raisons au moins. La première raison est la tendance de concentration des acteurs du transport aérien, conséquence des politiques organisant sa déréglementation, qui affaiblit la logique nationale de l'aéroport comme porte d'entrée. Ce n'est pas seulement le statut territorial des compagnies à bas prix ou charters qui est ambivalent, mais, de plus en plus le statut des compagnies aériennes classiques elles-mêmes. Tout en gardant les apparences de la marque nationale, elles établissent des liens de dépendance et de coopération étroite par leur organisation en grandes alliances mondiales. Les logiques d'action des gestionnaires d'aéroport eux-mêmes se brouillent, fortement délimitées par les autorités publiques mais qui tendent à déployer leurs activités sur plusieurs plateformes à l'échelle européenne ou mondiale (Villard 2009, Halpern 2011). Ce changement d'échelle du périmètre d'intervention des gestionnaires de réseau heurte ainsi cette territorialisation nationale, à l'instigation souvent des États eux-mêmes. Cette contradiction montre l'hésitation des acteurs nationaux à envisager l'appartenance territoriale de ce lieu symbolique et ses acteurs dans la

mondialisation. Significativement, les dysfonctionnements du terminal 5 d'Heathrow à son inauguration ont relancé le débat sur la propriété et la gestion du principal aéroport de Grande-Bretagne, sous le contrôle d'un fond d'investissement espagnol (McNeill 2010).

Cette territorialisation de l'aéroport comme porte d'entrée des territoires existants est soumise à une deuxième tension qui tient au renouvellement rapide des infrastructures aéroportuaires, voire à la constitution de friches, soulignée par d'autres auteurs (Roseau 2008, Adey 2006b, Beyer 2009). Elle rend par là-même plus difficile leur patrimonialisation et leur identification au pays ou à la ville. Elle pose la question de savoir si un lieu soumis à de fortes évolutions peut conserver son identité au cours du temps, être approprié et constituer un symbole de puissance territoriale aujourd'hui. Approfondir l'analyse à micro-échelle, déplacer la focale au-delà des seuls aéroports européens, ou prêter attention à d'autres territorialités, métropolitaines, mondiales ou migratoires, pourrait par exemple permettre d'envisager une capacité réelle de manifestation et de signification de pouvoirs d'acteurs par l'aéroport s'accommodant, voire profitant des temps courts de ces plateformes.

### *II – B. Une centralité urbaine labellisée* aéroville *en quête de gouvernance*

Le rôle des aéroports dans les mutations urbaines et intra-métropolitaines contemporaines a bien davantage retenu l'attention, notamment avec le label d'*airport city* ou d'aéroville, largement adopté par les praticiens et par une part des chercheurs en urbanisme et en aménagement. Favorisant la construction polycentrique des villes et des métropoles, voire le changement d'échelle de l'espace urbain au profit de l'échelle régionale, les aéroports contribuent à l'émergence de centralités secondaires complexes en périphérie qu'explorent ces divers travaux (Knippenberger, Wall 2010 ; Drouet *et al.* 2000 ; El-Makhloufi 2013 ; Güller, Güller 2003 notamment). Ils analysent ainsi de vastes *pôles d'échange* à l'interconnexion de multiples réseaux de transport. Ils disposent d'une forte accessibilité pour les réseaux à large maille largement promue et sont des lieux privilégiés à la fois de la concentration de services et de polarisation de l'espace urbain. Situé en périphérie urbaine, l'aéroport apparaît comme une composante majeure du front d'urbanisation dont il est un des plus fidèles marqueurs. Plus engoncé dans le tissu urbain, sa position même témoigne de sa contribution à l'extension urbaine. L'aéroport apparaît ainsi comme un catalyseur de la croissance urbaine.

La plupart de ces travaux proposent une analyse économique de l'aéroville comme un surpassement de l'aéroport : *airports are not just airports anymore* (Güller, Güller 2003 : 5). Elle s'attache surtout à décrire les dynamiques de concentration croissante d'activités et d'acteurs liés à la plate-forme (Conventz 2010, Boquet 2009, McNeill 2009 par exemple). L'image de la *ville dans la ville* guide l'évocation des équipements emblématiques de la ville : du lieu de culte à la caserne de pompiers, du bureau de poste au château d'eau ou à la centrale thermique en passant par le casino ou le musée. Les études soulignent l'intensité des investissements fonciers et immobiliers à dimension métropolitaine à plus ou moins grande proximité de la plate-forme : hôtels, centres de conférence, parcs d'exposition, centres d'affaires, zones de bureaux, voire parcs technologiques ou de loisirs. Les travaux soulignent la valeur foncière considérable accordée à ces espaces, qui avoisine régulièrement, voire dépasse, celle des centres urbains hérités. Ces travaux évoquent aussi les autres fonctions supérieures hébergées par la plate-forme multimodale, liées au transport public, aux activités aéronautiques ou encore logistiques, comme pour les messageries

express, et au-delà, les multiples développements résidentiels liés à la concentration de l'emploi.

La dimension proprement politique de ces pôles en devenir est cependant souvent absente alors qu'elle se pose avec une acuité toute particulière au regard du succès de certaines notions auprès des acteurs institutionnels impliqués dans le développement des aéroports. Rares sont les grands aéroports qui n'ont pas leur projet articulé autour de cette idée porteuse, qu'il se nomme aéroville, *airport city*, *sky city* ou *airport corridor* comme pour Schiphol, suggérant l'émergence de véritables villes autosuffisantes, concurrençant les centres historiques des villes. La notion d'*aerotropolis* tout spécialement, forgée par John Kasarda (*et al.* 2011), chercheur en économie aux États-Unis, a rencontré un très large écho. Son succès rappelle celui de la notion de *creative city* de Richard Florida (2005) auprès des praticiens. L'*aerotropolis* suggère le passage à un nouveau cycle de développement urbain, dans lequel son auteur confère aux aéroports un rôle historique de structuration de l'espace urbain comparable à celui des ports au cours des siècles, dépassant l'environnement immédiatement de l'*airport city* pour embrasser de vastes régions urbaines.

**Figure 3 – Image emblématique de la figure de l'aéroport comme centralité urbaine.**

Source : J. D. Kasarda, G. Lindsay 2011.

Les aéroports sont présentés comme les sites fondateurs de *la ville de demain*, réadaptant ainsi pour les aéroports la notion d'*edge cities,* de villes-lisières, forgée par Joël Garreau (1991). Les cas d'Amsterdam, de Dubaï et de Memphis préfigurent pour l'auteur l'*aerotropolis,* liée au *mode de vie cosmopolite* de ses habitants en raison de son ouverture

sur l'extérieur par liaison aérienne. Si une telle position invite à prendre au sérieux les rôles de ces infrastructures dans la transformation des sociétés urbaines, la nouveauté de ce discours et des développements annoncés est toute relative. Dans une analyse diachronique des projets d'aménagement liés à la mobilité aérienne, Nathalie Roseau (2012) a montré de manière captivante combien était puissant l'*imaginaire de la ville aérienne*, dès les premiers projets formulés à l'orée du 20e siècle. Cet imaginaire apparaît comme un horizon fédérateur et mobilisateur pour la cristallisation du projet. Dans le contexte contemporain, il est difficile de départir ce type d'analyse des discours promotionnels à valeur performative des aéroports, entretenant un *mediascape* nourri de marketing territorial pour attirer et séduire les investisseurs, et à ce titre largement redevable d'une analyse critique.

Contestant la pertinence de ces représentations, certains travaux soulignent au contraire le caractère hétérogène de l'urbanisation liée aux aéroports. Ils donnent à voir des centralités urbaines existantes plus modestes, plus fragmentées, des *morceaux de ville* plutôt que des villes intégrées, où le consensus affiché de l'*airport city* masque mal la fractalisation des périmètres de gestion politique de ces espaces (Schlaack 2010, Knippenberger 2010). Si l'on comprend bien en quoi la conception unificatrice et consensuelle de l'*airport city* joue un rôle dans la construction d'un projet urbain, l'étude de sa mise en œuvre concrète par les acteurs pose la question plus proprement politique et éminemment démocratique de la gouvernance de ces centres urbains émergents, autoproclamés par les gestionnaires de réseau. Les usagers, considérés comme temporaires, se voient difficilement reconnus une légitimité à y intervenir, contrastant avec le statut accordé aux habitants des villes. L'aménagement de l'aéroport pourrait bien faire figure de laboratoire de la mutation de tous les autres espaces urbains spécialisés marqués par de fortes mobilités, des pôles d'échanges aux centres commerciaux en passant par les quartiers d'affaires. Il l'est plus explicitement dans le rapport aux résidants environnants.

### *II – C. Un voisinage conflictuel : justice spatiale et inventivité territoriale*

C'est la question du voisinage des aéroports qui a sans nul doute le plus orienté la réflexion sur leur aménagement. Elle alimente un questionnement sur le sens de la relation de pouvoir entre les riverains d'un côté et les acteurs institutionnels de la plate-forme de l'autre. Cette relation a souvent été lue comme une manifestation particulièrement emblématique de l'imposition d'acteurs d'échelle supra-locale, souvent organisés par les infrastructures de réseau à l'échelle mondiale, et des acteurs relevant de territoires locaux, aréaux et délimités. De nombreuses analyses ont mis en évidence toute l'asymétrie, voire la violence des rapports de force, défavorables aux acteurs locaux, qui est aussi symbolique et affaire de représentations (Pascoe 2001, Malogne-Fer 2004). L'analyse des opérations de construction, d'extension des aéroports et d'intensification du trafic montrent combien ces aménagements ont été et sont encore imposés de manière directive (*top down*), négligeant leur acceptabilité et les impacts locaux de ces infrastructures, par les procédures expropriations ou les nuisances sonores qu'elles suscitent. La construction de l'aéroport de Narita, près de Tokyo est l'un des exemples les plus radicaux d'aménagement conflictuel. Elle a entraîné plus d'une dizaine de morts depuis 1971 et alimente un conflit foncier encore persistant aujourd'hui avec certains agriculteurs. L'implantation fréquente des plateformes européennes en limite de territoire administratif (Iaurif 2004) contribue aussi à affaiblir la capacité d'intervention des acteurs locaux, elle-même inégale selon le profil social des quartiers concernés (Dobruszkes 2008). D'autres mécanismes soulignent la participation des aéroports à des logiques de retranchement et de fonctionnement en enclave, comme la

redistribution souvent très limitée des impôts locaux à certaines des communes avoisinantes ou l'instauration de zones franches jouant du statut frontalier de l'aéroport, dont la plus emblématique est celle de l'aéroport international de Dubaï (Bost 2010 : 196 *sq.*). Sans s'en réclamer explicitement, ces travaux partagent les grandes hypothèses qui ont guidées les travaux de l'*urbanisme de la fragmentation* (*splintering urbanism*, Graham, Marvin 2001) : l'aéroport et ses infrastructures sont envisagés à cette échelle non pas comme un intégrateur mais comme un levier puissant de fragmentation et de ségrégation sociale et spatiale.

D'autres analyses s'inscrivent en faux contre cette vision univoque de la relation de pouvoir. A travers diverses études de cas, elles montrent que certains acteurs locaux peuvent disposer d'une véritable capacité de résistance face aux acteurs puissants et mondialisés de l'archipel métropolitain mondial, des mobilités d'*affaires* ou du monde de l'aéronautique (Subra 2004, Kesselring 2009). Partie prenante du *mediascape* aéroportuaire, Ils peuvent accéder aussi à une réelle visibilité, notamment médiatique, qui explique par exemple l'échec du projet de troisième aéroport parisien. Plus encore, ces conflits ne se résument pas à la seule expression d'antagonismes et cristallisent aussi de nouvelles formes de territorialisations. C'est tout le sens des travaux de Guillaume Faburel (2003, *et al.* 2009) qui montre que la nuisance est un facteur paradoxal de construction ou de renforcement des territoires des populations exposées au bruit des avions d'Orly. Les conflits aéroportuaires apparaissent comme des processus créatifs, qui peuvent consolider les dynamiques territoriales existantes, mais aussi imposer l'insertion territoriale locale des réseaux à large maille. L'évolution du CDG-Express analysée par Philippe Subra (2008) en est exemplaire. Ce projet de liaison ferroviaire directe entre l'aéroport de Roissy et l'hypercentre parisien prévoyait la création d'une voie enterrée pour neutraliser toute possibilité de nuisance – mais aussi d'interaction – avec les territoires locaux traversés. Il montre que ce projet à effet tunnel programmé a été finalement réinvesti par les associations d'habitants et d'usagers des transports d'échelle locale pour trouver un arrangement favorable aussi à cette échelle de mobilité. Les plateformes aéroportuaires font l'objet d'un intérêt particulier comme terrains d'expérimentation des mécanismes de compensation. L'étude de l'aéroport de Los Angeles a notamment fait date dans la réflexion sur ces procédures de dédommagement liées à l'implantation d'infrastructures à risques ou polluantes (Gobert 2008, Baxamusa 2008). Ces équipements obligent à des assemblages territoriaux très complexes à forte signification symbolique, comme dans le cas unique au monde de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse (Beyer 2007a, 2007b). De telles analyses suggèrent que l'approche du *splintering urbanism* ne suffit pas à rendre compte des mutations associées aux aéroports. Ces grands objets urbains sont aussi utilisés par les acteurs pour faire émerger de nouveaux assemblages territoriaux, des formes originales d'interterritorialité.

L'aéroport comme double insulaire de la métropole dans l'archipel métropolitain mondial laisse ainsi place à l'échelle régionale à une centralité urbaine en devenir. Ces multiples travaux montrent une deuxième figure de l'aéroport comme infrastructure urbaine, cristallisant avec force des aspirations territoriales alimentées et alimentant son rôle croissant de centralité urbaine. Ces aspirations sont à l'origine d'un large *mediascape* lié à l'*iconographie* nationale ou locale mais aussi à l'imagerie puissante de l'*airport city*. Ces représentations rentrent en profonde contradiction avec les défis majeurs de la gouvernance de ces espaces. Suscitant de profonds antagonismes et traversés par de profondes inégalités, ces espaces catalysés par les aéroports sont au cœur d'oscillations des rapports de force, qui ne sont pas toujours favorables aux acteurs dominants de la mondialisation et

où s'inventent aussi de formes inédites de territorialités. A travers cette figure, l'aéroport et son environnement régional forment un espace emblématique de la diversité des modalités d'exercice du pouvoir telles que les a envisagées John Allen (2003) : un espace d'*autorité*, de *coercition* mais aussi de *séduction*, par la fonction cohésive de l'image et de l'imaginaire, du projet ou du contre-projet. Ces deux approches, pour pertinentes qu'elles soient, ne nous permettent toutefois pas de véritablement dépasser l'opposition systématique entre territoires et réseaux. L'île aéroportuaire de l'archipel métropolitain mondial est surtout abordée comme un nœud et la centralité urbaine est principalement pensée sous l'angle territorial.

Jusqu'aux années 2000, la littérature consacrée aux aéroports abordait presque exclusivement des thématiques liées aux deux premières figures dégagées, au point qu'une analyse de la littérature de la géographie du transport aérien de 2006 ne mentionne pas d'autres approches (Vowles 2006). Or un an plus tard, un autre article propose un état de la question des mobilités aériennes en géographie sociale et culturelle et en montre toute l'importance (Adey *et al.* 2007). Depuis la décennie 2000, un champ de recherche majeur émerge, plus étroitement associé à la question des mobilités. Il est polarisé par l'analyse de deux nouvelles figures de l'aéroport et d'autres lectures du pouvoir qui se répondent. Celle de l'aéroport comme dispositif spatial de contrôle est, de loin, la plus investiguée et c'est pourquoi elle est ici abordée en premier lieu.

## III – L'aéroport dans l'expérimentation du contrôle de la circulation : le dispositif spatial d'une nouvelle frontière ?

La figure de l'aéroport comme espace de contrôle s'est fortement développée ces dernières années dans la littérature anglophone, des Îles Britanniques notamment, dans la perspective du *new mobilities paradigm* et, plus particulièrement, d'une approche critique des mobilités. Pour saisir l'apport de ce champ de recherche, le concept de dispositif spatial est particulièrement opératoire. Il résume bien l'interrogation de l'aéroport à micro-échelle comme manifestation locale d'un agencement à bien plus large échelle développée dans cette approche, même si la notion n'est pas explicitement mobilisée. Empruntée à Michel Foucault (1977), la réflexion en termes de dispositif renvoie à « un ensemble résolument hétérogène comportant des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions réglementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques […] bref du dit autant que du non-dit » (Foucault 1994 : 299). La notion a par la suite été retravaillée par Bruno Latour (1994) dans un sens moins englobant, davantage concentré sur la dimension technique que discursive du dispositif et privilégiant le rôle des objets à micro-échelle comme de véritables actants. La réflexion été réinvestie par divers géographes (Lussault 1998 ; Besse 2003, Milhaud 2009, Estebanez 2010) notamment comme *dispositif spatial légitime*, appréhendé comme un *agencement spatial, produit par un (des) acteur(s) à capital social élevé, doté d'une fonction opérationnelle et normative*[3]. L'apport de cette approche est de questionner l'émergence d'une véritable ingénierie du contrôle animant une nouvelle frontière technologique dans les réseaux de transport et assumée par de multiples acteurs et opérateurs. Une réflexion permet d'éclairer le dépassement des formes classiques de la frontière linéaire de l'État-nation, mais la plupart

[3] Michel Lussault, art. « Dispositif spatial légitime », *in* Lévy, Lussault 2003.

de ces travaux n'en formulent pas le projet. Cette nouvelle frontière n'est pas tant conçue en rapport avec la frontière étatique que dans le sens métaphorique de l'expression, comme un nouvel horizon de redéploiement de l'exercice de pouvoir, non plus statique mais dans la mobilité des populations. L'hypothèse sous-jacente à cet ensemble de travaux est en effet que ce dispositif de contrôle de la circulation ne se limite pas aux aéroports mais manifeste et préfigure bien des systèmes d'encadrement plus généraux de la circulation, expérimentés dans les aéroports et appelés à se diffuser progressivement dans d'autres espaces. On verra que l'aéroport fait figure le lieu d'expérience d'un *technoscape* puissant qui contrôle les corps et encapsule, mais aussi trie et distingue les mobilités, interrogeant *in fine* la marge de manœuvre des populations dans ce dispositif.

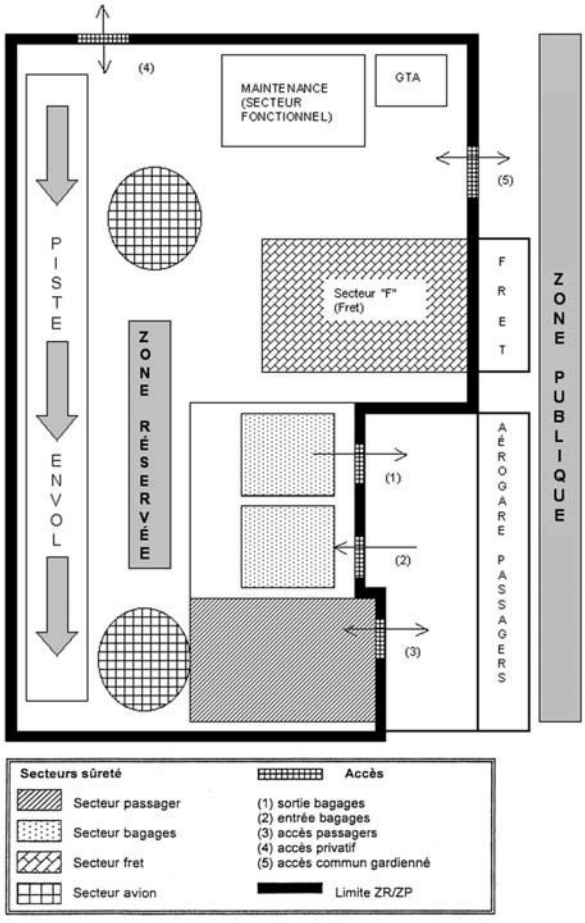
### *III – A. Un filtre d'encadrement technologique et d'enfermement*

Les politistes et les spécialistes des relations internationales nord-américains ont été parmi les premiers à s'intéresser à l'aéroport comme un lieu fondamentalement politique. Ils l'ont envisagé comme un lieu de plus en plus stratégique dans l'activation des *régimes de mobilité* (Salter 2008a), c'est-à-dire de l'arsenal de décisions, de procédures et de documents juridiques qui encadrent les déplacements des populations à l'échelle internationale. Dans le prolongement de ces analyses, les chercheurs privilégiant davantage à la dimension spatiale de l'aéroport ont mis en évidence un paradoxe. Contrairement aux analyses qui font de l'aéroport un lieu ouvert sur le monde (Pearman 2004, Gottdiener 2001), comme ceux de l'aéroville, il leur est apparu au contraire comme un lieu de plus en plus clos (Pascoe 2001, Cosgrove 1999, Demettre 2008, Fuller 2002, Gordon 2008, (Adey 2006c, Wood 2006). Ils décrivent un mouvement minutieux de fermeture, observant le paysage, l'architecture, voire la signalétique autoréférentielle de l'aéroport. La montée en puissance des enjeux terroristes et la transformation des contrôles aux frontières conduisent les autorités aéroportuaires à ceinturer soigneusement la plate-forme et à scinder chaque terminal en compartiments de plus en plus isolés. Cette clôture de l'aéroport a contraint les passagers à rester plus de temps dans les terminaux, favorisant l'essor des services et des commerces adaptés à cette clientèle captive. De nombreuses analyses sont principalement théoriques et dénoncent la rupture croissante entre le réseau de transport et le territoire environnant, dans le droit fil de l'essai de Marc Augé (1992) sur les *non-lieux*. Elles s'inscrivent aussi dans la lignée des travaux de Manuel Castells (1998) sur la société de l'information, pour lequel les aéroports sont des sites de manifestation de l'accroissement de *l'espace des flux* au détriment de *l'espace des lieux*.

S'inscrivant dans cette lignée et dans celle des *surveillance studies*, de multiples travaux ont porté une grande attention à la description et à la normativité des technologies de contrôle des passagers (Salter 2007, Lyon 2007, Muller 2008, Adey 2004b, 2009). Ces auteurs se sont penchés sur l'usage des techniques de vidéosurveillance et de la biométrie : palpations, scanners corporels, reconnaissance par empreintes digitales, par scan de l'iris ou par puce intégrée. Elles sont analysées comme les instruments d'un biopouvoir qui envisage les passagers sur une base exclusivement individuelle, celle de la figure dite du *pax* dans la terminologie des acteurs de l'aéroport : *le* passager tel qu'il est envisagé dans l'ingénierie du contrôle et de la régulation des flux aéroportuaires. Le corps est placé au cœur du passage de la frontière et devient une *frontière ultime*, à la fois biologisée et normalisée : les émotions et les affects trahis par les micro-expressions faciales ou les micro-mouvements des passagers, considérés comme de possibles révélateurs de comportements suspects, sont scrutés et interprétés avec la plus grande attention. La *moralisation des contrôles* est aussi

évoquée, du bon comportement à adopter pendant les contrôles à la représentation asexuée des scans corporels, aussi certaines analyses vont-elles jusqu'à apparenter le passage des contrôles à un rituel relevant du confessionnal. Espaces sécurisés ou *stériles*, selon le terme clinique et hygiéniste adopté par les professionnels de la sécurité, le cœur des aéroports et les cabines d'avions cristallisent les normes d'un monde utopique de sécurité, un espace transparent relié à d'autres espaces parfaits comme les parcs d'attraction, les communautés fermées ou les grands centres commerciaux de type *shopping malls* (Fuller 2008, Lussault 2009, 2013). Les aéroports sont alors fréquemment présentés comme des *microcosmes sécuritaires*, des espaces *encapsulés* dont les dispositifs se diffusent des aéroports en direction des autres espaces urbains. De pures technologiques testées auprès des populations mobiles à l'aéroport sont désormais plus largement utilisées, comme les portiques de sécurité ou les caméras en circuit-fermé, qui marquent l'accès des immeubles de bureaux, comme l'expérience des évènements culturels ou sportifs.

**Figure 3 – Image[4] emblématique de la figure de l'aéroport comme dispositif de contrôle.**




*Représentation schématique du zonage.*

ZR : zone réservée ; ZP : zone publique ; GTA : gendarmerie du transport aérien.
Source : D. Linhardt 2001.

Le phénomène d'enfermement atteint son paroxysme pour les migrants placés en rétention administrative. Celui-ci occasionne des descriptions à portée plus générale sur

[4] Une des rares images convoquées. Cette figure est presque exclusivement textuelle dans les travaux proposés.

l'aéroport, fortement inspirées des travaux de Michel Foucault sur la surveillance panoptique des prisons, très diffusés outre-Manche. Une partie de la littérature développe diverses comparaisons de l'aéroport avec l'univers carcéral, les bases armées, les lieux de *guerre contre le terrorisme* (Kellerman 2008, Aaltola 2005, Fuller 2003), mais aussi avec les camps de réfugiés, voire de concentration. Ces travaux, souvent inspirés des travaux de la géographie radicale nord-américaine, peuvent être notamment rapprochés des analyses qui dénoncent la militarisation des espaces urbains, la *ville forteresse* liée au renforcement des formes de ségrégation sociale et spatiale (Davis 1991, Graham 2011). Pourtant très peu d'éclairages véritablement empiriques ont été entrepris sur le phénomène précis de la rétention de migrants en aéroport, situés pour l'essentiel dans le champ francophone (Iserte 2008, Makaremi 2008, Clochard *et al.* 2003). Même si les contraintes d'accès aux espaces de rétention et aux données associées sont importantes, l'analyse du phénomène d'enfermement aéroportuaire appelle davantage d'études de cas, d'enquêtes et de comparaisons. De telles analyses de l'aéroport comme lieu clos invitent à prêter attention aux acteurs qui conçoivent ces dispositifs, à leurs motivations et leurs territorialités.

### *III – B. Une différenciation des mobilités qui prend sens à large échelle*

Certains travaux se penchent cependant sur le système d'acteurs qui agence le dispositif. Sa spatialité, très englobante, va bien au-delà du seul aéroport et constitue un champ de recherche qui reste encore largement à explorer. Un glissement interprétatif s'opère alors d'un modèle panoptique à un cadre plus complexe, un assemblage de micropouvoirs exercés par de multiples acteurs en réseau organisés à l'échelle mondiale (Salter 2008b, Lahav 2008, Fuller 2002, Bennett 2008, Klauser et al. 2008, Budd et al. 2010, Martin 2010, Kloppenburg *et al.* 2012). Ces analyses réinsèrent les contrôles aéroportuaires dans le cadre plus large d'une chaîne de sécurité où l'incertitude prédomine dans tous les espaces, où tout élément est un signe à passer au prisme de la sûreté. L'intentionnalité du dispositif spatial devient alors moins évidente, tout comme la coordination des acteurs dans sa mise en œuvre. De tels éclairages pourraient permettre de tester l'hypothèse de généralisation de cette frontière diffuse à partir des espaces aéroportuaires, sous-jacente à de nombreux travaux. Ils aideraient ainsi à mieux comprendre les logiques de diffusion de ces dispositifs et des régimes de mobilités qui les accompagnent.

L'attention portée aux acteurs du déplacement s'est surtout concentrée sur quelques grandes différences de traitement opérées par le dispositif entre les populations de passagers. L'aéroport apparaît comme un lieu de visibilité et de construction de figures contrastées de la mobilité notamment en fonction de leur vitesse de passage dans l'aéroport (Adey 2004a, Cresswell 2006b, Lloyd 2002, Aaltola 2005). La littérature insiste sur la rapidité des circuits coupe-file dont bénéficient les passagers de *classe affaires* ou voyageant fréquemment, opposant cette *élite cinétique*, souvent enregistrée dans les programmes de passage biométrique de la frontière, aux autres passagers et aux figures de la mobilité contrainte, réfugiés ou déplacés. Elles évoquent aussi parfois le privilège des files d'attentes dédiées aux citoyens de l'Union européenne aux postes de contrôle de passeport. Toutefois l'investigation empirique et théorique de ces mobilités différenciées reste encore en large mesure à réaliser. Les travaux prometteurs de Sanneke Kloppenburg (2013) suggèrent l'existence de régimes de mobilité très finement construits tout au long du parcours, par l'étude notamment du régime destiné aux seules migrantes indonésiennes, travailleuses domestiques, lors de leur retour au pays. Celles-ci sont séparées des autres passagers dès leur arrivée à l'aéroport Soekarno-Hatta de Jakarta et suivent un circuit confiné par bus

jusqu'à leur point d'arrivée, au nom de la prévention de risques d'extorsion des devises qu'elles rapportent. Son investigation de la prévention du trafic de drogue entre les ex-Antilles néerlandaises et l'aéroport d'Amsterdam Schiphol montre aussi la force de ces assemblages mobilitaires spécifiques. Une telle perspective souligne l'importance de saisir la construction de ces faisceaux différenciés et leur portée territoriale.

### *III – C. Jusqu'où va l'emprise de la technologie dans l'expérience du déplacement ?*

Dans la mouvance des *sciences and technologies studies*, une dernière approche du dispositif d'encadrement des mobilités se propose de l'étudier au prisme du *code,* considéré comme un vaste assemblage formé par les réseaux informatiques et par tous les éléments qui s'y rapportent, tels que les codes-barres ou les numéros de passeport (Dodge, Kitchin 2004). Ces technologies de l'information sont particulièrement concentrées à l'aéroport, où s'expérimentent de multiples équipements. Dans certains aéroports, des caméras de surveillance évaluent le temps d'attente moyen aux contrôles, détectent les micro-mouvements suspects des passagers, quand les systèmes d'information géographique et les modèles de simulation qui portent sur les flux de déplacement des passagers et des personnels dans les aérogares sont parmi les premiers à avoir été mobilisés dans le monde professionnel. Ce code est si prégnant et si dominant dans les aéroports qu'il singularise ces espaces aux yeux des auteurs. Aux espaces codés habituels ils opposent ainsi *l'espace/code* évolutif de l'aéroport, où code et espace sont en étroite interdépendance : *if only one half of the dyad is put out of action then the entire code/space fails* (*ibid.* : 198). Cette analyse replace l'aéroport dans ce que Nigel Thrift (2004 : 600) a appelé le nouveau régime de *l'espace-mouvement*, sorte d'espace technologique et logistique lié à la *migration de beaucoup d'outils spatiaux et de compétences dans l'arrière-plan où ils ne sont jamais vus ni entendus, mais qui exercent encore une influence par la capacité d'intervention de logiciels ou d'autres entités à fonctionnement récursif*[5] *,* calculant le moindre de nos mouvements.

L'approche de Dodge et Kitchin (2004) est particulièrement révélatrice du champ de recherche de l'aéroport comme dispositif spatial. Elle montre le rôle de l'aéroport comme lieu d'emprise technologique des réseaux et de technologies à l'exercice de nouvelles normes de classement des mobilités, en lien étroit avec le changement de sens de la frontière. Ces travaux portent sur la morphologie du dispositif, ses mécanismes tels qu'ils apparaissent dans les projets de leurs concepteurs afin d'étudier l'intention et l'influence que le dispositif spatial manifeste.

Mais la mise en œuvre du dispositif comme la relation de pouvoir en tant que telle n'ont pas retenu la même attention. C'est l'approche du dispositif spatial qui est en cause. Dans les études portant sur les questions de sécurité et de sûreté, le dispositif est lié à une conception calculatrice et préventive du dispositif, comme *un ensemble de pratiques et de mécanismes (tout uniment discursifs et non discursifs, juridiques, techniques et militaires) qui ont pour objectif de faire face à une urgence pour obtenir un effet plus ou moins immédiat* (Agamben 2007 : 20-21) . Dans cette perspective, l'innovation technologique dans le dispositif concentre l'essentiel de l'attention. Le *technoscape* est vu comme la préfiguration à l'aéroport du futur de nos sociétés, survalorisant la composante

[5] The migration of a good many spatial skills and competences into the technical background where they are neither seen nor heard but still exert an influence through the agency of software and other recursive entities.

technologique du dispositif parmi ses signes annonciateurs. Si la littérature s'est fortement focalisée sur les technologies les plus innovantes impliquées dans la mobilité (Cresswell 2010), une attention plus fine à d'autres composantes du dispositif gagnerait à être engagée à propos de ses acteurs au sens large, de leurs pratiques et de leurs intentions.

C'est plus fondamentalement le sens même du dispositif spatial qui est en question. Il ne peut se comprendre que dans son fonctionnement quotidien, par les diverses pratiques et la performance de ceux qui en actualisent le sens et le réinterprète. La notion de dispositif, parce qu'elle renvoie à un agencement des relations entre acteurs, un *entre-deux* invite à envisager aussi la marge de manœuvre des acteurs dans le dispositif : « Le dispositif apparaît comme le concept par excellence de l'entre-deux. […] L'entre-deux ne dissout pas les pôles [constitués par les acteurs], il les met en relation. Le dispositif désigne le lieu d'une dialectique qui demande à être traitée pour elle-même » (Peeters *et al.* 1999, p. 22-23).

Ce changement de regard sur le dispositif spatial n'en est qu'à ses balbutiements. Dodge et Kitchin (2009) eux-mêmes ont reconnu le caractère contextuel et changeant du fonctionnement du dispositif spatial, sans toutefois intégrer pleinement dans leur conception cette propriété. Certains travaux confirment cependant l'intérêt d'une telle démarche en montrant le rôle de l'intentionnalité des acteurs dans le dispositif aéroportuaire. Des études sociolinguistiques prouvent par exemple que les interactions entre agents[6] de l'aéroport sont aussi déterminantes à l'aéroport que les différentes technologies déployées (Peters 2009, Goodwin *et al.* 1997).

Le rôle des passagers dans la relation de pouvoir, et partant, leur marge de manœuvre, leur statut d'acteur au sein du dispositif, a été encore peu interrogé mais la réflexion transparaît dans diverses analyses. Alors que les passagers sont fréquemment décrits comme passifs ou manipulés, les périodes de dysfonctionnement du transport aérien révèlent certaines de leurs capacités d'initiative en situation de déplacement (Guiver, Jain 2011), incitant à réfléchir aux modalités d'apprentissage des savoir-circuler des passagers, sur le modèle de l'étude de la gare envisagée comme fabrique des voyageurs (Löfgren 2008). De plus, l'existence fréquente de tensions aux postes de contrôle de sûreté atteste d'une substantielle réactivité des passagers (Potthast 2010), qu'on songe à l'efficacité du dispositif évaluée et critiquée par les passagers ou au sérieux avec lequel sont prises les plaisanteries sur la sûreté (Martin 2010), qui en rappellent la portée subversive. De même l'attente des passagers a été envisagée non pas comme l'expression de leur seule passivité mais d'une contractualité (Bissell, Fuller 2010), qui permet de mieux saisir la capacité d'action des passagers.

Les travaux explorant la figure de l'aéroport comme dispositif spatial de contrôle revisitent ainsi les représentations de la mobilité comme nécessairement libératrice ou fluide (Clifford 1997), au prisme d'une lecture critique des aménagements de réseau. A travers l'analyse du *technoscape* sont surtout évoqués les registres d'exercice du pouvoir relevant de la domination par la manipulation et par la coercition. Cette approche a le grand intérêt de montrer que le réseau *libère autant qu'il emprisonne, c'est pourquoi il est "instrument" par*

[6] Le terme aéroportuaire d'*agents* désigne les divers employés de l'aéroport qui travaillent sur la plateforme. Il est repris dans ce travail pour éviter d'autres qualificatifs prêtant à confusion (salarié, employé, etc.) mais aussi pour rappeler que leur marge de manœuvre dans le cadre de leur travail à l'aéroport est limitée et associée à des positions souvent dominées, renvoyant selon Tim Cresswell (2006b) à un véritable *sous-prolétariat cinétique*. Le terme ne suppose ici cependant pas leur absence totale de capacité d'agir, comme dans certains sens de l'opposition entre acteur et agent.

*excellence du pouvoir* (Raffestin 1980 : 185). Cette figure est surtout associée à une vision homogène et universaliste de l'aéroport, que remettent en cause d'autres travaux, qui dessinent les contours d'une autre figure de l'aéroport, comme un espace public non idéalisé, rassemblant un grand nombre d'acteurs et aux relations moins verticales. Plutôt que l'étude des discours qui accompagnent la mise en place des dispositifs aéroportuaires de contrôles, ils privilégient souvent des investigations ethnographiques souvent chronographes qui soulignent toute la richesse de cet espace et de ses pratiques.

## IV – Un espace public sous tension pour des mobilités mondialisées

Cette approche, la plus récente et la plus éclatée, inverse la perspective en privilégiant les pratiques engageant l'élaboration d'un ordre à micro-échelle à l'aéroport pour une circulation d'échelle mondiale. Elle prend en compte de multiples acteurs, institutionnels[7] mais aussi de passagers, d'agents et des autres utilisateurs de cet espace, à travers l'interrogation d'*ethnoscapes*. On peut lire ces travaux à la lumière de la notion d'espace public, bien qu'elle n'apparaisse que rarement sous la plume de leurs auteurs. Ils privilégient en effet l'étude d'un espace potentiellement ouvert à tous mais dont la propriété, l'accès effectif, les normes et la régulation font l'objet de débats et de discordes récurrentes, pour reprendre trois grandes propriétés des espaces publics (Dessouroux 2003, Decroly *et al.* 2003). C'est sous par ces trois angles principaux qu'est menée l'investigation de ces relations de pouvoir mises en jeu par l'espace public aéroportuaire.

### *IV – A. Au-delà de la sécurité : l'hétérogénéité des acteurs et des fonctions aéroportuaires*

L'aéroport comme espace ouvert au public dispose d'un statut juridique qui s'est considérablement complexifié avec le changement de statut juridique des exploitants d'aéroport, le maintien en son sein d'acteurs publics et la présence toujours plus importante de multiples opérateurs privés. Une faible attention a été portée à la gouvernance institutionnelle complexe de ces espaces, qui a davantage été envisagée à travers la complexité de la coordination pratique de ces multiples acteurs pour assurer la fonction de circulation, parfois chaotique (Knox e*t al.,* 2007, 2008). Pour renforcer la rentabilité de leurs opérations, les gestionnaires d'aéroport développent fortement la fonction commerciale de l'aéroport. Des travaux récents ont montré que les logiques de sécurité et de sûreté ne l'emportaient pas toujours, loin de là, dans l'aménagement et le fonctionnement des espaces publics aéroportuaires (Nikolaieva 2012), nuançant ainsi certaines des approches du dispositif spatial. L'affirmation de cette fonction commerciale dans les espaces publics aéroportuaires a aussi été abordée de manière plus critique (Adey 2008a, Rekacewicz 2013) mais appelle davantage d'analyses empiriques approfondies. Les tensions entre les logiques de marchandisation, de circulation et de sécurisation interrogent ainsi des conceptions hétérogènes des espaces publics aéroportuaires et de la mobilité au regard de systèmes complexes d'acteurs.

[7] Dans le cadre de ce travail, les acteurs institutionnels sont les décideurs et les agents des diverses institutions qui interviennent à l'aéroport.

### *IV – B. L'accessibilité, la ségrégation de l'espace aéroportuaire et leur portée à large échelle*

Replaçant les acteurs professionnels au sein de l'ensemble plus large des acteurs de l'aéroport, un autre angle d'investigation porte sur l'accès à un espace segmenté et fragmenté de fréquentation mondiale. Il montre l'importance d'étudier les logiques de ségrégation sociale et spatiale non pas résidentielles mais implantées au cœur même des lieux de transport, prolongeant l'incitation à étudier le *paysage racial des transports en commun*[8] de Mike Crang (2002). Il permet d'aborder l'imbrication spatiale des logiques de consommation et de production, en questionnant les statuts opposés de mobilité et d'immobilité relative des passagers et des agents à leur service, renvoyant à une réflexion plus générale sur les mobilités (Urry 2003, Adey 2006b, Ollivro 2005, Massey 1993, Latour 2009). L'*ethnoscape* de l'aéroport suggère l'existence de deux mondes en contact et de pratiques différenciées, dont Tim Cresswell (2006b) souligne la relation d'inégalité lorsqu'il évoque un *sous-prolétariat cinétique*[9] au service des passagers. Ce changement de point de vue dans l'analyse de l'aéroport est cependant encore peu développé. De rares études confirment cependant sa pertinence en évoquant des agents, souvent des migrants, qui doivent se plier aux exigences de mobilité des passagers. Ils évoquent l'expérience spatiale et sociale des chauffeurs de taxi desservant l'aéroport (Sharma 2008) ou celle des agents techniques de la plateforme, qui doivent souvent jouer le rôle d'interprète avec les passagers à la demande de leur employeur, sans que cette compétence linguistique liée à leur propre mobilité de migrant ne soit reconnue dans les grilles salariales (Duchêne 2011).

Les autres formes de segmentations à micro-échelle, notamment entre passagers n'ont que peu été étudiées, par delà les approches en termes de dispositif spatial. L'analyse des passages du filtre de douane par les migrants ghanéens de retour au pays, dans une approche ethnographique en souligne pourtant l'intérêt (Chalfin 2008). Elle montre qu'ils mettent en jeu « autant des relations de pouvoir que [le] pouvoir des relations » et interrogent la place reconnue à ces migrants par ces relations dans l'État-nation ghanéen.

Plus généralement, la question de l'accessibilité de l'aéroport comme espace public mais aussi comme espace de pratique du transport aérien reste encore très largement ouverte. Une certaine attention a été portée aux langues utilisées dans l'aéroport dans une approche socio-linguistique (Jaworski, Thurlow 2012), soulevant la question des populations pour lesquelles elles sont conçues. Or précisément la fréquentation de l'aéroport, notamment par la population de passagers, est encore mal connue. Une telle perspective soulève la question de leur profil et des inégalités d'accès au transport aérien mais aussi des modalités de construction et de régulation d'un espace destiné à des populations d'horizons spatiaux mondialisés et de statuts sociaux contrastés.

### *IV – C. Des usages questionnant les normes d'un espace mondialisé*

Le rapport aux normes par l'usage est abordé à travers un troisième angle d'interrogation des espaces publics. Ces travaux incitent à souligner davantage l'agentivité des populations mobiles face au dispositif spatial, notamment dans les rares travaux prolongeant les études de migrations internationales à l'aéroport. L'étude des mobilités aériennes des Polonais ayant migré au Royaume-Uni montre qu'à leur retour au pays, ils

[8] *Racial landscape of mass transit.*
[9] *Kinetic underclass.*

sont moins préoccupés par les normes de sûreté et de passage de frontière que par la volonté de marquer leur réussite à l'arrivée à l'aéroport (Burrell 2008, 2011). Les mobilités des migrants guinéens, entre les aéroports de Bissau et de Lisbonne, montrent l'intensité des pratiques de circulation non pas tant des individus que de leurs marchandises, à travers de multiples pratiques inventives (Abranches 2013). L'aéroport apparaît comme un lieu de spectacle et de mise en scène de l'arrivée ou du départ des puissants (Adey 2007a, Pascoe 2001). Il se révèle ainsi aussi un de ces lieux de passage signifiants des migrants dont l'historienne Nancy Green (1999) appelle l'étude de ses vœux, à la manière des investigations menées en histoire sur l'île new yorkaise d'Ellis Island comme grande porte d'accès historique de nombreux migrants étatsuniens.

D'autres analyses contribuent à souligner la diversité des usages soulevant la question des normes de ce lieu d'étape fréquenté à large échelle. Les études portant sur les personnes sans domicile fixe à Orly ou à Schiphol illustrent ce jeu sur les systèmes de normes. Il passe par l'exploitation du relatif anonymat de l'espace aéroportuaire et par leur situation de mobilité très partiellement commune avec les passagers, comme le transport de nombreux effets personnels, l'attente d'un espace abrité et appropriable ou le repos à des heures décalées. L'appropriation de ces espaces par ces sans-abris alimente cependant des tensions récurrentes avec les autorités aéroportuaires (Proth 2005, Cresswell 2006b). L'étude d'une chapelle aéroportuaire à l'aéroport de Liverpool permet aussi de mettre en évidence le contraste et la tension entre les normes d'immobilité liée au lieu de prière et celles de mobilité associées au reste de l'espace aéroportuaire (Adey, Kraftl 2008). Cette question des usages est enfin soulevée par la réflexion d'une équipe d'architectes exposant des projets d'appropriation temporaire de l'aéroport aux passagers de l'aéroport de Toulouse (Estevez 2012, Urlberger *et al.* 2012) visant à contrer les normes de circulation et de consommation associées à ces espaces. Etudier les micro-communautés formées dans le déplacement, que divers auteurs invitent à étudier (Crang 2002, Vannini 2009 : 32, Bissell 2010) pourrait aussi permettre d'éclairer ces pratiques d'investissement de l'aéroport dérogent à la représentation dominante du passager comme *pax*, comme entité individuelle discrète.

Cette exploration de l'aéroport porte donc un quatrième regard centré sur la diversité des modalités de gestion et de pratique de l'aéroport comme lieu d'interaction de multiples acteurs pris dans une circulation à large échelle, chacun étant susceptible de mobiliser à des degrés divers les registres de la séduction et de la manipulation. A travers les notions d'espace public et d'*ethnoscape*, elle souligne l'importance de développer une conception plus fine de la circulation aérienne, des agencements aéroportuaires et des rapports de pouvoir en prêtant aussi attention au rôle des acteurs et à leurs pratiques effectives. La conflictualité constructrice qui s'y observe relève bien du fonctionnement des espaces publics non idéalisés et des *luttes des places* qu'il occasionne (Simmel 1918, Lussault 2009). Une telle approche suggère toute la pertinence d'aborder le pouvoir par les lieux, par les individus et par les collectifs qui les investissent, comme le souligne John Allen (2003 : 171) à propos de la City de Londres : *it is the nature of the places themselves, how they are constituted through the practice and rhythms of the different groups which inhabit them, which gives rise to tangled arrangements of power and their execution*. Ainsi, si *nous avons tendance à transformer les réseaux allongés des Occidentaux en des totalités systématiques et globales* (Latour 1991 : 158-159), le risque est aussi de trop homogénéiser dans nos approches ces propres réseaux allongés et les lieux qui s'y construisent.

## Conclusion

Cette lecture a permis de faire émerger quatre grandes figures de l'aéroport comme lieu de pouvoir : à très large échelle comme île de l'archipel métropolitain mondiale participant d'un vaste *financescape* et à méso-échelle, comme infrastructure urbaine cristallisant de nombreuses aspirations territoriales, urbaines surtout, à travers un *mediascape*. Ces deux figures sont complétées par deux autres figures mobilisant davantage la micro-échelle, de l'aéroport comme dispositif technologique de contrôle des mobilités inséré dans un *technoscape* d'échelle mondiale, et comme espace public approprié, où la diversité, la densité et l'intensité des acteurs et de leurs pratiques ainsi investiguées forment un large *ethnoscape*, qui gagne à être replacé à large échelle, celle des mobilités engagées. Les relations de pouvoir en jeu à l'aéroport sont ainsi apparues particulièrement protéiformes. Elles s'exercent à des échelles d'espace et de temps très contrastées, et suivant des modalités diverses. Dans la première approche, elles renvoient à une géométrie de pouvoir très englobante de l'archipel métropolitain mondial. Dans la deuxième, le pouvoir s'exerce par la séduction et la coercition dans l'urbanisation de l'infrastructure aéroportuaire. Dans la troisième, c'est la domination par la manipulation, la coercition, voire l'instrumentalisation des émotions dans le dispositif spatial et technologique de contrôle aéroportuaire qui est mise en avant. Enfin, dans la quatrième, ce sont des formes d'arrangements ou de détournement que suggère la figure de l'espace public. Ces figures de l'aéroport suggèrent ainsi des relations de pouvoir complexes et contrastées.

Dans le cadre de cette thèse sur les mobilités à large et à micro-échelle, la figure de l'aéroport comme espace public, la moins défrichée, paraît la plus prometteuse. Pour autant, cette figure gagne à être replacée étroitement en rapport avec la figure du dispositif, entreprise que les travaux éclatés réalisés à propos des espaces publics n'ont pas réalisée. Ce constat montre une division implicite persistante entre les approches territoriales, liées à l'étude de l'espace public, et celles des réseaux, liées au dispositif de contrôle, entre lesquelles cette thèse cherchera à jeter des ponts. En outre, elle cherchera à mieux articuler la micro-échelle de l'investigation, privilégiée par les figures du dispositif et de l'espace public, aux échelles plus englobantes privilégiées par les autres travaux. C'est en liant les espaces publics aux territorialités en réseau tissées dans la mobilité qu'elle articulera la première et la dernière figure. Ces territorialités en réseau sont en effet liées aux territoires classiques reliés par des réseaux mais aussi aux nouvelles territorialités comme l'archipel métropolitain mondial. La perspective de l'aéroport comme nœud de l'archipel métropolitain mondial sera donc prise en compte comme élément de contexte majeur de l'analyse. Il en est de même pour celle des centralités urbaines cristallisées par les aéroports car les espaces publics aéroportuaires en font bien office de centres, pourtant pratiquement pas abordés comme tels par la littérature. L'entrée par les espaces publics est susceptible ainsi de contribuer à dépasser l'opposition systématique entre territoires et réseaux qui reste sous-jacente aussi aux deux premières figures, où l'île est surtout appréhendée comme un nœud de réseau, et l'infrastructure comme un lieu dans un territoire. Ces choix, une fois posés, soulèvent la question des méthodologies d'investigation et de sélection des terrains de recherche, à laquelle est consacré le chapitre suivant.

# Chapitre 3 – Les défis de la mise en terrain des espaces publics aéroportuaires

## Introduction

Ce chapitre vise à préciser la méthodologie et la construction des terrains telle qu'elle est opérée dans cette thèse. Elle s'articule aux divers défis que représente la mise en terrain des espaces publics aéroportuaires comme espace-temps de travail empirique de l'objet étudié. Le terrain de recherche est de plus en plus abordé non comme un champ passif qui se plie aisément au travail de recherche mais au contraire comme une expérience dans laquelle le terrain a du répondant, qui se manifeste aussi sous des formes inattendues et variables dès les premiers contacts et tout au long de l'activité de recherche (Whatmore 2002). Notamment dans l'étude des mobilités, le terrain appelle à diverses stratégies pour ne pas glisser entre les doigts (Adey 2010a). Il oblige à des ajustements entre les hypothèses de recherche, les méthodes anticipées et les pratiques de terrain. Ces relations relèvent du test d'hypothèses dans une approche hypothético-déductive et de leur infléchissement pour les tester de nouveau, mais aussi de raisonnements plus *abductifs* face à la découverte d'autres éléments, *lorsque nous avons affaire à quelque circonstance fort curieuse, qui serait expliquée en supposant qu'elle est un cas particulier d'une règle générale, et que nous adoptons cette supposition* » (Pierce 1931 : 2.624, Besse 2009).

Convaincu que l'objectivation de la recherche passe par l'explicitation et l'analyse de son contexte de réalisation en l'absence de neutralité spontanée de l'activité de recherche, j'utiliserai ici la première personne pour exposer les choix et les pratiques méthodologiques qui l'ont guidée. Il s'agit ainsi de préciser les modalités de construction de l'objet de recherche envisagé dans une approche constructiviste comme un système adopté pour décrire et interpréter le monde (Debarbieux 2004). Comment étudier dès lors les mobilités, en tant qu'elles contribuent à construire des territorialités en réseau, par les espaces publics aéroportuaires, terrains fortement traversés par des enjeux de pouvoir ? La première partie explicite les choix des terrains et leur intérêt pour interroger ces mobilités dans une approche comparative, permettant d'envisager dans une deuxième partie la méthodologie adoptée pour leur investigation empirique. Celle-ci est conçue dans le croisement de quatre grands types de méthodes dont je préciserai les enjeux et les modalités dans lesquelles elles ont été mobilisées.

## I – Le choix des terrains : une approche comparative pour appréhender les mobilités

Le choix d'aborder de plusieurs terrains aéroportuaires et non d'un seul s'explique par l'objectif premier d'adapter la construction des terrains aux mobilités aériennes, pour mieux replacer leur analyse à micro-échelle dans leur contexte plus large. Il s'agit d'envisager pleinement comment l'aménagement et la pratique des espaces publics aéroportuaires participe de la mise en circulation d'individus, d'objets, d'idées et de modèles d'aménagement entre aéroports et au-delà. En rapprochant les terrains, en les reliant par la comparaison, on peut ainsi d'abord d'envisager ces espaces publics dans la mobilité et ensuite seulement prêter attention aux différences existantes entre ces lieux.

Le nombre des terrains résulte d'un arbitrage entre le niveau de généralité de la recherche et la qualité du travail de terrain. La généralité de l'analyse met en jeu la robustesse, la portée de la démonstration, alors que sa validité renvoie à la qualité du travail de terrain, à l'attention aux spécificités de chaque espace-temps d'investigation. Ces deux dimensions de généralité et de qualité sont souvent présentées comme opposées. On peut considérer au contraire que la valorisation de *l'ancrage "en profondeur" dans un terrain* n'est pas incompatible avec la mobilité (Brachet 2009), si précisément ici le terrain est conçu comme un ensemble d'espaces publics aéroportuaires en réseau. L'articulation de trois terrains, mise en regard d'un quatrième, était un projet envisageable dans la mesure où le champ d'investigation empirique des espaces publics aéroportuaires, bien que pratiqué de façon intensive, était balisé. L'optique comparative privilégiée de montée en généralité, la proximité relative des trois terrains de l'Europe nord-ouest (plus que leur accessibilité pour la recherche, comme on le verra) et le statut particulier de Dubaï comme point d'horizon dans la comparaison ont permis sa réalisation, comme la bonne documentation existante sur le contexte d'insertion de ces terrains. Voyons dès lors plus précisément pourquoi et comment ces divers terrains ont été choisis, avant d'aborder la mise en réseau des terrains.

### *I – A. Des terrains de fréquentation mondiale et diversifiée*

Les terrains envisagés ne constituent pas à eux seuls un objectif de recherche : ils sont particulièrement adaptés à la mise en place d'un dispositif de recherche pour interroger un large spectre de mobilités par l'étude de l'aménagement des espaces et de leurs pratiques.

#### *I – A. 1. Des plateformes participant largement à l'archipel métropolitain mondial*

Pour saisir des pratiques denses et diverses de mobilité, le choix a porté sur de vastes plateformes de correspondance généralistes, comme Roissy, Schiphol et Francfort (Horn 2010), fortement engagées dans l'archipel métropolitain mondial. Cinq points majeurs ont été considérés pour les adopter plus précisément comme terrains. Le premier d'entre eux est qu'avec Londres Heathrow, ces aéroports forment les plateformes européennes les plus fréquentées[1], au point que les acteurs du monde aéronautique ont forgé l'acronyme de

[1] Le nombre de passagers correspond à l'ensemble des passages de voyageurs ayant décollé ou atterri de l'aéroport au cours de l'année. Les passagers en correspondance aérienne sont donc comptabilisés deux fois. Cette méthode de dénombrement ne doit rien au hasard et reflète la

*FLAP*, valant pour Francfort, Londres (Heathrow), Amsterdam (Schiphol) et Paris (Charles-de-Gaulle). La taille de ces aéroports contribue à prolonger l'expérience de ces lieux, pratiqués plusieurs heures en moyenne par les passagers.

Le deuxième point est l'importance des pratiques de correspondance entre deux vols dans ces aéroports qui contribue à diversifier grandement les parcours des passagers (tableau 1). Ce taux de correspondance élevé renvoie à des expériences de passage originales, qui permettent de porter un éclairage inédit sur la pratique éphémère d'un lieu et d'un territoire en connexité et non en continuité topographique. L'aéroport entre deux avions fait ainsi figure de modèle de la pratique du lieu dans la mobilité. Ces aéroports ne sont pas non plus de purs *hubs* de passage, empruntés presque uniquement en correspondance, comme Charlotte ou Cincinnati aux États-Unis par exemple (Derudder *et al.* 2007), ce qui permet de bien saisir aussi l'amarrage des aéroports aux métropoles qu'ils desservent.

**Tableau 1 – Caractéristiques des passagers des aéroports choisis.**

| Passagers | Roissy | Schiphol | Francfort | Dubaï |
|---|---|---|---|---|
| En correspondance | 31 % | 41 % | 54 % | 58 % |
| Dont la nationalité est celle du pays d'ancrage de l'aéroport | 43 % | 34 % | 46 % | 0,4 % |
| En partance pour une destination de l'Union européenne des 27 | 42 % | 56 % | 45 % | 20 %[2] |
| Durée de présence moyenne en aéroport | 3 h 04 | 2 h 55 | 2 h 30 | 2 h 25 |

Dates : 2011 pour le trafic par correspondance (2010 pour Dubaï). Pour le pays d'ancrage, 2011 pour Schiphol et Roissy, février 2010 pour Dubaï et le quatrième semestre 2008 pour Francfort. Pour l'UE : mêmes années sauf pour Francfort (2011) et Dubaï (2012). Pour la durée : 2011 pour Roissy et Schiphol, 2010 pour Francfort et Dubaï

Source : J.-B. Frétigny 2013 d'après documents institutionnels de Fraport (2012), Schiphol Group (2012), JCDecaux 2013, ASQ 2008, Fraport 2011, Dubai Airports 2013 et traitement de l'enquête de fréquentation de Dubaï 2010.

Un troisième point est le degré de métropolisation des espaces urbains desservis par chaque aéroport, qui être envisagé comme un indice de la diversité des formes de mobilités aériennes qui les traversent (touristiques, de travail, migratoires, etc.). Londres et Paris sont souvent considérées dans la littérature comme des *métropoles complètes* (Cattan *et al.* 1999, Halbert *et al.* 2012). Amsterdam et Francfort entretiennent des relations un peu moins diversifiées, notamment Francfort, à plus faible fréquentation touristique, quoique plus importante qu'on ne le pense souvent. Paris semblait s'imposer comme Amsterdam pour ces raisons. Le choix de Londres Heathrow ou de Francfort était moins évident : Heathrow participe d'un large processus de métropolisation mais relève aussi d'un pays dont les aéroports ont été particulièrement étudiés par la littérature à la différence de Francfort. Le refus d'autorisation de BAA, exploitant l'aéroport d'Heathrow, a résolu cette hésitation et cristallisé le choix de Francfort. *A posteriori*, il est aisé de souligner les intérêts de Francfort.

---

préoccupation financière des exploitants d'aéroport, qui prélèvent les taxes d'aéroport au décollage comme à l'atterrissage. Les passagers en correspondance sont d'un intérêt économique tout particulier pour les exploitants que reflète leur mode de comptage.

[2] Soit davantage qu'à destination des pays du Conseil de coopération du Golfe, les six pétromonarchies alliées du Golfe Persique, vers lesquelles se rendent 17 % des passagers.

Certes la métropolisation y est plus spécialisée, mais les destinations de l'aéroport sont particulièrement nombreuses par rapport à Heathrow. Au nombre de 370 en janvier 2010 pour les destinations régulières, elles sont 20 % plus importantes qu'à l'aéroport de la capitale britannique, en raison de la spécialisation du trafic aérien au sein d'un système multi-aéroportuaire londonien très développé. En outre, la pratique de la correspondance est à la fois plus fréquente et plus ancienne à Francfort[3], diversifiant les populations en présence, ce qui s'avère bien particulièrement intéressant dans l'optique de la thèse.

Un quatrième point est l'importance des passagers internationaux qui pratiquent ces aéroports. Ces aéroports sont non seulement parmi les tout premiers au Monde en nombre de passagers internationaux (tableau 2). Cette internationalité est certes étroitement liée par la finesse du maillage étatique en Europe, mais elle n'en est pas moins l'indice d'une réelle diversité des mobilités, notamment par opposition aux *hubs* étatsuniens, au point que les passagers du pays d'inscription de l'aéroport sont minoritaires parmi les voyageurs de chacun des aéroports étudiés (tableau 1).

Enfin, un cinquième point, lié au précédent est la variété des échelles de portée de ces *hubs.* Ces aéroports sont tout particulièrement consacrés à la facilitation de correspondances entre des vols long-courrier et moyen-courrier (ou court-courrier), ce qui implique des mobilités au sein d'une gamme particulièrement large d'échelles spatiales. Cette spécificité des *hubs* européens les oppose aux grands *hubs* nord-américains, du Moyen-Orient et d'Asie orientale.

**Tableau 2 – Les six premiers aéroports mondiaux en nombre de passagers internationaux en 2011.**

| Rang mondial | Aéroport | Nombre de passagers internationaux en 2011 (en millions) | Nombre de passagers totaux en 2012 (en millions) |
|---|---|---|---|
| 1. | Londres Heathrow | 64,7 | 70 |
| 2. | Paris Roissy Charles-De-Gaulle | 55, 7 | 61,6 |
| 3. | Hong Kong International | 52,7 | 56,1 |
| 4. | Dubai International | 50,2 | 57,7 |
| 5. | Amsterdam Schiphol | 49,7 | 51 |
| 6. | Francfort-sur-le-Main | 49,5 | 57,5 |

Source : J.-B. Frétigny 2013, d'après les données du Conseil international des aéroports (ACI 2013).

Or en captant une part croissante de passagers jusque là en correspondance au sein des *hubs* européens, Dubaï s'insère de plus en plus dans le réseau des aéroports européens. Le développement de liaisons directes des aéroports de villes secondaires européennes en direction de Dubaï facilite notamment le court-circuitage des *hubs* européens pour des liaisons en direction de l'Asie orientale et de l'Australasie (Vespermann *et al.* 2008).

C'est cette insertion progressive mais tangible qui m'a fortement incité à l'inclure comme terrain et constitue tout l'intérêt de son étude : pas moins d'un passager sur cinq y est partance pour un des pays de l'Union européenne des 27, soit davantage que vers

[3] Dès 1972 le taux de correspondance des passagers oscillait entre 30 et 50 % (Müller 1972), spécificité historique largement partagée avec l'aéroport de Schiphol (Cresswell 2006b).

autres pays du Conseil de coopération du Golfe. En outre, les divers critères pour apprécier la diversité des mobilités sont bien remplis à Dubaï. Certes, la métropolisation n'y est pas aussi diversifiée en termes d'activités, en raison de la faiblesse des activités de recherche et de développement, d'éducation et de culture (Lavergne 2002, Marchal 2001), mais du point de vue de l'importance de ses activités informelles et surtout de ces populations migrantes, Dubaï est d'un intérêt particulier. De plus, si le *hub* d'Emirates est axé sur des relations de long-courrier à long-courrier principalement, les relations à l'échelle macro-régionale par d'autres compagnies aériennes y sont importantes, notamment en raison de l'importance des mobilités transnationales au sein du Golfe arabo-persique (Lavergne 2003).

En outre, le contexte métropolitain des aéroports, des acteurs et de leurs mobilités, de l'échelle régionale du territoire d'ancrage de l'aéroport à de plus vastes échelles, a fait l'objet de multiples travaux et en facilite grandement la compréhension, qu'il s'agisse de Paris (Saint-Julien, Le Goix 2007 ; Subra 2012 ; Orfeuil, Wiel 2012 ; Fagnoni, Gravari-Barbas 2013), Amsterdam et la Randstad (Boyer 1999, Taylor 2002, Rezelman 2004, Chapuis 2012), Francfort et la région Rhin-Main (Monstadt *et al.* 2012 ; Keil 2011 ; Felzenshtain *et al.* 2002 ; Esser, Schamp 2001) ou même, dans une certaine mesure, Dubaï (Elsheshtawy 2010 ; Wirth, Battegay 2002 ; Davis 2007 ; Scharfenort 2009 ; Kanna 2011). En soulignant l'intensité du processus de métropolisation travaillant ces espaces, ils soulignent aussi tout l'intérêt d'aborder les mobilités associées au prisme des aéroports

### *I – A. 2. Des lieux partie intégrante des processus intenses de métropolisation de Paris, d'Amsterdam, de Francfort et de Dubaï*

L'intérêt des plateformes choisies tient notamment à la forte diversité des mobilités à large échelle qui les anime, marquant des positionnements différenciés dans la circulation. La situation de Paris dans ces circulations est la plus soulignée, sans véritable dominante. Même si elle reste la première destination mondiale du tourisme au sens très large du terme (Simon 2010), cette position renvoie de fait aussi à de nombreuses mobilités d'affaires, de congrès, au-delà du tourisme *stricto sensu* (Halbert *et al.* 2012).

*Bankfurt* ou *Mainhattan*, Francfort est quant à elle d'abord liée aux mobilités d'affaires. Principale place financière allemande, elle concentre le siège de la banque centrale européenne, de la principale bourse du pays comme ses principales banques, mais aussi le siège social allemand de nombreuses grandes entreprises, Francfort est fortement arrimée dans l'archipel métropolitain mondial par les mobilités liées aux *services avancés aux entreprises*, en étroite relation avec Londres notamment (Pain 2008b). Mais la ville est aussi un centre majeur de congrès et de salons, c'est la principale *Messestadt* allemande, la ville des foires, auxquelles un vaste quartier de la ville est consacré : le salon automobile biannuel, organisé en alternance avec celui de Paris, en est emblématique, comme sa foire aux livres.

Francfort est aussi engagée dans d'importantes mobilités proprement touristiques, liées notamment à sa *rive des musées* qui concentrent d'importants musées et à sa forte accessibilité. Les mobilités d'affaires, de congrès mais aussi touristiques expliquent que Francfort apparaisse comme la troisième ville allemande en nombre de nuitées d'étrangers en 2011 selon Destatis, l'Institut statistique national allemand, alors qu'elle est seulement la cinquième ville la plus peuplée d'Allemagne, avec près de 700 000 habitants. Ces diverses mobilités métropolitaines sont liées aussi aux autres centres de l'espace métropolitain polycentrique Rhin-Main, de près de 5,5 millions d'habitants, puissante conurbation qui reste

peu intégrée sur le plan politique (Monstadt *et al.* 2012). Wiesbaden, Mayence et Darmstadt contribuent à animer les mobilités touristiques, universitaires, de recherche et de développement de la métropole francfortoise. La ville participe puissamment à diverses formes de circulation migratoire, comme le suggère  le fait que près d'un quart de sa population de la ville de Francfort est de nationalité étrangère[4], au regard des statistiques communales de 2011. C'est aussi une ville majeure de militantisme intellectuel, emblématisé par l'Ecole de Francfort, et politique, notamment de mouvements politiques altermondialistes. Ceux-ci suscitent des mobilités originales à l'échelle de l'Allemagne, de l'Europe (notamment en raison de la banque centrale européenne) et du monde.

L'image d'Amsterdam est d'abord liée aux mobilités touristiques qui l'érigent en haut-lieu de pratique du tourisme mondial (Chapuis 2012). Mais la *plus petite des grandes métropoles* (Boyer 1999), dont l'aire urbaine rassemble 1,5 million d'habitants, est largement engagée dans des mobilités de travail, lié à l'arrière-monde largement déployé de la métropole, en direction de la dorsale européenne, de l'Asie pacifique et de l'Amérique du nord (Taylor 2002). C'est aussi une *gateway city* migratoire majeure, cosmopolite et multiculturelle, tout en étant sujette à diverses tensions (Favell 2008, Bodaar 2008).

La métropolisation amstellodamoise participe plus largement d'un plus vaste *plexus* urbain, la Ranstad, ou ville de bordure, déployé d'Amsterdam à Rotterdam et Utrecht en passant par La Hague, de près de 7,5 millions d'habitants, soit près de 40 % de la population néerlandaise. Il comprend ainsi les deux *main ports* de Schiphol et de Rotterdam, qui résument à eux seuls l'intensité de la participation aux échanges à large échelle de cet ensemble. La *Ransdstad* a notamment été identifiée à l'occasion des réflexions aménagistes sur l'aéroport de Schiphol. La paternité du terme de *Randstad* est en effet attribuée à Albert Plesman, fondateur de la compagnie aérienne KLM, qui souhaitait alors sanctuariser le *cœur vert* de la Ranstad en déplaçant l'aéroport d'Amsterdam. Comme pour Francfort, les dynamiques spontanées d'intégration régionale ne sont pas suivies d'une véritable intégration politique (Rezelman 2004). La *Randstad* reste surtout un objet de planification et une arène d'interactions entre acteurs.

Dubaï de son côté participe tout particulièrement à des mobilités liées au commerce, favorisées par la force des réseaux de négociants reliant historiquement Dubaï aux autres États bordiers du Golfe Persique, qui a valu à Dubaï son surnom de *Hong Kong de l'Iran*, mais aussi à la côte ouest de l'Inde, notamment à Mumbai et au Gujarat, à l'est de la Méditerranée et à l'Afrique subsaharienne et tout en se déployant désormais à bien plus large échelle Les multiples zones franches qui constellent l'émirat, à commencer par la *Dubai Airport Free Zone,* contribuent à leur essor, comme les incertitudes qui pèsent sur les pays environnants favorisent l'implantation à Dubaï des sièges. Ces mobilités et ces échanges reposent sur de multiples échanges formels mais aussi fortement informels, les *mille trafics* de Dubaï (Marchal 2001) dans une région aux multiples conflits qui les rend particulièrement rentables, et au-delà, par le commerce à la valise notamment en liaison avec l'Afrique, l'Asie centrale et l'Europe orientale (Davidson 2008, Tarrius 2007), au point que Dubaï a été qualifié de *supermarché des pauvres* (Lavergne 2009) pour ces mobilités d'achalandage.

[4] Certains de ces nationaux sont nés en Allemagne et ne sont pas des migrants, mais le taux élevé indique que le rôle des mobilités migratoires est important.

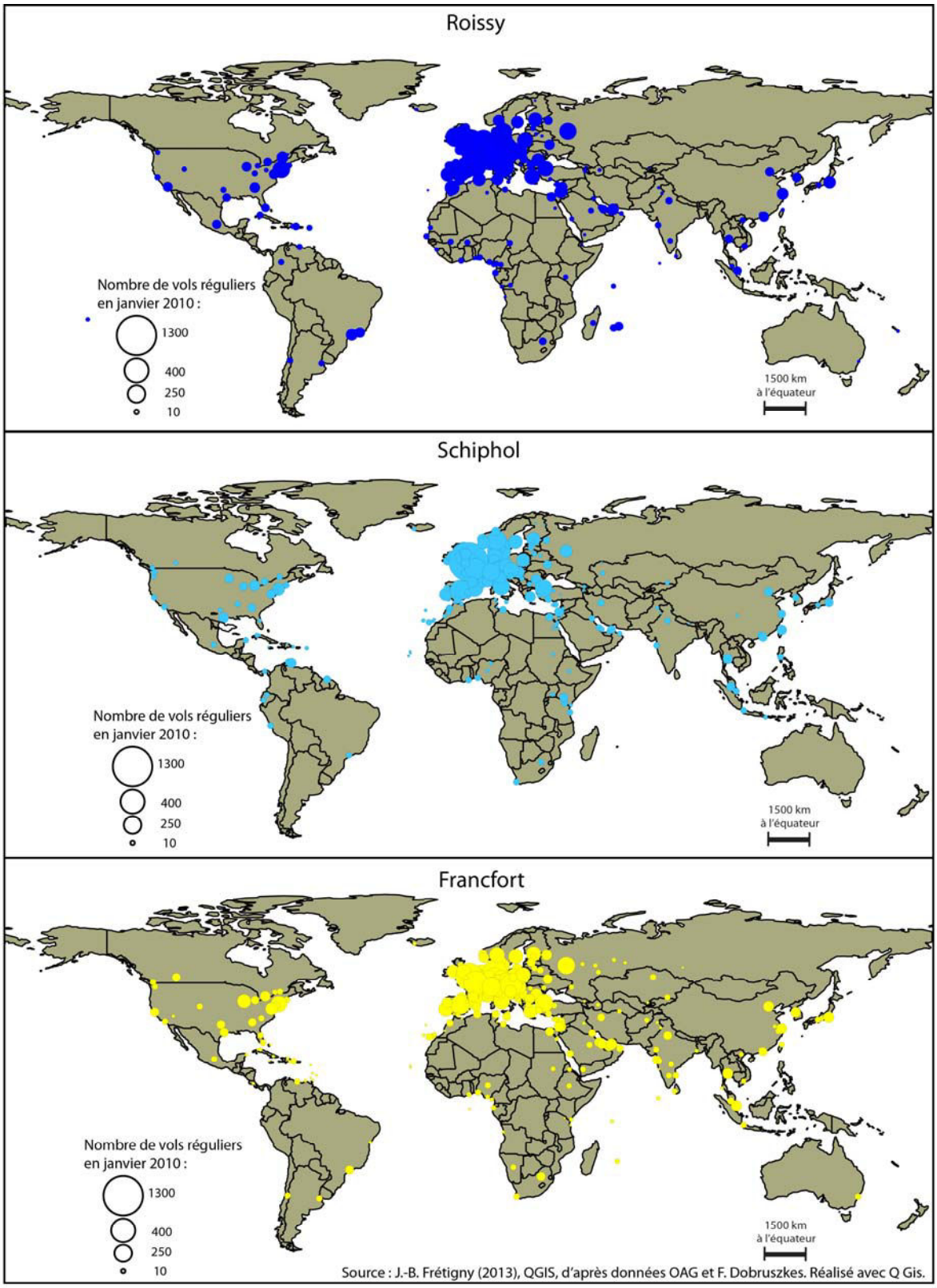
Par une remontée des filières économiques volontariste, les acteurs métropolitains de Dubaï ont ainsi diversifié la fréquentation de la ville dubaïote en direction des mobilités liées aux affaires et aux investissements dans le Golfe Persique, mais aussi de congrès et les mobilités touristiques, liées au marketing territorial très important qui vise à alimenter une *économie de la fascination* (Schmid 2009). Les mobilités touristiques viennent notamment des pays de la région, pour lesquels Dubaï apparaît comme un espace-temps de relâchement des normes de comportement, mais aussi depuis l'Asie centrale et l'Europe, auxquelles répondent *a contrario* les mobilités touristiques estivales des *emiratis* en direction de l'Europe de l'Ouest notamment, en particulier du Royaume-Uni. C'est plus généralement un lieu de séjour temporaire, comme ville plaque-tournante vers les pays de la région.

Mais surtout, Dubaï est une ville migrante d'une intensité rare, composée au moins de 90 % d'étrangers, dont près des deux-tiers de nationalité indienne ou pakistanaise, notamment en raison de son urbanisation récente. Elle compterait trois fois plus d'hommes que de femmes selon les statistiques officielles de 2007, soulignant ainsi la force des logiques migratoires. Largement partie prenante des systèmes migratoires du Golfe Persique, de plus en plus tournés vers l'Asie (Lavergne 2003), la portée de son arrière-monde migratoire est de plus en plus élargie, non sans inégalités très fortes traversant de cette mosaïque urbaine de populations de près de 2,5 millions d'habitants (Syed 2010, Scharfenort 2009) débordant sur l'émirat de Sharjah et d'Adjman. Les mobilités liées à Dubaï sont aussi en partie liée à Abu Dhabi, malgré la concurrence persistante des deux émirats, notamment par compagnies aériennes interposées. Contrairement aux métropoles évoquées, Dubaï ne dispose pas véritablement d'arrière-pays immédiat et contigu, sa position étant largement liée à un arrière-monde agencé par connexité. C'est précisément ces arrières-mondes situés que l'étude des destinations de chaque aéroport permet d'aborder.

### *I – A. 3. Le monde situé de mobilités en jeu dans chaque aéroport*

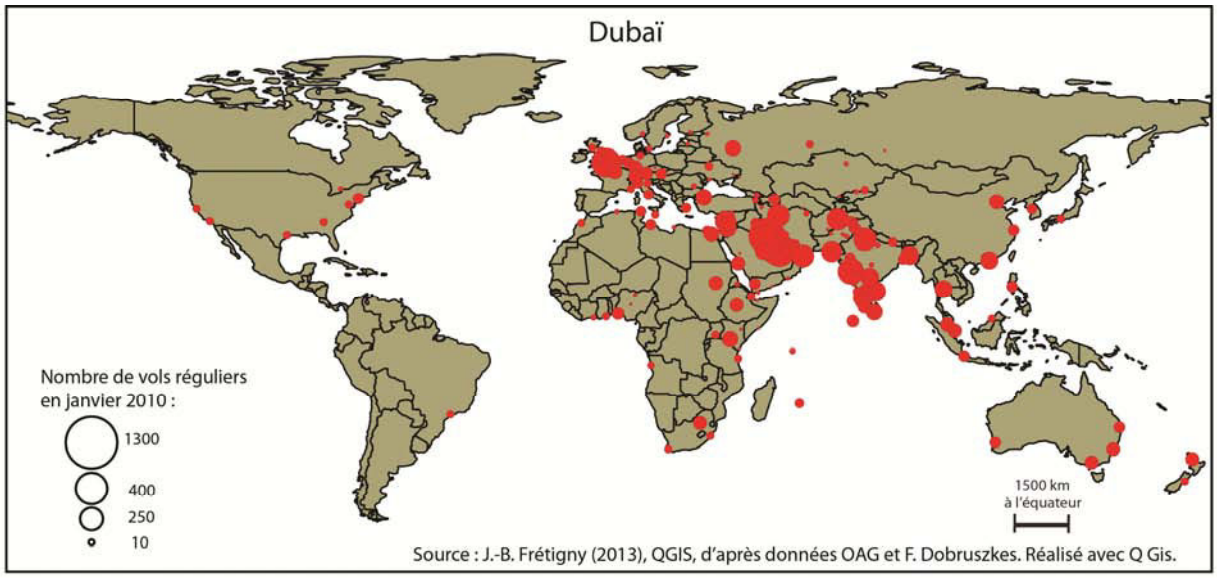
Le monde de mobilités aériennes de chaque aéroport, lié au parcours aérien de ses passagers et de ses personnels navigants, peut être approché au regard du réseau aérien des près de 300 liaisons directes et régulières prévues au départ ou à l'arrivée de chaque aéroport en janvier 2010 : 294 pour Dubaï, 297 pour Schiphol, 343 pour Roissy et 374 pour Francfort. Ces données du cabinet OAG, complétées par Frédéric Dobruszkes, permettent de représenter la fréquence de connexion de chaque aéroport étudié aux autres espaces publics aéroportuaires. Elles envisagent non les parcours aérien précis des passagers, avec de possibles correspondances avant ou après le ou les vols liés à Roissy, Amsterdam, Francfort ou Dubaï, mais les grands faisceaux de mobilité aérienne auxquels participent directement chacun des aéroports étudié et ses passagers. Elles ne portent pas sur les vols non réguliers, comme ceux des *charters*, ou encore sur les vols finalement non avenus en janvier 2010, mais représentent cependant l'essentiel des liaisons effectives ce mois-ci. Les vols long-courrier et les vols court- et moyen-courrier gagnent à être analysés séparément car les premiers véhiculent bien davantage de passagers, dans des avions gros-porteurs ou très gros-porteurs, que les suivants.

**Figure 1 – Le trafic passager des aéroports de Roissy, Schiphol et Francfort en janvier 2010.**



Les cartes des figures 1 et 2 montrent l'échelle mondiale de pratique des quatre aéroports tout en marquant le caractère situé de ces relations. Les mondes de mobilités de Roissy, Francfort et Amsterdam apparaissent bien comparables. Ils sont tout particulièrement liés aux grands aéroports d'Amérique du nord, de l'Asie orientale, de l'Asie du sud-est et du Moyen-Orient. Ces relations sont plus contrastées dans le détail, invitant à souligner l'importance de faisceaux de mobilités plus spécialisés pour chacun d'entre eux. Ces diverses relations, liées notamment (mais pas seulement) à la colonisation, invitent nuancer le caractère générique de ces lieux. Roissy est plus étroitement relié aux grandes villes d'Afrique de l'ouest, aux Antilles, aux territoires français ultramarins ou au Québec. Schiphol, malgré un réseau un peu moins dense, est davantage connecté à l'Afrique de l'est, bien qu'elle n'ait été pratiquement pas colonisée par les Pays-Bas, à l'Indonésie, aux Antilles, au Venezuela et au Surinam. Francfort enfin est plus fortement lié à l'Asie orientale et centrale, aux États bordiers du Golfe persique, à la Russie et entretient un lien plus étroit avec les États-Unis (1093 vols contre 993 pour Roissy et 778 pour Amsterdam).

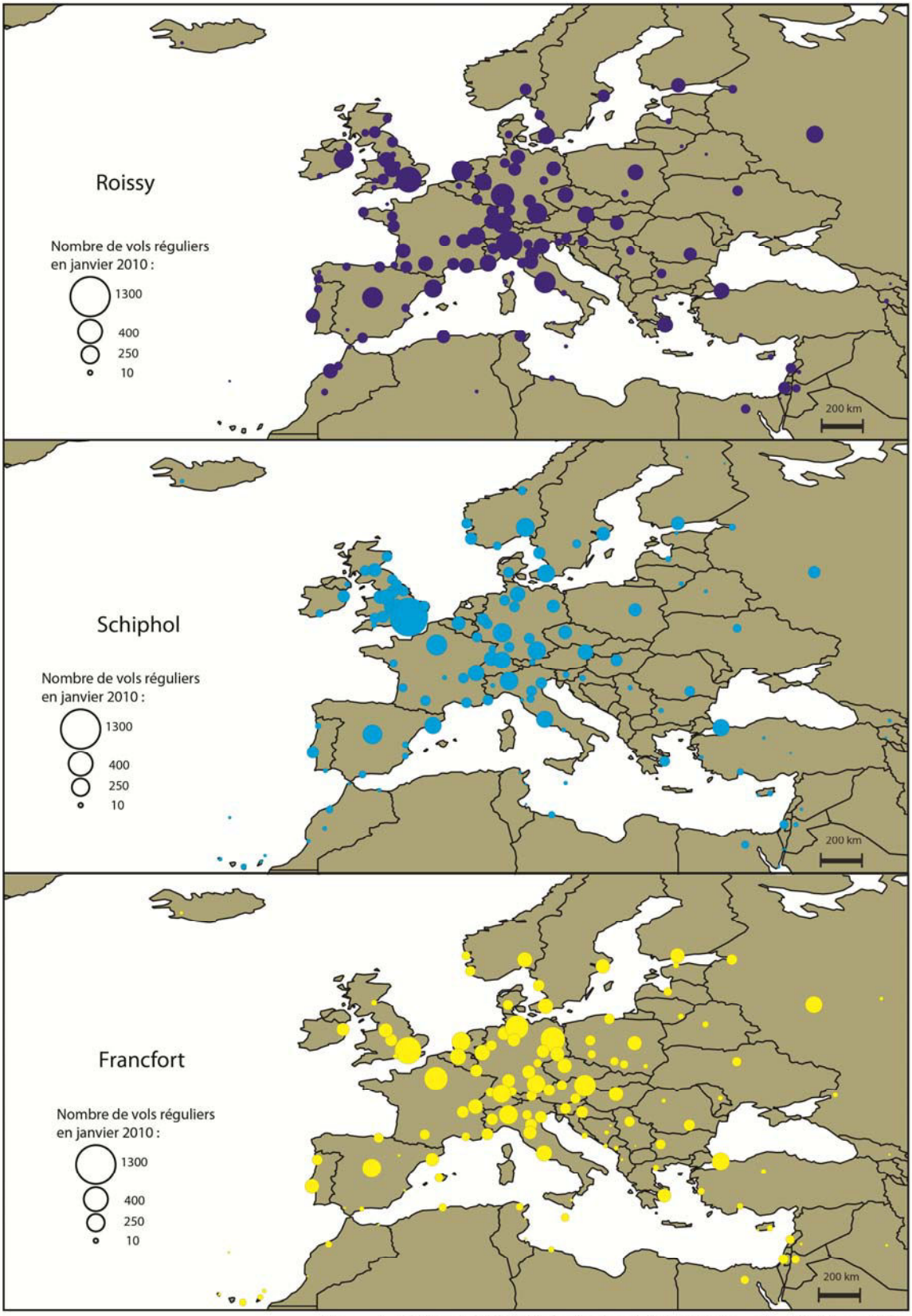
**Figure 2 – Le trafic passager de l'aéroport de Dubaï en janvier 2010.**




La pertinence du choix de Dubaï se trouve confirmée par l'étude de ces relations, qui se sont depuis étoffées. Elle est bien particulièrement arrimée aux grandes métropoles européennes et autant, sinon davantage, à l'Asie orientale et du sud-est que les trois terrains européens, sans nourrir des relations aussi intenses avec les États-Unis. Elle entretient de fortes liaisons avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande mais aussi avec l'Afrique de l'est et l'Afrique-du-sud. Ses relations avec la Russie, l'Europe centrale et orientale sont aussi importantes.

Pour comprendre le monde de mobilités aériennes de chaque aéroport, les relations directes absentes sont toutes aussi importantes que les relations effectives, plus ou moins intenses. Aucun des quatre aéroports n'entretient de relation régulière directe avec des pays d'Afrique centrale et australe comme la Centrafrique, la Zambie, le Zimbabwe, le Botswana, le Rwanda, le Malawi ou le Burundi. En Amérique latine, des pays comme Haïti, le Guatemala, le Nicaragua, le Honduras ou le Salvador, mais aussi l'Uruguay, le Paraguay et la Bolivie ne sont pas directement connectés. Les aéroports du Laos, du Bhoutan, de

**Figure 3 – Le trafic passager euroméditerranéen des aéroports de Roissy, de Schiphol et de Francfort en janvier 2010.**

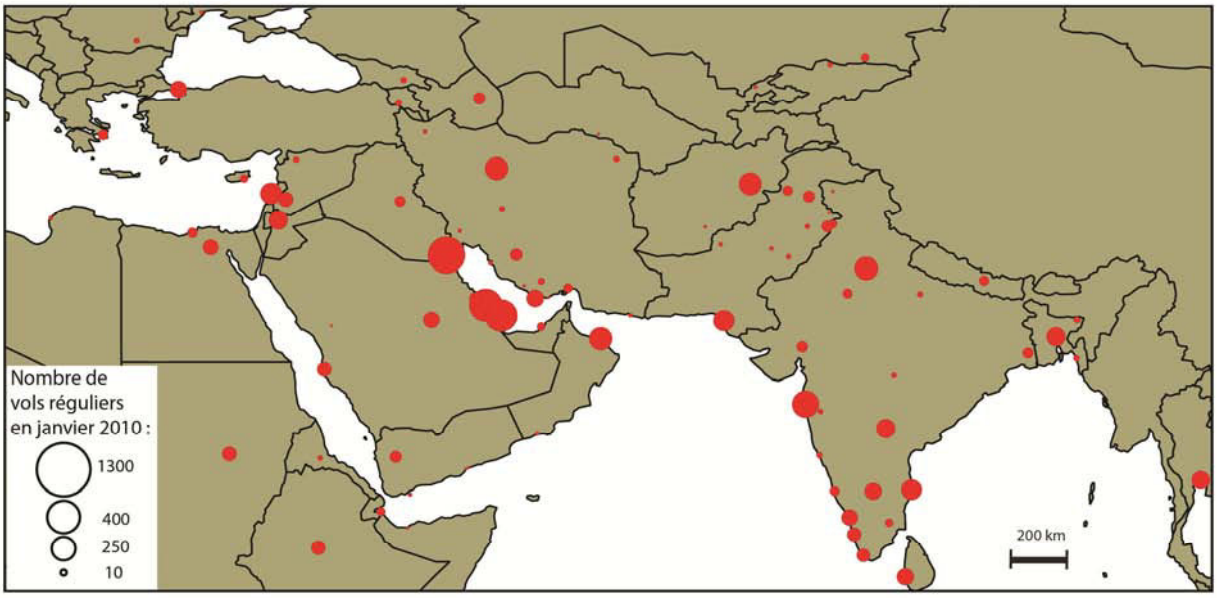



Source : J.-B. Frétigny (2013),QGIS, d'après données OAG et F. Dobruszkes. Réalisé avec Q Gis.

l'Ouzbékistan, du Tadjikistan et de la Mongolie, en Asie centrale et du sud-est, et de nombreux États de l'Océan pacifique ne sont pas non plus reliés aux quatre lieux étudiés. Ces cartes invitent ainsi à ne pas avoir une lecture ingénue de la mondialité de ces lieux, qui n'en reste pas moins sélective, au-delà des slogans des gestionnaires d'aéroport, tel celui d'Aéroports de Paris : « le monde entier est notre invité ». Le caractère situé de ces mondes de mobilité est lié à l'importance des liaisons d'échelle macro-régionale, liées aux des vols d'échelle euroméditerranéeenne (figure 3).

A l'échelle euro-méditerranéenne, les trois aéroports européens manifestent là aussi des relations comparables, mais différenciées, par l'importance des liaisons intérieures pour Roissy et Francfort, mais aussi à plus large échelle. Roissy est davantage lié aux rives de la Méditerranée occidentale et au Maghreb. Schiphol est, lui, très étroitement associé à la Grande-Bretagne, et secondairement aux pays scandinaves, comme Francfort. Le principal aéroport allemand cristallise aussi des relations plus étoffées en direction de l'Europe centrale et orientale et de la Turquie. Enfin, la figure 4 confirme la grande force et la finesse des relations de Dubai International avec les villes des États bordiers du Golfe Persique et de la mer Rouge, mais aussi avec l'Inde, de l'Afghanistan, du Pakistan, du Bangladesh et du Sri Lanka, et aussi du Proche-Orient et de l'Asie centrale.

**Figure 4 – Le trafic passager de l'aéroport de Dubaï à l'échelle macro-régionale en janvier 2010.**




Source : J.-B. Frétigny (2013), QGIS, d'après données OAG et F. Dobruszkes. Réalisé avec Q Gis.

Ces quatre aéroports ont étoffé progressivement leur tissu de relations, celui de Dubaï compris, ce qui constitue un autre intérêt de ces terrains. Leurs espaces publics se sont progressivement développés avec l'accroissement des mobilités aériennes. Contrairement à des aéroports plus récents et de conception cohérente, comme l'aéroport Franz-Joseph-Strauss de Munich, ils portent la trace de leurs différentes extensions progressives. Leur sélection ne cède donc pas à la valorisation de la nouveauté, du *fancy airport hub*, contre laquelle nous met en garde Tim Cresswell (2010). Elle permet au contraire de ne pas négliger la dimension diachronique des aéroports, loin de la conception fréquemment véhiculée de la mobilité et des espaces aéroportuaires comme un présent éternellement recommencé, hors de toute historicité, participant du mythe de la modernité

dont témoigne certains ouvrages d'architecture ou certaines analyses du non-lieu (Pearman 2005). Même si l'image que souhaitent véhiculer les autorités de Dubaï est celle d'une ville du futur, c'est aussi le cas de l'aéroport de Dubaï. L'aérogare construite en 1971, remplaçant la petite aérogare de 1960, abrite encore l'espace des départs et des arrivées du terminal 1, le plus ancien de l'aéroport (Wilson 2008).

### *I – A. 4. Des lieux de mobilité parmi particulièrement pertinents au regard des autres aéroports et aux gares*

Opter pour d'autres lieux de mobilité comme points de comparaison a été envisagé, mais j'ai choisi d'aborder des aéroports comparables, marqués par l'échelle mondiale et liés notamment à des acteurs institutionnels particulièrement nombreux, ayant plus progressivement développé des savoirs-faires divers des mobilités. L'inscription de ces aéroports dans une certaine durée y contribue, comme elle permet d'obtenir un discours riche des passagers, qui ont plus de chance d'avoir déjà pratiqués chacun des aéroports étudiés. C'est pour cette raison que cette thèse n'aborde pas des aéroports de taille variable, marquant divers échelons de la hiérarchie urbaine. La comparaison vise d'abord à consolider une analyse générale des mobilités plutôt qu'à insister sur des différences de taille entre aéroports, liées aux représentations classiques des systèmes urbains. Malgré toute l'importance de ces hiérarchies, elles ne font pas à mon sens le principal intérêt des mobilités à large échelle et de la métropolisation pour saisir le déploiement et la pratique des territorialités en réseau individuelles et collectives.

C'est aussi pour ces motifs que la comparaison n'inclut pas des aéroports de statut différent, par exemple des aéroports spécialisés dans les compagnies à bas prix, au développement récent, depuis les années 1990 et la déréglementation du trafic aérien, parfois qualifiés d'aéroports *low cost*. Ces plateformes sont animées d'une circulation de plus en plus nourrie et jouent un rôle de plus en plus important dans l'expérience de la mobilité. Mais à défaut d'être d'horizon géographique mondial, les mobilités liées à ces aéroports sont-elles d'horizon social très diversifié ? Les compagnies à bas prix sont fréquemment associées dans nos représentations à un public socialement très varié, mais les rares données disponibles invitent à sérieusement revisiter cette représentation. Un dépouillement des enquêtes statistiques de l'aviation civile britannique montre par exemple que les ménages britanniques au départ de l'aéroport londonien de Stansted, grand aéroport à bas prix de la capitale, disposaient par exemple d'un revenu moyen avant impôts de 50 000 £ en 2011 (CAA 2012). Comparé au revenu moyen des Britanniques, de 30 500 £ cette année-là, celui de ces passagers le dépasse des deux-tiers. De plus, l'opposition entre compagnies à bas prix et compagnies classiques a aussi perdu une partie de sa pertinence, en raison de l'adoption progressive d'une partie des pratiques qui en font le succès économique des compagnies à bas prix par les compagnies classiques. Ceux-ci hébergent d'ailleurs diverses compagnies à bas prix. Les deuxièmes transporteurs les plus importants de chacune des plateformes sont d'ailleurs des compagnies à bas prix : Easyjet à Roissy, Transavia à Amsterdam [5] et Flydubai à Dubaï, ou *charter* comme Condor à Francfort. Le choix d'aéroports comme Gatwick ou Orly, lié aux vols intérieurs de *la navette* d'Air France et à des vols, notamment *charter* et à bas prix, a été écarté pour des raisons semblables. L'encadré 1 précise la position relative des plateformes par rapport aux autres aéroports de

[5] En envisageant d'un bloc KLM et Air France comme la première compagnie.

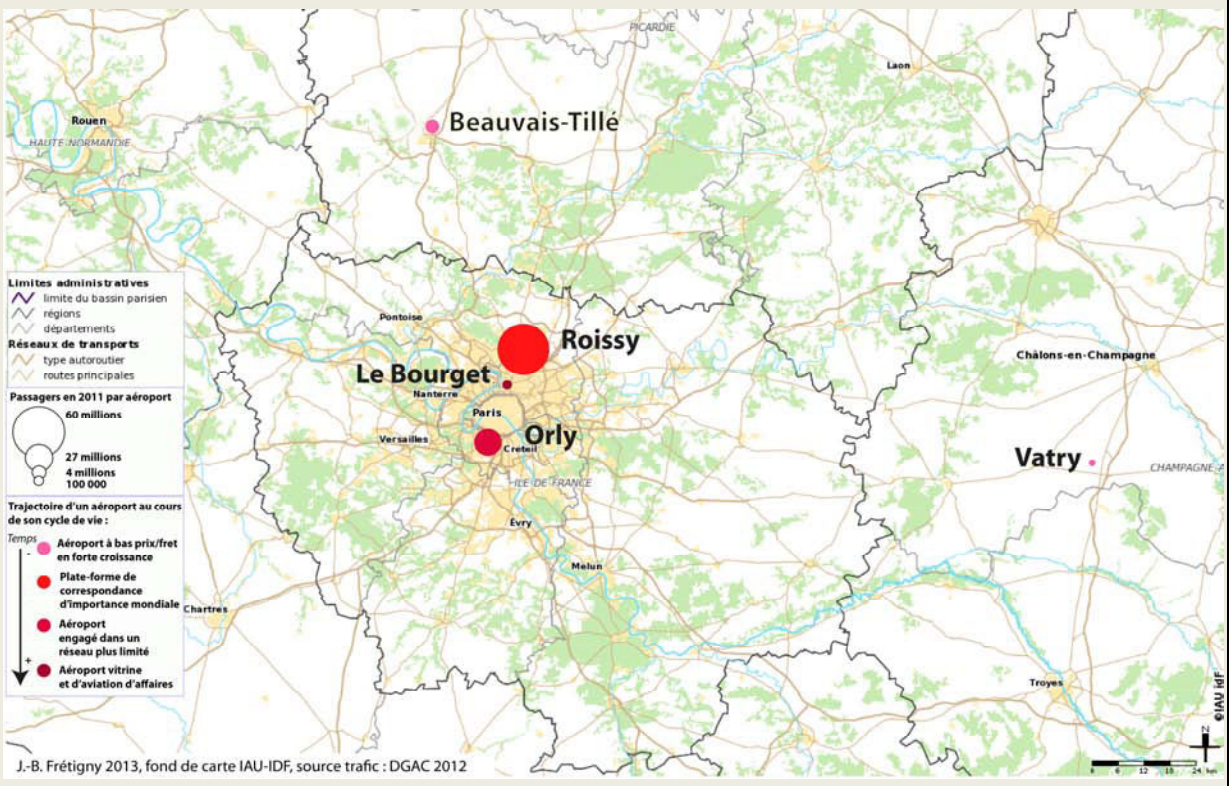
l'espace métropolitain pour expliciter les mobilités aériennes qu'abordent les terrains de Roissy, Francfort, Schiphol et Dubai International par rapport à avec celles qui se jouent ailleurs.

***Encadré 1 – Les aéroports étudiés face aux autres plateformes de leurs métropoles***

Les quatre aéroports étudiés sont en forte relation avec les autres aéroports de la région métropolitaine, avec lesquels ils font système. Même s'ils excluent certains types de mobilités (certaines compagnies à bas coût pour les quatre aéroports et l'aviation d'affaires à Roissy), ils sont à la fois plus massivement fréquentés et plus généralistes.

Roissy participe d'un vaste système multi-aéroportuaire de la métropole parisienne (figure 5), dans lequel chaque aéroport occupe une position bien précise, suggérant un modèle de cycle de vie des plateformes, en fonction de leur proximité au centre historique métropolitain, de leur engoncement dans le tissu urbain, de leur âge et de l'importance de leur fréquentation. Ce cycle oppose les aéroports au développement récent, associés aux compagnies aériennes à bas prix, comme Beauvais, et plus récemment Vatry, en forte croissance et éloignés de Paris, à l'aéroport du Bourget, aéroport historique de Paris. Pris dans le tissu urbain, il est spécialisé dans l'aviation générale, dites *d'affaires*, et dans des formes d'usage patrimoniales de la plateforme, hébergeant le musée de l'Air et de l'Espace et divers évènements aéronautiques comme le salon du Bourget. Il préfigure à certains égards la trajectoire d'Orly, dont le nombre de décollages et d'atterrissages est plafonné depuis 1994 en raison des nuisances sonores, marquée par un couvre-feu, et dont la participation au réseau aérien est plus limitée, relevant principalement de liaisons intérieures, euro-méditerranéennes et vers les outre-mer antillais. La position de Roissy dans ce cycle en fait bien la plateforme la plus intensément insérée dans des circulations à de multiples échelles.

**Figure 5 – Roissy parmi les autres plateformes de la métropole parisienne.**



Les autres aéroports choisis occupent des positions voisines face aux autres aéroports régionaux, même si les systèmes diffèrent. A côté de l'aéroport de Francfort prennent place le petit aéroport très actif de Francfort Egelsbach, spécialisé dans l'aviation générale, et à une centaine de kilomètres de la ville, l'aéroport spécialisé dans les compagnies à bas prix de Francfort Hahn (3 millions de passagers[6]). A 180 kilomètres mais accessible par la ligne ferroviaire à grande vitesse de Cologne à Francfort, l'aéroport de Bonn-Cologne est aussi partie prenante de ce système (9 millions de passagers). Il joue un rôle proche de celui de Francfort Hahn, car les compagnies à bas prix et *charter* y sont désormais fortement présentes.

Schiphol est dans une position encore plus écrasante, puisque 92 % des passagers qui atterrissent ou décollent des Pays-Bas l'empruntent. Les aéroports de Rotterdam (1 million de passagers) et d'Eindhoven (3 millions de passagers), au sud de la Hollande, participent cependant à ce système aéroportuaire très inégal, tout particulièrement pour certaines des compagnies à bas coût ou *charter* qui ne sont pas implantées à Schiphol comme Ryanair.

En ce qui concerne Dubaï, l'aéroport de Sharjah, dans l'émirat voisin, desservait la ville à quinzaine de kilomètres de son centre historique. Il est largement supplanté par l'aéroport de Dubai International. Mais, avec ses 8 millions de passagers, il demeure un aéroport non négligeable pour les migrants empruntant des vols à bas prix. Très proche du centre historique de Dubaï, Dubai International est désormais complété par l'aéroport Al Maktoum International ou Dubai World central, situé près du nouveau port en eaux profondes de Jebel Ali, à l'ouest de Dubaï. Son ouverture aux mobilités de passagers, sans cesse repoussée, est prévue pour octobre 2013. Il devrait très progressivement monter en puissance pour assumer à terme l'essentiel des liaisons aériennes dubaïotes.

C'est de nouveau enfin pour ces raisons que la comparaison hybride, entre gare et aérogare a été écartée. Indéniablement, la diversité de la fréquentation sociale des gares aurait été d'un réel intérêt et les acteurs institutionnels parties prenantes sont de plus en plus diversifiés. Pour autant, la différence de système de transport dominant, d'assemblage socio-technique de la mobilité complexifiait la comparaison et aurait sans doute impliqué d'adopter des terrains dans le même pays, pour ne pas multiplier les variables à prendre en compte. Cela aurait donc impliqué de se priver d'une comparaison internationale aux multiples avantages. D'autres enjeux pratiques auraient aussi rendu difficile la construction d'objets comparables. Le passage rapide des voyageurs en gare aurait obligé à la réalisation d'entretiens suivant d'autres modalités que dans les aéroports, par exemple qui ne soient pas *in situ*. Cet obstacle pratique aurait d'ailleurs valu aussi à certains égards pour des aéroports de faible taille ou de liaisons surtout nationales, pour lesquelles le temps moyen de séjour en aérogare des passagers est assez bref. De plus, les études et les enquêtes du monde ferroviaire sont régulièrement frappées du sceau de la confidentialité, notamment dans le domaine statistique où elles revêtent un enjeu majeur dans le cadre de l'exposition progressive à la concurrence des opérateurs historiques.

Or précisément, par rapport à d'autres lieux de mobilité, les aéroports choisis sont parmi les plateformes multimodales et intermodales les plus étoffées au monde, offrant à la fois de multiples modes de transport et facilitant le passage de l'une à l'autre. Ils comprennent même, dans le cas des trois aéroports européens, une ou plusieurs gares ferroviaires, de réelle importance aux échelles régionale, nationale et européenne et sont

[6] Nombre de passagers en 2012, comme pour les indications mentionnées par la suite.

plus généralement liés à de multiples espaces de mobilités terrestres (encadré 2). Ce sont donc des lieux de mobilité particulièrement pertinents pour l'analyse. De plus, si les grands *hubs* aéroportuaires sont, parmi les aéroports, particulièrement visibles dans le monde social et dans la littérature du transport aérien, ils ne sont pas de manière aussi manifeste dans la littérature portant sur les mobilités *stricto sensu*, où les terrains aéroportuaires de taille moyenne font l'objet aussi d'une réelle attention (Adey 2006a ; Kloppenburg 2012 Klauser *et al.* 2008 ; Lassen *et al.* 2009 ; Jaworski, Thurlow 2012 ; Burrell 2008). Leur adoption était donc pleinement justifiée.

***Encadré 2 – Des aéroports très liés aux espaces de mobilités terrestres***

L'arrimage terrestre de chaque aéroport étudié est multiscalaire, formant des *trinômes d'interconnexion* routière, ferroviaire et aérienne plus ou moins complets (Varlet 2000), du moins pour les trois européens. Roissy dispose de deux gares RER et TGV, cette dernière étant la mieux desservie de toutes les gares TGV périphériques françaises (Facchinetti-Mannone 2005). L'aéroport est aussi dans un rapport de contiguïté majeur à la gare du Nord et à ses multiples réseaux. Or celle-ci est un des espaces publics les plus fréquentés au monde avec près de 190 millions de voyageurs en 2009. L'aéroport jouxte aussi l'autoroute A1, la plus passante du pays.

La situation de Francfort est assez comparable en raison de sa position centrale dans la dorsale européenne. L'aéroport voisine l'échangeur de la *Frankfurter Kreuz*, considéré comme le plus fréquenté de l'Union européenne. Il connecte la voie autoroutière est-ouest entre les Pays-Bas d'un côté et la Bavière et l'Autriche de l'autre (A3) avec la voie nord-sud des pays scandinaves au Rhin et à la Suisse (A5). Outre la liaison à ses importantes gares régionale et TGV, l'aéroport est très lié à la gare centrale de Francfort, par laquelle passent près de 130 millions de voyageurs en 2010 et constitue le nœud de circulation le plus important du réseau ferroviaire allemand.

Schiphol est plus particulièrement encore lié au transport ferroviaire, emprunté par 40 % des passagers, contre 28 % à Francfort et 32 % à Roissy. Le niveau des arrivées des aéroports jouxte le hall de la cinquième gare la plus fréquentée des Pays-Bas, Schiphol Plazza, qui est aussi une gare de correspondance pour de nombreux habitants de la Randstad. L'aéroport est aussi en étroite relation avec Amsterdam Centraal, gare néerlandaise la plus passante avec 60 millions de voyageurs en 2010.

Seul Dubaï repose intensément sur le réseau routier pour sa desserte terrestre. Le recours au métro est considéré relevant surtout de mobilités d'employés au point que le gestionnaire d'aéroport ne le prend pas véritablement en compte dans la modélisation de la circulation au sein des aérogares.

### *I – A. 5. Des ancrages aéroportuaires européens mais permettant de questionner aussi l'européocentrisme*

Dans cette recherche, l'ancrage au sein de l'Union européenne, et même au cœur de la dorsale européenne ou presque, des trois aéroports s'explique par la volonté de contribuer à questionner précisément les visions territoriales occidentales classiques. L'état de l'art dressé à propos des aéroports au chapitre précédent montre combien la littérature a jusqu'à présent privilégié les aéroports de pays qualifiés d'occidentaux, tout particulièrement, étatsuniens et des Îles Britanniques. Pour autant, il paraît précisément majeur de ne pas qualifier les trois aéroports européens comme seulement ou d'emblée *occidentaux*.

Partageant l'aspiration à ne pas reconduire sans interrogation l'opposition dominante entre monde occidental et oriental ou la catégorie d'Europe (Grataloup 2009), il me semble important précisément de voir en quoi ces aéroports sont inscrits dans des territorialités en réseau qui dépassent pour partie les visions classiques des États-nations, et contribuent à relativiser – ou *provincialiser* (Chakrabarty 2000) – à certains égards des identités figées, compartimentées et hiérarchisées. La majorité ou presque des passagers qui pratiquent chacun ces aéroports n'est pas ressortissante du pays d'amarrage de l'aéroport. Ces mobilités sont-elles dès lors toujours européocentristes ou occidentalo-centrées, ou bien suggèrent-elles aussi la force de pratiques infléchissant en partie ces catégories, notamment par des pratiques transnationales ? C'est une des interrogations que j'ai souhaité explorer. L'adjonction de l'aéroport de Dubaï permet précisément de poser cette question avec une acuité toute particulière. Il permet de précisément sortir de l'opposition univoque entre *pays développés occidentaux* et autres pays, en apparaissant comme un objet composite, parce qu'étroitement connecté aux aéroports européens, tout en étant inséré dans d'autres systèmes de relations et d'échanges. Il fait figure de ce qu'on pourrait appeler un *horizon de comparaison*, c'est-à-dire un terrain de comparaison dont l'analyse permet d'orienter le questionnement des aéroports en rappelant la nécessité de contourner les pièges d'une lecture trop eurocentrée de leur pratique et de consolider la portée de l'analyse.

Dubaï fait figure de terrain privilégié parmi les grandes plateformes de correspondance extra-européennes par cette inscription dans le réseau aérien mais aussi aéroportuaire européen. De nombreux acteurs institutionnels de l'aéroport ont été formés ou sont originaires des Îles Britanniques. De plus, la présence importante de communautés expatriées, y compris de chercheurs, y était susceptible de faciliter la prise de contact sur place avec les acteurs institutionnels liés à l'aéroport. Malgré ces conditions très favorables, l'obtention d'une autorisation y a été acquise de haute lutte, suggérant que l'investissement d'autres *hubs* extra-européens aurait été particulièrement difficile. Cela aurait été aussi se priver du grand gain d'étude conjointe de trois aéroports de la dorsale européenne et de Dubaï qui tient à leur étroite mise en réseau, au cœur de l'approche comparative développée dans cette recherche.

### *I – B. Des terrains juxtaposés au terrain en réseau : une approche multi-site pour saisir la mobilité et ses espaces*

Les pratiques comparatistes en géographie, notamment en géographie urbaine, comme dans diverses autres sciences sociales se sont multipliées, et ont suscité un nombre croissant de réflexions méthodologiques sur leur entreprise[7], malgré l'absence regrettée de cumulativité de la réflexion sur la démarche que visent à combler de rares manuels (Vigour 2005). Cette grande variété des démarches comparatives a le mérite de bien l'envisager non comme un donné mais comme une construction sur mesure, intrinsèquement liée à la construction de l'objet de recherche lui-même. La perspective envisagée ici ne s'apparente pas aux démarches les plus classiques de comparaison internationale. La comparaison des quatre terrains aéroportuaires vise principalement à gagner en généralité en interrogeant les ressemblances qu'ils peuvent présenter, contribuant à l'administration de la preuve. Elle n'exclut pas toutefois de rendre compte secondairement de spécificités irréductibles,

[7] Notamment Vigour 2005 ; Detienne 2009 ; Werner, Zimmermann 2003 ; Fleury 2009.

permettant de rompre avec des discours généralisant parfois peu étayés sur les aéroports, sans négliger l'intérêt de la dimension générique de ces lieux. C'est bien l'intérêt de la comparaison que de ne pas artificiellement séparer interdépendance et singularité, qui apparaissent comme les deux faces d'une même médaille des terrains envisagés et de l'appréhension plus générale des lieux. Elle permet de penser la généricité de ces lieux de la mondialisation, la diffusion de modèles d'aménagement et de multiples pratiques de mobilité, sans enfermer ces lieux dans une uniformité qu'ils ne possèdent pas. Surtout, la démarche comparative porte ainsi autant entre terrains, qu'à travers ces terrains, pour analyser les processus qui les traversent, de croissance et de mutation des espaces aéroportuaires, de leur aménagement et des pratiques diversifiées qu'ils occasionnent, dans le cadre de la mondialisation des mobilités et de la construction de territorialités en réseau dans lesquelles elles s'insèrent.

### *I – B. 1. Une liaison entre terrains qui n'est pas seulement d'ordre conceptuel*

L'originalité des terrains aéroportuaires est qu'ils entretiennent un rapport réel et non pas seulement conceptuel (De Heusch 1986) : la situation de contact non contigu, la liaison qui les anime leur est on ne peut plus intrinsèque, explicitement inscrite dans leur matérialité. Ce ne sont pas véritablement des entités séparées dont on chercherait à faire le rapprochement. A biens des égards, c'est bien d'un terrain en réseau dont on peut parler, formant, dans ses dimensions les plus génériques un grand aéroport du nord-ouest européen, pour les trois terrains de la dorsale européenne. Ces terrains sont traversés mais aussi construits par des contraintes de configuration mais aussi des mobilités, des échanges qui forment autant de processus comparables qui sont au cœur de la comparaison. Ces liens tiennent bien sûr à la participation de ces aéroports au réseau aérien mondial, vaste agencement d'acteurs, d'infrastructures, de normes et de représentations contribuant à édifier en territorialité en réseau l'archipel métropolitain mondial, faite de rivalités mais aussi de rapprochements. Cette participation à la mondialisation s'exprime cependant aussi à plus fine échelle par des relations étroites entre ces aéroports à l'échelle macro-régionale, suivant un processus classique de la mondialisation par la formation de grands ensembles macro-régionaux (Arrault 2006). La comparaison soulève ainsi la question des processus d'intégration européens et de la convergence des logiques d'action publique et privée à cette échelle (Hassenteufel 2000).

Les relations entre terrains tiennent d'abord à la circulation de normes, de catégories, de savoirs-faires, de modèles d'aménagement des espaces publics aéroportuaires et de conception de la mobilité aérienne entre opérateurs. La déréglementation du trafic aérien et la montée en puissance des préoccupations de rentabilité de la gestion des aéroports de l'Union en est exemplaire. Mais une circulation d'idées est beaucoup plus large au sein de ce que les acteurs identifient fréquemment comme le *petit monde* de l'aéronautique, à laquelle participent de multiples intermédiaires : organisations internationales [8], firmes transnationales, à commencer par les gestionnaires d'aéroport eux-mêmes, cabinets d'étude, revues professionnelles spécialisées[9] ou organisateurs de salons professionnels.

[8] De l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'Association internationale du transport aérien (IATA), principale organisation représentant les compagnies aériennes, en passant par le Conseil international des aéroports (ACI).

[9] Comme *Passenger Terminal World*, pour l'aménagement des terminaux, ou la revue significativement appelée *Frontier*, dans le domaine du commerce de passage (*travel retail*).

Ces interactions se construisent aussi dans des relations de concurrence entre opérateurs, notamment par la rétention d'informations jugées stratégiques. Aux yeux des acteurs interrogés, la concurrence entre les compagnies aériennes européennes classiques passe désormais de plus en plus à terre, par les services proposés, notamment aux passagers en correspondance, le service en avion étant considérées comme globalement comparable. Les compagnies des *hubs* aéroportuaires impliquent donc de fait les gestionnaires d'aéroport dans ces relations rivales pour capter des passagers en correspondance. C'est une situation particulièrement importante dans les conditions pratiques de réalisation de cette recherche, qui seront abordées en fin de deuxième partie.

La comparaison n'est donc pas seulement, loin de là, une activité réalisée par le seul chercheur, même si les modalités et les objectifs de ces activités comparatives diffèrent. Car la comparaison entre aéroports est une activité constante des divers acteurs institutionnels de ces plateformes. Elle participe de leur *lutte de classements* à la fois dans le sens le plus large de l'expression, comme positionnement relatif entre acteurs, et dans le sens plus précis de la pratique des classements comparatifs métropolitains (Bourdieu 1978, Lussault 2013). Cette comparaison naturalise des champs très délimités d'évaluation de la *performance* supposée des activités et des infrastructures aéroportuaires, à des fins de gestion et de régulation managériale par l'élaboration de statistiques dites de *benchmarking*[10]. Mais elle intervient aussi dans l'évocation de ces aéroports par ces acteurs en fonction de leur développement et des représentations qu'ils s'en sont forgés ou qui en sont plus largement diffusées. Le poids de ces comparaisons est tel que l'annonce d'un travail de recherche comparatif a souvent constitué un argument majeur pour faciliter l'accès à chacun des terrains, dans les négociations menées notamment avec les gestionnaires d'aéroport et avec les acteurs institutionnels en général, très attentifs au positionnement de l'aéroport par rapport aux autres plateformes.

C'est dans ce contexte qu'aux yeux des acteurs des *hubs* européens, Dubaï International, apparaît de plus en plus comme la plateforme la plus concurrente de toutes, parmi les grands *hubs* du Golfe Persique. L'ancrage du *hub* de Dubaï au réseau des *hubs* européens n'est donc pas seulement intéressant du point de vue de son effectivité, par les pratiques de mobilités associées, mais aussi simultanément par son insertion dans le champ de comparaison des acteurs aéroportuaires comme des passagers

La relation concurrentielle entre aéroports apparaît toujours ambiguë en raison de l'interdépendance des acteurs, et renvoie toujours à certains égards à des formes de coopération, selon l'ambivalence des interactions entre opérateurs de réseau de plus en plus soulignée, parfois qualifiée de co-opétition. La forme la plus aboutie de cette coopération est liée au rapprochement des compagnies aériennes Air France et KLM. Alliées au sein d'un groupe commun franco-néerlandais depuis 2004 et cherchant à développer des réseaux aériens complémentaires autour d'un bi-*hub* entre Roissy et Amsterdam. Cette intégration a cristallisé la coopération renforcée d'Aéroports de Paris et de Schiphol Group, qualifiée d'alliance Hublink, accompagnée d'un échange croisé de participation de 8 % du capital de chaque groupe en 2008.

[10] Traduites par les termes de *référenciation* et d'*étalonnage* (DGLFLF 2013) ou encore de parangonnage (OQLF). La terminologie très anglophone du *petit monde* du réseau aérien soulève régulièrement des enjeux de traduction.

**Figure 6 – Des aéroports en réseau: signes quotidiens d'interpénétration des aéroports de Schiphol, Londres Heathrow et Kansai (Japon) à Roissy.**

Source : J.-B. Frétigny 2010.

Ce rapprochement entre les deux plateformes de Roissy et Schiphol n'est pas seulement un enjeu de saisie des relations institutionnelles entre les parties prenantes des deux terrains, ou de circulation d'idées et de modèles d'aménagement. C'est aussi un enjeu de saisie de la mobilité des individus. Ce rapprochement favorise la pratique successive des deux aéroports par les passagers, empruntant les deux réseaux des compagnies Air France et KLM. Cette construction progressive d'un bi-pôle aéroportuaire est particulièrement emblématique d'un phénomène plus général pour les trois grandes alliances aériennes en Europe : Star Alliance et Lufthansa partagent ainsi leurs activités entre le *hub* principal de Francfort et le *hub* secondaire de Munich quand pour Oneworld, British Airways et Iberia, désormais réunies dans le même groupe depuis 2010, se polarisent autour des deux *hubs* de Londres Heathrow et de Madrid Barajas. L'intégration du bi-pôle Charles-de-Gaulle-Schiphol est ainsi bien visible à Roissy. Les passagers en direction d'Amsterdam ont la priorité aux contrôles de sûreté et peuvent déjà consulter le plan de Schiphol à la porte d'embarquement *ad hoc* consacrée aux vols du *hublink*, pour ne pas y manquer leur correspondance (figure 6). Plus souvent encore, les passagers en correspondance passent souvent alternativement à Schiphol et à Roissy en cas d'aller-retour. Cette intégration des deux aéroports est donc particulièrement intéressante dans le cadre de cette thèse car elle

renforce aussi la possibilité que les passagers puissent évoquer en entretien à Schiphol ou à Roissy leur expérience de l'autre terrain.

Un des atouts de ces quatre terrains, qui s'est fait jour au cours de leur pratique, est bien de faciliter leur évocation croisée par les passagers en raison des relations aériennes qu'ils entretiennent. La comparaison des aéroports est un exercice auquel se prête très fréquemment de nombreux passagers. Elle correspond certes à leur propre mobilité, qui implique bien sûr pour chaque trajet deux aéroports et même souvent davantage. Mais l'intérêt est bien davantage porté que pour d'autres lieux de mobilité, comme les gares ou les stations de métro, soulignant la valeur particulière qui est accordée à la pratique de ces lieux. L'engouement médiatique que suscitent chaque année les classements des aéroports, de fréquentation mais aussi de satisfaction, comme celui du cabinet britannique Skytrax (2013), atteste du vif intérêt de populations mobiles dominantes pour ces comparaisons. Or ces comparaisons entre ces quatre aéroports sont avivées par les multiples liaisons aériennes qu'ils entretiennent, mais aussi par le fait que divers passagers sont susceptibles de choisir l'un ou l'autre. En raison du très bon arrimage terrestre des trois aéroports européens, leurs aires de chalandise se chevauchent, notamment dans le secteur situé entre les quatre *hubs* généralistes européens (Horn 2010).

L'intérêt de la relation entre mobilité et comparaison a été éprouvé il y a longtemps, puisque les premières comparaisons en sciences sociales émergent dans le prolongement des récits de voyage, réinvestis dans la démarche anthropologique (Vigour 2005). A travers cette mise en réseau des terrains aéroportuaires, l'enjeu est bien de développer une investigation ethnographique comparative multi-site et mobile, sur le modèle de la réflexion méthodologique développée à ce sujet en anthropologie mais aussi prônée et développée progressivement en géographie et urbanisme, dans des approches transnationales, translocales ou interrogeant la mondialisation[11]. Les processus de mondialisation et de métropolisation n'y sont pas posés comme des cadres contextuels extérieurs à l'objet de recherche, dont il faudrait observer les conséquences sur les terrains, mais ils en sont au contraire partie prenante : « the world system is not the theoretically constituted holistic frame that gives context to the contemporary study of peoples or local subjects closely observed by ethnographers, but it becomes, in a piecemeal way, integral to and embedded in discontinuous multi-sited objects of study » (Marcus 1995 : 97) Cela ne signifie pas pour autant que l'objet de recherche soit tellement englobant qu'il en embrasse l'intégralité du système-Monde mais bien précisément que l'objet de recherche propose un éclairage situé de ces processus lié à des lieux précis.

L'intérêt de cette démarche de démultiplication relative des terrains est de ne pas figer *a priori* le sens des relations entretenues à travers ces aéroports, donc la compréhension des mobilités et des lieux pratiqués à large échelle : « *comparison emerges from putting questions to an emergent object of study whose contours, sites and relationships are not known beforehand, but are themselves a contribution of making an account that has different, complexly connected real-world sites of investigation* » (*ibid.* : 102). Le travail de plusieurs terrains s'inscrit ainsi dans le prolongement des méthodes d'ethnographie mobile réinvesties en géographie, qui invitent à suivre la circulation des

[11] Voir notamment l'article programmatique de George E. Marcus 1995 sur la *multi-sited ethnography*, Costey, Gardella 2010 pour une analyse et une traduction de l'article, mais aussi Coleman, von Hellermann 2012 pour une discussion du sujet et en géographie et en urbanisme Smith 2001 ; Brickell, Datta 2011 et Söderström 2010b.

objets (Cook 2004) ou, plus rarement, des individus (Brachet 2009) (*follow the thing and follow the people methods*). C'est le passage d'un terrain à l'autre, la construction d'un terrain en réseau qui permet ainsi de mieux saisir la mobilité comme terrain. La comparaison se focalise donc sur des processus plutôt que sur des lieux figés (Gervais-Lambony 2000), à travers l'examen des terrains comme de véritables lieux-processus.

### *I – B. 2. Des cas-limites particulièrement emblématiques de transformations à l'œuvre dans de multiples espaces publics de mobilité*

C'est l'intensité de ces processus de transformation dans les aéroports qui en font des laboratoires particulièrement dignes d'intérêt. La démarche comparative reconnaît divers statuts aux terrains comparés, qu'on les considère comme des *types*, des *cas* ou des *archétypes* dans l'analyse (Jacquot 2007 : 61-63). Les types apparaissent comme des révélateurs de processus particuliers, permettant de mettre à jour une typologie, à la manière de la géographie de l'école classique de géographie française. A travers chaque terrain étudié, c'est un ensemble générique, un idéal-type qui se laisse entrevoir. Les cas, quant à eux, constituent autant de terrains présentant des éléments particuliers qui permettent la confrontation à la notion et d'allers-retours entre le général et le particulier. Enfin, les archétypes[12], apparaissent comme des cas-limites, dans la mesure où ils permettent de mieux mettre en évidence des tendances moins visibles dans d'autres lieux. Ils sont susceptibles de devancer mais aussi et peut être surtout de rendre plus intelligibles. Or précisément, ces terrains peuvent être conçus comme des archétypes des espaces publics dans la métropolisation et de la pratique des lieux dans la mobilité dans la mesure où ils en condensent les traits les plus significatifs.

Les très fortes évolutions de l'objet aéroport constituent précisément un des traits majeurs des processus de mondialisation et de métropolisation des mobilités, à travers la *mobilité* des aérogares elles-mêmes, dans un usage analogique de la notion de mobilité, renvoyant à la mobilité spatiale de la matière et non des individus. Peter Adey (2006b) évoque ainsi une mobilité des aérogares si intense que certains avions apparaissent comme des composantes plus stables et plus familières des paysages aéroportuaires que la mégastructure de nombreux terminaux. Le Boeing 747 qu'il évoque, apparu en 1970, est en effet présent depuis bien plus longtemps sur les aéroports étudiés que bien des terminaux. Seule Schiphol dispose déjà depuis 1967 du Schiphol-centrum au cœur de l'aérogare actuelle, et de trois jetées, contre huit actuellement, pour une capacité alors modeste de six millions de passagers. En 1970, Roissy n'est encore qu'un chantier, comme l'aérogare actuelle de Francfort et Dubaï n'est que le très modeste terminal construit dix ans plus tôt. Ce renouvellement intense concerne aussi ceux qui font le lieu : les passagers, mais aussi les décideurs et les agents qui y interviennent.

Le travail de terrain s'opère dans un espace aux évolutions fortement visibles à différentes échelles de temps : en fonction de la fréquentation des passagers, des changements dans les devantures, les boutiques, les services proposés, la répartition des compagnies et des zones Schengen et hors Schengen, mais aussi des espaces aéroportuaires eux-mêmes à plus long terme, avec l'annonce de travaux, la visibilité de chantiers ou de grues qui rythment en permanence la plateforme. Depuis la réalisation du travail de terrain, un nouveau satellite de 540 000 m² a été inauguré à Dubaï en janvier 2013,

[12] Voir aussi Lévy *in* Lévy, Lussault 2003, art. « Archétype ».

le satellite 3, et un autre à Roissy en juillet 2012, le satellite S4[13]. Une nouvelle jetée dite A plus a été inaugurée à Francfort en octobre 2012. Ces projets étaient d'ailleurs au cœur de l'attention de multiples acteurs aéroportuaires rencontrés. A n'en pas douter, cette évolution rapide interroge la construction de l'objet étudié (Adey 2006b) : comment parler d'un objet en constante évolution ? L'analyse est-elle dépassée parce que le référent a entretemps évolué ? Le caractère inachevé des aéroports et des mobilités observées constitue précisément leur intérêt et oblige à sortir de la mythologie du terrain fixe et passif sous l'œil du chercheur pour envisager ces lieux-processus. Il invite à assumer la réalité d'un espace-temps nécessairement limité d'investigation empirique et à prendre en compte ce hors-champ, cet au-delà du terrain délimité. Envisager l'inscription des aéroports dans des processus qui les dépassent permet d'éviter les pièges du discours de la modernité dans le domaine du transport, qui frappe d'obsolescence l'existant en annonçant sans cesse l'avènement de nouvelles infrastructures ou de nouvelles technologies. Si les aéroports nous rappellent le caractère dynamique et plurivoque de l'expérience de terrain et des objets de recherche, la lecture des processus et des mobilités qui travaillent ces plateformes ne perd pas tout son sens au prochain bâtiment inauguré, voire au transfert de l'essentiel du trafic passager de l'aéroport de Dubai International à l'aéroport Dubai World Central Al Maktoum. La démarche comparative elle-même souligne ce que l'investigation de chacun de ces cas-limites peut apporter à l'éclairage plus général des mobilités et de leurs lieux.

### *I – B. 3. Une stratégie de comparaison de terrains investis de manière différenciée*

C'est une structuration de la comparaison par entrées analytiques qui a été ici adoptée, plutôt que par terrains (Hassenteufel 2005), par des allers-retours dans l'écriture. L'application d'une grille de comparaison aux quatre terrains n'empêche pas un investissement différencié de chacun d'entre eux, que l'approche multi-site propose précisément de reconnaître et de prendre en compte : « *not all sites are treated by a uniform set of fieldwork practices of the same intensity. Multi-sited ethnographies inevitably are the product of knowledge bases of varying intensities* » (Marcus 1995 : 100). Alors que le projet de recherche initial prévoyait d'investir avec la même intensité les trois terrains prévus, la mise en œuvre du travail de terrain s'est révélée plus contrastée, en raison des conditions d'accès, des circonstances, de connaissance du territoire d'ancrage des aéroports, des possibilités offertes dans chacun des quatre terrains, comme de l'existence d'une littérature plus développée, facilitant le recueil[14] de données de contexte. *A posteriori*, il me paraît douteux qu'il eut pu en être autrement, en raison de l'ordre de pratique des différents terrains, déterminé par la facilité d'accès aux divers terrains et la volonté de commencer par les terrains les moins travaillés dans la littérature (Paris, Dubaï et Francfort) pour mieux asseoir l'originalité de la démarche[15].

---

[13] Un nouveau bâtiment de liaison entre les terminaux 2A et 2C a aussi été inauguré en mars 2012, regroupant le poste de contrôle de sûreté, les boutiques hors-taxes destinées aux passagers et les salons des compagnies.

[14] Les termes de récolte, de recueil ou de données sont d'usage commode malgré le réalisme qu'ils semblent véhiculer. Ils sont bien conçus ici dans le cadre d'une interaction de recherche avec le terrain, dans une approche constructiviste.

[15] Schiphol suscite un nombre particulièrement important de travaux. Voir par exemple, parmi les plus récents, les travaux liés au stimulant projet *Urban Nebula* (2013) en architecture et en aménagement,

Roissy a fait figure de premier terrain d'interrogation et de réflexion, avec des allers-retours fréquents tout au long de la thèse. Cette intensité de travail s'est révélée particulièrement fructueuse car ce terrain est rapidement apparu comme un des plus complexes, en raison notamment de son extrême fragmentation physique et de l'ampleur de la plateforme. Le travail de terrain à Dubaï, réalisé peu après l'enquête auprès des passagers à Roissy, a été le plus mesuré de tous en raison de son statut méthodologique d'horizon de la comparaison et de limitations d'enquête sur place sur lesquelles on reviendra. Il m'a permis immédiatement d'apprécier la largeur du spectre d'intervention des espaces aéroportuaires et de mobilités à envisager par comparaison avec Paris. L'investissement successif des aéroports de Francfort puis d'Amsterdam ont été plus fournis, tout particulièrement à Francfort, quand Amsterdam a joué davantage le rôle de terrain confirmatoire des hypothèses de recherche.

Lire les terrains les uns *à travers* les autres, en assumant le rôle premier du terrain le plus familier de Roissy et une intensité de travail différencié, renvoyait bien à l'objectif de la comparaison pour gagner en généralité et construire un objet de recherche en réseau à l'articulation, au passage d'un terrain à l'autre. Car la comparaison s'est révélée d'une réelle valeur heuristique pour interroger l'évidence d'espaces, de discours et de catégories, de spatialités qui semblaient s'imposer d'eux-mêmes, l'aéroport apparaissant comme un lieu purement fonctionnel, sans enjeux sociaux et politiques. Elle a transformé le regard de chercheur que je posais sur ces lieux et leurs populations mobiles, y compris par une approche réflexive de ma propre mobilité pour travailler ces terrains en réseau. Permis notamment par le terrain de Dubaï où les pratiques transnationales sont particulièrement tangibles, ce décentrement du regard m'a été particulièrement utile pour mieux revisiter mes propres présupposés du territoire et de la société comme surtout pensables dans un cadre national et étatique.

La comparaison permet de mieux situer cette imprégnation nationale et étatiste des représentations du monde social et des sciences sociales (Häkli 2001). La confrontation des divers terrains permet par exemple de relativiser le discours autocentré très diffusé de l'exceptionnalité de chacune des plateformes, assénant à l'envi pour chacune d'entre elles qu'elle constitue un équipement métropolitain à nul autre pareil. Cette stratégie de présentation est sensible dans les discours des décideurs, des agents, des passagers eux-mêmes, des ouvrages grands public ou des évocations médiatiques. Il renvoie bien à une forte singularité à l'échelle nationale ou régionale, mais qui fait l'impasse sur une réalité plus commune à l'échelle macro-régionale ou mondiale. Cette représentation passe par une logique de surenchère dans l'utilisation fréquente de superlatifs visant à présenter l'aéroport le premier de tous à large échelle, isolant certains critères bien choisis ou faits d'armes qui alimentent la mythologie du lieu, parfois au prix de quelques contorsions. Roissy est régulièrement présenté par exemple comme *l'aéroport le plus grand d'Europe* dans un ouvrage grand public récent. Les critères ne sont explicités que plus avant dans l'ouvrage, ceux de superficie de la plateforme et de valeur du fret (Azouvi 2012 : 18). Il est sinon souvent qualifié de plus grand aéroport d'*Europe continentale* pour le trafic passagers. Schiphol se prévaut régulièrement d'être l'*aéroport préféré d'Europe* au regard de divers classements, comme celui du site Skytrax (figure 7), et d'être le premier aéroport à avoir été conçu comme une *airport city* au Monde. A Francfort, la rhétorique de la *gateway to Europe*,

---

en histoire sociale et économique et en études visuelles, à l'Université libre d'Amsterdam (Vrije Universiteit Amsterdam, VU), notamment El Makhloufi (2012), Nikolaeva (2012), Bosma *et al.* (2013).

héritée de l'utilisation de l'aéroport comme grande base militaire étatsunienne à partir de 1945, persiste et se prolonge par l'évocation de la centralité de Francfort à travers un discours plus technique, sur la maîtrise logistique du pôle intermodal, la *plus importante aire de chalandise d'Europe* ou l'éventail de destinations disponibles. On y insiste aussi beaucoup sur son statut de premier aéroport d'Allemagne[16]. A Dubaï, c'est la croissance du trafic qui apparaît comme un *leitmotiv* pour singulariser l'aéroport parmi les principaux *hubs* mondiaux. L'importance de Dubai Duty Free, comme premier *duty free* au monde est aussi régulièrement affichée (figure 7), comme celle du grand satellite d'embarquement d'Emirates, le *concourse B*, présenté comme le *plus grand bâtiment au monde* en superficie[17]. Chacun de ces éclairages, partiels, visent à suggérer une unicité de l'aéroport dont la comparaison montre bien le caractère construit comme représentation située et autocentrée.

**Figure 7 – La visibilité des stratégies aéroportuaires de classement à Dubaï et à Schiphol.**

Source : J.-B. Frétigny 2011 et 2012.

Les quatre aéroports ont donc été choisis pour la diversité des mobilités qui les investissent et pour leur étroite interdépendance. Les penser en réseau, dans une approche comparative qui privilégie les convergences, avec des terrains investis de manière différenciée et Dubaï comme horizon de comparaison, permet de les envisager comme des archétypes d'espaces publics insérés dans la mobilité des individus et dans les jeux de circulation et de pouvoir liés à leur aménagement. Pour les aborder, c'est une méthodologie de triangulation par diverses méthodes qui a été adoptée.

[16] 63 % des passagers en vol long-courrier au départ ou à l'arrivée du pays passent par Francfort (Statistisches Bundesamt 2013)

[17] Titre de gloire qu'il semble avoir perdu en juillet 2013 avec l'édification d'un complexe commercial et de bureaux à Chengdu, en Chine, le *New Century Global Centre,* qui dépasserait de 47 000 mètres carrés la superficie du satellite, atteignant 1 713 000 mètres carrés.

## II – Agencer les méthodes pour saisir les mobilités par le lieu : une approche croisée

La méthodologie repose sur l'articulation de méthodes d'enquête multiples, tant la mobilité, ses catégorisations et ses lieux ne se laissent appréhender que dans la mobilisation d'un faisceau d'investigations menées de front. Cette approche croisée permet de faire terrain par une large palette de matériaux, différenciés et de statuts divers. Elle mobilise intensément dans le travail d'analyse le principe d'exhaustivité du matériau, pour s'assurer que l'interprétation formulée résiste à l'intégralité du matériau récolté, en envisageant aussi le recoupement et à la conjonction des éléments étayant l'argumentation.

L'intérêt croissant pour les mobilités a suscité un vaste champ de réflexion sur les méthodes les plus à même d'en rendre compte, notamment dans la sphère anglophone et dans le sillage du *new mobilities paradigm* (Fincham *et al.* 2009 ; Ricketts Hein *et al.* 2008 ; Buscher *et al.* 2010). Appelant au renouvellement des méthodes, l'interrogation majeure a porté sur la capacité de techniques d'enquêtes conventionnelles à donner sens à la mobilité : « *Can existing social scientific research methods that slow down and freeze experiences (the interview, the focus group, the survey) adequately capture mobile experiences, practices where the context of movement itself maybe crucial to understanding the significance of the event to the participant, rather than being simply "read off" from destinations points and origins?* » (Fincham *et al*. 2009 : 3).

Cette interrogation croise ainsi en partie les appels plus larges au renouvellement des méthodes et des théories de la géographie, notamment outre-Manche, évoqué au chapitre 1 à propos du *new mobilities paradigm*. Certains auteurs ont promu la construction d'une *non representational theory* (Lorimer 2005 ; Thrift 2007), considérant que les approches existantes étaient trop portées sur les discours et les représentations, insuffisamment capables de rendre compte des pratiques, des émotions et des affects dans la réalité du monde. Cette critique est en partie partagée par les tenants de la méthode de l'actant-réseau qui soulignent l'insuffisante prise en compte du rôle des entités matérielles (*non-humaines*) dans la construction du monde social.

Cette interrogation et cette ouverture sur le plan méthodologique pour l'étude des mobilités est surtout stimulante pour la floraison de nouvelles méthodes qu'elle permet. Les conditions très spécifiques de mes terrains de recherche aéroportuaire m'ont contraint et parfois incité à écarter certaines de ces nouvelles méthodes, questionnant la pertinence éthique et méthodologique de l'usage systématique des nouvelles technologies dans la compréhension des mobilités. Elles m'ont aussi conduit à réinvestir des techniques éprouvées, qui me semblent trop rapidement jugées dépassées. Prises au sérieux, réinvesties dans un cadre méthodologique, elles permettent bien de rendre compte de l'expérience de la mobilité, qui est aussi une expérience de l'immobilité (*stillness*) (Bissell, Fuller 2010).

C'est pour ces raisons que j'ai opté pour quatre techniques d'enquête d'investigation des mobilités par les aéroports (tableau 3), en tablant sur leur interdépendance.

**Tableau 3 – Les quatre grands types d'investigation des terrains.**

| Techniques | Composantes | Matériaux |
|---|---|---|
| Observation | Directe | 8 000 photographies |
| | | Carnet de recherche |
| | Participante | 32 accompagnements des passagers avec lesquels un entretien a été réalisé |
| Entretiens avec les acteurs institutionnels (responsables et agents) | Entretiens formels et informels | 40 entretiens formels<br>Multiples entretiens informels |
| | Visites de terrain | 8 entretiens en situation, sur le terrain |
| Entretiens avec des passagers au départ sélectionnés de manière aléatoire | Entretiens semi-directifs | 138 entretiens avec 149 passagers |
| | Questionnaires préalables | 149 questionnaires<br>2 223 déplacements recensés |
| | Cartes mentales du parcours dans l'aéroport en fin d'entretien | 82 cartes (représentations graphiques avec recueil du discours associé) |
| Documents et bases de données produites par les divers acteurs | Bases de données brutes et données agrégées | Bases de données brutes :<br>- Enquête nationale sur les passagers aériens (ENPA) de l'aviation civile (2011) : 22 247 passagers interrogés<br>- Données de trafic aérien OAG sur 1309 vols<br>- Enquête de fréquentation de Dubai Airports en 2010 sur 5965 passagers |
| | | Résultats détaillés : enquêtes des gestionnaires d'aéroport, des diffuseurs de publicités et des opérateurs commerciaux (tris à plat et tris croisés détaillés et leur présentation) |
| | Littérature sur les espaces publics aéroportuaires | Plans et documents à usage interne et externe des divers acteurs, réglementation, sites internet, revues professionnelles, documents médiatiques et ouvrages non académiques, représentations artistiques |
| | Représentations par les passsagers de leur mobilité | 720 photographies de passagers (les plus diffusées des sites de partage en ligne)<br>Vidéos des sites de partage en ligne<br>Films les plus diffusés sur les aéroports |
| | Publicités figurant dans les espaces aéroportuaires | 762 publicités recueillies<br>Localisées à 1255 emplacements à Roissy |

Source : J.-B. Frétigny 2013.

La première d'entre elle est axée spécifiquement sur l'observation des espaces aéroportuaires dont divers travaux ont indiqué toute la valeur[18], tout particulièrement pour appréhender l'aéroport comme espace public. Elle permet une approche intensive à micro-échelle de son fonctionnement et de sa pratique quotidienne, pendant précieux des techniques suivantes. La deuxième technique, plus classique dans l'étude des aéroports et des mobilités, tient à la rencontre des acteurs institutionnels, qui s'imposait pour accéder aux

[18] Voir notamment Cresswell 2006b ; Adey 2007a ; Burrell 2008 ; Chalfin 2008 ; Thurlow, Jaworski 2012 et Abranches 2013, et au chapitre précédent les travaux explorant la figure de l'aéroport comme espace public.

terrains, mais aussi pour appréhender les savoirs et les catégories des mobilités qu'ils forgent et mobilisent dans l'aménagement et le fonctionnement des espaces publics aéroportuaires : ces savoirs sont ici abordés par rapport à leur visée pratique, dans une conception praxéologique de ces représentations (Mondada 2000). Plus originale, la troisième investigation porte plus spécifiquement sur les passagers eux-mêmes et leurs pratiques. Rare dans la littérature scientifique existante, elle a été ici amplement développée sous formes d'entretiens qualitatifs semi-directifs *in situ*, jusque lors jamais mis en place. Elle s'intègre dans une panoplie plus large de méthodes mises en place à propos des passagers, articulant l'entretien à un questionnaire préalable et à la réalisation finale d'une carte mentale, et au-delà, pour les autres techniques, à l'accompagnement préalable ou successif des passagers enquêtés et à l'exploitation des enquêtes existantes sur les passagers. Cette approche permet ainsi de prendre au sérieux la question de l'autonomie des populations mobiles. Se focaliser sur les passagers ne revient pas à invisibiliser les acteurs en présence des espaces aéroportuaires, puisque les acteurs institutionnels ont été spécifiquement pris en compte, mais aussi parce que comprendre la catégorisation des mobilités des passagers revient aussi à les situer par rapport aux autres publics et à leur places dans ces espaces. Enfin, la quatrième investigation porte sur un corpus de documents produits par les acteurs du monde social. Ils sont émis par les acteurs institutionnels au sens large, comme les enquêtes ou les multiples de documents de travail à usage interne et externe, mais aussi par les passagers, voire à d'autres acteurs, par exemple dans le cadre de représentations artistiques.

Détaillons maintenant les quatre grands types d'investigation mobilisés et les conditions concrètes de réalisation du travail de terrain.

### *II – A. L'observation à micro-échelle d'un lieu de mobilité*

L'observation reste encore une pratique sous évaluée. Il s'agit pourtant d'une technique qui, assortie de ses méthodes, offre de multiples apports. C'est la moins interventionniste des techniques classiques de sciences sociales et elle permet le travail direct d'informations de première main (Peneff 2009). Si l'observation est omniprésente dans toute expérience scientifique du monde social, elle ici prise en compte et intégrée explicitement à l'analyse. Elle constitue un outil d'investigation précieux en complément de techniques plus structurées de collecte de données pour en objectiver le contexte. Elle m'a permis de mieux accéder à la composante extra-verbale, voire indicible, des pratiques et de confronter le discours des divers acteurs recueilli en entretien avec la matérialité et les actes en jeu dans les espaces publics. L'observation opère ainsi la formalisation et l'interrogation méthodique et scientifique d'une activité ordinaire (Perec 1975), comme les autres techniques de sciences sociales et de la géographie : les statistiques issues des pratiques fiscales de recensement, la cartographie de l'entreprise militaire, les entretiens des discussions courantes, etc. Elle oblige à dépasser une construction des objets aéroport et mobilité par leurs seuls aspects formels, discursifs, institutionnels (Peretz 1999). Par sa dimension inductive, elle permet de réaliser des observations imprévues qui permettent ensuite par abduction de revisiter les représentations des lieux de mobilité, en examinant la mise en œuvre effective des dispositifs aéroportuaires, leur fonctionnement concret et les pratiques de mobilités en leur sein pour accéder à leur signification. Deux grandes méthodes

structurent la pratique de cette observation (tableau 4). La première renvoie à l'observation directe en tant que telle, celle dans laquelle le chercheur vise à être présent comme témoin sans chercher à modifier le déroulement ordinaire et dont l'intérêt pour saisir les pratiques mobiles en géographie est de plus en plus démontré (Germès 2009). La deuxième est liée au caractère participant de l'observation, qui concerne l'observation directe, mais plus spécialement l'accompagnement des passagers.

**Tableau 4 – La technique d'observation et ses méthodes.**

<table>
<tr><th>Axes et méthodes</th><th>Modalités de recueil</th><th colspan="4">Matériau</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Axes d'analyse généraux</td><td>Premier axe : l'aménagement des espaces publics aéroportuaires</td><td colspan="4">Inventaire des séparations, des circuits, de l'équipement, des commerces, des services, de l'iconographie et de l'architecture.</td></tr>
<tr><td>Deuxième axe : les pratiques des passagers</td><td colspan="4">Etude de micro-situations au fil du parcours aéroportuaire : interactions (en coprésence et à distance), permettant de saisir aussi les pratiques des autres acteurs, activités d'usage du temps de transport et micro-aménagements de l'espace aéroportuaire</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Méthode d'observation directe</td><td>Modalités de mise en œuvre</td><td colspan="4">Variation des temps et des espaces d'observation. Observation multisensorielle alternant phases statiques et arpentages.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Protocole photographique : nombre de photographies</td><td>Roissy</td><td>Schiphol</td><td>Francfort</td><td>Dubaï</td></tr>
<tr><td>4500</td><td>1400</td><td>1500</td><td>700</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Méthode d'observation participante</td><td>Outil commun aux deux méthodes</td><td colspan="4">Carnet de recherche</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Accompagnements de passagers[19] avec enregistrement sonore et prise de notes : nombre</td><td>Roissy</td><td>Schiphol</td><td>Francfort</td><td>Dubaï</td></tr>
<tr><td>14</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td></tr>
<tr><td>Observation liée aux entretiens</td><td colspan="4">Des passagers et de leurs interactions, juste avant, pendant et juste après l'entretien.</td></tr>
</table>

Source : J.-B. Frétigny 2013

### *II – A. 1 – L'observation directe : grille de lecture, carnet de bord, prises de vue et sérendipité pour documenter la mobilité et ses lieux*

Pour saisir ces terrains particulièrement mouvants, l'observation a été guidée par un protocole privilégiant deux grands axes d'analyse, notamment par l'observation directe : l'aménagement des espaces publics aéroportuaires et les passagers et leurs pratiques en leur sein (protocole d'observation en annexe A). De premières observations à Roissy m'ont en effet incité à prêter attention aux multiples circuits de mobilité en leur sein et à la forte différentiation interne des aéroports qui en est le corolaire, à repérer ainsi les limites au sein de ces espaces très réticulaires. En inventoriant d'une fraction d'espace à l'autre les similarités et les différences dans la configuration de l'espace : l'architecture, le mobilier, l'équipement, les services proposés et la scénographie, il est possible d'apprécier le marquage social et territorial par l'espace des mobilités, des plantes vertes et tapis rouges délimitant les espaces d'enregistrement de la classe affaires des compagnies aux doubles panneaux d'horaires des vols en arabe et en anglais à Dubaï par exemple. Ces diverses

[19] En cas d'accompagnement avant la réalisation de l'entretien, les espaces de sélection sont choisis en proportion de leur importance parmi les lieux d'arrivée de la plateforme (parkings, aires de desserte routière, gares et puits de correspondance pour les passagers en correspondance).

composantes apparaissent ainsi comme des *marqueurs d'espace* et des *embrayeurs de spatialités* des divers acteurs (Lussault 2013).

Cet inventaire intensif des formes, d'objets et de signes, très dense au début, s'est progressivement concentré au fur et à mesure que des traités communs, déjà documentés, réapparaissaient. Outre ce recensement matériel d'espaces, de circuits, d'infrastructures, d'objets, d'images et de signes, l'attention portait aussi sur les passagers et leurs pratiques, fil directeur de l'attention qui permettait aussi de prendre en compte les autres acteurs par les interactions que les passagers entretiennent ou non avec eux. Mon attention est alors guidée par l'appréhension de la diversité moins des passagers eux-mêmes que de leurs pratiques et des interactions, des variations de leurs performances au gré des temporalités et des espaces aéroportuaires. Une telle perspective m'a permis d'interroger mes propres catégories d'appréhension des passagers sous-jacentes plutôt que de les projeter de manière naïve, notamment en m'intéressant davantage à l'activité d'observation menée par les acteurs institutionnels eux-mêmes mais aussi par les passagers eux-mêmes, qui s'observent intensément. Bien conscient de la crise de la représentation et de la description (Mondada 2000) qui trouve toujours son origine dans l'expression d'un point de vue situé, mon travail d'observation a consisté à élargir ainsi le regard autant que possible. Soumettre ces observations à mes pairs comme aux différents acteurs s'est toujours révélé utile pour mieux contextualiser mon propre point de vue d'observateur.

L'observation s'est déroulée aussi bien de manière statique, depuis des points de vue élevés et distants comme d'autres immergés, que dans la mobilité, reproduisant ainsi les deux pratiques essentielles des lieux de mobilité étudiés. L'arpentage des terminaux a été intense. Le podomètre dont je me suis muni régulièrement dans les quatre aéroports indiquait une moyenne de quatre à sept kilomètres par jour, et encore ne rendait-il pas compte des interruptions fréquentes liés au passage des contrôles de sûreté et de police, des escaliers et des tapis roulants qui modifient la perception de la distance. Les heures et les jours ont été particulièrement variées pour saisir une grande diversité d'observations, occasionnant des réveils particulièrement précoces et des soirées tardives et prolongées dans la nuit. Les espaces publics aéroportuaires observés s'animent en général plus tôt qu'ailleurs et s'assoupissent (partiellement) souvent relativement tôt par rapport à aux autres espaces publics urbains. Dubaï est cependant une exception : la période de onze heures du soir à deux heures du matin correspondant à un des pics de trafic les plus importants de la journée, liée à l'importance des vols long-courrier.

Outres les diverses observations réalisées en dehors des phases de terrain principales, l'essentiel de l'observation s'est déroulée en deux phases. La première, en début d'enquête, consistait en des journées intégralement consacrées à l'observation, correspondant en général au tiers du temps total d'enquête dans ces espaces. Elle est l'occasion des premiers repérages, de la majeure part de l'observation de l'aménagement aéroportuaire, ainsi qu'à une partie de l'observation des passagers. J'ai donc aussi accordé un temps important pour pouvoir laisser place aux hasards des découvertes, convaincu de la valeur intrinsèque de ce temps. La deuxième phase en revanche alterne observation et réalisation d'entretiens avec de passagers. Contre toute attente, cette phase s'est révélée très riche pour l'observation. Le déplacement à d'autres fins que l'observation dans l'aéroport, les entretiens avec les passagers ou les discussions avec des agents, se sont avérés de riches moments d'inspiration de saisie de tel ou tel élément par l'observation. Je me suis donc saisi autant que possible de ce va-et-vient entre discours et observation

comme entre observation inattendue et observation volontaire. Dans les deux phases, j'ai aussi ménagé, en complément de l'application du protocole, des temps longs de disponibilité nécessaires à la sérendipité, à cette *observation flottante* (Petonnet 1982) qui permet de tirer profit des aspects les plus inductifs de l'observation. Elle oblige à une patience et à un rapport au temps qui tranche sur les rythmes soutenus des autres activités de recherche, dont elle m'a paru un très bon complément. Elle me permettait aussi d'avoir une expérience réflexive de l'immobilité dans la mobilité, d'autant qu'elle se combinait pour partie à des phases de repos physiologique dans son expérience kinesthésique marquée par *l'intensité de* la *vie nerveuse* des aéroports (Simmel 2013) : annonces sonores, circulation permanente, circuits et corridors de grande ampleur, odeurs variables du parfum au kérosène, densité et contrastes des paysages visuels et des interactions, etc. Tout en ayant envisagé la possibilité de dénombrements au sein de ces espaces, je n'y ai finalement pas eu recours en raison des comptages possibles à partir des entretiens réalisés avec les passagers et l'existence par ailleurs d'enquêtes ou de statistiques variées élaborées par les acteurs institutionnels.

Dans la mesure où le chercheur lui-même est l'outil de l'observation directe (Kearns 2010), j'ai opté pour un travail d'écriture au sein du carnet de recherche qui ne se limite pas aux données visibles et aux actes et mobilise aussi de manière raisonnée les échanges verbaux, saisis à la volée, les annonces sonores, les odeurs, les sensations, les émotions et bien sûr mes questionnements de recherche. Ecrit sur le vif à la voix active puis annoté le soir même, et par la suite, à un autre emplacement de la page, il permettait aussi de procéder à l'analyse réflexive du terrain et de la relation entre enquêteur et enquêté, de cette équation personnelle du chercheur. Sa construction, son analyse et sa discussion me paraît des plus importantes. Dans cette perspective, je me suis par exemple prêté moi-même en début de thèse au jeu de répondre à l'ensemble des questions déployées auprès des passagers en entretien afin d'objectiver au mieux mon approche de leurs réponses. L'exposition publique de cette équation est de plus en plus encouragée, les attentes se concentrant tout particulièrement auprès des jeunes chercheurs. Ce point lié aux relations entre savoir et pouvoir soulève ainsi d'épineuses questions à la fois éthiques et méthodologiques : jusqu'où aller dans ce dévoilement, dans quels cadres et dans quelle situation de communication la réaliser, comment éviter les effets de distorsion et d'instrumentalisation de la présentation de soi et de sa recherche ? Ces questions, dont certaines en sciences sociales ont été formulées depuis longtemps (Emerson 1981) malgré leur lente diffusion, m'incitent moins à livrer publiquement une égo-géographie qu'à documenter mon expérience de terrain et ses circonstances de réalisation du terrain pour permettre d'expliciter le point de vue nécessairement situé de cette recherche, en favoriser l'objectivation, et aussi par ailleurs à en faire usage comme un matériau parmi d'autres sur lequel cette thèse repose.

La pratique de photographies m'a permis précisément d'affiner ce regard de chercheur posé sur l'aéroport et de l'aborder par une écriture alternative. Elle évite les descriptions textuelles longues que l'image permet de mieux saisir, mieux communiquer et mieux insérer comme élément de la démonstration. Les photographies d'aéroport ont une fonction presque iconique des représentations de la mobilité, à la fois dans le monde social mais aussi dans l'illustration aussi d'ouvrages académiques (par exemple Elliott, Urry 2010) : ce sont des pour l'essentiel des photographies où l'attention esthétique est majeure, souvent

appuyée sur les formes et les textures architecturales, propres à activer ou à révéler des imaginaires puissants[20]. Elles ont en revanche rarement été analysées ou employées dans une perspective d'administration de la preuve par l'observation directe. Les chercheurs en sciences sociales travaillant sur les aéroports n'ont encore que très peu donné à voir les aéroports par leur propre pratique photographique[21]. Puissant outil d'enregistrement, la prise de vue photographique a joué un grand rôle dans la documentation de l'aménagement des espaces aéroportuaires et de leurs pratiques. Plus de 8 000 photographies ont ainsi été réalisées sur les quatre terrains. Si la photographie n'est pas une reproduction du réel mais une de ses représentations, elle constitue comme telle un matériau d'étude précieux pour les sciences sociales (Bourdieu 1965, Piette 2007) et la géographie, pour laquelle la réflexion méthodologique est de plus en plus riche (Rose 2007, Estebanez 2010). Elle permet de confronter efficacement des aménagements contrastés du dispositif, publicitaires d'un côté ou par les passagers eux-mêmes de l'autre, déplaçant par exemple des chaises et les plaçant au droit du corridor de circulation (figure 8). Elle ne fige pas nécessairement le mouvement : le bougé à l'image en est bien un des signes. Ce bougé traduit bien la spécificité de cet espace, fait de publics plus ou moins mouvants. L'instantané permet de rendre compte du différentiel de vitesse des agents et des passagers dans l'espace aéroportuaire. Il correspond aussi à une différence d'assurance et d'orientation des uns et des autres dans ces espaces complexes, que souligne sur la figure 1 l'irruption impromptue de l'agent au premier plan de la photographie, qui n'est pas lesté des bagages que portent les autres sujets en déplacement de la photographie. Le cliché permet ainsi de saisir l'objet d'étude visé de la photographie, le *studium*, comme des éléments que l'œil n'aurait pas sinon le temps d'interpréter dans l'univers dense de l'aéroport, le *punctum* comme le bougé du premier plan ou l'intensité des jeux de regards.

La prise de vue en aéroport doit cependant être adaptée aux contraintes des espaces aéroportuaires. Ces premières contraintes tiennent à la limitation fluctuante des prises de vue dans ces espaces (encadré 3), qui sont parfois considérées comme des pratiques particulièrement sensibles. Disposant d'autorisations pour les trois aéroports européens, j'ai opté en revanche à Dubaï pour une pratique plus limitée, en m'appuyant par ailleurs sur les photographies réalisées par les passagers mises en ligne. Il existe en outre une interdiction *a priori* de prise de vue des installations de sûreté et, comme souvent ailleurs, des agents des forces de l'ordre reconnaissables, en nombre particulièrement important à l'aéroport. Pour ces raisons, il faut garder à l'esprit que les photographies ici présentées sous-estiment de fait cette présence policière ou d'agents de sûreté, qui, bien qu'agents privés, sont détenteurs de l'autorité publique et n'apprécient guère d'être pris en photographie. Outre ces limitations sécuritaires et commerciales du dispositif, il m'a fallu tenir compte de diverses contraintes techniques. Celle de luminosité à l'aéroport, où les contre-jours sont nombreux et l'éclairement parfois très faible limite le rendu photographique, qui tranche sur les photographies esthétisantes habituellement diffusées. Ces contraintes m'ont cependant permis aussi de réfléchir aux stratégies de captation de l'attention par les publicités et les devantures. Le mouvement des sujets, leur nombre fréquemment, affecte aussi la réussite des photographies. Eviter la prise de vue frontale où les passagers sont trop

[20] Voir notamment la thèse de Nathalie Roseau (2012) qui montre toute la puissance de suggestion de ces images et leur rôle dans le développement d'un imaginaire de la ville aérienne.

[21] Pour des pratiques pionnières en ce domaine, dans le champ artistique : voir Rosler 1999, en sciences sociales : voir notamment Cresswell 2006b ; Ross 2009 ; Jaworski, Thurlow 2012.

reconnaissables, sauf à en obtenir l'autorisation, était une préoccupation à la fois méthodologique (ne pas inconsidérément perturber la situation observée), éthique et un engagement lié à l'autorisation d'enquête. Le choix d'un bridge, le Lumix 150 DX, permettant de passer du téléobjectif au grand angle sans changer d'objectif, de varier les échelles et les plans, de tirer ainsi le meilleur parti de ces trois contraintes sans avoir un appareil trop visible ni trop encombrant. Pour certaines photographies, j'ai choisi de couvrir d'un halo flou les visages.

**Figure 8 – Le bougé en photographie : une manifestation signifiante de la mobilité différentielle des acteurs à Francfort.**

Source : J-B. Frétigny 2012.

***Encadré 3 – Les normes de pratique de la photographie à l'aéroport***

Du point de vue de la norme, les aéroports entretiennent un rapport ambigu avec la photographie, massivement pratiquée par les passagers comme on le verra, mais aussi régulièrement contrôlée et interdite, la pratique dépassant parfois la règle écrite. Cette situation est le sort de multiples *nouveaux* espaces publics tels que les centres commerciaux, mais avec la préoccupation de sûreté en plus, qui se mêle aux préoccupations d'image commerciale des gestionnaires d'aéroports ou des compagnies. Les agents font régulièrement preuve d'un usage large de la réglementation, qui, à Roissy par exemple, dans les halls des aérogares, restreint théoriquement seulement l'usage de photographies privées en direction de la zone réservée aux passagers (arrêté préfectoral n° 05-4979 du 7 novembre 2005).

Une interaction parmi d'autres, liée aux repérages de terrain, lors des perturbations liées au nuage volcanique, illustre bien le mélange des registres sécuritaire et commerciaux dans la limitation des prises de vue. Elle a été occasionnée par la prise de vue d'un espace d'enregistrement pour *charter* au sous-sol du terminal 2C, dont l'une des tapis roulants était démonté en vue de futures réparations, soulignant la technicité de ces espaces :

Monsieur, s'il-vous-plait : on n'a pas le droit de photographier ici. Vous êtes passager ? Je peux voir votre billet ? Je vous ai pris en flagrant délit ! Je vous ai pris en flagrant délit ! Vous pourriez être

embarqué par la police, j'appelle la police. Qui me dit que vous n'êtes pas journaliste ? […]

[*Renonçant à appeler la police*] vous devez supprimer votre photo tout de suite.

*Pourquoi n'a-t-on pas le droit ?* Je ne peux pas vous le dire, c'est couvert par le secret professionnel. (carnet de recherche, Roissy, 20 avril 2010, terminal 2C).

Dans les photographies sélectionnées ici, j'ai préféré ne pas masquer les regards parfois appuyés des passagers lors des prises de vue, interloqués ou de complicité, qui signalaient l'intensité des jeux de regards et l'attention fine du public aux diverses actions dans l'espace aéroportuaire, contrairement au discours sur l'a-socialité des lieux de mobilité. Comme pour le carnet de recherche, dont elles constituent à certains égards un prolongement, les photographies étaient annotées après chaque journée de terrain sur ordinateur. Une opération de codage par mots-clés, aisée dans les explorateurs informatiques de dossiers d'images, permettait de les géo-référencer par aéroport, terminal, type de d'espace (départ, arrivée, zone réservée, Schengen ou Schengen, salon, etc.), et de les classer par registre de pratiques et de mobilités ou par autres thèmes. La recherche par mots-clés des 8 000 photographies permettait ainsi leur analyse directe par planches sur les espaces ou les thèmes interrogés.

### *II – A. 2 – Une observation directe mais aussi participante*

Le caractère participant de l'observation à l'aéroport a de quoi surprendre. Cette surprise renvoie aux origines de la méthode d'observation participante. Elle a d'abord été conçue dans un cadre ethnographique, pour des sociétés lointaines de forte altérité, avant d'être mobilisée pour les groupes sociaux de l'ici, en sociologie, en anthropologie puis en géographie dans une perspective semblable. Dans les représentations en vigueur, elle reste encore étroitement associée à des communautés stables où la mobilité n'est guère envisagée. Pourtant, même les lieux les plus marqués par les mobilités requièrent une forme de participation *a minima.* C'est ce qui en fait de véritables lieux, faits de relations, même si celles-ci passent le plus souvent par le respect d'une certaine discrétion et de l'anonymat, d'une inattention civile. Il est des plus utiles – et attendu des gestionnaires – de se plier aux normes communément admises dans ces espaces par les populations qui les emprunte : respecter une certaine forme de discrétion, d'inattention civile et les règles les plus importantes du fonctionnement de l'aéroport, à commencer par celles de la sûreté. Tout écart à ces normes de participation *a minima* occasionne de multiples jeux de regards et d'interactions avec le public ou les agents, qui rappellent le sens et la force de cette norme dans l'espace aéroportuaire. Il est donc essentiel d'envisager aussi pour ces objets aux collectifs de passagers éphémères la forme d'observation comme participante, parce qu'on modifie la situation observée (Kearns 2010), mais aussi parce que l'investigation est adaptée en conséquence. En l'occurrence, je participais bien aussi à l'aéroport en tant qu'agent, le badge obligatoirement visible en zone réservée, empruntant les circuits associés et redevable des règles qui sont imposées à ces acteurs, quand bien même mon rôle parallèle de chercheur était spécifique. Cette observation participante en tant qu'agent m'a été fort utile pour réaliser les entretiens informels avec les agents et saisir la spécificité des parcours des passagers à micro-échelle dans l'aéroport au regard de ceux des agents (encadré 4). C'est dans la seule zone publique de l'aéroport que je pouvais adopter une large panoplie de rôles, avec la possibilité d'ôter ou non le badge et passer pour un agent, pour faciliter la

discussion avec ces acteurs, de proche attendant des passagers aux arrivées, pour me fondre au milieu d'eux, ou de passager en partance aux départs pour les mêmes raisons.

***Encadré 4 – Participer à l'aéroport en tant qu'agent : un rôle clé du terrain***

Si je savais qu'il me faudrait décrocher le précieux sésame pour enquêter à l'aéroport, j'étais loin d'imaginer que ce badge allait m'accorder la possibilité d'être assimilé à un agent parmi les agents dans le monde aéroportuaire, facilitant grandement le contact avec eux. Cette catégorie d'*agent*, de *salarié* ou d'*employé* de l'aéroport, m'a été assignée dès le premier contrôle, au premier jour de l'enquête :

Premier passage en zone réservée aux passagers. J'opte pour la zone hors Schengen du terminal 3, d'où part un vol pour La Mecque. Le badge au cou, je le présente au police en faction au poste de contrôle, sans le détacher, comme j'ai vu faire les autres agents. Il opine silencieusement de la tête, me faisant signe de passer. J'arrive immédiatement au contrôle de sûreté et me rappelle qu'il n'y a pas de file spéciale pour les agents et les équipages : le terminal est de taille modeste. J'attends patiemment mon tour au milieu des passagers : c'est l'occasion de faire un peu d'observation. […] Lorsque vient mon tour, l'agente de sûreté chargée de préparer les individus au contrôle s'étonne de mon passage :

« Pourquoi avez-vous attendu alors que *vous êtes ADP* ? La prochaine fois vous viendrez vous adresser directement à moi [sans attendre] ! »

Formellement, le badge que je porte est délivré à un *employé* d'une unité de recherche dépendant du CNRS et dont l'acronyme s'affiche sur l'écran à chaque contrôle de badge, à côté de ma photo d'identité et de mes nom et prénoms. L'unité de recherche s'est vue délivrer une autorisation d'activité sur la plateforme *par* Aéroports de Paris, comme les multiples entreprises ou institutions très variées de l'aéroport. C'est le fait d'être badgé par ADP qui prime. Je comprends qu'aux yeux de cette agente, je fais d'abord partie du collectif des agents : je *suis* ADP et à ce titre, lié par des pratiques et des espaces singuliers à cette communauté bien plus qu'aux passagers. (Carnet de recherche, Roissy, mercredi 1er novembre 2010, 9 h)

Malgré l'absence d'uniforme, les agents m'ont ainsi assimilé à l'un des leurs, la fréquente proximité d'âge rendant mon statut plus évident et facilitant aussi le contact : la moyenne d'âge des agents est basse, de l'ordre d'une trentaine d'années. Si à Roissy l'acronyme CNRS ne m'attirait aucune remarque aux contrôles de sûreté, où les agents voient passer de multiples noms d'entreprises, ni le sigle Schiphol Group à Amsterdam, celui accolé au nom du gestionnaire d'aéroport à Francfort : UKM, attisait fréquemment la curiosité des agents de sûreté, dont l'entreprise est sous-traitante du gestionnaire. Je me suis mis en quête de la signification de l'acronyme pour pouvoir faciliter nos relations d'autant que ce code rendait des plus plausibles la présence à l'écran du scan d'un appareil-photo, qui suscitait souvent l'intérêt des agents[22] : UKM renvoie en effet au département de communication de l'entreprise Fraport AG (*Unternehmenskommunikation*).

Divers degrés de participation dans les activités observées sont classiquement distingués, de l'observateur complet au pur participant, en passant par les statuts intermédiaires d'observateur participant et de participant observateur (Gold 1958). Certaines méthodes mobilisables à l'aéroport sont plus proches de l'observateur complet : l'analyse des vidéos des nombreuses caméras de surveillance ou la filature de passagers anonymes

[22] Intérêt d'ordre personnel mais aussi professionnel : de faux objectifs photographiques sont susceptibles de contenir des objets dangereux en cabine (Lucchesi 2011), ce qui explique que l'appareil ait fait régulièrement l'objet d'investigations particulières de la part des agents de sûreté.

lors de leur parcours à l'aéroport. L'utilisation des vidéos me paraissait difficile à mettre en œuvre et quelques essais chronophages et laborieux de filature à Roissy m'ont convaincu d'abandonner cette méthode behaviouriste. Accompagner des individus dans leur parcours à travers les multiples étapes de l'aéroport m'a permis bien davantage d'accéder au monde de l'enquêté et à ses pratiques de mobilité. *A contrario*, je n'étais pas bien sûr constamment engagé dans des activités collectives, la civilité de ces espaces consistant précisément à ménager à chacun la possibilité de développer ses activités dans une certaine discrétion. Mon statut s'apparentait donc plutôt à celui d'un observateur participant, confronté à une grande diversité d'individus, y compris parmi les agents. Néanmoins, j'ai disposé pour chaque plateforme d'interlocuteurs privilégiés, d'*informateurs*, qui m'ont permis aussi d'entretenir aussi des interactions de terrain sur la longue durée.

L'observation plus proprement participative concerne l'observation liée au déroulement des entretiens, juste avant, pendant et juste après l'entretien avec les passagers. Mais il concerne aussi les accompagnements avec les passagers. Au-delà de l'instantané de la photographie, de nombreux travaux soulignent l'intérêt d'utiliser des technologies plus récentes et notamment l'image mobile, la vidéo pour saisir la mobilité notamment dans cette perspective (Laurier 2005 ; Cresswell, Dixon 2002 ; Spinney 2008). J'avais pu mesurer tout l'intérêt à l'occasion d'un séjour d'un an à l'Université d'Edimbourg comme lecteur de français. La mise en place de cette recherche permet cependant de montrer les limites pratiques de certaines de ces méthodes pour certains lieux de mobilité et les spécificités des terrains associés. Le projet initial de la thèse prévoyait d'adapter une méthode de caméra embarquée pour accompagner les passagers au départ dans leur parcours aéroportuaire, voire de mesurer en parallèle leur rythme cardiaque. Mais deux facteurs m'ont conduit à abandonner cette méthode. J'ai d'abord acquis la conviction, au cours des observations préalables du terrain que les procédures aéroportuaires absorbaient une telle attention de la part des passagers que rajouter une caméra dans ce parcours aurait été massivement perçu comme un motif de stress supplémentaire et comme une exacerbation du dispositif de contrôle dans l'aéroport, freinant une part importante des passagers et infléchissant leur discours. La caméra est souvent vite oubliée dans des lieux moins contrôlés (Laurier, Philo 2006 ; Collignon 2013), mais elle acquiert une signification toute autre dans un lieu de pouvoir comme l'aéroport. Comme cette méthode constituait déjà un frein dans les négociations d'accès au terrain à Roissy, j'ai opté pour ces deux raisons pour un changement de méthode.

Une autre piste envisagée était de mettre en place un système d'information géographique participatif (Ricketts Hein *et al.* 2008), dans lequel les passagers, munis d'un traceur GPS, noteraient leurs activités ou prendraient des photographies au cours de leur parcours aéroportuaire. Les parcours et les photographies auraient été géoréférencés et donc comparables d'une personne mobile à l'autre. Mais les essais de GPS ont montré que le signal se diffractait dans les vastes aérogares, rendant son exploitation impossible. De plus, prendre en photographie l'aéroport n'est pas toujours une démarche facilement pratiquée par les passagers, absorbés dans leurs pratiques. De plus leur prise de vue en aérogare pouvait être limitée, voire s'avérer génératrice de difficultés pour eux-mêmes dans le dispositif sécuritaire. L'entreprise était donc là aussi à exclure. Il existe des possibilités de participation des passagers à la réflexion sur les lieux de mobilité comme le montrent les installations artistiques disposées par des étudiants d'architecture dans la zone publique des aérogares de Toulouse et Munich, favorisant la réflexion et l'appropriation des aéroports comme espaces publics (Estevez 2012, Urlberger *et al.* 2012), mais je souhaitais aborder les

mobilités des passagers eux-mêmes. A la fin des entretiens exploratoires à Roissy, j'ai aussi écarté une troisième piste qui consistait à demander aux passagers l'envoi par courriel de documents complémentaires à l'entretien produits par eux-mêmes : un court texte sur leur expérience des aéroports ou quelques photographies liées à l'aéroport d'arrivée. Le faible taux de retour confirmait combien les passagers sont engagés dans le déploiement de leur mobilité. Même s'il me paraît aujourd'hui difficile qu'il en fût autrement, l'entreprise valait la peine d'être tentée.

En revanche, il m'a été possible d'accompagner un cinquième des passagers enquêtés le long d'une partie ou de la totalité de leur parcours aéroportuaire, pour saisir finement comment ils performaient leur rôle de passagers. Certains de ces accompagnements précédaient l'entretien, d'autres au contraire le prolongeaient. Initialement, cet accompagnement est spontané : il s'agit d'achever l'entretien en se dirigeant vers la porte d'embarquement. J'enregistre, le micro placé sur une chemise en carton. Le mode *dictaphone* filtre efficacement le son ambiant. Après l'entretien, je note de mémoire le parcours et les principales pratiques observées. Ces notes et les propos retranscrits un éclairage complémentaire précieux sur la mobilité des passagers à micro-échelle. Les accompagnements se situent en partie dans le prolongement de la méthode des parcours commentés (Thibaud 2001), mais sans en adopter le système notationnel lourd, l'attention à la perception de l'environnement, le filmage souvent associé et les entretiens de commentaire *a posteriori*, ni surtout la focalisation sur un parcours du quotidien choisi par l'habitant. Ils étaient plus proches de la méthode voisine des itinéraires (Petiteau *et al.* 2001), qui a l'intérêt de souligner la sociabilité dans les espaces de mobilité, même si ses applications se sont surtout focalisées sur l'orientation ou les rondes d'agents en gare du Nord par exemple (Bayart 1999, Levy 2001) souvent dans des approches plus centrées sur la perception que sur les représentations. Les méthodes anglophones de *go along* ont aussi été utiles (Ingold, Vergunst 2008) pour étudier ces pratiques cheminatoires (Augoyard 1979). Cette double méthode d'observation, directe et participante, permet ainsi d'accéder à un matériau fortement complémentaire des discours des acteurs institutionnels.

### *II – B. Les entretiens et les visites avec les acteurs institutionnels*

Ces rencontres d'acteurs institutionnels ont été envisagées selon deux méthodes (tableau 5), sous forme d'entretiens statiques d'un côté et dans le cadre de visites de l'autre. De nombreux entretiens avec les acteurs institutionnels se sont déroulés sur le mode formel, convenu d'avance, avec enregistrement ou prise de notes dense *in vivo* alternant prise de notes et recueil de citations (annexe B). D'autres entretiens informels, souvent brefs mais précieux, ont aussi été mémorisés et pris en note immédiatement après. Il m'a souvent été plus facile d'obtenir des entretiens formels avec les responsables qu'avec les agents, en raison de consignes très fermes de confidentialité commerciale ou de sécurité de l'activité que ces agents se voient souvent imposés. C'est donc davantage par des entretiens informels que j'ai pu saisir l'expérience des agents et des responsables engagés dans les activités de service au sein des espaces publics aéroportuaires, qualifiées par ces acteurs d'activités d'*exploitation* ou d'activités *sur le terrain*. L'objectif des entretiens auprès des acteurs institutionnels, agents et responsables, était de mieux identifier leur action au sein des espaces publics aéroportuaires, les représentations qu'ils se faisaient de ces lieux et des mobilités, ainsi que les catégories et les savoirs-faires mis en œuvre à ce sujet dans leur

travail quotidien. Un canevas de thèmes, adapté ensuite à chaque acteur, m'a permis de m'assurer de la comparabilité des entretiens formels (annexe C).

Les acteurs institutionnels intervenant dans ces espaces sont extrêmement nombreux, mais tous ne sont pas concernés avec la même intensité par la connaissance des populations de passagers, la conception et le fonctionnement des espaces aéroportuaires qui leur sont consacrés. Les gestionnaires d'aéroport et des compagnies aériennes rencontrés sont d'abord des responsables de la stratégie, des services de marketing, d'enquête et de statistiques, comme de la conception des infrastructures et de leur mise en œuvre opérationnelle, de la gestion des processus en aérogare, qui renvoient à des intitulés variables selon les organisations. Ils ont en charge la conception et la régulation des espaces commerciaux ou d'autres services développées pour les publics aéroportuaires, ou encore la publicité. Tous se sont en effet révélés attentifs au contexte de mobilité à large échelle des passagers et ont été considérés comme plus particulièrement importants pour la comparaison.

**Tableau 5 – Entretiens formels et visites avec les acteurs institutionnels.**

<table>
<tr><th>Méthodes</th><th>Modalités de recueil</th><th colspan="5">Nombre d'entretiens</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Entretiens formels</td><td rowspan="4">Types d'acteurs rencontrés</td><td colspan="5">Gestionnaires d'aéroport : 16</td></tr>
<tr><td colspan="5">Compagnies aériennes : 12</td></tr>
<tr><td colspan="5">Acteurs privés en relation de sous-traitance (conception des terminaux, sûreté, commerce et publicité) : 7</td></tr>
<tr><td colspan="5">Puissance publique et acteurs para-publics (douane, aviation civile, chambre de commerce) : 3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">49 acteurs rencontrés par terrain, ou intervenant à plus large échelle, liés à plusieurs aéroports</td><td colspan="5">Acteurs de la société civile et des organisations non gouvernementales : 2</td></tr>
<tr><td>Roissy</td><td>Schiphol</td><td>Francfort</td><td>Dubaï</td><td>Plusieurs</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Visites</td><td>9 directement avec les acteurs (gestionnaire d'aéroport, compagnie aérienne et aux autres acteurs)</td><td>16</td><td>4</td><td>8</td><td>8</td><td>4</td></tr>
<tr><td>4</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>/</td></tr>
<tr><td>3 dans le cadre de tours de l'aéroport organisés pour les visiteurs</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>0</td><td>/</td></tr>
</table>

Source : J.-B. Frétigny 2013.

Le choix d'entretien formel avec les autres acteurs a dépendu de trois critères. La sélection a porté sur leur pertinence par rapport aux enjeux de mobilités mais aussi du système d'acteurs aéroportuaires local, assez variable pour chaque plateforme. Elle a aussi été guidée par les refus ou les impossibilités mais aussi par les occasions d'entretien qui se sont révélées localement particulièrement intéressantes. Certains des acteurs choisis n'ont pas d'équivalent dans d'autres aéroports, comme l'association sociale chrétienne d'aide aux passagers en difficulté à Francfort, et se sont révélés particulièrement précieux pour l'analyse. D'autres agissent à une échelle qui dépasse celle d'un terrain, comme pour le concepteur de produits de boutiques hors-taxes de L'Oréal Paris, qui a été aiguillé sur les quatre terrains à la fois, ou le responsable de la programmation d'ADP Ingénierie, dont le discours a été orienté à la fois sur Roissy et sur Dubaï. Pour ces acteurs, la comparaison d'aéroport à aéroport n'a donc pas été systématiquement menée, assumant l'intensité variable de travail de chaque terrain et la diversité d'éclairages qu'ils pouvaient offrir pour un même objet. Pour réaliser ou non des entretiens formels avec ces acteurs, l'existence ou

non de travaux académiques ou de matériaux exploitables à ce sujet a été le dernier critère discriminant. Les études académiques, rapports administratifs, ouvrages autobiographiques ou documents médiatiques sont particulièrement importants à propos du rôle des architectes d'aéroports (Roseau 2012 ; Andreu 1996, 1998), des agents de sûreté (Lucchesi 2011, Albertini 2011, Béliveau-Verville 2009), des policiers aux frontières (Souid 2010, Iserte 2008) ou encore des prêtres, les rabbins et imams comme les médecins qui y officient, très souvent interrogés (Azouvi 2012 ; 3Sat 2012). D'autres acteurs se sont révélés sans véritable rôle dans l'aménagement et le fonctionnement des espaces aéroportuaires, comme les associations d'usagers des transports et n'ont donc pas fait l'objet d'entretiens formalisés. J'ai choisi enfin de réaliser moins d'entretiens formels avec les acteurs institutionnels de Schiphol car la littérature est particulièrement dense sur ce terrain à ce propos.

Pour obtenir et mener à bien les entretiens, j'ai pu m'appuyer sur la littérature méthodologique importante à ce sujet, même si elle tend à privilégier davantage les entretiens compréhensifs que les entretiens avec les décideurs (Beaud, Weber 2003 ; Blanchet *et al.* 2007 ; Cefaï 2003b). Dans ces entretiens, la recherche d'une *bonne* présentation de l'organisation et la préoccupation très extensive de ne pas donner d'*informations sensibles* sur le plan commercial ou de la sécurité, se sont parfois révélées très prégnantes en début d'entretien, occasionnant des discours très généraux, et visant systématiquement à n'évoquer que les aspects les plus positifs du sujet. Je n'y étais initialement que peu préparé, habitué que j'étais aux entretiens avec les acteurs publics, plus habituels dans la formation d'un géographe et soulevant d'autres enjeux. Or ces préoccupations internes aux organisations sont une composante majeure pour les acteurs privés, dont l'intervention au sein des espaces ouverts publics est de plus en plus marquée. Il m'a parfois fallu puiser dans toutes les techniques évoquées dans la littérature sur la relation entre entretiens et enjeux de pouvoir, particulièrement travaillée dans le cas des entretiens avec les élites (Sabot 1999, Smith 2006), utiles aussi pour certains entretiens avec les passagers. Cette résistance correspondait aussi à une méconnaissance du statut de l'entretien, parfois assimilé à une *interview* journalistique ou à un entretien d'embauche. Les questionner sur leurs pratiques professionnelles quotidiennes pour en obtenir des descriptions concrètes (Chamboredon *et al.* 1994) et les confronter à d'autres discours d'acteurs, y compris dans d'autres aéroports, ou aux matériaux récoltés, a favorisé la sortie des discours rodés et des rôles figés pour amorcer la dynamique d'entretien. La prégnance des préoccupations commerciales et de sûreté liées à ces lieux de pouvoir a été telle qu'elle m'a résolument décidé à ne faire figurer explicitement le nom de ces acteurs dans ce texte, ni n'être trop précis dans les intitulés de leurs fonctions. C'était d'ailleurs une condition de réalisation de divers entretiens. Il s'agit ici de ne pas risquer de mettre en difficulté ces divers acteurs. Cela vaut tout particulièrement pour les agents de terrain, de la profileuse de sûreté de Roissy à la vendeuse des boutiques hors-taxes de Dubaï qui ont accepté de se prêter à l'entretien.

Une démarche très fructueuse pour rompre avec la généralité des discours a été la réalisation de neuf visites d'une heure à une journée dans les espaces publics aéroportuaires avec ces acteurs, souvent de leur propre initiative. Elles enrichissaient l'approche par d'autres visites, celles destinées aux visiteurs des plateformes, qui permettent aussi l'accès au discours d'autres d'acteurs de l'aéroport. La simple pratique de la mobilité pédestre, connue pour affecter le discours (Ricketts Hein *et al.* 2008), m'a bien permis de recueillir un matériau différent. Les visites offrent la possibilité de saisir le regard quye ces

acteurs posent sur ces espaces, d'appréhender finement leurs clés de lecture et d'orientation, leurs interactions, la manière dont ils qualifiaient, catégorisaient les aménagements et les populations mobiles au cours du parcours dans ces vastes espaces. Elles ont aussi corroboré ce que suggérait déjà le cadre spatial même des entretiens en bureau. Loin d'être indifférent (Sin 2003), ce cadre s'est révélé particulièrement utile pour saisir la distance matérielle et symbolique entre les bureaux des responsables d'activités de conception, avec une vue et un rapport souvent distants des aérogares, dans des édifices d'accès contrôlé, et ceux des responsables et des acteurs situés dans les terminaux eux-mêmes. Ces derniers sont plus directement engagés dans l'activité d'exploitation ou au contact des passagers, à proximité immédiate, visuelle ou sonore, des espaces publics aéroportuaires, voire proposent de réaliser les entretiens sur place, dans un café, notamment à Dubaï. Les entretiens davantage liés à la circulation mobilisaient des catégories moins englobantes, illustrées d'exemples en tout genres. Ils étaient d'ailleurs souvent ponctuellement interrompus par les divers évènements qui émaillent une aérogare, occasionnant diverses micro-situations utiles à observer. Les discours des acteurs institutionnels, sous les deux grandes formes abordées gagnent à être comparés à ceux des passagers eux-mêmes, systématiquement *in situ*, qui occasionnent un discours *in praesentia* particulièrement riche sur la mobilité et ses lieux.

### *II – C. Les entretiens dans l'expérience* in vivo *de la mobilité des passagers*

Pour obtenir une connaissance de première main du monde des enquêtés et de leurs mobilités, j'ai opté pour la réalisation *in situ* d'entretiens compréhensifs, semi-directifs et à certains titres approfondis avec des passagers sélectionnés de manière aléatoire dans les aéroports (tableau 6). A ma connaissance, il s'agit de la première réalisation de tels entretiens en aéroport, permettant ainsi de recueillir un matériau original sur leurs spatialités. 138 entretiens au total ont ainsi été pratiqués dans les quatre aéroports, d'une durée moyenne de trois quarts d'heure. Onze d'entre eux ont réalisés avec la participation active tout au long de l'entretien de deux ou trois passagers, ce qui porte à 149 le nombre de passagers interrogés. La méthodologie s'appuie sur les approches globales d'enquêtes mises au point en sciences sociales sous forme de manuels, traités ou d'illustrations pratiques (Beaud Weber 2003 ; Becker 2002 ; DeLyser *et. al* 2010 ; Hay *et al.* ; Petit 2010 notamment). Abordons maintenant l'intérêt de la construction de la population enquêtée avant d'envisager les étapes qui forment le triptyque de l'entretien et les modalités d'analyse et de présentation de ce matériau.

#### *II – C. 1. Le choix d'une large population d'enquête*

Ce sont les passagers au départ qui sont retenus car ils disposent d'un temps favorable à la réalisation de l'entretien et d'une expérience plus riche de l'aéroport que les passagers à l'arrivée. J'ai choisi de ne pas restreindre la population de référence de l'enquête à une sous-population spécifique si ce n'est pour l'âge, puisqu'elle concerne les passagers de seize ans ou plus pour des raisons pratiques[23].

[23] L'expérience de mobilité par les enfants et les adolescents de moins de seize ans est d'un grand intérêt, souligné par les *children geographies* (Kullman 2010, voir aussi Adey 2007b sur les aménagements qui leur sont destinés dans le dispositif spatial normatif de l'aéroport), mais elle nécessite un protocole d'investigation spécifique pour y accéder qui nécessite du temps : il ne peut

**Tableau 6 – Entretiens avec les passagers.**

| Méthodes et profil | Modalités | Nombre ou caractéristiques | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Entretiens | Nombre d'entretiens : 138 | Roissy | Schiphol | Francfort | Dubaï |
| | | 50 | 40 | 35 | 13 |
| | Nombre d'enquêtés : 149 | 57 | 41 | 38 | 13 |
| | Durée : de 30 min à 2 h, moyenne : 45 min | 1 h | 40 min | 40 min | 30 min |
| | Entretiens à plusieurs : 11 | Dix de deux passagers et un de trois passagers | | | |
| | Taux de refus et d'impossibilité : 41 % | Refus dans 22 % des situations, impossibilité manifeste dans 19 % des cas (temps avant embarquement ou langue) | | | |
| Phase d'entretien | Entretiens semi-directifs | Enregistrés et retranscrits | | | |
| Questionnaire de début d'entretien | Nombre de déplacements à large échelle totaux recensés : 2223 | Roissy | Schiphol | Francfort | Dubaï |
| | | 1004 | 687 | 464 | 68 |
| | Nombre médian de déplacements par passager : 7 | 8 | 6 | 8 | 2 |
| Carte mentale en fin d'entretien | Nombre de cartes : 82 | 18 | 31 | 33 | 0 |
| Profil des passagers | A destination d'un vol hors Schengen : 59 % | 56 % | 63 % | 53 % | 77 % |
| | Passagers en correspondance : 52 % | 46 % | 61 % | 58 % | 31 % |
| | Sexe : hommes : 87, femmes : 62 | 32<br>25 | 23<br>18 | 22<br>16 | 10<br>3 |
| | Taille du groupe | Passagers enquêtés voyageant à plusieurs le jour de l'entretien : 38 % | | | |
| | Langue de l'entretien | Anglais | Français | Allemand | Italien |
| | | 81 | 33 | 17 | 7 |
| | Nationalité(s) | De l'UE ou de l'espace Schengen : 85<br>D'autres pays : 70[24]<br>Multi-nationalité ou disposition d'un titre de séjour : 49 | | | |

Source : J.-B. Frétigny 2013.

J'ai ainsi cherché à ne pas réduire les entretiens à des personnes isolées, pour ne pas reproduire le biais classique des enquêtes d'aéroport qui consiste à considérer isolément les passagers, non seulement dans leur ciblage mais aussi dans les questions posées, projetant une représentation individualisante de la mobilité des passagers. Il m'a semblé important de ne pas reconduire implicitement la vision de l'expérience solitaire du *non-lieu*, qui fait l'impasse sur la pratique à plusieurs de l'aéroport : ainsi 38 % des passagers enquêtés prennent l'avion accompagnés le jour de l'entretien. Cette réalité se manifeste souvent dans l'entretien par la participation plus ou moins ponctuelle de divers membres du groupe au côté de la personne contactée. Lorsque divers passagers participent à l'entretien de manière sensiblement égale, ils sont tous comptés comme enquêtés pour les

pas véritablement être mobilisé avec efficacité à l'aéroport avec des enfants et de jeunes adolescents recrutés au hasard à l'aéroport.

[24] Le total est supérieur au nombre de passagers en raison des situations de multi-nationalités.

divers dénombrements. Les enfants de moins de seize ans participent de manière plus ponctuelle ou dans un rôle d'aide active à la traduction des propos d'adulte.

La population est ainsi volontairement étendue à l'ensemble des passagers et non limitée aux seuls passagers les plus fréquents, à une population qualifiée *a priori* d'hypermobile. De même, le choix a été fait d'assumer le caractère mondial de la population du lieu. Elle n'a pas été restreinte aux seuls passagers habitant la ville ou le pays d'ancrage de l'aéroport afin de rendre compte de ce qui fait la grande spécificité du lieu : une fréquentation d'échelle mondiale où les passagers nationaux sont minoritaires. Aborder une telle population soulève la question de la capacité à donner sens à de tels entretiens alors que les enquêtés participent de valeurs, de représentations, de pratiques et de mondes parfois fort éloignés et fort différents de celui du géographe enquêteur, soulevant ainsi certaines difficultés d'interprétation et un risque d'ethnocentrisme. Faut-il pour autant restreindre le champ d'étude alors que les acteurs du monde social doivent eux prendre en compte la réalité mondiale de tels lieux ? L'altérité sociale au sein d'un même monde ne soulève-t-elle pas des enjeux d'interaction et d'interprétation tout aussi importants que ceux de l'altérité d'un monde à l'autre ?

Le pari de cette recherche est que par bien des aspects, et avec toutes les précautions méthodologiques nécessaires, la réalité mondiale d'un lieu peut et doit être appréhendée et questionnée en tant que telle y compris par la pratique de l'entretien, car il s'agit d'une analyse située. Car la réalité mondiale de chacun des aéroports n'est pas celle du Monde dans sa globalité : elle est relative. Il s'agit d'*une* population mondiale et non de *la* population mondiale. On peut ainsi la qualifier d'*universel relatif* pour reprendre le qualificatif de Bruno Latour (1993 : 159-160) à propos des réseaux techniques qui met en garde contre la « tendance à transformer les réseaux allongés des Occidentaux en des totalités systématiques […] Les réseaux techniques, comme le nom l'indique, sont des rets jetés sur des espaces et qui n'en retiennent que quelques éléments rares. Ce sont des lignes connectées et non des surfaces. Ils n'ont rien de total […] même s'ils enserrent des surfaces sans les recouvrir et s'ils s'étendent au loin. » Elle est bien marquée par l'importance relative de certaines populations.

Cette prépondérance est liée aux territoires d'ancrage à diverses échelles de l'aéroport : locale, nationale et macro-régionale, même si leurs territorialités excèdent ces échelles dans le cadre par exemple de pratiques transnationales. L'importance des mobilités aériennes en direction des pays voisins des trois aéroports européens, évoquée à propos des destinations desservies, rappelle que le frein de la distance[25] matérielle et symbolique marque encore de ses effets les pratiques de mobilité à l'échelle collective, même s'il n'a rien d'une loi d'airain. En outre, des faisceaux de relations sont privilégiés à plus large échelle. Pour diversifiée qu'elle soit, la fréquentation de ces aéroports doit aussi beaucoup à des réseaux de relations liée à certaines proximités spatiale, culturelle, sociale, historique, etc. Le choix d'aborder une population d'échelle mondiale me paraît donc légitime parce qu'il porte sur la réalité située de pratique du lieu de mobilité. De plus, les modalités d'entretien elles-mêmes estompent de fait les situations d'altérité radicale de l'enquêté et de l'enquêteur, puisqu'ils partagent *a minima* la pratique d'une langue commune. Enfin,

[25] Deux tiers de l'offre de places du transport aérien mondial correspondait à des vols internes en janvier 2010 selon les données OAG sur les vols réguliers (Dobruzskes 2010), ce qui ne signifie pas pour autant que deux tiers des mobilités aériennes sont d'échelle nationale : ces vols internes sont aussi utilisés en combinaison avec des vols aériens internationaux.

l'évocation de la pratique de lieux de mobilité comme les aéroports, à commencer par celui où enquêteur et enquêté sont en coprésence, et l'interaction qu'est l'entretien en lui-même sont des éléments majeurs qui plaident en faveur d'une réelle valeur des entretiens avec une large population d'enquêtés.

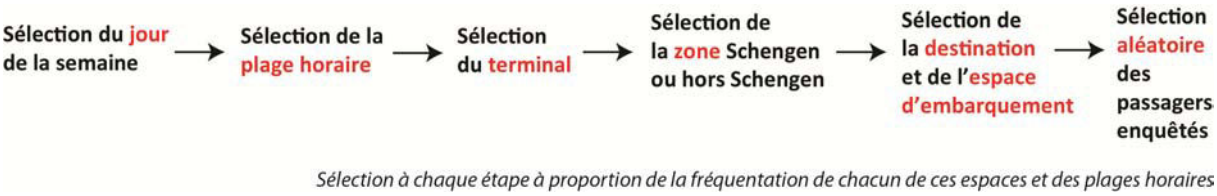
Choisir la population enquêtée implique aussi déterminer le nombre d'entretiens. On sait combien, une optique stricte d'entretien compréhensif privilégie la validité de l'analyse *stricto sensu*, pour laquelle la question du nombre n'est *a priori* pas pertinente (Beaud, Weber 2003 ; Kaufmann 2006) : c'est la recherche d'une saisie *adéquate* du monde des enquêtés qui compte. Mais dans l'optique de cette recherche, apprécier la diversité des pratiques du lieu dans la mobilité suppose une certaine diversité d'entretiens. De plus, le temps d'entretien possible en aéroport est relativement contraint, même s'il est loin d'être négligeable. J'ai donc choisi de tirer parti de la situation d'entretien *in situ* en aéroport pour élargir la portée de l'analyse en réalisant un assez large nombre d'entretiens pour embrasser une variété importante de passagers, d'autant que le fractionnement de l'aéroport par terminaux et par vol permet une sélection particulièrement rigoureuse des enquêtés. En égalisant les chances de chaque cas d'être choisi, cet échantillonnage maximise ainsi la probabilité d'apparition de cas étranges (Glaser, Strauss 1967 ; Becker 2002), de passagers dont la situation de mobilité inédite oblige à réinterroger les catégories de mobilité tenues pour acquises. Sans procéder à une enquête massive par questionnaires dont l'analyse repose sur la loi des grands nombres, il m'a semblé particulièrement opératoire de proposer aussi une analyse englobante des entretiens sous forme exploratoire, y compris par des dénombrements, dans la mesure aussi où il n'existe pas d'enquêtes fiables sur ces questions pour l'ensemble de ces populations. Ainsi, par la constitution d'entretiens avec 149 passagers et leurs 2 223 déplacements recensés[26], c'est bien l'horizon de représentativité de ce matériau qui est recherché. L'échantillonnage nous permet ainsi non seulement d'accéder au mieux aux passagers qui permettent de revisiter nos représentations mais aussi d'en apprécier l'importance relative parmi les passagers.

La configuration spatiale des aéroports m'est rapidement apparue comme grandement facilitatrice de l'échantillonnage. Leur fractionnement spatial est en effet particulièrement favorable à la sélection des passagers, d'autant que les gestionnaires mesurent la fréquentation relative de chacune de ces fractions d'espace, ces deux dispositions étant étroitement liées au fait que l'aéroport soit construit comme un dispositif spatial de contrôle. C'est pourquoi j'ai opté pour la sélection aléatoire des passagers suivant la méthode du tirage par grappes (Ardilly 2006). Appliquée aux divers aéroports, elle revient à sélectionner la plage de temps de réalisation puis successivement divers espaces emboîtés à proportion de l'importance de leur fréquentation, le vol précis, selon la région de destination et le type de compagnie, et enfin, de manière aléatoire, le passager, seul ou en groupe (figure 9). J'avais au préalable recueilli auprès des gestionnaires d'aéroport les données permettant d'apprécier la fréquentation relative de ces temps, espaces et destinations. Dans la mesure où les enquêtes commerciales par questionnaire sont

[26] Le déplacement correspond alors au parcours et au séjour dans un ou plusieurs lieux engagé de manière continue dans le temps et opéré depuis et vers un des lieux de résidence de l'enquêté. Le passage direct d'un lieu de résidence à l'autre est aussi considéré comme un déplacement. Les divers lieux de résidence sont ceux qui sont ici ceux qui sont catégorisés comme tels par les passagers, qu'ils mentionnent par exemple comme deuxième résidence ou qu'ils désignent par de multiples expressions marquant leur ancrage résidentiel lorsqu'on leur demande pourquoi ils s'y rendent, tels que : *this is my place*, *this is where I come from*, etc.

fréquentes à l'aéroport, je disposais par ailleurs d'informations précises liées davantage aux circonstances pratiques de réalisation de ces enquêtes dans le contexte aéroportuaire, à la fois par mes interlocuteurs et par l'existence de manuels techniques à ce sujet (TRB 2009).

**Figure 9 – La sélection des passagers par la méthode du tirage par grappes**




Source : J.-B. Frétigny 2013.

L'espace d'embarquement considéré pour la sélection varie. C'est le plus souvent la salle d'embarquement proprement dite, lorsqu'elle existe, d'une demi-heure à une heure avant le début des procédures d'embarquement, mais aussi les pré-espaces d'embarquement et les autres espaces à proximité, commerciaux ou non commerciaux. Cette variation tient ainsi à la configuration de détail des espaces aéroportuaires liés à l'embarquement, bigarrés dans le détail, selon les aéroports et au sein même de ces aéroports. Elle est motivée aussi par la volonté de limiter la sous-estimation des passagers qui se présentent tardivement en porte d'embarquement car engagés dans des activités ailleurs dans l'aéroport. En outre à Roissy, l'autorisation d'accès aux salons obtenue auprès d'Air France m'a permis d'interroger les 20 % de passagers de la compagnie qui ont accès à ces espaces. Ces passagers ont été largement pris en compte, y compris dans les autres aéroports où je ne disposais pas de telles autorisations, puisque 15 % des passagers interrogés sont dans cette situation. La sélection aléatoire reposait sur des critères préalables variables : contacter le premier passager de la première rangée de chaises à gauche par exemple.

A Dubaï, la sélection aléatoire et les entretiens des passagers n'ont pas eu lieu dans l'espace d'embarquement mais en zone publique et dans les espaces d'enregistrement des terminaux 1 et 3[27], en raison de l'autorisation obtenue. C'est ce qui explique la durée plus courte des entretiens et l'absence de réalisation de carte mentale. Les thèmes qui concernent plus particulièrement les espaces situés à l'aval du lieu d'entretien, dans la zone réservée aux passagers, ont aussi été moins abordés, comme les activités des passagers à l'aéroport et le passage de la frontière : les passagers ne peuvent évoquer en effet leur expérience du jour à ce sujet. Le lieu d'entretien explique aussi la moindre importance des passagers en correspondance parmi les enquêtés à Dubaï, dans la mesure où ceux-ci fréquentent souvent peu la zone publique et les halls d'enregistrement des aéroports. Mais à Dubaï les correspondances sont plus longues que dans les aéroports européens, souvent entre deux long-courriers, voire entre de deux compagnies différentes. De plus, les incitations à la visite de la ville entre deux vols sont bien plus fortes qu'à Roissy, Francfort et Schiphol. Aussi de nombreux passagers en correspondance sont aussi présents en zone publique, ce qui m'a permis de parer à leur moindre représentation. Pour les autres aéroports en revanche, les passagers en correspondance sont en proportion un peu plus importante parmi les enquêtés que dans les enquêtes des gestionnaires, ce qui s'explique par leur plus longue présence dans les aéroports. Cette proportion est donc plus fidèle à la

[27] Ces terminaux concernent 91 % des passagers de l'aéroport.

population de passagers effectivement présente dans les aéroports et qui pratiquent ces lieux et n'est donc pas ici envisagée comme un biais.

Le profil global des passagers interrogés s'est révélé en adéquation avec celui de la population de référence en termes d'âge mais aussi de *sex ratio*, marquant une surreprésentation non négligeable des hommes dans chaque aéroport qui reflètent des inégalités d'accès au transport aérien. C'est tout particulièrement le cas à Dubaï, où les hommes représentent les deux-tiers des passagers selon l'enquête de fréquentation de 2010.

A chaque prise de contact infructueuse des passagers, j'ai noté attentivement les motifs d'impossibilité ou de refus en prêtant attention aux grandes catégories associées aux larges populations d'échelle mondiale, telles qu'elles sont abordées dans le champ académique, notamment anglophone, d'âge, de langue, de genre, de classe et de *race*, au sens précis et anglophone que lui donne la *critical race theory* (Crenshaw 1995) : une catégorie sociale liée à des stéréotypes projetés sur le phénotype des individus[28]. Il s'agissait ainsi d'identifier de possibles biais importants par l'étude du profil des refusants. A l'analyse, aucun biais majeur n'a été identifié. Les bornes de savoir du dispositif de l'enquête concernent les passagers avec lesquels je n'ai pu partager de langue commune ou ceux ayant une très faible habitude des aéroports, ces passagers tendant un peu moins à accepter l'entretien, ou encore ceux dont les mobilités se laissent rarement évoquer dans de tels contextes, liées à des activités peu ou non légales (proxénétisme, trafic de drogues, etc.). Les entretiens ne peuvent pas non plus concerner les situations spécifiques des passagers expulsés ou encore clandestins[29]. Il n'en demeure pas moins que le taux de refus et d'impossibilité d'entretien est de 41 %, taux assez bas, d'autant que 19 % des situations tiennent à des impossibilités d'entretien : elles sont liées à un temps trop court avant l'embarquement du vol (9 % des cas) ou à la langue (11 % des cas). Les motifs de refus invoqués tiennent à des activités à réaliser à l'aéroport (travail, sociabilité, etc.) dans 8 % des situations, à la fatigue (3 %) ou n'ont pas été mentionnés (11 % des cas). La construction de la population enquêtée étant définie, abordons désormais la construction de l'entretien.

### *II – C. 2. Questionnaire, discussion et carte mentale : le triptyque de l'entretien*

L'entretien dans son ensemble se déroule en trois temps : la réalisation d'un court questionnaire initial, l'interaction de l'entretien proprement dit et la réalisation conclusive d'une carte mentale en fin d'entretien. La première étape est ainsi consacrée au recueil des déplacements à large échelle des passagers au cours des 12 derniers mois, à travers un court questionnaire (annexe D), qui s'inscrit dans la lignée des réflexions récentes de la *time geography* (Chardonnel 1999 ; Frändberg, Vilhelmson 2003). L'expérience d'enquête du programme ANR sur les mobilités circulaires entre les métropoles européennes et les reconfigurations des espaces de vie (Merev) à laquelle j'ai participé auprès des passagers au départ d'Heathrow et de Gatwick au printemps 2009 montre qu'il était possible de les collecter aisément par ce procédé. Sur le terrain, j'ai pu en effet recueillir sans difficulté ces déplacements. Les passagers se déplaçant peu les retrouvent aisément quand ceux qui voyagent beaucoup feuillettent leurs agendas électroniques ou leur tableau de déplacement

[28] C'est pourquoi j'utilise l'italique pour souligner la spécificité du terme.
[29] Un ou deux cas par an sont recensés à l'arrivée à Roissy de tels passagers, implantés notamment sur les trains d'atterrissage et qui y trouvent régulièrement la mort (Hopquin 2012). Evoquer ces cas certes rares permet de souligner l'ampleur du spectre des mobilités à l'aéroport.

professionnel pour les identifier. Il n'est pas rare toutefois qu'un déplacement oublié émerge un peu plus tard, souvent en début d'entretien.

Pour donner un sens plein à ces mobilités à large échelle, j'ai préféré ne pas avoir recours aux critères habituellement retenus dans les enquêtes statistiques nationales sur la mobilité à longue distance[30]. Ceux-ci reposent sur des seuils arbitraires de distance exprimés dans une métrique euclidienne : déplacement à plus de 80 kilomètres du domicile à vol d'oiseau pour l'enquête nationale transports et déplacements par exemple (ENTD 2010). J'ai opté pour deux critères non exclusifs de sélection des déplacements à large échelle. Le premier critère est celui d'une nuit au moins passée en dehors du lieu de résidence où séjourne le plus l'individu dans l'année. Fréquemment utilisé pour mesurer ce qu'on qualifie parfois à tort de mobilité touristique, il me semble à la fois plus signifiant de la distance vécue par les individus mobiles et plus aisé à recueillir. Le second critère porte sur l'utilisation du transport aérien pour le déplacement, qui permet de recueillir les déplacements effectués dans la journée, qui jouent aussi un rôle dans l'expérience de la mobilité. Les grandes caractéristiques marquant le déplacement sont recueillies : destinations, modes de transport, aéroports utilisés, y compris en correspondance, origine (pour les passagers en situation de multirésidence), motivations présidant à la mobilité, durée et fréquence de déplacement, mais aussi l'identité des participants au déplacement : parents, amis, collègues, etc.

La prise de contact avec les passagers passe par un petit texte peaufiné au fur et à mesure de l'enquête qui à pour but tout à la fois d'exposer les enjeux de la recherche, mon statut et le pacte méthodologique et éthique d'entretien : *Bonjour. Je suis étudiant à l'Université Paris I de la Sorbonne et prépare une thèse de géographie sur les aéroports et la mobilité des passagers. Dans cet objectif, je réalise des entretiens avec les passagers pour mieux connaître leur pratique des aéroports au gré de leurs voyages, ici et dans trois autres aéroports : Charles-de-Gaulle à Paris/Amsterdam Schiphol/Francfort/Dubaï. Est-ce que vous accepteriez d'y participer ? L'entretien est anonyme.* Les passagers s'amusent souvent du fait que le sujet de l'entretien concerne précisément leur situation présente, ce qui favorise leur accord. Ils souhaitent aussi fréquemment savoir pourquoi ils ont été choisis. Après acceptation de leur part, je m'installe à leur côté sur les sièges et dispose mon matériel d'enquête : magnétophone, feuille de questionnaire, canevas thématique d'entretien (annexe D) et feuille blanche pour la carte mentale. Je leur demande si je peux procéder à l'enregistrement, pour lequel l'usage d'une langue non maternelle pour les passagers ou moi-même est une des justifications : *Pour ne pas prendre trop de notes et être sûr d'avoir saisi tout ce que vous m'avez dit, j'utilise un dictaphone. Est-ce que cela vous convient ?* J'enregistre dès ce moment-là et informe les passagers des phases de l'entretien, soulignant que le questionnaire est une première étape avant la *discussion*.

L'avantage de commencer par un questionnaire sur les pratiques de mobilité est de ne pas biaiser d'entrée de jeu l'analyse en orientant trop les passagers, mais au contraire de leur permettre de se remémorer leur pratiques. Lors de cette étape, je cherche à ce que les passagers n'assimilent en rien cette étape à une ennuyeuse passation de questionnaire, qui risquerait de gâter la participation active à la dynamique d'entretien. La question posée sur les déplacements au cours de l'année écoulée peut aisément apparaître aux passagers comme une incitation à un jeu ou une expérience intéressante : *où vous êtes-vous rendu-e-s*

[30] Sur les enjeux et les limites d'appréhension de cette mobilité par des enquêtes statistiques, voir notamment Axhausen *et al.* 2003.

*au cours des douze derniers mois ?* Mes interlocuteurs y voient aisément son intérêt pour le sujet qui nous occupe à travers le recensement simultané des aéroports fréquentés et des déplacements récents. Je ne leur soumets pas la feuille du questionnaire avec ses différentes variables mais leur pose seulement des questions concernant les points qu'ils n'évoquent pas spontanément en présentant chaque déplacement. L'enregistrement de cette phase permet ainsi de recueillir de nombreux éléments utiles qui dépassent la seule compilation du questionnaire. Le recueil des caractéristiques sociodémographiques des passagers qui achève le questionnaire s'effectue sur le même mode. Le recueil de l'activité professionnelle du passager et de son conjoint, ou de ses parents s'il ou elle étudie encore, est fort utile pour comprendre les mobilités et la territorialité des passagers. Je vise donc autant que possible à en obtenir une description précise.

La phase d'entretien proprement dit repose sur un canevas d'entretien, guide conçu dans une utilisation souple pour privilégier la qualité de l'entretien, l'élaboration des propos de l'enquêté lorsqu'il porte bien sur le sujet et éviter de se limiter à un questionnement préconstruit. Diverses questions supplémentaires émergent pour chaque entretien afin de bien comprendre les pratiques de mobilité des passagers. Elles sont notamment suscitées par la comparaison entre le questionnaire et le discours successif des passagers, dans un va-et-vient qui favorise l'analyse de l'entretien. L'ordre des questions peut sensiblement évoluer en fonction du discours de l'enquêté. Certaines d'entre elles s'imposent pour assurer la comparabilité des entretiens, quand d'autres peuvent être ou non soulevées, en fonction du temps disponible ou de la dynamique d'entretien.

Le passage du questionnaire à l'entretien est facilité par la première phase prévue de l'entretien, qui porte sur les pratiques de mobilité des passagers et leur parcours [31] biographique. Je présente la feuille du questionnaire complétée aux passagers pour en susciter le commentaire. En les invitant à comparer cette image de déplacements[32] à celle d'il y a quelques années et à leur situation de mobilités au cours de leur vie, l'entretien permet ainsi la formulation d'un modeste mais réel récit de vie, dans le sillage des travaux sur les histoires de vie ou *lifecourse perspective* (Atkinson 1998). L'évocation du parcours biographique ne passe donc pas par le recueil très systématique des grilles et des matrices biographiques des démographes comme la fiche Ageven (Vivier 2006). Elles montre tout leur intérêt dans les recherches qui privilégient la relation entre mobilité résidentielle et autres formes de mobilités dans une approche des espaces de vie dans leur dimension objective. Dans le temps imparti, dans la mesure où la pratique des lieux en mobilité est au cœur de l'analyse, le récit de vie permet surtout de mieux connaître l'évolution des mobilités et des lieux pratiqués et l'appréciation portée par les passagers sur celle-ci. Je questionne aussi

[31] Le terme de parcours a l'avantage de ne pas être aussi déterministe que la notion de trajectoire. Il repose sur une analogie physique et balistique qui a une certaine valeur heuristique pour penser les logiques de détermination (Jolivet 2007) mais paraît trop réductionniste pour penser les jeux de pouvoir liés à la mobilité. Il n'en propose pas non plus une vision angélique, que le terme d'itinéraire favorise davantage en insistant surtout sur les contingences liées au déplacement. Le parcours renvoie à la fois à l'idée d'un tracé en partie déterminé, au suivi d'une route, mais pas intégralement : parcourir, c'est ainsi « se déplacer en suivant une direction plus ou moins déterminée » à suivre la définition du Trésor de la Langue Française Informatisé (TLFI 2013).

[32] Il s'agit d'une image au sens de description synthétique. J'avais envisagé dans un premier temps de procéder à une réalisation graphique de ces déplacements par les passagers eux-mêmes mais elle se serait avérée trop chronophage dans le temps limité imparti à l'entretien.

l'organisation concrète de ces mobilités pour saisir des récits détaillés de pratiques qui en exposent les diverses modalités.

La fréquence de pratique des aéroports permet d'introduire la deuxième phase de l'entretien, qui se concentre sur l'expérience de l'aéroport comme lieu de mobilité. Après la description des pratiques proprement dites, d'activité à l'aéroport comme d'interaction, c'est davantage les représentations qui sont envisagées, pour passer progressivement de la description à l'analyse. Cette phase s'achève par une approche récapitulative du séjour à l'aéroport, troisième étape de l'entretien, à travers la pratique de la carte mentale, introduite après avoir testé le canevas dans les premiers entretiens : *Nous arrivons bientôt au terme de l'entretien. Pour avoir un aperçu global de votre expérience de l'aéroport et voir si nous n'avons pas oublié d'évoquer quelque point important, je souhaiterais vous demander de réaliser une petite carte retraçant votre parcours dans l'aéroport. Il s'agit ainsi de voir les lieux par lesquels vous êtes passé-e et les activités que vous y avez réalisées. Ce n'est pas la qualité du dessin qui importe mais plutôt tout ce dont vous vous souvenez.* La technique de réalisation de carte mentale a été utilisée à de multiples fins : d'analyse du comportement à travers la notion de carte cognitive, d'analyse spatiale, aménagiste, phénoménologique, de géographie culturelle et sociale, voire d'exploration des émotions[33]. Certaines méthodes associées ont été critiquées pour avoir posé une équivalence simple entre la représentation graphique de la carte mentale et la représentation idéelle à laquelle elle est supposée renvoyer, tendant ainsi à réduire et à réifier la représentation idéelle par des lectures hâtives de la représentation graphique, voire à en faire un test de représentation adéquate du réel.

Il me paraît ici au contraire important de ne pas abandonner cette technique à de telles approches. La représentation matérielle est ici plutôt envisagée comme un moyen d'accéder à l'expérience mobile de l'enquêté sans la rapporter à ce que serait une improbable représentation adéquate de l'aéroport. Il s'agissait ainsi de réfléchir à l'aéroport comme un espace topographique et topologique qui défie les représentations qu'on peut en donner. Cette méthode croisée avec la méthode de l'entretien et celle du questionnaire, permet de ne pas réduire seulement la carte mentale à son dessin mais à l'envisager pleinement comme pratique propre aussi à susciter la réflexion et le discours sur la mobilité, qui traverse au fond la réflexion sur les cartes mentales depuis ses origines avec les travaux pionniers de Kevin Lynch (1960). C'est autant la voix, le tracé, la performance que le document final qui importe dans cette étape. C'est donc avec souplesse en désacralisant son usage que cette méthode a été annoncée et pratiquée. Douze fois, lorsque les passagers ont manifesté un certain inconfort avec cette méthode ou bien lorsque le contexte ne s'y prêtait pas, la méthode de la carte mentale n'a ainsi pas été appliquée et remplacée par une reconstitution orale du parcours. Lorsqu'elle a été utilisée, cette méthode a ainsi permis de recueillir un discours complémentaire de celui élaboré précédemment en entretien. Après cette phase de remémoration, les passagers sont notamment invités à qualifier le temps passé à l'aéroport, qui permet de comprendre le sens donné à son usage. Enfin, ils sont aussi conviés à me poser diverses questions sur le projet, ce qu'ils font d'ailleurs souvent de leur propre initiative. Plus d'un tiers d'entre eux a spontanément souhaité maintenir le contact pour avoir des nouvelles du projet.

[33] Voir respectivement Cauvin 1999 ; Gould, White 1974 ; Lynch 1960 ; Steele 1961 ; Jackson 1989 ; den Besten 2012.

Après chaque entretien, je reporte sur le carnet les notes concernant l'ensemble des éléments non-verbaux liés à l'entretien, lors des phases d'observation des enquêtés avant sollicitation, pendant ou après l'entretien. Je note aussi tous les éléments utiles à la compréhension de l'interaction entre enquêteur et enquêté et de son contexte, utiles à la contextualisation du discours. Car dans ces entretiens *in situ* plus que jamais, le contexte spatial du lieu de mobilité de l'interaction importe : « *the interview site itself produces "micro-geographies" of spatial relations and meaning, where multiple scales of social relations intersect in the research interview* » (Elwood, Martin 2000 : 649). Peu familiers des entretiens, les passagers m'assignent divers rôles complémentaires qui suscitent leur intérêt et que je cherche à infléchir, comme celui de réalisateur d'enquête pour le gestionnaire d'aéroport à qui l'on se plie de mauvaise grâce, de super-agent susceptible de résoudre les problèmes d'orientation dans l'aéroport ou de correspondance aérienne manquée, d'habitant d'une ville touristique qu'on a visité ou d'étudiant d'une université prestigieuse à l'étranger. De toutes, c'est la figure de l'étranger-chercheur (Matthey 2005) qui est la plus précieuse et qui émerge dans la dynamique de l'entretien. Parce qu'il n'est que de passage dans la mobilité du passager qui s'apprête à embarquer, l'étranger-chercheur est susceptible d'offrir l'occasion d'un regard lucide et réflexif sans conséquence dans le monde social de l'enquêté. Ces notes à chaud contiennent aussi ainsi échanges oraux non enregistrés lors de la négociation préalable ou après l'extinction ostensible de l'enregistreur, qui contiennent souvent de précieuses remarques.

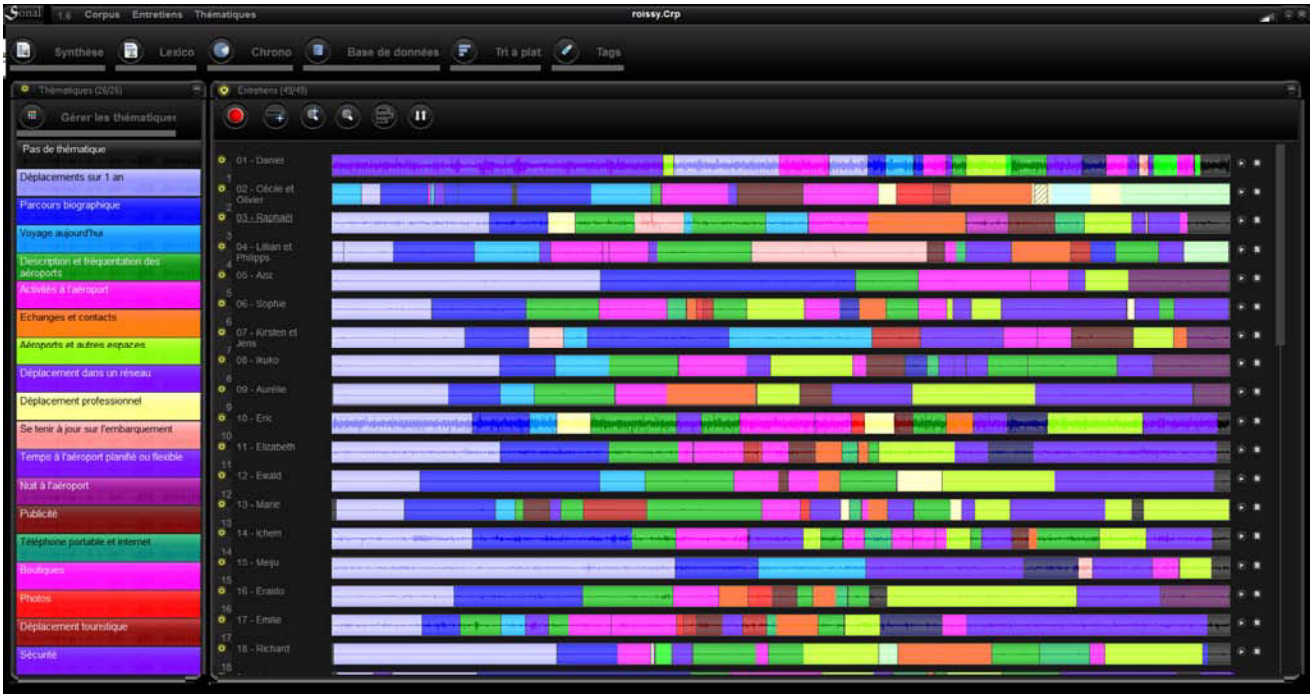
### *II – C. 3. Analyse et présentation des entretiens*

. Les travaux liés à la *grounded theory*, promue par Glaser et Strauss (1967) puis Strauss et Corbin, m'ont été fort utiles pour l'analyse du *corpus* des entretiens, de la retranscription analytique des informations à leur insertion dans un texte explicatif et interprétatif en passant par le travail de codage, de catégorisation, de comparaison et de généralisation. Les entretiens ont été retranscrits progressivement et dans leur quasi-intégralité : l'étape de questionnaire n'a été transcrite que de manière partielle lorsqu'elle complète utilement le questionnaire lui-même. Pour retranscrire ces près de 700 pages de texte[34]j'ai choisi une transcription manuelle pour rendre au mieux les éléments para-verbaux et extra-verbaux de l'entretien, comme les intonations de voix, rires, gestes ou autres éléments renvoyant au contexte d'interaction. Dans un premier temps, le logiciel de saisie et d'analyse Sonal a permis de procéder au repérage et au codage d'unités signifiantes d'entretien sur la bande-son. J'ai accompagné chacun de ces codes d'une description serrée de ses enjeux (figure 10). La transcription, qui est déjà une interprétation, a donc pu être opérée aisément par thème, offrant déjà une première comparaison des entretiens, en commençant par les entretiens qui m'apparaissaient les plus signifiants, après les avoir hiérarchisé en importance. Cette pratique stimulante m'a permis d'éviter de concevoir – et d'éprouver - l'expérience de la transcription comme celle d'un *pensum*, d'une étape nécessaire mais sans enjeu de recherche. Le logiciel permet par la suite de confronter le discours des passagers sur chacun des thèmes et de modifier aisément ces codages et leur signification, activité majeure dans l'analyse des entretiens (Cope 2010). En parallèle, une grande attention a aussi été portée à la dynamique de l'entretien lui-même, dans une lecture à l'échelle individuelle pour compléter cette lecture thématique transversale

[34] En police Arial, taille 11.

Dans cette transposition de l'oral à l'écrit, j'ai opté pour la constitution d'une double version (Beaud, Weber 2003). La première version, de travail, porte à l'écrit une transcription fine des paroles de l'enquêté. La version finale, celle citée ici, comporte, elle, une réécriture partielle qui est motivée par deux grands motifs. Il s'agit d'assurer d'abord la lisibilité du texte pour le lecteur : analyser le sens des propos de l'enquêté, c'est aussi s'assurer qu'ils soient lus et compris. L'enjeu est aussi de tenir compte de la transposition de l'oral à l'écrit, qui n'est pas une opération neutre : on ne s'exprime pas de la même manière dans les deux langages, aussi la transcription finale doit-elle en tenir compte en épargnant les répétitions, les fautes manifestes d'accord, etc., fréquentes dans le contexte parfois agité des salles d'embarquement et d'utilisation de langues allophones pour le locuteur, lorsque ces marques d'oralité ne sont pas des éléments majeurs pour l'interprétation. Cette préoccupation m'a notamment habité lors de la transcription d'entretiens réalisés avec des passagers de classe populaire ou bien résidant dans d'anciennes colonies marquées par la francophonie, qui acceptaient de réaliser un entretien dans une langue qui n'est pas celle qu'ils mobilisent le plus souvent : j'ai cherché à ne pas leur conférer un langage de colonisé.

**Figure 10 – Capture d'écran du logiciel Sonal, lors du premier codage thématique des entretiens de Roissy.**




Chaque ligne représente la bande sonore d'un entretien et les fragments colorés correspondant aux divers thèmes associés. Source : J.-B. Frétigny et Sonal 2011.

La présentation des passagers constitue un enjeu particulièrement important dans le cadre d'une réflexion sur la catégorisation des mobilités : comment qualifier ces individus sans les assigner de manière rigide à identité en fonction de leur nationalité, de leur lieu de résidence, de leur position socioprofessionnelle, de leur âge, genre ou encore des catégories de *race*, revêtant une importance majeure dans le contexte mondial de l'aéroport ? J'ai opté pour une présentation variable adaptée aux idées illustrées et aux éléments majeurs d'interprétation dans le cadre de la démonstration. Cette pratique permet de refuser de figer ces identités et ces mobilités en soulignant la multiplicité des positions du sujet. Elle a ainsi l'avantage de bien mettre en valeur les enjeux de recoupement des positionnements sociaux

et spatiaux, qui sont au cœur de la notion d'intersectionnalité, mais aussi de l'interdépendance de ces positionnements, que souligne celle de consubstantialité. Par ailleurs, la présentation souligne aussi les formes de multi-appartenance : plusieurs nationalités, multirésidence, statut socioprofessionnel du conjoint ou des parents, etc. qui permettent justement de mieux saisir la force des territorialités en réseau et questionne les assignations univoques à position sociale et spatiale. Par ailleurs, cette présentation intègre aussi l'anonymisation des enquêtés. C'est pourquoi les prénoms des passagers ont été changés, en choisissant autant que possible un prénom de substitution dont les connotations sociales et spatiales soient proches, tant le prénom reste un marqueur majeur de ces dimensions (Coulmont 2011). De plus, certains passagers pratiquent des lieux et occupent des professions spécifiques qui les rendent très aisément identifiables, par exemple lorsqu'ils travaillent comme dans une institution consulaire de taille modeste. C'est pourquoi j'ai dû très ponctuellement faire varier le degré de généralité des informations présentées, sans que cela n'affecte véritablement la compréhension des mobilités et des territorialités des enquêtés.

### *II – D. L'analyse des documents et des bases de données produits par les divers acteurs*

La recherche documentaire s'appuie sur un ensemble varié de sources qui renvoie à cinq corpus distincts (tableau 7). Leur analyse varie fortement en fonction du statut, de la comparaison des matériaux à leur confrontation plus systématique dans le cadre d'analyses de contenu.

Le premier corpus renvoie aux enquêtes déjà réalisées, aux tableaux et des bases de données statistiques. Tout d'abord, j'ai directement exploité trois bases de données. La première, la plus importante, est l'enquête de l'aviation civile française, l'enquête nationale sur les passagers aériens (ENPA) de 2011, pour l'extraction de Roissy, qui représente près de la moitié de la base, avec 22 247 passagers interrogés dans cet aéroport. Cette enquête récente, mise en place depuis 2009, est la plus large jamais menée en France sur les passagers aériens. Comme on le verra, elle décrit les grandes caractéristiques du déplacement des passagers, que les enquêtes habituelles de mobilité à longue distance ne permettent pas de saisir. Ces dernières sont établies sur une base nationale, donc ne prennent en compte que les résidants des pays et détaillent rarement suffisamment les parcours internationaux pour rendre leur exploitation utile dans le cadre de cette thèse, comme par exemple l'enquête nationale transports et déplacements française. J'ai aussi exploité les données de trafic aérien du cabinet d'études OAG (Official Airline Guide), complétées par les soins de Frédéric Dobruszkes, en particulier pour positionner les aéroports dans le réseau aérien. Enfin, j'ai aussi utilisé une enquête succincte de fréquentation de l'aéroport de Dubaï réalisée par le gestionnaire d'aéroport qui recense la nationalité, la taille du groupe, le genre, et le vol des passagers.

**Tableau 7 – Documents et bases de données.**

<table>
<tr><th>Corpus</th><th colspan="4">Matériau</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Bases de données brutes et présentations détaillées d'enquêtes et de données agrégées</td><td colspan="4">Bases de données brutes :<br>- Sur Roissy : extraction de l'enquête nationale sur les passagers aériens de 2011 (Direction générale à l'aviation civile) : 22 247 passagers interrogés<br>- Sur les quatre aéroports : Données de trafic aérien OAG (Official Airline Guide) sur 1309 vols<br>- Sur l'aéroport de Dubaï : enquête de Dubai Airports de fréquentation de sur 5965 passagers</td></tr>
<tr><td colspan="4">Résultats détaillés :<br>- Enquête ASQ de l'ACI (Conseil international des aéroports) du 4e semestre 2008<br>- Autres enquêtes régulières ou ponctuelles des gestionnaires d'aéroport, des diffuseurs de publicités et des opérateurs commerciaux (tris à plat et tris croisés détaillés et leur présentation)</td></tr>
<tr><td>Littérature grise sur les espaces publics aéroportuaires</td><td colspan="4">Plans et documents à l'usage du public des aéroports<br>Documents et plans à usage interne et externe des organisations<br>Rapports<br>Réglementation<br>Sites internet et revues professionnelles</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Publicités distinctes figurant dans les espaces aéroportuaires : 762</td><td>Roissy</td><td>Schiphol</td><td>Francfort</td><td>Dubaï</td></tr>
<tr><td>245</td><td>188</td><td>189</td><td>140</td></tr>
<tr><td>Littérature à diffusion d'un large public</td><td colspan="4">Ouvrages non académiques<br>Articles de presse et émissions de télévision<br>Représentations artistiques des aéroports (films notamment)</td></tr>
<tr><td>Représentation par les passagers de leur mobilité</td><td colspan="4">720 photographies de passagers les plus diffusées sur Flickr, Panoramio et Google + : 180 par aéroport<br>Vidéos des sites de partage en ligne</td></tr>
</table>

Source : J.-B. Frétigny 2013.

Par ailleurs, j'ai aussi utilisé de multiples tableaux détaillés ou synthétiques de résultats. Ils proviennent de multiples sources, car le paysage de ces études est très éclaté selon les acteurs. Ceux-ci sont assez réticents à les communiquer, pour des raisons de stratégie commerciale et de possible atteinte à leur image lorsque les résultats ne leur sont pas jugés favorables. Un intense travail de confrontation de ces sources a été mis en œuvre. J'ai pu avoir accès aussi à une autre enquête menée à plus large échelle, l'Airport Survey Quality (ASQ) du Conseil international des aéroports du quatrième semestre 2008[35], qui a été utile dans le croisement de ces données. Ces sources concernent bien sûr les gestionnaires d'aéroport, principaux producteurs d'enquêtes et dont j'ai pu obtenir de haute lutte diverses données, soit directement, soit indirectement. D'autres acteurs aéroportuaires ont en effet accès à ces données, contribuent à en diffuser certains éléments ou sont eux-mêmes producteurs d'enquête, comme les afficheurs de publicité. Les autorités d'aviation civile réalisent aussi leurs propres enquêtes, mais la plupart d'entre elles sont frappées d'embargo, à l'exception de l'enquête sur les passagers l'aviation civile britannique. La possibilité de travailler l'enquête de l'ENPA de la Direction générale de l'aviation civile

[35] Le quatrième semestre est suffisamment hétérogène en termes de trafic (trafic normal et de affluence de fêtes de fin d'année) pour que son interprétation puisse être avec prudence extrapolée à l'échelle de l'année. L'ACI est le Conseil international des aéroports, la principale organisation professionnelle des gestionnaires d'aéroport.

française est de ce point de vue une opportunité rare. Davantage que pour les bases de données proprement dites, l'intérêt consistait plus généralement dans l'analyse réflexive de la construction des données, des catégories mobilisées et de leur usage dans l'aménagement et le fonctionnement de l'aéroport, en croisant cette analyse à celle des entretiens des acteurs institutionnels. Dans cette optique, de simples tris à plat ou croisés et le discours de commentaire des données par les acteurs aéroportuaires constituent en eux-mêmes un véritable matériau de recherche.

Le deuxième corpus concerne la littérature grise produite par les divers acteurs institutionnels associés aux plateformes. Pour les documents publics, le dépouillement porte aussi bien les sites internet, les plans des terminaux, les brochures et magazines distribuées aux passagers, que les divers documents de littérature grise à destination d'un public restreint, comme des rapports à fonction économique, médiatique, juridique, administrative ou politique produits par ces multiples institutions privées et publiques. Ce corpus concerne aussi divers documents internes de travail produits par ces institutions dans le cadre de leur fonctionnement ordinaire et auquel j'ai pu avoir accès dans le cadre du travail d'enquête sans toujours avoir l'autorisation de les reproduire ici : plans masse de salons ou de zones commerciales, plans d'organisation des circuits de circulation à micro-échelle, documents de projets d'aménagement, graphiques d'évolution du trafic aérien par heure et par terminal, etc. Les publicités disposées à l'aéroport constituent un troisième *corpus* à part en raison de sa spécificité. Il concerne l'ensemble des publicités de contenu distinct recensées dans les aérogares.

Les documents produits non plus par les acteurs institutionnels mais par les passagers forment un quatrième ensemble documentaire. J'ai choisi en particulier de privilégier un sous-ensemble de photographies prises par les passagers formé par les images les plus « populaires » [36] pour chacun de ces lieux sur trois grands sites de partage en ligne. Sur ces trois sites, ces lieux sont soit géoréférencés, soit identifiés par mots-clés. 180 images de Flickr, Panoramio et Google + ont ainsi été sélectionnées pour chaque aéroport, soit 720 photographies au total[37]. L'objectif est ainsi de déceler les représentations collectives et les pratiques les plus diffusées de ces lieux, faisant l'hypothèse que leur popularité souligne leur capacité à les cristalliser. Mais le corpus comprend aussi plus largement des films déposés par les passagers sur des sites de partage en ligne de vidéo comme YouTube, des commentaires écrits et des images liées aux aéroports sur des sites internets tels que Facebook, Google+ ou Twitter, ou d'autres sites plus spécialisés dans la mobilité aérienne, comme Flyertalk ou Airliner.net. Tous ces matériaux renvoient à des profils de passagers variés mais loin d'être universels : tous les passagers ne mettent pas en ligne de tels éléments de leur expérience aéroportuaire et des effets d'âge, de génération, de niveau de revenu, de ressources mobilitaires et de type de mobilité jouent visiblement. Mais ils n'en offrent pas moins des éclairages précieux pour saisir les pratiques de mobilité engagées.

---

[36] Cette popularité est mesurée par un indice synthétique qui correspond à une certaine construction du public qui n'a rien de neutre mais reste pertinent dans l'optique visée. Pour Panoramio par exemple, elle correspond à une combinaison de vingt variables dont le nombre de visionnages de la photographie, le nombre de fois où les utilisateurs marquent la photographie comme favori, le nombre de commentaires reçus, etc.

[37] Dans la thèse, les photographies reproduites sont extraites des images en licence Creative Commons du site Flickr, car leur usage à des fins non commerciales est autorisé si la source est précisée.

Enfin, les ouvrages non académiques, les articles de presse voire les émissions de télévision relatives aux quatre terrains correspondent à un cinquième corpus utile à l'étude, que la littérature académique a souvent peu documenté, à l'exception de Schiphol, et dont l'histoire reste encore à bien des égards écrire. Les ouvrages destinés à un large public, y compris à destination des enfants, constituent une source utile avec une attention critique notamment à ces commanditaires, qui sont souvent les gestionnaires d'aéroports. Les ouvrages en véhiculent largement les représentations. Les livres d'architecture édités à l'occasion de l'inauguration de tel ou tel terminal sont aussi utiles, dans la même perspective, comme ceux de témoignage de diverses professions d'acteurs aéroportuaires. Les télévisions, radios et surtout journaux nationaux ou locaux couvrent aussi régulièrement divers sujets aéroportuaires très médiatiques et récurrents. Ils sont d'intérêt contextuel pour l'analyse des espaces publics aéroportuaires et de leurs acteurs. J'ai ajouté à ce corpus un sous-ensemble plus spécifique de représentations artistiques des aéroports concernés, voire d'autres aéroports lorsqu'ils manifestent un imaginaire plus général de la mobilité aérienne par l'industrie culturelle : chansons et films essentiellement, dans une approche complémentaire et non exhaustive. Ces œuvres sont là aussi très nombreuses car les aéroports sont des lieux de tournage récurrents de multiples vidéos télévisuelles mais aussi de l'industrie culturelle.

La présentation de la palette de techniques d'enquête et de méthodes mobilisées a permis de souligner l'enjeu de leur adaptation aux spécificités de l'aéroport comme lieu de mobilité et de pouvoir. C'est ce point précisément que nous pouvons désormais approfondir en précisant l'accès aux terrains et au cadre dans lequel le travail de terrain s'est déroulé, qui illustre, dans une approche réflexive, combien les aéroports sont des lieux de pouvoir.

### *II – E. L'accès et la pratique de lieux de pouvoir*

Les conditions de faisabilité de ce travail de terrain sont liées à un double contexte, commercial et sécuritaire, que leur exposition permet de mieux comprendre.

#### *II – E. 1. Une recherche-action de fait : le rôle des gestionnaires d'aéroport*

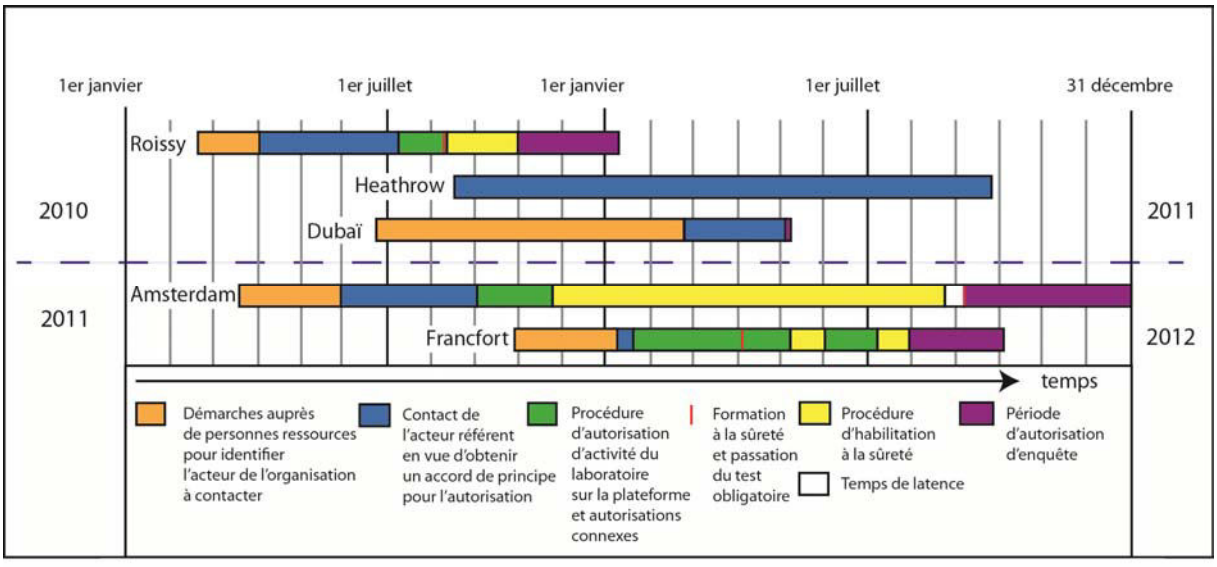
L'accès aux aéroports pour mener un tel travail de terrain se négocie dans un vaste espace-temps, comme le montre la frise chronologique de la figure 11, bien à l'amont de la période effective d'enquête (tableau 8). Plus de six mois pour Roissy, huit à Francfort et à Dubaï, treize mois à Heathrow avant d'obtenir une réponse indiquant le refus de coopération et même dix-sept mois à Schiphol. Ces délais expliquent par exemple que le terrain francfortois se soit déroulé en période estivale, marquée par des mobilités à très forte saisonnalité. Ces différences de fréquentation selon la saison invitent aussi à une certaine prudence dans la comparaison terme à terme des formes de mobilités par aéroport, susceptibles d'illustrer davantage des variations saisonnières de fréquentation que de participation contrastée des aéroports dans les mobilités des passagers.

La procédure permettant le franchissement du seuil de l'aéroport en tant qu'enquêteur commence par la sollicitation de personnes ressources. Du monde aéronautique, universitaire ou journalistique notamment, elles permettent d'identifier les acteurs clés de l'opérateur aéroportuaire à contacter, relevant du service du marketing et des études. Le projet d'enquête soumis fait l'objet d'un droit de regard et d'appréciation de la part de l'exploitant. La procédure juridique suppose en effet que l'institution de recherche, l'unité

de recherche ou l'Université, bénéficie d'une autorisation d'activité, en l'occurrence d'enquête, de la part du gestionnaire d'aéroport. En dehors des autorités publiques présentes de droit à l'aéroport, de la police aux frontières aux services météorologiques, les autres acteurs doivent juridiquement se situer dans une relation de service avec le gestionnaire d'aéroport. En l'occurrence, l'Université et le chercheur sont considérés comme prestataires de service.

La procédure exige un certain suivi par le service des enquêtes de l'aéroport. L'accord d'une autorisation d'activité engage *a minima* le gestionnaire d'aéroport à s'assurer du sérieux de l'activité dans la mesure où l'accès réglementé en zone de sûreté suppose des motifs professionnels des plus fondés. De plus, certains aéroports sont fréquemment sollicités pour des études commerciales. Ils souhaitent limiter les enquêtes auprès des passagers et les risques de perturbation du fonctionnement de l'aéroport, qualifiés de *processus d'exploitation*. Tous ces points constituent en fait autant d'arguments mis en avant pour justifier que c'est d'abord l'intérêt de la recherche pour le gestionnaire d'aéroport qui est soupesé, même si les acteurs prennent en compte la dimension universitaire du projet. La valeur de l'enquête est appréciée dans une optique à double tranchant : c'est une étude qui doit être susceptible d'intéresser le gestionnaire mais aussi de dévoiler des informations aux aéroports concurrents[38]. Ces acteurs ont une conscience aiguë de la valeur stratégique, informative et marchande, des études et des statistiques, d'autant que ces gestionnaires concèdent aussi parfois contre rémunération l'utilisation de leurs espaces pour la réalisation d'enquêtes pour des entreprises[39]. Les autres acteurs institutionnels sont eux aussi imprégnés de ces enjeux commerciaux (encadré 5).

**Figure 11 – Le temps d'accès aux terrains d'enquête : la marque de lieux de pouvoir.**




Source : J.-B. Frétigny 2013.

[38] Significativement, le contrat d'activité à Francfort (*Gestattungsvertrag*) ne manque pas de rappeler ainsi que les chargés d'enquête ne doivent pas « s'empare[r] de certains thèmes inconvenants relatifs au transport aérien ou qui portent atteinte à la situation de Fraport par rapport à la concurrence ». Celui de Schiphol mentionne aussi qu'il « est interdit de poser des questions de nature concurrentielle ».

[39] L'enquête est réalisée par des entreprises sous-traitantes spécialisées dans les sondages qui bénéficient d'une autorisation d'activité sur la plateforme.

**Tableau 8 – Périodes principales de réalisation des terrains d'enquête.**

| Terrain | Période |
|---|---|
| Roissy | De novembre 2010 à mi-janvier 2011 |
| Dubaï | De fin avril à la mi-mai 2011 |
| Francfort | De juillet à septembre 2012 |
| Amsterdam | De septembre à novembre 2012 |

Source : J.-B. Frétigny 2013.

***Encadré 5 –Entre savoir et pouvoir : l'enjeu des enquêtes à l'aéroport***

Les aéroports correspondent à des entités comparables à des villes moyennes mais où les acteurs institutionnels gérant ces espaces sont étroitement associés aux logiques du secteur économique du transport aérien marquant l'accès au terrain. Les acteurs publics, comme les responsables des enquêtes et statistiques des autorités de l'aviation civile, sont hautement préoccupés de la dimension stratégique des études sur les passagers qu'ils réalisent et n'en communiquent souvent que des résultats très agrégés, souvent à diffusion restreinte. Dans le cas français, intéressé par l'exploitation de l'enquête nationale sur les passagers aériens, les fortes réticences initiales des responsables à communiquer leur base de données tenaient au risque qu'elle soit utilisée à des fins qu'ils ne pourraient pas contrôler, tout particulièrement de nature commerciale. J'ai donc proposé et obtenu de mettre à bien le projet soumis et discuté d'exploitation d'enquête nationale sur les passagers aériens sur place, au siège, pendant une semaine, au sein de la sous-direction, pour que ses membres puissent s'assurer du bon usage de mes traitements. C'est une extraction de la base de données concernant les seuls passagers enquêtés à Roissy qui m'a été communiquée, pour éviter la divulgation de l'ensemble. Le projet, qui envisageait aussi de positionner les passagers de Roissy par rapport aux passagers des autres aéroports français à des fins de contexte, a donc été adapté pour tenir compte de cette préoccupation.

Cet enjeu commercial est prégnant non seulement pour les responsables d'activités de conception, de stratégie, mais aussi de l'exploitation. Lors d'une journée de visite des salons Air France de Roissy, un de ses responsables m'indique : « Je suis persuadé que dès que votre thèse sera en ligne, le service marketing de Lufthansa [notre principal concurrent] l'aura sur son bureau pour le décortiquer ». Une telle affirmation, quelle que soit sa portée, traduit bien les préoccupations d'*intelligence économique* liée au transport aérien, marquées notamment par l'importance dans le monde aéronautique de l'expertise des cabinets d'études. Ces divers acteurs s'intéressent de plus en plus finement aux mobilités des passagers dans le cadre de leurs activités de transport aérien, soulignant combien la mobilité devient de plus en plus un enjeu de savoir pour les acteurs du monde social.

L'intérêt de l'enquête proposée est ainsi mis en regard par les gestionnaires d'aéroport d'un possible risque d'image si la conduite de l'enquête ou ses résultats venaient à l'écorner. La communication est en effet une autre préoccupation majeure des gestionnaires d'aéroport. Ceux-ci sont très exposés médiatiquement (figure 12) et leurs

préoccupations d'image s'avivent en raison du contexte de forte concurrence entre *hubs* et leur statut complexe d'acteurs redevables à la fois de logiques publiques et privées[40].

**Figure 12 – La forte visibilité médiatique des aéroports : un leitmotiv des aérogares : les interventions télévisées depuis Roissy.**

Source : J.-B. Frétigny 2010.

Le projet d'enquête soumis à chaque opérateur aéroportuaire a donc porté sur l'étude des pratiques des espaces publics aéroportuaires par les passagers dans le contexte de leur mobilité en insistant sur la dimension comparative de l'étude. Tout en présentant aussi l'observation directe, méthode quelque peu orthodoxe aux yeux des gestionnaires d'aéroport, j'ai davantage insisté sur les entretiens avec les passagers : sans leur réalisation, il m'aurait sans doute été impossible de décrocher ces autorisations. Ces deux points ont constitué un élément de poids pour les décideurs, qui sont intéressés, on l'a vu, à mieux connaître le positionnement de leur aéroport par rapport à d'autres plateformes européennes. Les gestionnaires d'aéroport n'ont pas souhaité modifier le projet, même si un responsable de Schiphol a envisagé à un moment ajouter une question dans l'entretien. A chaque fois aussi, le projet souligne l'intérêt spécifique de l'aéroport concerné, de manière à neutraliser les interrogations sur l'image qu'est susceptible de renvoyer l'enquête. Après

[40] C'est probablement cette préoccupation qui explique le refus du service des études de marché de BAA Heathrow, l'exploitant du principal aéroport britannique. Après dix-sept mois de contact de personnes ressources extérieures à l'institution et des départements chargés de la presse et des études à Heathrow, comme de la communication à l'entreprise mère BAA, le directeur du département des études indique que l'entreprise a décidé de ne plus entretenir de contacts avec des « acteurs tiers », ne relevant pas du monde de l'aéronautique. Après sa privatisation, BAA a été racheté par un fonds espagnol spécialisé dans la gestion d'infrastructures autoroutières. Le spectaculaire dysfonctionnement du système de tri des bagages en plein pic d'affluence à la période de Noël, peu après l'inauguration du terminal 5 dédié à British Airways, a suscité une émotion médiatique considérable et un débat politique sur la gestion par un groupe privé de cette porte d'accès stratégique britannique au monde (McNeill 2010 ; Halpern, Lorrain 2010). Le gestionnaire développe depuis une opération de reconquête d'image par une communication contrôlée, qui repose notamment sur l'invitation d'*écrivains en résidence*, comme Alain de Botton (2009) rédigeant un court ouvrage sur sone expérience aéroportuaire, brossant un portrait flatteur de l'aéroport.

l'accord de principe de l'enquête, l'autorisation d'activité dans les aéroports va systématiquement de pair avec l'engagement à délivrer une copie des données collectées et d'un rapport d'enquête.

Pour les aéroports de Roissy et Francfort, j'ai aussi présenté et soumis le projet à d'autres acteurs aéroportuaires. A Roissy, ce sont les responsables du marketing et de l'exploitation d'Air France en charge des salons que j'ai contacté pour pouvoir accéder aux salons affaires de la compagnie. Le projet a aussi été soumis à Francfort et accepté par trois compagnies aériennes qui comptent parmi les plus importantes dans le trafic des passagers sur place : Lufthansa, United Airlines et Condor. L'objectif était ainsi d'obtenir une autorisation de réalisation d'entretien en porte d'embarquement : contrairement aux autres gestionnaires d'aéroport, Fraport l'exige des enquêteurs, ce qui permet de son point de vue d'impliquer aussi les transporteurs aériens dans la démarche. Enfin, j'ai aussi exposé le projet aux services du préfet délégué chargé des aéroports de Roissy Charles de Gaulle et du Bourget auprès du préfet de la Seine-Saint-Denis pour obtenir une autorisation de prise de vue dans l'ensemble des espaces publics aéroportuaires. Cette autorisation est non plus liée à des impératifs commerciaux et de recherche-action mais de sûreté[41], autrement dit de la lutte anti-terroriste, invitant à étudier l'autre aspect majeur des conditions de réalisation de la recherche.

### *II – E. 2. La pratique de lieux sécurisés*

L'accès réglementé comme agent ou comme enquêteur aux zones de sûreté est soumise à une procédure d'habilitation à la sûreté, qu'imposent les réglementations européennes et nationales des aéroports européens (encadré 6) et qui mettent notamment en jeu les identités du chercheur (encadré 7). Cette procédure est obligatoirement suivie dans l'Union européenne, pour chaque pays, d'une formation de trois heures minimum de *sensibilisation à la sûreté*, qui rappellent les obligations des agents en matière de sûreté, sanctionnée par un test. Il leur est demandé explicitement de détecter et de signaler les paquets abandonnés mais aussi les comportements suspects, sous peine de s'exposer à des sanctions : « Ne répondez pas à quelque question que ce soit à propos des mesures de sûreté posées par des étrangers. Restez attentif à quoi que ce soit qui sorte de l'ordinaire, comme un comportement suspect parmi les passagers ou les agents, des bagages laissés sans surveillance ou une clôture endommagée, etc. [42]» rappelle par exemple le *Pocket Guide Safety & Security* de Schiphol, dont la lecture doit précéder la préparation du test. Le cordon même du badge, ou titre de circulation aéroportuaire, rappelle en permanence le numéro de sûreté à contacter à ce sujet. Ce marquage sécuritaire de la mobilité de l'agent est aussi celui du chercheur sur le terrain, invité à performer ce rôle d'agent.

[41] En raison de l'article 32 de l'arrêté préfectoral n° 05-4979 du 7 novembre 2005 relatif à la police sur l'aéroport de Paris Charles de Gaulle, qui interdit de « procéder à des prises de vues commerciales, techniques ou de propagande, sauf autorisation spéciale accordée […] [en zone réservée aux passagers par] autorisation expresse du Préfet ».

[42] Do not answer any questions about security measures from strangers. Remain alert to anything that appears to be out of the ordinary, such as suspicious behaviour among passengers or staff members, unattended baggage or damaged fencing etc.

***Encadré 6 –L'habilitation à la sûreté au sein des trois aéroports européens***

L'habilitation à la sûreté est opérée par des institutions nationales en France et aux Pays-Bas et à l'échelle du Land en Allemagne. Elle est réalisée à l'occasion d'une demande d'un titre de circulation (ou badge) pour accéder de manière longue à une zone de sûreté à accès réglementé en France, formulée auprès du gestionnaire d'aéroport. La demande transmise au préfet compétent, le préfet délégué à Roissy, qui demande aux services de police, en l'occurrence à Roissy, la Direction centrale des renseignements intérieurs (DCRI, anciens renseignements généraux), de diligenter une enquête pour pouvoir statuer sur l'habilitation.

L'habilitation pour les Pays-Bas et la Hesse, le Land de Francfort, commence par la compilation d'un formulaire où recenser l'ensemble des adresses de lieux de résidence occupés au cours des cinq dernières années en Hesse, et des huit dernières années, ainsi que celles du conjoint, pour les Pays-Bas. Dans les deux cas, elle s'accompagne d'une déclaration sur l'honneur de l'existence ou non de démêlés avec la police ou la justice, invitant le cas échéant à les détailler. En Hesse, l'autorité policière de sûreté aérienne sonde l'identité du demandeur dans les fichiers de police nationaux avant de statuer. N'étant pas résidant en Allemagne au cours des cinq années, elle a statué sur la foi d'un extrait de casier judicaire de mon pays de résidence.

En revanche, la procédure du service général de renseignement et de sécurité des Pays-Bas (Algemene Inlichtingen-en Veiligheidsdienst ou AIVD) pour les non-résidents aux Pays-Bas au cours des huit dernières années est de contacter directement une institution pertinente dans le pays de résidence. C'est cette procédure qui a ralenti de dix mois l'habilitation à la sûreté néerlandaise car l'institution contactée par l'AIVD ne transmettait pas les informations. Les opérateurs de l'AIVD avaient aussi pour consigne de ne pas révéler l'institution contactée, ce qui empêchait toute sollicitation de ma part en France. Il m'a été permis d'apprendre par la suite que l'autorité contactée était le secrétariat général à la Défense nationale [43] qui lui-même avait demandé à la DCRI les informations collectées lors de l'habilitation à la sûreté française pour les renvoyer aux Pays-Bas.

[43] Entretemps devenu secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale.

***Encadré 7 –Jouer des identités du chercheur pour accéder à des terrains très contrôlés***

L'accès à lieux de mobilités très contrôlés comme les aéroports résulte de multiples interactions d'obtention d'autorisations qui engagent étroitement les diverses identités sociales et spatiales de l'individu chercheur. En l'occurrence, l'identité d'étudiant à la Sorbonne, très réputée à l'étranger, a par exemple facilité l'obtention d'autorisations et de rendez-vous avec les acteurs institutionnels. Un responsable de Fraport à Francfort m'a ainsi explicitement encouragé à brandir une identité d'étudiant à la Sorbonne : « pour vos entretiens, vous devriez toujours commencer par dire que vous êtes de la Sorbonne, ça vous a déjà ouvert des portes comme pour l'autorisation de Lufthansa et ça vous en ouvrira d'autres ! La Sorbonne ! » A Dubaï, elle a aussi favorisé mon identification, notamment parce que l'Université Paris IV Sorbonne, partageant le même label à l'étranger, possède une antenne à Abu Dhabi. A Schiphol, c'est davantage l'appartenance à une unité de recherche associée à l'université et spécialisée dans les questions urbaines et de mobilités qui a contribué à obtenir l'autorisation.

A ces rôles socio-professionnels s'ajoutent cependant d'autres identités qui rappellent que les aéroports étudiés sont des lieux de pouvoir. La nationalité a été par exemple un enjeu : elle a facilité l'accès à Roissy, où la procédure de sûreté a été très rapide. Mon statut de non-résident aux Pays-Bas et en Allemagne a ralenti la procédure mais la proximité des pays et leur appartenance à l'Union européenne a constitué un facteur favorable. Le fait aussi de ne pas avoir eu maille, à partir avec la justice ou avec la police, même pour des pratiques faiblement réprimées, comme la détention en faibles quantités de *marijuana*, ni d'avoir de conjoint dans cette situation, est aussi un enjeu clé de la procédure d'habilitation de sûreté. La trajectoire résidentielle a aussi été un facteur : avoir habité, ou le conjoint, quelques temps dans un pays où les connexions terroristes présumées sont nombreuses aurait aussi largement complexifié la procédure d'habilitation à la sûreté. Je suis plus largement conscient que ma positionnalité de chercheur blanc, français, francophone et masculin ont participé à l'épreuve d'accès et à la réalisation de la recherche, et que la réflexivité portée à ces enjeux m'a permis de mieux objectiver cette recherche et ses terrains.

**Figure 13 – Des objets clés dans la performance des agents dans le dispositif aéroportuaire comme pour le travail de terrain : les titres de circulation.**

Source : J.-B. Frétigny 2011, 2012 et 2012.

La mobilité de l'agent et du chercheur est étroitement liée aux divers badges de circulation (figure 13), ces objets faisant office d'*objets transitifs* et de *d'embrayeurs de spatialité*, puisqu'ils permettent d'accéder à la zone réservée et sont régulièrement contrôlés électroniquement et visuellement. Chacun d'entre eux résume certains des multiples codes à l'œuvre à l'aéroport. Les codes couleur et les lettres correspondent aux autorisations d'accès aux différentes fractions d'espace de l'aéroport, liées à un zonage très précis de la plateforme. Le badge rouge par exemple marque l'accès à Roissy à une ou plusieurs zones de sûreté de l'aéroport, en l'occurrence la zone passager lorsque la lettre P est mentionnée sur le badge. Ces badges prennent une importance considérable dans l'aéroport, au point qu'on désigne régulièrement les agents de l'aéroport comme des *badgés*. Performer le rôle d'agent à l'aéroport, c'est aussi de plier aux mécanismes de la biométrie. Si son importance est souvent soulignée à propos des passagers eux-mêmes dans la littérature sur le dispositif spatial de contrôle, elle concerne plus encore les agents eux-mêmes. Être agent revient aussi à tester plusieurs fois par jour magnétiquement le badge mais aussi ses empreintes digitales à Roissy, à scanner l'iris de l'œil à Schiphol, et faire l'objet d'une reconnaissance photographique par les agents de sûreté de Francfort. Enfin, enquêter à l'aéroport c'est aussi justifier régulièrement l'apport de matériel de photographies et d'enregistrement, l'absence d'uniforme et la maîtrise moyenne de la langue néerlandaise à Schiphol, qui éveillait régulièrement les soupçons des agents de sûreté avant que j'expose le caractère comparatif de la thèse. Un tel exemple souligne bien que les aéroports sont aussi des lieux de réaffirmation de l'échelle stato-nationale à travers la sûreté. Les conditions de réalisation du travail de terrain permettent ainsi de préciser l'importance des logiques sécuritaires et commerciales à l'œuvre dans ces aéroports.

## Conclusion

Cette présentation de la méthodologie et des terrains abordés a ainsi permis d'expliciter les choix réalisés pour répondre au double défi de l'appréhension des mobilités, à micro-échelle comme à macro-échelle, et des enjeux de pouvoir qui traversent les terrains aéroportuaires. La décision d'aborder des plateformes de mobilités diversifiées dans une approche comparative rend compte de la réalité de fonctionnement ces espaces publics aéroportuaires en réseau. La conception de terrains en réseau dans la mondialisation, inspirée par les méthodes de comparaison multi-sites, permet de mieux rendre compte des mobilités et des territorialités qui les parcourent. Ancrer la réflexion par le travail d'objets géographiques de dimension modeste en apparence pour observer leurs relations et celles qu'ils déploient avec d'autres lieux relève ainsi d'une stratégie de saisie de configurations globales peu stabilisées. L'engagement des terrains aéroportuaires dans la circulation mondiale des populations ne signifie pas pour autant qu'ils font figure d'objets universels, comme l'a souligné l'analyse de leur positionnement situé dans le réseau aérien mondial. L'arrimage progressif de Dubaï au sein du réseau aérien des autres aéroports souligne l'intérêt d'en faire un horizon de comparaison. Un tel terrain permet de ne pas négliger la force de phénomènes particulièrement manifestes au sein de la plateforme émiratie, comme l'importance du transnationalisme, dans l'analyse des terrains dits européens. La comparaison est plus largement conçue comme dans une stratégie d'intelligibilité des terrains et de compréhension plus englobante de l'aéroport comme archétype du lieu de mobilité. Une attention toute particulière est donc portée à la dimension générique des aéroports dans le cadre de leur mise en réseau, qui me paraît plus novatrice que l'insistance plus classique sur la spécificité de chacun des lieux. Les singularités irréductibles de ces lieux n'en seront pas moins abordées, pour tenir ensemble les deux facettes de ces plateformes.

La comparaison est aussi une stratégie pour accéder aux terrains, comme argument de poids auprès des gestionnaires d'aéroport pour décrocher une autorisation d'enquête. Elle facilite ainsi la mobilisation d'une méthodologie qui tire pleinement parti de l'approche par les espaces publics aéroportuaires des mobilités des passagers. Elle complète ainsi la perspective de l'aéroport comme dispositif de contrôle à micro-échelle et comme nœud dans le réseau aérien mondial. C'est à cette approche que s'attellent les trois grands axes d'investigation méthodologique des aéroports entrepris dans cette thèse. Le premier concerne l'observation intensive à micro-échelle, directe mais aussi participante, avec les accompagnements de passagers et l'analyse du contexte même des entretiens. Le deuxième axe concerne les entretiens et les visites avec les acteurs institutionnels, mais aussi les entretiens, des questionnaires et des cartes avec les passagers. Croiser ces deux premiers axes permet d'envisager l'analyse à la fois à fine et à large échelle et de confronter largement les discours d'un côté aux aménagements et aux pratiques de mobilité de l'autre. Le troisième axe, de travail plus distant du terrain, concerne l'analyse des corpus de bases de données, d'enquêtes et de la littérature des multiples acteurs associés aux aéroports. Il complète cette palette de méthodes en permettant d'amplifier et de corroborer le croisement des matériaux des deux premiers axes. C'est dans l'intersection de ces trois axes que réside la mise en terrain des espaces publics aéroportuaires et des mobilités opérée par cette thèse.

# Partie I

# Mobilités et territorialités. Éclairage par des lieux puissants : les aéroports.

## Conclusion

A l'analyse de ces trois premiers chapitres, il est possible d'apprécier la pertinence de l'hypothèse selon laquelle les mobilités gagnent à être saisies au regard d'un lieu de passage par excellence : l'aéroport. L'étude de ce lieu est susceptible en effet de rendre compte du rôle des pratiques de mobilité dans l'articulation de véritables territorialités en réseau, à l'échelle individuelle et collective. C'est bien parce que l'aéroport est à la croisée des approches territoriales et des réseaux que son aménagement et sa pratique dans la mobilité sont d'un grand intérêt. De plus, l'aéroport invite à une réflexion sur un vaste spectre d'acteurs, dont les mobilités et les territorialités peuvent être comparées et confrontées pour saisir les logiques de pouvoir en jeu.

L'état de l'art élaboré dans le chapitre 1 identifie quatre grands courants de pensée qui positionnent les réseaux et les mobilités comme l'un des dispositifs majeurs de la construction territoriale. Le premier correspond à une appréhension dichotomique des territoires et des constructions spatiales plus réticulaires. Il interroge ainsi l'approche classique des territoires mais n'avance pas de véritable concept alternatif intégrateur des territoires d'un côté et des réseaux et des mobilités de l'autre. L'état de l'art montre à ce sujet tout l'intérêt d'un deuxième courant de pensée, attaché aux *mobility studies*, qui propose une appréhension plus englobante des réseaux et des territoires informés et transformés par les

mobilités. Riches en réflexions que la thèse fait siennes, ce courant ne permet néanmoins pas de saisir pleinement la question de l'ancrage et des rapports de pouvoir qu'un troisième courant de pensée permet d'aborder. Par une approche critique des territoires, il permet d'envisager la constitution de territorialités dans la mobilité, envisagées dans cette thèse comme des territorialités en réseau formées et informées par des pratiques de mobilités. Appelant à dépasser des approches segmentées des formes de mobilités et à investir des notions de circulation migratoire, de transnationalisme comme d'habiter polytopique, ce chantier de recherche présente les avancées les plus innovantes, concrètes et fructueuses pour l'investigation de la thèse. Un quatrième courant de pensée permet enfin de préciser le changement de regard porté sur les lieux dans la circulation. Il opère une redéfinition du lieu abordé dans son extraversion, inséré dans la mobilité et dans ses pratiques. Le lieu agence alors des relations à de vastes échelles et engage des va-et-vient réguliers entre échelles microscopique et macroscopique. L'analyse des travaux menés sur les espaces publics de circulation en général et les commutateurs de la mobilité en particulier souligne l'intérêt d'aborder les lieux de passage pour appréhender les mobilités, leur sens territorial et les relations de pouvoir qu'elles mobilisent. L'investigation des aéroports se révèle particulièrement fructueuse dans cette perspective.

L'aéroport, caractérisé par sa qualité de commutateur, se distingue par sa capacité d'articulation d'une vaste gamme d'échelles spatiales et de mise en relation de multiples acteurs. Mais il est également un lieu mondial par excellence où se donnent à comprendre des relations de pouvoir multiformes. Les quatre figures de l'aéroport identifiées à partir de l'analyse de la littérature et présentées au chapitre 2 sont autant de référents pour préciser l'approche privilégiée dans cette thèse. Celle-ci propose une analyse des espaces publics aéroportuaires non idéalisés, figure prometteuse pour saisir des relations de pouvoir. Cette figure est mise en relation étroite avec la figure de l'aéroport comme dispositifs de contrôle des mobilités. L'approche par les espaces publics permet de ne pas négliger la marge de manœuvre des acteurs non institutionnels et en particulier des passagers dans ces dispositifs. La thèse replace aussi l'étude de l'aménagement de ces espaces publics et des pratiques à micro-échelle qui s'y déploient à l'échelle plus large des mobilités entreprises et des territorialités en réseau auxquelles elles participent. Une telle perspective implique tout particulièrement de mettre en rapport l'investigation des espaces publics aéroportuaires avec l'analyse plus vaste de constructions territoriales d'échelle mondiale, comme l'archipel métropolitain mondial. La figure de l'aéroport comme nœud de réseau aérien travaille plus particulièrement cette échelle mondiale de l'aéroport mais reste presque exclusivement dans une analyse en termes de réseau. L'approche par les espaces publics précisément permet de l'intégrer dans une saisie aussi territoriale. En outre, la figure de l'aéroport comme centralité urbaine, d'échelle intermédiaire, qui reste principalement dans une approche territoriale, est aussi mise en regard des espaces publics en tant que ceux-ci en constituent le centre. L'approche combinée des mobilités et de territorialités en réseau par l'étude des espaces publics aéroportuaires permet ainsi de mobiliser à nouveaux frais la réflexion opérée dans la littérature.

Cette partie confirme ainsi le caractère incontournable de ces lieux de mobilité dans la mise en réseau du Monde et dans l'émergence de nouvelles territorialités en réseau. Forte de constat, cette partie valide l'approche générale déployée dans la thèse visant à saisir le déploiement des pratiques de mobilités à fine et à large échelle à partir des plateformes aéroportuaires. Elle conduit à considérer l'aéroport comme un ensemble d'espaces publics, afin d'apprécier la manière dont les pratiques et les représentations des populations

participent des diverses relations de pouvoir attachées aux mobilités.

En cohérence avec l'appréhension de l'aéroport comme espace public mondial, cette première partie explicite, dans le chapitre 3, les choix méthodologiques effectués. Il montre l'originalité de la mise en œuvre de la méthodologie et du matériau mobilisé dans le croisement des méthodes et de l'approche comparative des terrains. La thèse se fonde tout d'abord sur un travail de terrain approfondi qui privilégie la démarche comparative par la confrontation de quatre aéroports intensément mis en réseau. Le rapprochement des terrains est ainsi réel et pas seulement conceptuel. La fréquentation des trois aéroports inscrits dans la dorsale européenne est à la fois intense, d'une durée non négligeable et diversifiée, en raison de la diversification des relations métropolitaines engagées par leurs métropoles d'ancrage mais aussi de l'importance des pratiques de correspondance. Dans chacun d'entre eux, les passagers ressortissants du pays d'ancrage de l'aéroport sont minoritaires, soulignant bien l'originalité de ces espaces publics. Cette spécificité est encore exacerbée à Dubaï, où les passagers nationaux à proprement parler sont très fortement minoritaires, et où les horizons sociaux et spatiaux des passagers sont particulièrement variés. En outre, l'insertion progressive de Dubaï dans le champ des pratiques des passagers liés aux aéroports européens comme dans celui des représentations des gestionnaires, justifie pleinement la prise en compte de cette plateforme comme horizon de comparaison.

L'analyse du matériau constitué au prisme de ces quatre terrains est effectuée ensuite dans le croisement de plusieurs méthodes. Celles-ci sont de nature qualitative, notamment par l'observation de terrain, qui occupe une place majeure dans cette thèse. La réalisation des entretiens au sens large avec les individus mobiles comme avec divers opérateurs de réseau et d'autres acteurs institutionnels impliqués à l'aéroport y contribue aussi. C'est encore le cas de l'analyse large des catégories et des représentations en jeu dans les documents produits par ailleurs par les divers acteurs, institutionnels mais aussi des passagers. Ces méthodes sont aussi quantitatives, par le dépouillement de diverses enquêtes réalisées par les acteurs et l'exploitation plus fine de certaines d'entre elles, par l'analyse des questionnaires réalisés avec les passagers, et par l'analyse des entretiens. Elles le sont aussi par l'analyse exploratoire de dénombrements qui en complètent la compréhension. Ces diverses méthodes ont permis la constitution à l'échelle individuelle d'un matériau d'analyse à l'interface entre les mobilités à large et à fine échelles, qui constitue une des originalités de cette thèse. Ce matériau contribue aussi à alimenter une analyse réflexive de la mise en terrain des quatre aéroports et des conditions de réalisation du travail. Cette analyse permet de confirmer la pertinence de l'approche de ces plateformes comme des lieux où la mobilité est affaire de savoirs, de pouvoirs et de territorialités.

Forte de cette approche, la thèse visera, dans une seconde partie, à apporter une meilleure connaissance du rôle des espaces publics aéroportuaires dans l'agencement des pratiques de mobilités très variées de multiples acteurs.

# Partie II

# La mise en scène et en catégorie des mobilités par les espaces publics aéroportuaires

## Introduction

C'est un des deux questionnements centraux de la thèse qu'aborde cette partie en interrogeant la construction des aéroports comme des espaces publics aéroportuaires opérateurs de visibilité, de normalisation et de catégorisation de la mobilité. C'est la capacité de ces espaces à jouer un rôle de médiation dans les relations entre acteurs, à mettre en forme les tensions liées au positionnement relatif des divers acteurs de la mobilité qui est en question. Elle invite à se demander comment sont aménagés de tels espaces pour un aussi grand nombre d'acteurs et quelle en est la signification à large échelle dans le cadre de leurs mobilités. Une telle réflexion sera abordée à travers deux grandes questions. La première consiste à interroger le statut même de ces espaces publics avec la multiplicité d'acteurs, d'usages, de mobilités et d'immobilités, et d'équipements en présence, questionnant le rôle respectif des divers protagonistes dans le système d'acteurs, leur place dans ces espaces comme la légitimité qui leur est reconnue et de voir comment cette complexité imprègne l'expérience des commutateurs. La deuxième consiste à interroger plus avant les logiques

de catégorisation et de construction de savoirs normatifs spécifiquement à propos des passagers, orientés vers la pratique et mobilisés dans la segmentation fine de ces espaces publics, à la fois dispositifs de savoir et de pouvoir.

C'est tout particulièrement la première question, plus englobante qui est investiguée dans le chapitre 4. Celui ci interroge les aéroports comme des laboratoires métropolitains de densité et de diversité croissante d'acteurs et de réseaux où s'inventent des espaces publics non idéalisés de la mobilité. Il questionne ainsi l'évolution profonde du rôle des divers acteurs institutionnels dans ces espaces et l'urbanité affichée des plateformes, mise en avant par les gestionnaires d'aéroport. Il pointe la profonde ambivalence de ces espaces liée au statut juridique, aux usages, aux modalités d'accès et aux normes qui les régissent. Il aborde le processus puissant de diversification des usages et de visibilité des acteurs variés de ces espaces de mobilité multi-régulés. Les mobilités apparaissent alors dans toutes les activités et pour tous les acteurs qu'elles relient, illustrant la force de la *fonction complexe, absente de la problématique de l'urbanisme moderne* (Remy 2002 : 306) que les commutateurs contribuent à développer au cœur des réseaux. Le chapitre souligne les limites et les ambiguïtés de ce processus marquées par le décalage entre l'urbanité promue et la régulation de ces espaces, marquée par une lente reconnaissance des acteurs non institutionnels et de leurs spatialités riches et complexes dans l'aménagement de ces espaces.

Cette complexité et cette densité de l'expérience des individus mobiles, et notamment des passagers, tient aussi à la très forte compartimentation de ces espaces publics, dont les grandes lignes de force sont abordées au chapitre 5. En abordant les diverses formes matérielles de ces fractions d'espace, leur équipement et leur scénographie, il questionne les logiques de placement et de ségrégation des passagers dans ces lieux mondiaux de passage pour identifier les diverses catégorisations mises en pratique et en scène. Il indique comment l'aménagement norme, hiérarchise et naturalise des catégories performatives de mobilité, tout particulièrement dans le domaine aéronautique et marchand, complétant les approches existantes des dispositifs aéroportuaires qui se sont davantage focalisés sur les codes et les technologies mobilisés dans une perspective sécuritaire.

Cette perspective englobante est complétée par l'étude plus fine de la portée sociale de la catégorisation des mobilités par l'espace public aéroportuaire en abordant la représentation homogénéisante de *la* mobilité telle qu'elle est mise en œuvre dans le dispositif publicitaire à l'aéroport, par le chapitre 6. Elle permet de souligner les pratiques de mobilité spatiale légitimes à l'aéroport qu'elle essentialise en associant systématiquement la mobilité aérienne à l'affirmation d'un statut social élevé, procédé caractéristique d'un marquage social plus général d'aménagement de l'aéroport. Elle exacerbe les inégalités d'accès à la mobilité aérienne et mobilise aussi un imaginaire social puissant de la mobilité aérienne qui est plus généralement à l'œuvre dans ces catégorisations.

# Chapitre 4 – Les espaces publics aéroportuaires : un laboratoire métropolitain de la mobilité

## Introduction

L'urbanité des aéroports est sans cesse soulignée par les multiples acteurs aéroportuaires. Les opérateurs se présentent tous comme des experts de l'*airport city*, de la ville aérienne, et en font une unité discursive performante pour diversifier les activités des plateformes, présentées comme *plus que des aéroports* ou des *destinations en soi*. Pourtant, si la diversification fonctionnelle des plateformes et des espaces qu'elles polarisent est régulièrement soulignée, si la puissance de l'imaginaire de la ville aérienne et les enjeux majeurs de gouvernance de l'aménagement à large échelle des régions aéroportuaires sont de plus en plus défrichés, comme l'a montré le chapitre 2, la question de la mutation des espaces de la mobilité des publics au sein de ces plateformes reste largement inexplorée. Prenant au sérieux le discours sur l'urbanité des plateformes, on fait ici le pari que ces espaces ouverts aux publics, en tant qu'espaces publics non idéalisés, font figure de scène d'interaction, d'intelligibilité et de visibilité des multiples protagonistes à micro-échelle, susceptible d'éclairer la question de la place reconnue à chacun d'entre eux, de leur exercice d'un *droit à la ville* (Lefebvre 1972) dans la mobilité sous ses diverses formes. La qualification de ces espaces comme publics fait bien souvent figure d'impensé[1] de la littérature comme des acteurs du monde social. Pourtant les questions des usages et des acteurs légitimes de ces espaces comme de leur accessibilité et de leur statut juridique sont sans cesse soulevées par ces protagonistes, et elles correspondent aux variables clés pour apprécier le caractère public d'un espace (Dessouroux 2003, Decroly *et al.* 2003). On cherchera à montrer que le dépassement d'une approche fonctionnaliste de ces espaces et de leur pratique dans le cadre de mobilités est un enjeu majeur des pratiques de ces espaces par les divers acteurs, oscillant entre rupture et réaffirmation de cette vision fonctionnaliste. Les espaces publics aéroportuaires apparaissent ainsi comme un laboratoire de l'aménagement et de la régulation de mondes de la mobilité qui s'y confrontent, entendus comme ensemble de pratiques, savoirs, représentations et valeurs contrastés des divers acteurs de la mobilité. La densité et la diversité d'acteurs et de réseaux à l'œuvre, à l'origine de leur urbanité, est un facteur majeur de complexité de ces espaces et des mobilités qui s'y engagent. C'est aussi ce qui permet d'affronter cette complexité et de rendre possible la

[1] Font notamment exception Nikolaieva 2012 et Rekacewicz 2013.

mise en œuvre quotidienne de ces commutateurs. La première partie présente la myriade d'acteurs qui interviennent dans l'aménagement de ces espaces de mobilité d'intervention. La question des usages de ces espaces par ces acteurs et de leur régulation est ensuite abordée en deuxième partie en évoquant la participation de l'ensemble des publics, notamment de non-passagers à ces espaces qui permet de mieux comprendre en troisième partie l'expérience spatiale qui résulte de cette démultiplication d'acteurs et de réseaux pour les passagers.

## I – Des espaces centraux pour qui ? L'engagement d'une myriade d'acteurs dans leur aménagement

Le statut juridique de ces espaces publics ne se laisse pas aisément appréhender, en raison du statut même de leur institution propriétaire, les gestionnaires d'aéroport. Autrement appelés exploitants ou opérateurs aéroportuaires, ils ont fortement évolué pour devenir des sociétés de droit privé, tout en restant majoritairement détenues par des acteurs publics. En outre, au-delà de ce statut de propriété, ces espaces publics sont marqués par une forte marqueterie de périmètres distincts, de discontinuités de gestion et d'usage de multiples fractions d'espaces qui renvoient à leur investissement par des acteurs de plus en plus divers. Ces espaces cristallisent ainsi un grand nombre d'acteurs qui en fait bien des espaces centraux : la densité de protagonistes engagés dans ces espaces est pour le moins comparable à celle des espaces publics hérités des hypercentres voisins. La priorité politique qui a été historiquement accordée à la construction de ces espaces en est la condition d'existence actuelle. Cette marque de la puissance publique est relativisée par la montée en puissance du rôle des gestionnaires d'aéroport et des compagnies aériennes dans leur aménagement, formant un jeu à trois prépondérant dans leur pilotage institutionnel. Mais cela ne suffit pas à expliquer la mise en œuvre quotidienne de ces espaces et des mobilités qui les anime, invitant à étudier enfin plus largement la large palette d'acteurs dont la place est en jeu à l'aéroport.

### *I – A. Un urbanisme d'exception : la priorité politique, militaire et civile, historiquement accordée à l'aménagement de ces espaces*

Les espaces publics aéroportuaires sont en premier lieu un pur produit d'initiatives politiques et militaires qui les ont édifiés comme des portes d'accès appelant des procédures d'exception en raison de leur caractère très fortement stratégique. Ils en portent encore aujourd'hui l'héritage et ne peuvent se saisir sans envisager les aménagements initiaux d'exception dont ils ont initialement bénéficié. La mobilité aérienne militaire (sens premier du terme aéromobilité) a notamment joué un rôle particulier dans la concentration de moyens en faveur de trois de ces quatre places aéroportuaires, et partant de leurs espaces publics actuels.

Seul la plateforme de Roissy, la plus récente de toute, inaugurée *ex nihilo* en 1974, n'a guère eu maille à partir avec ces enjeux militaires. Dès sa fondation, elle relève d'une stratégie de relais, dans le sillage d'Orly, en raison de la croissance du transport aérien civil. Elle n'en demeure pas moins la pure incarnation d'une logique d'aménagement d'exception, volontariste et centralisée, impulsée du plus haut niveau de l'État, dont le choix du nom, Charles De Gaulle, en porte bien toute la marque.

L'aéroport de Schiphol en revanche, dont le nom est repris d'un polder et d'un ancien fort, est d'abord une base militaire en 1916, dont la piste est utilisée à des fins civiles à partir de 1919. Ce phénomène classique est à l'origine de bien des aéroports (Pascoe 2001), comme celui d'Heathrow à Londres.

L'aéroport de Francfort n'est pas d'origine militaire : c'est le lieu de fondation de la première compagnie aérienne au monde, la DELAG, en 1909, date à laquelle l'exposition internationale d'aviation de Francfort attire 1,5 million de personnes. Son implantation à son site actuel, dans la forêt alluviale du Main, au sud-ouest de Francfort, longtemps envisagée, a été imposée par le pouvoir nazi en 1933, pour en faire une vitrine du développement pionnier des zeppelins. Cette décision favorise son essor, au point de devenir le premier aéroport civil du pays. Son développement militaire tient à sa reconversion comme base militaire allemande pendant la Seconde Guerre mondiale et surtout, dans l'immédiat après-guerre, à la réutilisation du site comme *Gateway to Europe* pour l'armée étatsunienne. Elle y implante en 1945 la base Rhin-Main, au sud-est du site, la plus grande base aérienne européenne des États-Unis jusqu'en 1959. Ce choix tient à l'importance des infrastructures existantes, aisément réutilisables, et au facile convoyage des troupes et du matériel par le Main jusqu'à Rotterdam. Il favorise la reconstruction et l'essor du trafic civil par le partage des infrastructures aéroportuaires et notamment des pistes. Le blocus de Berlin, en 1948-1949, renforce tout particulièrement la position de l'aéroport de Francfort, pour la circulation de marchandises mais aussi d'individus, en tant que principal pilier du pont aérien construit en direction de Berlin-Ouest. Avec un avion décollant ou atterrissant toutes les trois minutes, le pont aérien légitime la construction d'une deuxième piste pour un aéroport qualifié de porte sur le monde (*Tor zur Welt*) (Wustrack 2003).

Après avoir permis le renforcement direct de la centralité de la place aéroportuaire, la base aérienne le favorise aussi indirectement en 2005 en fermant définitivement. L'aéroport bénéficie d'une circulation importante de soldats et de leurs familles empruntant les compagnies aériennes classiques. Et la fermeture de la base libère une large fraction d'espace réinvestie dans les travaux actuels d'édification du futur terminal 3 de l'aéroport. La zone d'anciens logements pour soldats, Gateway Gardens, au nord-est de la plateforme, a aussi été transformée en un vaste ensemble de bureaux et d'hôtels.

L'aéroport de Dubaï, bien que de fondation civile en 1960, profite paradoxalement des tensions et conflits militaires au Moyen-Orient, comme l'économie dubaïote en général (Davis 2007, Davidson 2008). Dubaï fait office, comme pour Francfort, de *hub* pour les soldats étatsuniens, vivants ou morts, en raison de sa proximité avec les théâtres de guerre irakien et afghan. C'est le seul, parmi les grands *hubs* à desservir quotidiennement plusieurs destinations de ces pays, ce qui en fait une plaque-tournante majeure pour les militaires étatsuniens et les employés des compagnies privées de sécurité sous-traitantes. C'est aussi un lieu clé de la circulation des autres civils liés aux opérations militaires, des réfugiés aux membres des organisations intergouvernementales. Leur présence se traduit notamment par l'affrètement régulier de vols par l'Organisation des Nations Unies. Le terminal 2, à l'écart des autres terminaux, est tout particulièrement engagé dans ces mobilités, au point d'être considéré comme le plus important terminal commercial lié aux conflits d'Irak et d'Afghanistan (Chatterjee 2006, Davidson 2009).

Cette porosité des mobilités aériennes civiles et militaires profite ainsi grandement aux infrastructures de l'aviation civile et à leurs espaces, sous l'impulsion des acteurs politiques qui ont accordé une large priorité à leur développement comme porte d'entrée de

leur territoire, par un investissement considérable. Schiphol, l'aéroport de la municipalité d'Amsterdam, situé dans la commune limitrophe d'Haarlemmermeer, est reconnu comme aéroport national dès 1947 par le gouvernement néerlandais. Il participe à la création de la société gestionnaire de Schiphol, Schiphol Group, pour financer l'investissement majeur de l'aérogare Schiphol centrum, inaugurée en 1967, au fondement de l'aérogare actuelle (de Maar 1976).

L'entreprise exploitant l'aéroport de Francfort est aussi emblématique de l'implication des autorités locales et fédérales dans le développement de l'aéroport. La société par action Flughafen Frankfurt/Main AG, créée en 1955 et renommée Fraport en 2001, est propriété de l'État fédéral aux côtés du Land de Hesse et de la municipalité de Francfort, puis du Land et de la municipalité seulement à partir de 2005. Cet appui politique sur le long terme permet la construction du terminal Mitte de 1968 à 1972, le cœur de l'aérogare actuelle, considéré alors comme *le plus grand chantier d'Europe* (Wustrack 2003). Le terminal 1 de Roissy, à l'architecture singulière, achevé en 1974, porte encore la signature visible d'un État aménageur favorable au développement volontariste. Cette « forte affirmation pour le pays : un geste fort, un geste [architectural] iconique », évoquée par le directeur du développement des services de l'aéroport Dubaï, nourrit une part importante de la construction aéroportuaire à Dubaï alors qu'elle constitue une préoccupation révolue des acteurs politiques des trois aéroports européens. Contrastant avec l'étroitesse du principal satellite d'embarquement et de correspondance lors des pics d'affluence, les espaces de départ et d'arrivée du terminal 3, dédié à Emirates, ont été fortement surdimensionnés pour accentuer l'impression d'espace, ce que reconnaissent volontiers les acteurs de Dubai Airports :

> [L'aménagement de l'aéroport] est très efficient mais pas toujours très logique : cela marche beaucoup par le relationnel et c'est très politique. La veille de l'inauguration du terminal 3, l'essai du tunnel d'accès au hall d'enregistrement *first class* s'est révélé trop étroit pour le passage des limousines. Le responsable des opérations était terrifié à l'idée de demander l'annulation de l'inauguration. Mais son adjoint lui a dit : "il n'y a pas de problème, on va trouver cent personnes pour le faire et ce sera bouclé d'ici demain". D'une manière générale, vous pouvez obtenir des changements en disant : "ça, dans cet aéroport, ce n'est pas à l'image de Dubaï !"
>
> (Dubaï, reponsable de la recherche opérationnelle, Dubai Airports)

La priorité accordée à l'aéroport comme porte d'entrée de l'émirat est ainsi un puissant levier d'action à micro-échelle, dans un pays où la main-d'œuvre est soumise à une forte flexibilité.

Les espaces publics aéroportuaires actuels sont donc bien les héritiers de cette priorité politique, civile et militaire, qui leur est accordée au nom de leur dimension stratégique. Mais leur métropolisation se traduit aussi et de plus en plus par la diversification des acteurs qui y interviennent, et, en premier lieu, par la montée en puissance du rôle des gestionnaires d'aéroport et des compagnies aériennes qui y agencent leur *hub*. Avec les acteurs de la puissance publique, ces deux autres acteurs forment ainsi un jeu à trois décisif dans l'aménagement et la régulation de ces espaces publics.

### *I – B. La recomposition du rôle de la puissance publique et l'affirmation du rôle des gestionnaires d'aéroport et des compagnies aériennes*

Le désengagement progressif de l'État dans la gestion des aéroports favorise l'instauration d'un jeu à trois dans la gestion des espaces aéroportuaires pour les trois

aéroports européens, dans le cadre plus large d'une démultiplication des protagonistes en présence (tableau 1). La libéralisation du transport aérien au sein de l'Union européenne, de 1987 à 1997, contribue grandement à changer les rôles respectifs des compagnies aériennes, du gestionnaire d'aéroport et de la puissance publique dans l'aménagement des espaces aéroportuaires.

La libéralisation des aéroports a en effet été conçue par la commission européenne comme un corolaire à la déréglementation du transport aérien (Chapier-Granier 2006). En ouvrant le champ de la concurrence à toutes les lignes aériennes au sein de l'Union, l'accord de ciel ouvert européen place les compagnies aériennes en situation de concurrence, et favorise leur privatisation partielle ou totale par les États[2]. Pour minimiser leurs coûts, les compagnies classiques, désormais en concurrence, redéploient leur réseau aérien autour d'une plateforme de correspondance, qui concentre donc une part croissante du trafic. Ce sont donc les plateformes elles-mêmes qui sont au cœur de la situation de concurrence pour attirer les passagers en correspondance, qui représentent l'essentiel de la croissance du trafic. Les gestionnaires d'aéroport deviennent donc des acteurs de plus en plus importants (Horn 2010). Ils se livrent à de lourds programmes d'investissement et de construction d'infrastructures pour accroître leurs capacités et accompagner cette hausse du trafic.

La politique de libéralisation des aéroports menée par la Commission européenne et la raréfaction des ressources budgétaires des autorités publiques de tutelle conduisent les gestionnaires d'aéroport à devoir dégager par leur propre activité les financements nécessaires à ces investissements en diversifiant les activités de la plateforme. Ce développement de logiques privées de gestion des aéroports porte en particulier sur les ressources non-aéronautiques, qui ne relèvent pas de la seule activité de transport aérien : d'autorité aéroportuaire, le gestionnaire d'aéroport devient aussi producteur et intégrateur de services, donneur d'ordres (tableau 2). Ces services relèvent des commerces en aérogares et d'opérations immobilières sur les terrains à proximité de la plateforme dont les gestionnaires sont propriétaire. Ils concernent aussi l'essor marqué des activités à l'international de ces gestionnaires, qu'il s'agisse de l'assistance à la construction d'aéroports dans le monde, avec la filiale ADP-i d'ADP, ou bien à la gestion même de ces aéroports, tout particulièrement développée par Fraport.

Alors que les gestionnaires de Schiphol et de Francfort sont déjà des sociétés par actions depuis leur fondation, Aéroports de Paris, d'établissement public, est transformé en société anonyme dans le cadre de la loi de réforme des statuts des aéroports français de 2005. Aéroports de Paris devient propriétaire des terrains et bénéficie d'importantes prérogatives dans le cadre d'un régime de licence concédé par l'État. La logique de gestion privée des entreprises exploitantes est soulignée par l'introduction en bourse d'une part du capital de Fraport AG en 2001 et d'Aéroports de Paris en 2006, qui restent sous contrôle public majoritaire (tableau 3). Schiphol Group reste de capitaux publics, mais avec les mêmes exigences de rentabilité dans un contexte concurrentiel[3].

---

[2] La privatisation de Lufthansa est entamée en 1992 et celle d'Air France à partir de 1999 et KLM n'a jamais été entièrement nationalisée. La part de l'État français est de près de 16 % dans le groupe Air France-KLM et l'État allemand ne dispose plus d'actions de Lufthansa.

[3] Comme pour la plupart des aéroports de l'Union européenne, la privatisation n'est pas totale. Le Royaume-Uni fait seul exception : la privatisation des aéroports y a été opérée dès l'*Airport act* de 1986, avant celle des compagnies aériennes, ce qui explique le développement commercial précoce marquant les aérogares britanniques dès les années 1980.

**Tableau 1 – Les principaux acteurs liés aux terminaux aéroportuaires.**

<table>
<tr><th colspan="2">Types d'acteurs</th><th>Roissy</th><th>Schiphol</th><th>Francfort</th><th>Dubaï</th></tr>
<tr><td colspan="2">Publics</td><td colspan="4">Passagers, salariés de la plateforme et visiteurs au sens large : accompagnant ou attendant les passagers, excursionnistes, riverains, sans abris, etc.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Gestionnaire d'aéroport</td><td>Aéroports de Paris</td><td>Schiphol Group</td><td>Fraport</td><td>Dubai Airports</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Puissance publique</td><td>Police</td><td>Police aux frontières</td><td>Koninklijke Maréchaussée</td><td>Police fédérale (Bundespolizei)</td><td>Police de Dubaï</td></tr>
<tr><td>Autres acteurs</td><td colspan="4">Aviation civile, offices de tourisme, douanes, préfet[4] et gendarmerie du transport aérien (patrouilles Vigipirate) à Roissy, pompiers, contrôle sanitaire, policiers d'autres États, etc.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Compagnies aériennes</td><td>Première en trafic passagers</td><td>Air France (et KLM)</td><td>KLM (et Air France)</td><td>Lufthansa</td><td>Emirates</td></tr>
<tr><td>Deuxième</td><td>Easyjet</td><td>Transavia</td><td>Condor</td><td>Flydubai</td></tr>
<tr><td>Sous-traitants</td><td colspan="5">Sociétés de sûreté spécialisées comme Brink's, ICTS, Securitas ou Emirates security, assistance en escale, sociétés de nettoyage ou gardiennage, etc.</td></tr>
<tr><td>Commerçants et prestataires</td><td colspan="5">Commerçants, hôteliers, restaurateurs, banquiers, postiers, agents de casino ou de bureau de change, de musée, de massage, agences de voyage et tours opérateurs, loueurs de voiture, de salons privés et de salles de réunion, emballeurs de bagages, gérants de consigne, de publicités ou d'accompagnements VIP, porteurs, agents d'accueil de congrès, médecins, vétérinaires, gérant de morgue, etc.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Secteur associatif et organisations internationales</td><td colspan="5">Aumôniers</td></tr>
<tr><td>Associations d'aide aux publics</td><td>Emmaüs et Anafé</td><td>Armée du salut</td><td>Organisation évangélique</td><td>Pas d'association</td></tr>
<tr><td colspan="5">Autres institutions liées à la mobilité de certains passagers : organisation des migrations internationales (OMI) notamment</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Opérateurs de transport terrestre</td><td>Pour le compte d'une autorité organi-satrice de transport</td><td>SNCF, Thalys, RATP, Veolia et Keolis</td><td>NS (chemins de fer néerlandais), Thalys, Eurostar, Deutsche Bahn, GVB, Connexxion et Arriva (bus)</td><td>Deutsche Bahn (chemins de fer allemands), autorité de transport Rhin-Main (RMV) et opérateurs locaux (bus)</td><td>RTA (métro et bus)</td></tr>
<tr><td>Transport privatif</td><td colspan="4">Taxis, moto-taxis, cars liés aux compagnies aériennes, autocars de tourisme, bus touristiques, navettes de parc de loisirs, cars de transit entre aéroports, bus-tours, navettes d'hôtel ou d'organisations, navettes privées collectives ou services de limousines.</td></tr>
<tr><td>Desserte interne</td><td colspan="4">Bus et métros automatiques de la plateforme (opérateurs privés pour le compte des gestionnaires d'aéroport)</td></tr>
<tr><td>Principaux autres acteurs associés</td><td colspan="5">Collectivités locales, institutions politiques nationales et fédérales, chambres de commerce et d'industrie, associations de riverains, organisateurs de congrès et d'évènements, organisations attribuant des labels de qualité aux aéroports, etc.</td></tr>
</table>

Source : J.-B. Frétigny 2013, à partir de l'observation, des entretiens et de la recherche documentaire.

La propriété de ces espaces publics apparaît donc dans un entre-deux : ni espace public de domaine public, ni véritablement "nouvel" espace public de propriété privée comme les centres commerciaux ou les parcs de loisirs. C'est encore le cas, pour d'autres raisons, de l'aéroport de Dubaï. Jusqu'en 2008, l'aéroport était directement géré par l'aviation civile de Dubaï. Il est depuis exploité par une société, Dubai Airports, possédée par le

[4] Sous-préfet auprès du préfet de la Seine-Saint-Denis, chargé de coordonner l'action de l'État à Roissy il s'est vu attribuer en 2010 le titre de préfet délégué.

gouvernement de Dubaï et présidée par le sheikh Ahmed bin Saleed Al Maktoum. Oncle du souverain de l'émirat, il dirige également l'aviation civile de Dubaï et la compagnie aérienne Emirates. L'étude des acteurs de l'aéroport de Dubaï soulignent bien la difficulté, constante à Dubaï, qu'il y a à utiliser la dichotomie entre la propriété publique et la propriété privée, et, en l'occurrence, à séparer ce qui relève du gouvernement d'un côté et de la famille régnante de l'autre, la famille Al Makhtoum. Celle-ci est en effet étroitement liée, par des relations sociales familiales et tribales, aux nationaux, les émiratis, très minoritaires numériquement mais formant le groupe social dominant du pays (Lavergne 2004).

**Tableau 2 – Les revenus des gestionnaires d'aéroport en 2012.**

| Revenus | Roissy | Schiphol | Francfort | Dubaï |
|---|---|---|---|---|
| Gestionnaire | *Aéroports de Paris* | *Schiphol Group* | *Fraport AG* | *Dubai Airports* |
| Revenus aéronautiques et assistance d'escale | 53 % | 58 % | 60 % | Non publiés |
| Commerces et services (loyers et revenus, concession publicitaire) | 23 % | 16 % | 7 % | |
| Immobilier | 8 % | 11 % | 7 % | |
| Parkings | 5 % | 7 % | 3 % | |
| Autres revenus (conseils à l'étranger, implication dans la gestion d'autres aéroports) | 11 % | 6 % | 22 % | |

Source : J.-B. Frétigny 2013, d'après les rapports annuels d'exploitation des trois aéroports. Les revenus de Dubaï Airports ne sont pas connus du public.

**Tableau 3 – Les gestionnaires d'aéroport et leur statut juridique.**

| Roissy | Schiphol | Francfort | Dubaï |
|---|---|---|---|
| *Aéroports de Paris* | *Schiphol Group* | *Fraport AG* | *Dubai Airports* |
| Société par actions | Société par actions | Société par actions | Société anonyme |
| État français : 54,5 % | Ministère des finances néerlandais : 69,8 % | Land de Hesse : 31,5 % | Gouvernement de Dubaï |
| Schiphol Group : 8 % | Municipalité d'Amsterdam : 20 % | Municipalité de Francfort[5] : 20,1 % | |
| Fonds stratégique d'investissement : 5,6 % | Municipalité de Rotterdam : 2,2 % | Lufthansa: 9,9 % | |
| Autres : 31,9 % | Aéroports de Paris : 8 % | Autres : 38,5 % | |

Source : J.-B. Frétigny 2013, d'après la répartition du capital des entreprises fin 2012.

Cette mutation place les espaces publics aéroportuaires au cœur de la diversification fonctionnelle opérée par ses exploitants. Elle correspond à une évolution profonde qui

[5] Par l'intermédiaire de la société Stadtwerke Frankfurt am Main.

dégage pour partie ces espaces d'une lecture ingénieuriale et fonctionnaliste de la mobilité et de ses espaces, des seuls *processus d'exploitation* aéronautiques. L'attention portée au développement des commerces en aérogare est sensible pour chacune des quatre plaque-tournantes, tout particulièrement ancienne et intégrée à l'aéroport d'Amsterdam (Nikolaeva 2012). Ce changement de regard sur ces espaces est à l'œuvre pour les espaces publics intérieurs mais aussi extérieurs. La requalification des espaces extérieurs de Schiphol en est tout spécialement emblématique, à travers la définition dès 1992 d'un plan d'*aéroport vert*, défini en 1992, de végétalisation des abords de la plateforme et de mise en place de circuits piétonniers et cyclables. Pour Schiphol comme les autres gestionnaires, l'enjeu est de faire de l'aéroport une vitrine non plus du territoire national mais de la société exploitante elle-même. L'aéroport-vitrine vise à attirer de nouveaux locataires pour les programmes de bureaux et favoriser la vente de prestations de conseil auprès d'autres aéroports : c'est toute la stratégie du label d'*airport city* par exemple à Schiphol, précocement promu par le cabinet d'architecte Benthem Crouwel, très lié à la société exploitante Schiphol Group.

Les sociétés gestionnaires des aéroports sont apparues au fil des entretiens comme des institutions bien moins monolithiques que la littérature ne l'a longtemps suggéré. Elles sont composées d'acteurs aux cultures professionnelles très différenciées, qui interagissent entre eux par la médiation de ces espaces publics, où ils confrontent et projettent leurs visions contrastées de la mobilité. A Fraport par exemple, une des responsables des commerces développe un discours qui marque la distance à ces « *Aviation*-Leute », ces *gens de l'aviation*. Rompue aux divergences de représentations entre elle et ces acteurs, elle réactive dans l'entretien la stratégie de présentation des activités commerciales qu'elle développe face à ces acteurs aéronautiques. Elle souligne l'importance économique de son activité, en très forte croissance : « on pense à la qualité, d'où les gens viennent et ce qu'ils font, pourquoi ils viennent, alors que tous ces gens de l'aviation s'occupent des créneaux horaires des compagnies. »

Ce changement de regard est tout particulièrement sensible à Aéroports de Paris. L'institution est très liée historiquement à l'administration publique française et surtout à ses *pères fondateurs*, *ingénieurs et bâtisseurs*, membres du corps des Ponts et Chaussées (De Montricher 1993, 2008), édificateurs de bâtiments plutôt qu'intégrateurs de services aux passagers et aux publics. Cette influence s'est traduite par le poids longtemps prédominant des architectes ingénieurs à Roissy, et notamment de la figure surplombante à Roissy de Paul Andreu (1996, 1998), qui a supervisé la construction de toutes les grandes aérogares de la plateforme. Une telle domination est désormais largement remise en cause avec l'achèvement des grandes réalisations architecturales de Roissy et la montée en puissance des cadres dirigeants liés au marketing et aux commerces, sans que leur prépondérance ne soit tout à fait assise. Aéroports de Paris apparaît, au fil des entretiens, comme une structure atomisée, structurée par plateformes et par départements, comme le souligne l'un de ses responsables : « ADP multiple les gestions locales, les hiérarchies et les adjoints. Auparavant, les architectes, notamment Paul Andreu, concentraient le pouvoir d'initiative. Maintenant, chacun s'approprie son espace et les évolutions de l'entreprise passent par des groupes de projet transversaux qui doublent l'organisation. »

L'attention aux espaces publics aéroportuaires est accélérée à Roissy par le changement de rôle de l'État, devenu actionnaire et régulateur économique du gestionnaire d'aéroport. Il incombe désormais à l'État de préciser la rémunération des activités de services publics d'ADP, notamment le niveau des redevances aéronautiques, à travers des

contrats de régulation économique quinquennaux, signés entre l'État et ADP à partir de 2006. Les tarifs sont liés à un cahier des charges qui pose les investissements à venir pour le développement des infrastructures, sous l'impulsion de l'agence des participations de l'État, qui représente l'État actionnaire. Ce cahier des charges définit aussi la *qualité* des services attendus du gestionnaire et ses critères d'appréciation, établis par la direction générale à l'aviation civile. Cette évaluation oblige l'opérateur à faire état du fonctionnement des processus d'exploitation, comme par exemple du temps d'attente aux différents contrôles. Mais, notamment à l'instigation de la Cour des comptes (2008, 2010), l'évaluation contraint également ADP à prendre davantage en considération les attentes des acteurs aéronautiques et l'expérience des publics, surtout passagers. Pour le contrat 2011-2015, cette expérience est jaugée à l'aide d'indicateurs, à partir d'enquêtes réalisées auprès des passagers. Ils concernent leur *satisfaction globale* à l'arrivée ou au départ de la plate-forme, la qualité de l'orientation, de la signalisation et de l'information, des salles d'embarquement, des bars et des restaurants, ou encore des liaisons entre la ville et l'aéroport (CRE 2010). Ces indicateurs doivent être rendus publics en fin de contrat. Ils entérinent le principe d'une prise en compte croissante de ces acteurs et de leurs pratiques de ces espaces. Cette nouvelle forme de régulation participe ainsi à l'évolution d'une organisation souvent décrite comme une totalité autosuffisante, voire un petit État dans l'État (Villard 2009, Halpern 2006). La régulation ne joue pas un tel rôle pour des entreprises qui n'ont jamais joui d'une telle autonomie, comme Fraport et Schiphol Group. Les contrats réguliers signés entre Fraport et les transporteurs aériens sur les redevances aéronautiques depuis 2002, sous l'égide du ministre-président de Hesse, sont plus modestes, comme la régulation économique de Schiphol Group par l'autorité de la concurrence néerlandaise[6].

Mais l'instauration des *hubs* a bien introduit un jeu à trois dans lequel les compagnies aériennes jouent un rôle majeur et pour lesquels les espaces aéroportuaires font encore figure de médiateurs. La relation de cohabitation dans ces espaces de la compagnie principale et du gestionnaire apparaît particulièrement ambivalente dans tous les aéroports, comme le souligne un rédacteur des discours du dirigeant de Fraport : « le terme de partenariat qu'on utilise pour parler de la relation entre Fraport et Lufthansa est très amusant : c'est en fait un mariage dont on ne peut pas divorcer. » Malgré la très grande conjonction puissante d'intérêt entre l'aéroport et la compagnie principale responsable de la majorité du trafic passagers, leurs conceptions de la mobilité et de ces espaces publics divergent. Même à Dubaï, où les liens entre les deux entreprises sont très marqués, les débats récurrents opposent les partisans aéronautiques d'une circulation la plus fluide possible des passagers et ceux qui souhaitent qu'ils s'attardent dans les boutiques, qui rémunèrent le gestionnaire. Il porte aussi sur la place à accorder à la praticité des équipements d'un côté et à l'esthétique de l'aéroport comme porte d'entrée, des formes architecturales et à leur monumentalité de l'autre, au primat du visuel dans l'expérience des lieux. La marge de négociation des responsables d'infrastructure des compagnies avec le gestionnaire pour le cahier des charges d'édification des terminaux leur paraît toujours trop limitée, la mobilité des passagers au sein de l'aérogare relevant à la fois de l'un et de l'autre. Significativement, la congestion des infrastructures ou les longues distances à parcourir sont surtout soulignées par les acteurs de la compagnie, comme ces cadres de la compagnie

[6] Définie par le décret n° 333 du 7 juillet 2006 concernant les règles de fonctionnement de l'aéroport Schiphol d'Amsterdam.

Emirates, responsables de l'expérience des passagers et de la planification des opérations aéroportuaires :

> Le terminal 3 et son satellite 2 nous ont été vendus comme des espaces dédiés à Emirates, mais c'est beaucoup dire : leur aménagement a été totalement pris en charge par l'aéroport […] nous n'avons pas de contrôle de l'aménagement de l'espace, ni des contrôles de police ni des espaces de livraison des bagages avec des milliers de colonnes […] l'architecture est très réussie, mais le *design* a surtout porté sur l'extérieur et pas sur l'intérieur, dans une approche fonctionnelle. Cela a des effets induits très pratiques dans les contraintes de stockage sur place : on ne peut pas y cacher ce qui doit l'être juste derrière la scène, comme dans les salons. Le satellite 2 est très étroit, ce qui ne rend pas la circulation facile, d'autant que la croissance du trafic par correspondance a été sous-estimée : il va y avoir des bouchons importants jusqu'en 2015. Il faut aller au-delà des préoccupations commerciales et se concentrer sur la correspondance dans ce satellite très allongé [924 mètres de long] : comme à Denver, pour se déplacer d'une extrémité à l'autre, il faudrait un train et non enchaîner les tapis roulants.

*A contrario*, les gestionnaires d'aéroport soulignent l'influence de la compagnie qui a installé son *hub*. Si le gestionnaire possède les murs et garde la maîtrise d'ouvrage, les compagnies ont fortement prise sur le fonctionnement des aérogares. Elles disposent d'ailleurs de bien davantage de cadres et de salariés associés à la plateforme que le gestionnaire lui-même. De plus, le passage d'une institution à l'autre n'est pas rare parmi les acteurs. Ce qui est remarquable dans ce jeu à trois, c'est précisément que ces tensions soulignent l'absence de véritable domination d'un des trois acteurs dans l'aménagement des plateformes. C'est pourquoi leurs interactions à travers les espaces consacrés aux publics focalisent tout particulièrement leur attention. Cette absence de véritable acteur chef de file de la gouvernance à l'aéroport, surtout pour les trois aéroports de la dorsale européenne, est d'autant plus accentuée qu'au-delà d'eux, classiquement reconnus pour ces quatre terrains, de multiples autres acteurs participent pleinement à leur aménagement et à leur fonctionnement.

### *I – C. La profusion métropolitaine des autres acteurs institutionnels impliqués dans ces espaces publics*

Les acteurs impliqués dans l'aménagement des aéroports sont de plus en plus nombreux. Ils concourent à une vaste nébuleuse de périmètres et de champs d'intervention d'une complexité croissante, soulignée par les travaux sur l'aéroport comme centralité urbaine émergente, évoqués au chapitre 2. On recense par exemple 760 entreprises disposant d'un local au moins dans le périmètre de la plateforme de Roissy et près de 500 pour celles de Schiphol et de Francfort (ADP, Schiphol, Fraport 2013). Les acteurs plus spécifiquement liés à l'aménagement et au fonctionnement des espaces publics aéroportuaires sont d'une densité considérable, comme le suggère le tableau 3 qui en recense les principaux protagonistes, à commencer par les divers publics qui pratiquent l'aéroport, mais qui ont été tardivement pris en compte. C'est pourquoi on les abordera seulement ensuite, en se concentrant ici sur les acteurs institutionnels. Une part importante des autres acteurs dispose dans ces espaces publics de fractions d'espace allouées de droit, pour les représentants de la puissance publique (filtre de police ou de douane par exemple), ou loués auprès du gestionnaire d'aéroports (guichets, salons des compagnies ou commerces). Outre la puissance publique et les entreprises d'activités aéronautiques ou non, des acteurs de la société civile sont aussi présents, parfois rémunérés par le gestionnaire d'aéroport comme certains des aumôniers et des responsables d'associations

d'aide aux publics en difficulté à l'aéroport. Les opérateurs de réseaux de transport terrestre, de plus en plus nombreux, jouent aussi un rôle majeur dans ces espaces.

Enfin, d'autres acteurs, nombreux, interviennent plus indirectement par leur prise de position et leur action dans l'aménagement de ces espaces. La plupart d'entre eux se préoccupent surtout de l'arrimage de ces espaces publics aux réseaux de transport terrestres. Certains protagonistes ambitionnent cependant de modifier le fonctionnement même à micro-échelle de ces espaces stratégiques. Un bon exemple dans le cas de Roissy en est la prolifération de rapports publics parlementaires ou du Conseil national du tourisme dramatisant l'enjeu métropolitain de *l'accueil* dans les *grands sites de transit* et particulièrement les aéroports comme premier et dernier lieu d'expérience du pays (Plaisait 2004 ; Diers 2004, 2008 ; Grard, Coltier 2011 ; Saugues 2011). Ces espaces publics sont vus comme centraux pour des mobilités métropolitaines qu'ils qualifient de « tourisme international d'affaires et loisirs ». Les comparants aux espaces publics d'autres aéroports dans le monde, ils formulent de multiples recommandations dans une approche intégrée qui vise à dépasser l'éclatement des acteurs et la fragmentation de leurs périmètres d'action. Tout en reconnaissant l'ampleur des aménagements à destination des publics des aéroports par rapport aux autres lieux envisagés (gares et ports), ils mettent tout spécialement l'accent sur ces plateformes et sur Roissy pour insister sur le marketing territorial « enrichir les lieux d'attente d'espaces vitrines représentant les atouts culturels et patrimoniaux de la France, films promotionnels, environnement musical et fleurissement ». Mais dans ce processus de diversification des acteurs reconnus dans l'aménagement de ces espaces, c'est bien plus fondamentalement la lente reconnaissance de la place des populations mobiles elles-mêmes qui est en question.

### *I – D. Une place reconnue aux populations mobiles dans la coproduction de ces espaces ?*

Un paradoxe clé de l'urbanité aéroportuaire invoquée par les acteurs institutionnels est la presque absence de reconnaissance des publics qui les fréquentent comme des acteurs à part entière de l'aménagement de ces espaces, des co-producteurs de ces espaces, au-delà de leur appréhension technocratique et commerciale comme utilisateurs et consommateurs de services. L'originalité de ces espaces publics tient au fait qu'ils ne sont pas associés à des habitants au sens classique du terme, *la vie résidentielle* n'y *est pas à la base de la vie sociale*, comme dans la ville invisible de Jean Remy (2002 : 306). Elle relève de formes autres d'habiter, liées à la mobilité. Or c'est pour cette raison que les publics qui les fréquentent ne se voient accorder que bien peu de réelle légitimité pour intervenir dans leur construction, soulignant combien le modèle d'une participation non fondée sur la résidence et le modèle sédentaire de l'habitant reste à inventer. La terminologie classique en usage dans le monde aéronautique en est révélatrice : ces publics ne sont pas des *utilisateurs* ni des *clients* de l'aéroport, termes classiquement réservés aux compagnies aériennes, mais des *usagers*, voire des *usagers finaux* dans le vocable aéroportuaire[7]. L'aménagement des espaces de la plateforme a d'abord été pensé dans la relation entre

[7] Ainsi le *comité des usagers de Paris-Charles de Gaulle* ne concerne pas les passagers : c'est une des multiples instances de concertation ou de coopération spécifique aux acteurs professionnels du monde aéronautique.

acteurs professionnels plutôt qu'entre acteurs professionnels et *usagers finaux*. Les associations d'usagers du transport aérien ne sont guère actives et ne sont pas impliquées dans la conception de ces espaces. En France par exemple, un comité des usagers du transport aérien (Comuta), créé en 1995 par la loi Pons dans une logique de concertation nationale pour les services et les espaces du transport aérien, a été remplacé en 2003 par un conseil national des clients aériens instauré en grandes pompes mais qui se révèle rapidement une coquille vide. L'évolution du terme d'usagers à clients n'est pas neutre et reflète cette inflexion plus générale des acteurs du monde aéroportuaire, comme du monde du transport en général et dans le cadre de la libéralisation du transport aérien et ferroviaire. Dans le discours de ces acteurs, le terme d'usager tend à être remplacé par celui de clients, voire de consommateurs.

L'évolution des activités aéroportuaires et de leur régulation depuis les années 1990-2000 incite fortement les acteurs institutionnels de l'aéroport à sonder davantage l'expérience et le regard que portent sur ces espaces les publics, et, avant tout, le public des passagers. Cette analyse est ainsi canalisée par la réalisation d'enquêtes dans une logique de service. Les aéroports comptent parmi les lieux de mobilité où ces pratiques sont très fréquentes et portent bien sur l'expérience du lieu de mobilité lui-même, surtout à travers la passation très régulière de questionnaires à questions fermées, sous-traités à des sociétés de sondage. Les gestionnaires des quatre aéroports ont tous mis en place des enquêtes très régulières, dont certains résultats agrégés sont livrés aux autres acteurs du monde aéronautique. A Francfort par exemple, cette enquête permanente, intitulée le Fraport monitor, mise en place depuis 1991, sonde tous les deux jours des passagers, soit 160 en moyenne tous les deux jours en 2012. Les résultats sont mis à jour toutes les semaines pour ses divers utilisateurs, comme les responsables des commerces ou de la publicité. L'entretien réalisé avec les responsables de sa réalisation montre aussi tout l'attachement que porte le gestionnaire à cette enquête, la connaissance développée des mobilités des publics valant autant en soi que comme outil de légitimation de l'action d'aménagement du gestionnaire auprès des compagnies aériennes ou des acteurs publics. L'intitulé des sondages réguliers d'Aéroports de Paris, instaurés en 2002, en est aussi révélateur : il est qualifié, non sans emphase, d'*observatoire des passagers*. De tous les gestionnaires, c'est celui de Dubaï qui avait le moins développé ces enquêtes auprès des passagers lors du travail de terrain au printemps 2011. La focalisation sur le développement des infrastructures et la croissance du trafic aérien a laissé peu de place à la connaissance des passagers et de leurs mobilités :

> Le développement de l'aéroport a surtout été guidé par la réponse aux demandes des compagnies aériennes et non par une stratégie de recherche, comme celle qu'on avait à Heathrow lorsque j'y travaillais pour la construction du terminal 5. On travaillait sur les tendances à 20 ou 30 ans avec beaucoup de calculs et de réflexions sur l'aéroport du futur, les changements de pratique des aéroports, etc. : quand le terminal 5 a été construit, il était déjà dépassé ! […] Cette structure de développement des services a seulement 18 mois, nous n'en sommes qu'au début de ces enquêtes. […] Les enquêtes se lisent surtout en relatif : à partir des résultats de la première enquête, on cherche à améliorer les services et on réalise une nouvelle enquête pour voir les changements.
>
> (Dubaï, responsable du développement des services pour les passagers, Dubai Airports)

Les gestionnaires réalisent aussi des enquêtes ponctuelles sur divers thèmes, voire des entretiens qualifiés de qualitatifs ou de *focus groups*, selon les techniques des sciences sociales fortement transformées dans le monde professionnel mais dont le vocable académique original et légitimant est repris. Ils sollicitent progressivement la participation

des passagers de manière très contrôlée par courrier sur internet ou par la transmission de notes sur place, à l'aéroport, par *smartphone*. Les initiatives de forums en ligne, publiant les avis détaillés des passagers, comme le projet *Imaginer l'aéroport idéal*, mis en place par Aéroports de Paris en 2011 à partir de son site de consultation ditesnous.fr (figure 1), n'ont pas été pérennisées pour éviter le risque d'écorner l'image du gestionnaire. Au-delà de l'enjeu de communication et malgré leur seule focalisation sur les passagers « voyage[ant] régulièrement », de telles initiatives avaient pourtant permis une certaine inflexion des priorités accordées à l'aménagement de ces espaces. L'introduction par exemple de fontaines à eau en zone réservée, à la suite des remarques sur le forum de *l'aéroport idéal*, a été appréciée en entretien par les passagers, les dispensant d'acheter une bouteille d'eau ou de la remplir aux toilettes après les contrôles de sûreté. Cet exemple de consultation éphémère illustre plus généralement cette lente attention au rôle de co-production des espaces aéroportuaires par les passagers et *a fortiori* par l'ensemble des populations mobiles qui les pratiquent.

**Figure 1 – Forum internet d'Aéroports de Paris de consultation des seuls passagers « voyage[ant] régulièrement ».**

Source : Site internet dites-nous.fr, 23 juin 2011.

Les enquêtes réalisées à plus large échelle ne sont pas utilisées avec la même intensité par le gestionnaire dans son action d'aménagement et permettent de la situer par rapport aux autres aéroports. Plus que les enquêtes sur les passagers conduites par les aviations civiles nationales à l'échelle étatique, qui retient peu l'attention des gestionnaires, c'est l'enquête trimestrielle de satisfaction ASQ du conseil international des aéroports (ACI) qui sert d'outil de comparaison et de classement à une échelle très agrégée. Être en tête permet de décrocher un titre de gloire pour légitimer son action et attirer les passagers, comme pour Dubaï, reconnu en 2011 meilleur de la macro-région Moyen-Orient. La

répartition différentielle et fragmentée des savoirs sur la mobilité est frappante. Chaque gestionnaire d'aéroport nourrit surtout une vision locale de ces mobilités, les échanges d'information entre gestionnaires se limitant à l'enquête très standardisée de l'ASQ. De même, à l'échelle de chaque aéroport, la coopération et l'échange d'information restent limités entre acteurs, chacun disposant d'une vision fragmentée de la mobilité et de l'usage des espaces aéroportuaires :

> Nous sommes l'entité gestionnaire de l'aéroport mais nous ne connaissons pas les passagers par leur nom et il y a des segments entiers du parcours passagers qui nous échappent parce qu'ils ne sont pas de notre responsabilité mais de celle d'autres acteurs. (Roissy, responsable marketing et stratégie, Aéroports de Paris).

Le gestionnaire d'aéroport se forge une représentation plus spécialement à fine échelle, à partir des pratiques de mobilité de l'espace public aéroportuaire et des modes de transport utilisés. Les compagnies aériennes disposent en revanche d'informations à large échelle sur les différents parcours de mobilité des passagers, dont le caractère stratégique est tel que leur diffusion auprès du gestionnaire se fait au compte-gouttes. De plus, les compagnies aériennes, surtout la principale de l'aéroport, réalisent très régulièrement des sondages dans les aéroports. Hors de ce trio d'acteurs réunissant gestionnaire, aviation civile et transporteurs aériens, les autres acteurs institutionnels sondent, moins intensément, les passagers – ou d'autres publics – dans leur périmètre d'action. Cette fragmentation considérable explique la connaissance de plus en plus fine mais aussi très parcellaire et segmentée des passagers. La population mobile des passagers aériens compte parmi les plus sondées parmi les mobilités à large échelle mais dont bien des dimensions de ses pratiques de mobilité restent encore inconnues des savoirs professionnels ou académiques.

Les autres publics de ces espaces sont ainsi nettement moins pris en compte. Les gestionnaires ne pratiquent pas d'enquête régulière sur certains des publics qui le fréquentent, parfois à l'exception notable des salariés de la plateforme, comme à Francfort. Dans ce même aéroport, la dernière enquête sur l'ensemble des publics de la zone publique des aérogares remonte à plus de dix ans. Seul l'aéroport de Schiphol mène des enquêtes régulières à des fins commerciales et publicitaires pour connaître la fréquentation de la place extérieure principale de l'aéroport, la place Jan Dellaert, et de Schiphol Plaza, le commercial formé à la jonction des arrivées et de la gare. Ces enquêtes de fréquentation montrent pourtant l'importance de la pratique de ces espaces publics par les non passagers : 45 % et 47 % par exemple des personnes recensées place Jan Dellaert et à Schiphol Plaza en 2010 n'étaient pas des passagers (Schiphol 2011b).

L'aménagement et la gestion des espaces publics aéroportuaires, initialement très marqué par la puissance publique, sont désormais très liés aux logiques privées des gestionnaires d'aéroport, des compagnies aériennes et de multiples autres acteurs privés. La reconnaissance du rôle de co-production de ces espaces de mobilité et d'immobilité par les publics est plus lente, malgré la diversité des pratiques de ces espaces par des publics variés que nous allons maintenant aborder.

## II – Les usages des espaces publics aéroportuaires et leur régulation

Tout en étant d'abord conçus pour faciliter les mobilités à large échelle, les espaces publics aéroportuaires font l'objet d'usages multiples. Leur gestion oscille constamment entre

la diversification des activités et au contraire leur encadrement et la réaffirmation de leur spécialisation fonctionnelle.

### *II – A. L'investissement des espaces publics par les employés de l'aéroport*

Les aéroports apparaissent tout d'abord comme un site de travail pour les multiples salariés qui rendent possible la mobilité des passagers. Les espaces publics aéroportuaires participent à l'imbrication croissante des pratiques de consommation et de production dans les mêmes lieux. De manière éphémère, une partie d'un terminal peut être utilisée pour une formation anti-incendie de salariés (figure 2), ou plus ponctuellement aux abords des boutiques hors-taxe, pour des entretiens individuels managériaux entre salarié et responsable. Cette réalité du lieu de travail peut être aussi rappelée par des marqueurs plus occasionnels mais signifiants, comme l'implantation d'un bureau de vote à Schiphol à chaque élection politique[8] (figure 2). Pour les trois aéroports européens, le droit du travail rend aussi possible l'expression syndicale par des manifestations au cœur même des plateformes : c'est même le seul droit de rassemblement autorisé pour l'aéroport de Roissy (encadré 1). A Dubaï, ce type de rassemblement n'est pas prévu, le droit syndical y étant étroitement limité[9].

**Figure 2 – Une formation anti-incendie dans la galerie publique surmontant les arrivées du terminal 3 de Dubaï.**

Source : J.-B. Frétigny 2011.

[8] Les élections ayant lieu en général un mercredi aux Pays-Bas, la pratique du vote sur le lieu de travail est très répandue.

[9] Comme en témoigne la répression des soulèvements des ouvriers de construction originaires du sud-est asiatique, de 2004-2006 à Dubaï. La manifestation la plus importante de l'histoire de Dubaï aurait réuni près de 7 000 ouvriers en septembre 2005 (Davis 2007, Syed 2010).

**Figure 3 – Bureau de vote à Schiphol Plaza pour les élections législatives de septembre 2012.**

Source : J.-B. Frétigny 2012.

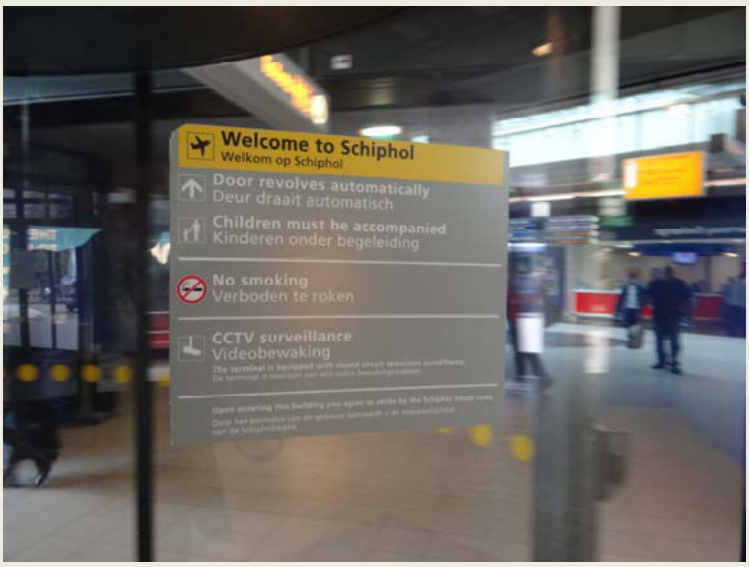
Ces manifestations syndicales ont précisément lieu au sein des halls publics des aéroports, qui constituent des espaces privilégiés de visibilité de leur action. Comme pour les manifestations déployées dans les espaces urbains centraux hérités, les aéroports offrent une scène à cette mobilité pédestre originale, qui déroge à l'usage fonctionnel des voies de communication. Généralement très sonores, ces manifestations confèrent une publicité éphémère à ces acteurs et à leurs revendications : personnel au sol et personnel naviguant des compagnies, mais aussi personnels plus précaires, comme les agents de sûreté, lors de leur grande grève à Roissy fin 2011, ou les agents de nettoyage, comme à Schiphol en février 2010. Ces actions sont plus spécialement visibles à Roissy mais elles concernent plus généralement les plateformes étudiées, à l'exception notable de Dubaï.

***Encadré 1 – Les règlements fixant l'usage des espaces publics aéroportuaires***

De multiples textes réglementaires encadrent les activités sur les aéroports, lieux particulièrement sensibles, mais des textes précis portent sur chaque aéroport en particulier :

- pour Roissy : c'est un arrêté préfectoral, émis par le préfet délégué aux aéroports de Roissy et du Bourget, n° 05-4979 du 7 novembre 2005 relatif à la police sur l'aéroport de Paris Charles de Gaulle, qui encadre les pratiques de l'aéroport. Seuls les rassemblements syndicaux sont autorisés.
- pour Francfort et pour Amsterdam : des règlements intérieurs (littéralement « de la maison » : *Huisregels* néerlandais et *Hausordnung* allemand), sont exposés de manière ostensible à chaque entrée publique de l'aérogare et même, à Schiphol, à de nombreuses portes d'embarquement. Des rassemblements d'expression publique sont possibles sous réserve de certaines conditions.
- pour Dubaï : pas de texte réglementaire spécifique majeur.

**Figure 4 – « En accédant à l'aérogare, vous acceptez de vous soumettre au règlement intérieur de Schiphol » – Porte à tambour de l'aéroport.**




Source : J-B. Frétigny 2012.

### *II – B. Un lieu de loisirs : les activités tierces promues par les acteurs institutionnels et leurs visées*

Au-delà de la greffe croissante d'activités commerciales dans leurs aérogares, les exploitants d'aéroport proposent des activités tierces qui ne visent pas spécifiquement les passagers. Celles-ci sont directement liées à l'aéronautique pour les deux aéroports les plus anciens. Elles renvoient à leur pratique originelle comme lieu de spectacle, qui a imprégné fortement l'usage des aéroports des années 1920 à 1970, attirant alors les foules[10] (Adey 2006a ; Roseau 2012). Francfort et Schiphol proposent en effet des terrasses surplombant les terminaux où observer les avions. Gratuite à Schiphol, la large *Panorama Terrasse* est surmontée d'un avion Fokker[11] aux couleurs d'une filiale de KLM, KLM City Hopper. Dans la cabine, les photographies et plaquettes exaltent le développement conjoint de l'aéroport et de la compagnie porte-drapeau, et en soulignent l'importance pour les Pays-Bas. Elle est visitée à la fois par des visiteurs et par des passagers. A Francfort, la terrasse, plus modeste, surmontant le terminal 2, est soumise au même rituel de contrôle que pour les passagers et est à ce titre payante. La fréquentation de la terrasse francfortoise, certes dix fois moins importante que dans les années 1970, est loin d'être négligeable avec près de 500 visiteurs par jour en 2011. C'est un lieu de sortie classique des habitants des environs de Francfort, notamment des familles, où l'observation en terrasse est souvent couplée à la pratique du terrain de jeu pour enfants et du Mac Donald adjacents. En outre, les *spotters*,

[10] C'est le rôle qu'a joué Orly et ses fameuses terrasses, au point d'être considéré comme le site le plus visité de France de 1961 à 1964, avec près de 3 millions de visiteurs, soit davantage que le château de Versailles (Pascoe 2001).

[11] Fokker était le principal constructeur d'avions néerlandais. Il a fait faillite en 1996 et était étroitement lié à l'histoire de Schiphol : une usine a été implantée à proximité de la plateforme en 1951 et la compagnie nationale a utilisé de nombreux Fokker.

les entichés d'aéronautique qui ont l'habitude pour leur loisir de répertorier et de photographier les avions, disposent d'un site officiel aménagé par le gestionnaire près des pistes de Francfort, quand ceux de Schiphol peuvent aisément utiliser la terrasse. Par contraste, de telles prises de vue sont interdites à Roissy, où il n'existe, comme à Dubaï, aucun espace public d'observation reconnu.

**Figure 5 – L'aéroport comme lieu de visite pour les habitants de la région : l'accès payant à la terrasse de Francfort.**

Terminal 2. Zone publique. Source : J.-B. Frétigny 2012.

Schiphol et Francfort proposent aussi quatre à six visites guidées quotidiennes de l'aire de mouvement de la plateforme, pour observer de près les avions et les équipements techniques associés, des hangars aéronautiques à la caserne de pompiers[12]. Ils participent ainsi pleinement de ces pratiques dites de *tourisme industriel*. Ces visites sont prises en charge par un opérateur privé spécialisé dans le tourisme amstellodamois à Schiphol, et directement par un service spécialisé de Fraport à Francfort. Elles visent clairement non les passagers eux-mêmes mais un public national et régional d'excursionnistes. Les visites sans rendez-vous n'ont lieu qu'en néerlandais à Schiphol et en allemand à Francfort par exemple. Comme le soulignent trois des responsables impliqués dans les activités de visite à Francfort, l'opérateur vise un public de visiteurs et non de passagers. Il s'agit pour l'essentiel de contribuer à promouvoir l'aéroport auprès des habitants de l'espace métropolitain, notamment en organisant des visites gratuites auprès du public scolaire et des associations du voisinage. Celui-ci est défini par un *secteur de voisinage* regroupant le cœur de

[12] A Francfort, des visites spéciales sur réservation existent pour visiter par la même occasion le musée des Zeppelin, pour fêter des anniversaires ou pour faire des rencontres entre célibataires.

l'agglomération Rhin-Main, d'Offenbach à Mayence et Wiesbaden et de Bad Homburg à Darmstadt[13].

Les gestionnaires de Dubaï et de Roissy organisent aussi des visites à destination de publics scolaires, étudiants ou professionnels selon des modalités voisines mais n'ont aucun service de visites quotidiennes ouvertes à un large public, phénomène plus largement illustratif de leur moindre importance comme centralité urbaine de loisirs à l'échelle métropolitaine pour les non-passagers. Il est significatif que ces visites concernent ainsi en priorité les aéroports anciens de Francfort et Schiphol, gagnés par l'extension urbaine, où les tensions liées aux nuisances sonores du trafic aérien sont particulièrement aiguës, depuis les années 1980 pour Francfort et depuis le début des années 1990 pour Schiphol. Ces nuisances cependant concernent aussi désormais Roissy, où les frictions se cristallisent depuis le milieu des années 1990. Ces visites s'insèrent ainsi dans le cadre plus large d'une stratégie des opérateurs de légitimation de leur présence dans la région métropolitaine en présentant l'aéroport comme un lieu de fréquentation plus large que celui de la mobilité aérienne, et notamment comme un pôle d'emploi majeur[14]. A Dubaï, où les tensions liées aux nuisances sonores de l'aéroport peinent à émerger, l'autorité aéroportuaire ne développe pas de telle stratégie. L'aéroport est à la fois très proche du centre historique, largement gagné par l'extension urbaine, et générateur d'importantes nuisances sonores nocturnes, mais le régime politique autoritaire de l'émirat et la priorité absolue accordée à l'aéroport par les gouvernants dubaïotes expliquent pour beaucoup cette focalisation sur le seul public des passagers.

D'autres services et évènements visent à singulariser l'aéroport pour renforcer son influence, moins dans le contexte politique local qu'à destination des passagers. L'implantation récente en zone réservée aux passagers de petits espaces d'exposition temporaire à Roissy et à Dubaï et spécialement d'une annexe miniature du Rijskmuseum à Schiphol en sont caractéristiques, comme, dans un autre tout autre registre, la possibilité de se marier à Francfort ou à Schiphol. L'organisation de multiples évènements dans l'espace aéroportuaire participe tout autant de cette stratégie, qu'il s'agisse de concerts mensuels à l'aéroport de Francfort, d'un défilé de mode aux arrivées du terminal 2E à Roissy ou de mobilisations éclairs ou *flashmobs* émaillant récemment ces aéroports. Ces danses synchronisées surviennent de manière impromptue et en apparence spontanée dans le fonctionnement de l'aéroport et sont une des manifestations récentes de cette recherche accrue de communication des exploitants et des compagnies aériennes dans des espaces de visibilité. Leur présence au cœur même des flux de mobilité, l'affirmation d'une immobilité ou d'une mobilité autre permet ainsi ostensiblement de mettre en scène le dépassement des seules logiques fonctionnelle et sécuritaire du lieu de passage et la capacité d'accueil des personnels naviguant et au sol chargés de la chorégraphie[15]. Ces performances constituent un levier mobilisé pour suggérer l'animation de l'aéroport par exemple lors des fêtes de fin d'année, comme sur Jan Dallaertplein à Schiphol en décembre 2001. Elles permettent aussi diffuser les vues des nouveaux terminaux, comme le hall M (S4) de Roissy par Air France en juillet 2012, peu après son inauguration et renforcent encore la notoriété des boutiques hors-

[13] C'est dans ce périmètre que Fraport subventionne certaines activités sportives et culturelles.
[14] Et aussi pour inciter les élèves, futurs actifs, à postuler par la suite pour un travail dans ces plateformes, suivant une pratique des gestionnaires d'aéroport attestée de longue date (Adey 2007b).
[15] Qui sont parfois des danseurs professionnels endossant le rôle d'agents, comme pour la mobilisation éclair dubaïote.

taxes de l'aéroport, comme au terminal 1 de Dubaï en octobre 2011. Les vidéos relayées sur internet et diffusées par les réseaux sociaux sont des canaux puissants de diffusion, qui atteignent parfois plusieurs millions de visionnage[16]. Mais les acteurs institutionnels ne sont pas les seuls à se saisir de ces formes d'investissement des espaces publics aéroportuaires à des fins de communication à large échelle.

### *II – C. L'accès des* indésirables

Les espaces publics des trois aéroports européens sont aussi des lieux d'expression et de visibilité politique de publics face à certaines mobilités aériennes, publics peu désirés par leur hôte exploitant, que les gestionnaires d'espaces publics de transport urbain comme la RATP ont catégorisé comme des *indésirables* à partir des années 1970 (Soutrenon 2001). Ils ciblent parfois des mobilités très spécifiques. Ainsi, en juillet 2011, alors qu'une flottille souhaitait forcer le blocus maritime israélien de la bande de Gaza, le refus d'embarquement de militants pro-palestiniens dans divers aéroports européens à destination d'Israël a suscité à diverses reprises des protestations importantes. Les passagers éconduits ont en effet transformé les halls d'enregistrement en tribune médiatique, comme à Roissy[17]. L'opposition aux politiques nationales d'asile est aussi récurrente à Schiphol, non seulement près du centre de rétention des demandeurs d'asile, à proximité de la plateforme, mais aussi et surtout dans les halls publics de l'aérogare. Cette pratique est aussi fréquente à Francfort, principal aéroport allemand concerné par ces mobilités. Divers opposants défilent régulièrement au sein du terminal 1, non sans tensions avec la police[18]. Statuant sur l'exclusion par Fraport de onze activistes protestant contre les expulsions à un guichet d'enregistrement, la cour constitutionnelle allemande a en effet reconnu en février 2011 le droit à la liberté de rassemblement en zone publique de l'aéroport, et plus généralement dans les lieux de transport public, à condition que le temps et l'espace de la manifestation soient définis en concertation avec l'exploitant du lieu.

Mais ce sont surtout les riverains exposés aux nuisances sonores qui protestent le plus. Une mobilisation éclair a par exemple rassemblé les riverains de divers pays européens contre les vols de nuit concomitamment, notamment dans les aérogares de Roissy, de Francfort et d'Amsterdam, le 16 mai 2009, soulignant la force de la mise en réseau des divers acteurs de ces plateformes. Mais ces mouvements se concentrent tout particulièrement à Francfort. De l'aveu d'un des responsables de la chambre de commerce en entretien, l'aéroport est le « thème le plus politique » auquel est confronté l'organisation, et présentant l'extension actuelle de l'aéroport comme « le plus important investissement privé d'Allemagne », de l'ordre de 3,4 milliards d'euros. L'emprise croissante de l'aéroport y

[16] Plus de 2,7 millions de vue sur le site YouTube en juin 2012, au dire de l'opérateur Dubai Airports pour la chorégraphie du 26 octobre 2011.

[17] Le caractère spontané de ces protestations émanant de passagers a rendu possible ce type d'expression, l'arrêté préfectoral proscrivant *a priori* toute manifestation non syndicale.

[18] 200 manifestants avaient par exemple été autorisés à manifester au sein de l'aérogare le 31 mai 2013, par décision du tribunal administratif de la Hesse, dans le cadre du mouvement Blockupy, opposé à la politique d'asile allemande. Après une manifestation de 1000 à 3000 militants dans le centre de Francfort, le trafic des trains métropolitains (S-Bahn) du centre de la ville à l'aéroport a été interrompu pour limiter l'afflux de manifestants. La présence de près de 300 manifestants souhaitant entrer dans l'aérogare pour manifester a suscité une heure de tensions avec la police fédérale, avec jets de gaz lacrymogènes (Peikert *et al.* 2013) avant que 200 manifestants encadrés étroitement par la police ne manifeste dans les halls de l'aérogare.

a suscité un des conflits les plus longs et les plus violents d'Europe (Rucht 1984), dont l'acmé a été marqué par la mort de deux policiers à l'occasion du chantier de la troisième piste de l'aéroport, la piste ouest, en 1987 (Günther, Winter 2007). La construction d'une quatrième piste au nord-ouest de l'aéroport, de 2006 à 2011, a ravivé l'opposition des riverains et la polémique spatiale. Le ministre-président de Hesse avait promis, lors de la construction de la troisième piste, de ne pas de créer de piste supplémentaire. La construction de la quatrième piste a ensuite été actée contre une nouvelle promesse de mise en place d'un couvre-feu nocturne absolu de 23 heures à 5 heures. L'opérateur aéroportuaire et Lufthansa avaient cependant programmé des vols pendant cette période horaire, particulièrement utile pour le fret. Le tribunal administratif les a contraints à annuler ces vols, imposant ainsi un couvre-feu absolu peu avant la mise en fonction de la piste. Les manifestants réclament désormais pour une extension du couvre-feu dès 22 heures.

**Figure 6 – Affichette sur un pont du Main appelant à participer à l'aéroport de Francfort aux manifestations contre les nuisances sonores.**

Source : J.-B. Frétigny 2012.

Ils s'expriment à la fois dans le centre historique de la ville de Francfort, où de nombreux autocollants marquent la visibilité du mouvement, mais aussi au terminal 1 de l'aéroport, dans le cadre de leur *Montagsdemo*[19] du lundi de 18 à 19 heures. L'équipe logistique de Fraport prépare quelques heures auparavant les lieux, installant diverses barrières de protection des bornes d'enregistrement et des installations publicitaires. Présents dans le hall d'accueil B de l'aérogare, les manifestant chantent et scandent leurs slogans, rompus à leur performance. Un escalier est transformé en tribune pour les discours. Ils distribuent aux passagers des tracts explicatifs en anglais puis défilent dans le terminal, parfois équipés de petits bandeaux noirs en signe de deuil. Les riverains diffusent des bruits enregistrés de passage d'avions par de vastes haut-parleurs, utilisent des cornes de brume, des sifflets, battent le tambour, voire jouent de la cornemuse. Ils brandissent des panneaux routiers de leurs communes pour territorialiser l'aéroport à leur échelle (figures 6 et 7). Ils se prennent largement en photo et se filment pour diffuser ensuite les images sur internet et accroître leur visibilité. Les passagers sourient, sans toujours saisir parfaitement la signification de l'évènement, s'arrêtent pour observer la scène et prennent régulièrement des photos. Certains s'attardent pour discuter avec les militants. Le visage des agents, habitués à la scène, traduit l'amusement ou la résignation.

Dans cette bataille d'images ou *mediascape*, Fraport déploie aussi une campagne massive en faveur du développement de l'aéroport et de ses apports pour la région Rhin-Main, intitulée *Ja zu FRA !*[20] (*Oui à l'aéroport de Francfort !*). Elle mobilise de nombreux espaces publicitaires en ville comme à l'aéroport (figure 7) et jusqu'au métro aérien reliant les deux terminaux pour convaincre de la nécessité de l'aéroport à grand renfort de discours

[19] Référence aux *manifestations du lundi* d'Allemagne de l'est, menées à partir du printemps 1989 et qui ont précipité la chute du régime est-allemand.
[20] FRA est le code utilisé par l'association internationale des compagnies aériennes IATA pour désigner l'aéroport de Francfort.

renvoyant à l'idéologie territoriale métropolitaine : « [Oui à FRA] parce que l'aéroport donne du travail à 75 000 personnes » et « parce que nous avons besoin d'un aéroport puissant pour nos exportations » (figure 8). Une manifestation festive sur deux jours a aussi été organisée en juin 2011 sur la future piste nord-ouest, dite *Happy landing*, qui aurait mobilisé 80 000 personnes riverains (Harrer 2011). Des casquettes *Ja zu Fra* sont même régulièrement distribuées aux passagers par les agents. Cet exemple montre bien toute la dimension politique au sens large du terme à laquelle participe ces espaces.

**Figure 7 – Manifestation hebdomadaire au terminal 1 de Francfort.**

Source : J-B. Frétigny 2012.

**Figure 8 – La campagne "Oui à l'aéroport" de Fraport au terminal 1 de Francfort : "Parce que l'aéroport assure le bien-être de la région" et "parce que notre porte sur le Monde doit rester bien ouverte".**

Source : J-B. Frétigny 2012.

Un autre public indésirable notable ne pratique pas l'aéroport pour des revendications politiques mais pour y séjourner à moyen et à long terme, qu'il s'agisse de personnes sans domicile fixe ou de passagers en difficulté. L'enjeu est neutralisé à Dubaï, où les pratiques d'errance ne sont guère tolérées, comme dans la ville dans son ensemble. Les gestionnaires d'aéroport européens hébergent et subventionnent en revanche des associations qui accompagnent et encadrent ces publics. Aucun hébergement officiel n'étant présent sur place, elles sont incitées à quitter l'aéroport pour des structures d'aide urbaine, surtout à

Francfort et à Schiphol. Ces associations participent ainsi à la logique fonctionnelle du lieu de passage promue par les gestionnaires, défavorable aux stases trop longues. Le mécanisme du règlement intérieur autorise d'ailleurs les responsables de Fraport et de Schiphol Group à prononcer des interdictions temporaires de fréquentation de l'aérogare. Les règlements de Schiphol et de Roissy prévoient de plus une fermeture nocturne des aérogares aux non voyageurs.

Les espaces étudiés, tout particulièrement ceux de la dorsale européenne, sont bien apparus comme puissamment travaillés par cette tension dans leur régulation entre leur représentation fonctionnaliste et une diversification marquée de leurs usages. Ils apparaissent comme une scène d'interaction de la mobilité, posant la question de l'expression publique et du droit à la ville dans et par ces espaces. Ces pratiques de l'aéroport participent à la complexité plus générale du parcours au sein de ces espaces, particulièrement sensible pour les passagers.

## III – Des espaces déroutants de mobilité pédestre ?

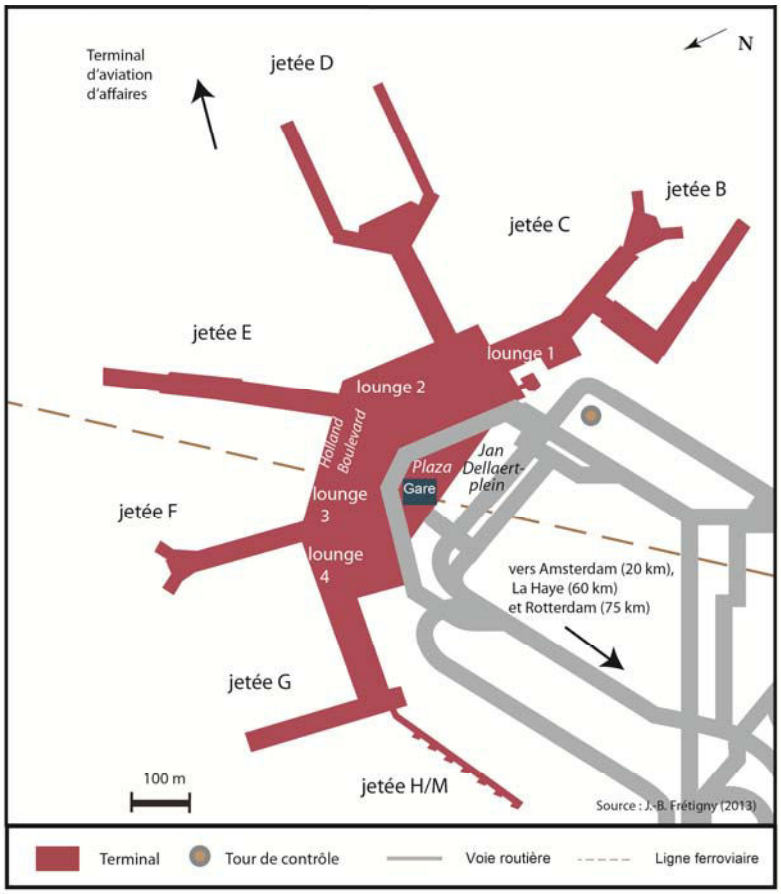
La concentration d'acteurs multiples, d'équipements et d'usages divers fait de l'orientation à l'aéroport une expérience et une épreuve spatiale particulièrement intense, en particulier pour les passagers. Ces espaces publics permettent ainsi d'explorer l'articulation pédestre d'espaces métropolitains qui s'apparentent aux mégastructures faites d'enchevêtrements de réseaux, préfigurées par le projet *Plug-in-city* de Peter Cook (1964) et du mouvement britannique Archigram. Examinons d'abord la complexité des formes des aérogares pour mieux saisir ensuite les effets de distension du lieu qu'elles impriment dans l'expérience des aéroports. Ce sont ensuite les nombreux outils de la mobilité déployés dans ces espaces pour compenser ces effets d'écartèlement qui seront abordés avant d'envisager la mobilisation dense de repères topologiques mais aussi topographiques dans la pratique du lieu par les passagers.

### *III – A. Les formes complexes des aérogares*

Les mégastructures de ces quatre aéroports sont des espaces particulièrement complexes. Au fur et à mesure de leur développement, ils posent des défis toujours plus importants aux multiples acteurs qui les aménagent et les pratiquent, que seule la diversité et la densité de ces acteurs permettent d'affronter et de rendre opératoire. Construction après construction, le gabarit des terminaux est va crescendo pour répondre à la diversification des activités menées comme à l'accroissement des capacités des avions, avec l'usage des *très gros porteurs* comme le Boeing 747, à partir de 1970, et de l'Airbus A380, à partir de 2007. D'un point de vue topographique, ces complexes aéroportuaires n'ont souvent plus grand-chose à voir avec les modèles usuels d'aérogares que présentent les ouvrages spécialisés d'architecture aéroportuaire (Hart 1985, von Gerkan 1987 : 63, Brusseau 1999, Ashford *et al.* 2011). Ou plutôt, ils relèvent d'une combinaison ou une

juxtaposition de modèles. Trois grands types d'aérogares[21] sont classiquement distingués. Les aérogares linéaires, construites en longueur[22], forment un premier type. Elles font appel à des formes simples, comme les aérogares circulaires et semi-circulaires. Les aérogares avec des jetées relèvent d'un deuxième type plus composite. Elles sont formées d'un corps principal de bâtiment, pour le départ et l'arrivée, flanqué de jetées rayonnant autour du bâtiment où se situent les salles d'embarquement et de débarquement des passagers. Enfin, contrastant avec cet aménagement topographiquement continu, les aérogares avec satellites sont composées de plusieurs bâtiments : c'est le troisième type d'aérogare. Les formalités de départ et d'arrivée s'effectuent dans l'aérogare mais l'embarquement et le débarquement des passagers ont lieu au large, dans un autre bâtiment.

**Figure 9 – Configuration de l'aéroport de Schiphol : aérogare unique à jetées.**



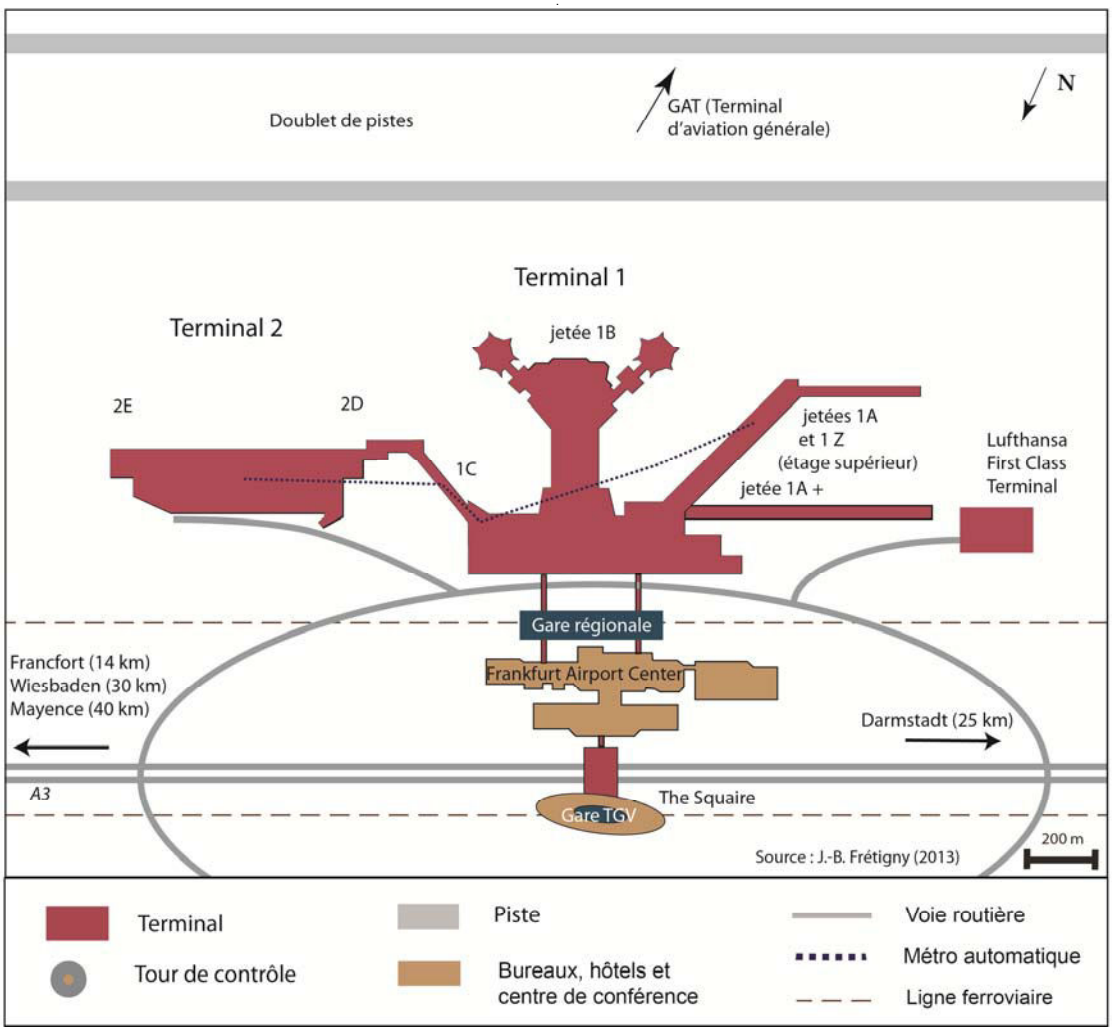

Les deux aérogares topographiquement continues sont Schiphol et Francfort. L'aéroport d'Amsterdam est le plus proche des cas d'école évoqués (figure 9). Jusqu'à présent, son extension n'a pas compromis sa configuration globale. Il est composé d'une

[21] Les termes d'aérogares et de terminaux sont d'acception proche et utilisés ici sans établir de distinction franche entre eux qui prêterait à confusion. Le terme d'aérogare est le terme d'origine en français. Il relève davantage du registre architectural et topographique et conçoit le lieu de transport par prolongement et par différence avec le modèle de la gare ferroviaire. Il se prête plus particulièrement à évoquer de manière englobante le bâtiment. Le terme de terminal, d'origine anglophone, est bien davantage utilisé aujourd'hui par les acteurs institutionnels des aéroports. Relevant davantage du registre topologique, il désigne aussi bien l'équipement dans son ensemble que l'une de ses composantes (sous-terminal).

[22] A l'image des aérogares d'Orly, purs produits du modernisme architectural.

aérogare avec des jetées en doigts de gants, sur le modèle *tout sous un même toit* très apprécié de nombreux passagers pour sa simplicité, qui contribue grandement à la popularité du lieu. Les jetées sont parfois complexes à plus fine échelle, avec des formes en T et en Y mais toujours cohérentes avec le modèle. L'aéroport de Francfort est déjà plus complexe (figure 10). Initialement construit sur un modèle d'aérogare avec jetées (A, B et C), il est par la suite juxtaposé à une deuxième aérogare linéaire, le terminal 2, découpé à des fins de repérage en secteurs D et E. Les deux aérogares sont ensuite rejointes par une composante linéaire, dite *ceinture C-D* (*C-D Riegel*) qui n'est pas qu'une galerie de passage : les architectes y ont disposé aussi diverses salles d'embarquement supplémentaires. La jetée A a aussi été prolongée et une récente jetée dite *A plus* y a été accolée. Francfort dispose par ailleurs de deux petites aérogares en discontinuité, réservées aux vols non commerciaux et au *First Class Terminal* de Lufthansa.

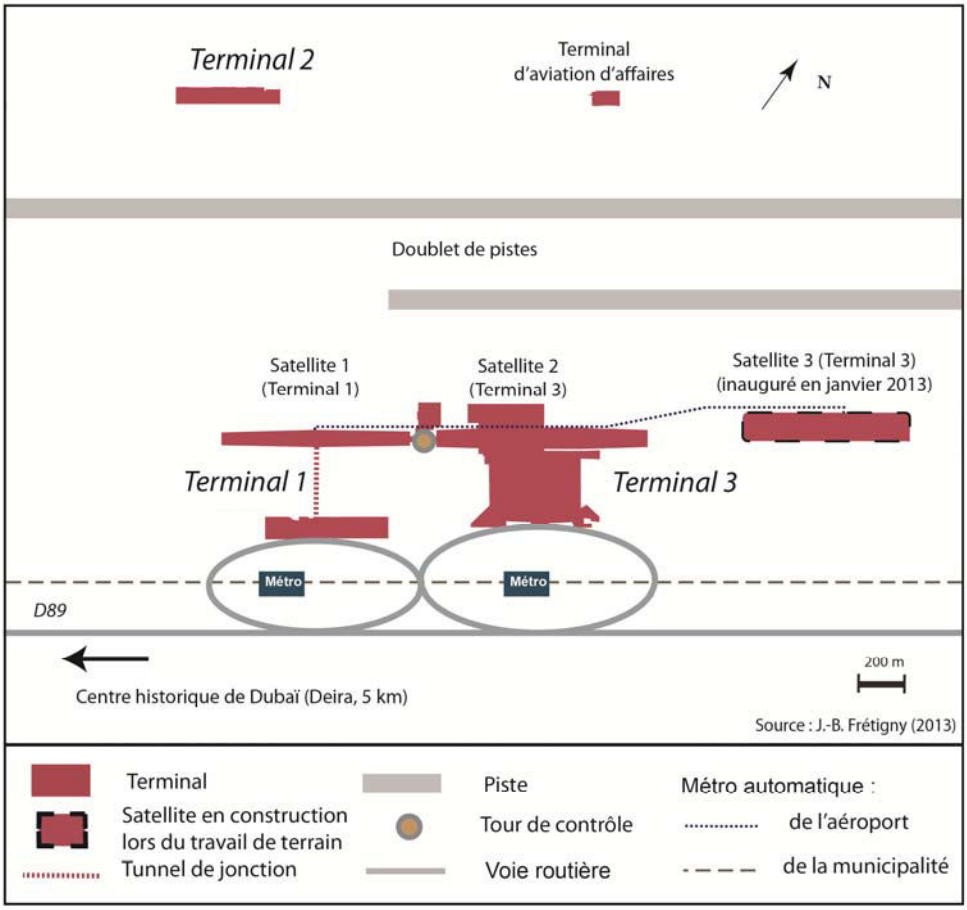
**Figure 10 – Configuration de l'aéroport de Francfort : aérogare linéaire, aérogare à jetées et micro-aérogare privative.**




Dubaï International et Roissy sont en revanche constituées d'aérogares franchement distinctes. Dubaï tout d'abord dispose de quatre aérogares juxtaposées dont deux simples : le terminal 2 et le *Flight executive terminal*, pour les vols non commerciaux (figure 11). Les deux autres obéissent au modèle des aérogares par satellite : les terminaux 1 et 3. Leurs satellites linéaires sont reliés par des galeries, alors que leurs deux corps principaux sont placés à distance l'un de l'autre. Mais la mégastructure la plus complexe est celle de Roissy,

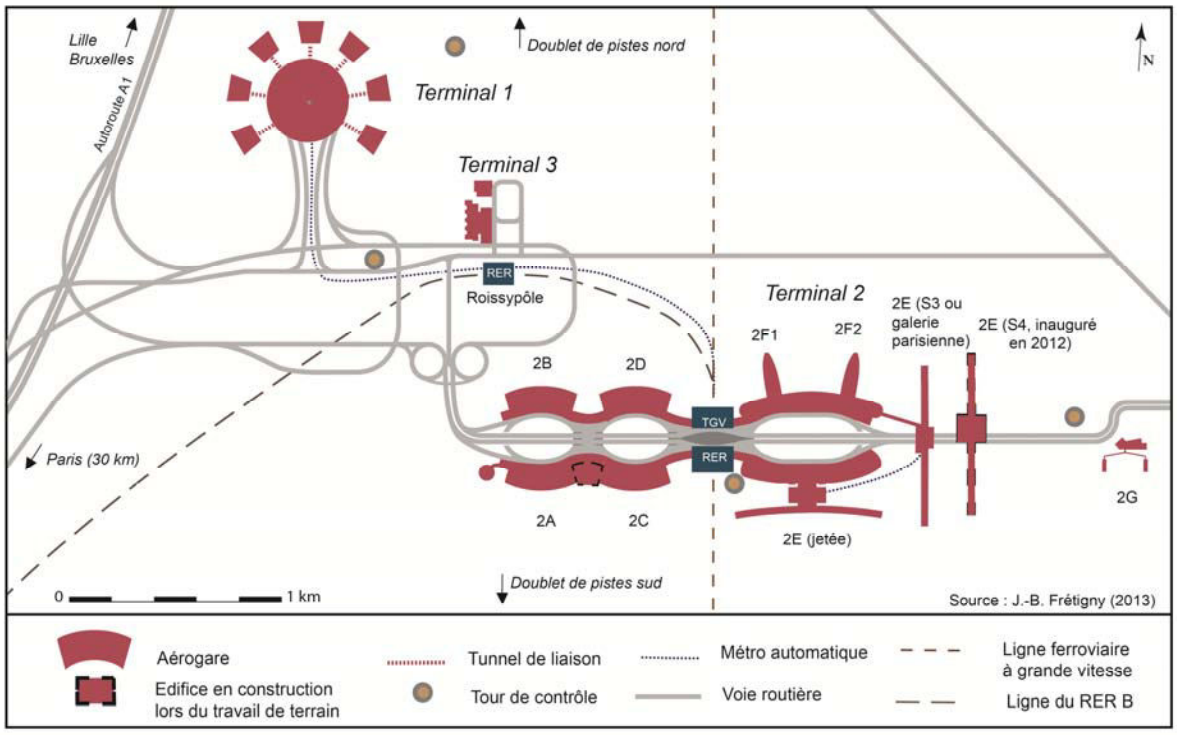
qui combine tous les modèles (figure 12). Elle est composée de multiples bâtiments distincts. Le terminal 1 est une aérogare circulaire associée à ses sept satellites. L'essentiel du terminal 2 forme une aérogare linéaire mais composée pour partie de modules semi-circulaires. Les formes de ces modules sont relativement simples pour les terminaux 2A à 2D, malgré le satellite du 2A, surnommé la *cerise*. Ils sont plus complexes avec les *péninsules* d'embarquement du terminal 2F et la composition du terminal 2E. Celui-ci est composé d'une jetée linéaire incurvée et de deux satellites linéaires rectilignes en échelon, dits *3* et *4*[23]. S'y ajoute une aérogare associée au terminal 2 mais bien discontinue spatialement : le terminal 2G. Autonome dans son fonctionnement, il est composé lui-même de deux petites jetées. Enfin, le terminal 3 est une dernière aérogare de type linéaire.

**Figure 11 – Configuration de l'aéroport de Dubaï : aérogares avec satellites et aérogares linéaires.**




[23] Explicitement conçus sur le modèle de l'aéroport d'Atlanta-Hartsfield, conçu pour accueillir un nombre considérable de passagers en correspondance, qui a aussi été repris pour le *hub* de British Airways au terminal 5 d'Heathrow.

**Figure 12 – Configuration de l'aéroport de Roissy :**
**une conjonction complexe de modèles architecturaux.**




Cette vue à vol d'oiseau ne suffit pas à rendre compte de la complexité des parcours au sein des espaces. La vue à vol d'oiseau masque aussi le fait qu'à complexité horizontale s'ajoute une complexité verticale. Ces aérogares mobilisent presque toujours plusieurs niveaux séparant départs, arrivées, aires de stationnement, salons des compagnies ou plusieurs espaces de départ. Le satellite 2 de Dubaï se compose ainsi de pas moins de dix niveaux différents accessibles au public. Le passage à d'autres modes de transport est aussi un facteur majeur de complexification et d'extension des complexes aéroportuaires. L'infrastructure intermodale combinant le terminal 2 et la gare TGV de Roissy par exemple constitue un vaste commutateur mettant en contact en cinq niveaux des réseaux d'échelle locale (le métro automatique CDG-Val, navettes), régionale (RER B, bus et dépose-minute), macro-régionale (TGV, Thalys, desserte routière) à mondiale (terminal 2). Le plan public de la gare en donne une représentation qui détache des espaces en fait sans cesse feuilletés, arrimés l'un à l'autre dans le déplacement.

Cette lecture des espaces aéroportuaires montre ainsi la complexité de ces espaces très fragmentés à fine échelle, qui introduit à un autre paradoxe de ces espaces publics de mobilité. Ils sont conçus pour faire lieu, pour rendre la distance interne peu, voire non pertinente et assurer l'interconnexion à large échelle, alors qu'ils sont soumis à une forte distension spatiale et temporelle à fine échelle liée à la densité d'activités, de réseaux de transport terrestres et à l'ampleur du réseau aérien qui les anime.

### *III – B. Des lieux extravertis soumis à une forte distension spatiale et temporelle : faire lieu dans la mobilité*

La distension des aérogares est un enjeu spatial et temporel important pour les acteurs institutionnels de l'aéroport, notamment pour assurer les correspondances aériennes. Le gestionnaire et les compagnies définissent un temps minimum de correspondance à partir duquel les passagers peuvent acheter un billet avec deux vols en correspondance. Plus ce temps est limité, plus le parcours aérien total est rapide et plus l'aéroport et la compagnie ont de chance d'apparaître en tête de liste des billets possibles dans les systèmes de réservation[24]. Ces temps théoriques sont parfois très optimistes, même si les acteurs prennent ainsi le risque d'échec de correspondance. Ce gigantisme peut s'apprécier dans un mode de mesure de la distance, une métrique euclidienne classique, avec des déplacements qui peuvent atteindre aisément plusieurs kilomètres (encadré 2). Mais la distance est d'abord et surtout une distance représentée et expérimentée. Les gestionnaires d'aéroport ne s'y trompent pas. Aéroports de Paris présente par exemple l'ensemble des sous-terminaux A à G de Roissy comme un seul terminal, le terminal 2, pour renforcer l'impression que les correspondances internes y sont aisées. L'enquête ASQ organisée par leur principale association souligne cette préoccupation et dispose d'une question sur la longueur des distances à parcourir au sein de ces espaces.

***Encadré 2 – L'ampleur des parcours au sein de ces mégastructures***

Si la verticalité des *mega-buildings* métropolitains est largement évoquée, les aéroports montrent aussi l'importance des mégastructures métropolitaines horizontales. Pour prendre la mesure des déplacements en leur sein, on peut donner l'exemple de trajets de correspondance entre des portes d'embarquement situées à des distances extrêmes au sein des aérogares d'un seul tenant d'Amsterdam et de Francfort, des satellites 1 et 2 de Dubaï, ou encore des terminaux les plus éloignés l'un de l'autre à Roissy. Si ces exemples sont extrêmes, la distance mesurée à l'aide des photographies aériennes du logiciel Google earth sous-estime en partie la réalité du parcours des passagers, qui est aussi souvent fait d'hésitations et de détours. Si cette distance telle qu'elle est expérimentée, dans des contextes très variables, ne peut s'apprécier qu'à cette métrique euclidienne, elle donne cependant un premier éclairage utile sur l'ampleur des déplacements possibles à micro-échelle :

- Roissy : 6 kilomètres du terminal 1 le plus à l'ouest au terminal 2G le plus à l'est (quelques kilomètres de plus que de la distance de Notre-Dame au périphérique parisien) ;
- Schiphol : 1,9 kilomètre de la porte d'embarquement la plus au sud-ouest (jetée G) à la porte d'embarquement la plus au nord-est (jetée B) (quelques centaines de mètres de plus que la distance du cœur du centre historique d'Amsterdam au canal du Singelracht qui le ceinture) ;
- Francfort : 2,7 kilomètres de la porte d'embarquement la plus au sud-ouest (terminal 1 A) à la porte d'embarquement la plus au nord-est (terminal 2 E) (près de quatre fois le rayon de l'*Innenstadt*, le centre historique de la ville) ;
- Dubaï : 1,8 kilomètre d'une extrémité à l'autre des satellites 1 et 2 (un peu plus de deux fois plus la hauteur de la tour Burj Khalifa de Dubaï, la plus haute du monde).

[24] Ce délai théorique est de 40 minutes à Schiphol, 45 minutes à Francfort, et, selon les terminaux concernés, de 60 à 120 minutes à Roissy et de 75 minutes à 3 heures à Dubaï.

Pour décrire l'aéroport où a lieu l'entretien, les passagers interrogés évoquent presque systématiquement sa taille : « grand ». Cette distance vécue varie fortement en fonction des multiples modes de transport qui visent à réduire les distances internes et plus largement de la dimension kinesthésique du déplacement, de la sensation des mouvements des parties du corps dans l'espace. Ils apparaissent de manière ambivalente soit comme des réducteurs de distance, soit au contraire, par leur simple présence et par la démultiplication des vitesses, des métriques qu'ils introduisent, comme des signes de distension du lieu. Les bus pour rejoindre les avions au large des terminaux, les métros et les escalators, fréquemment représentés sur les cartes mentales des passagers, sont aussi vus comme des signes du gigantisme de l'aéroport. Même la densité d'individus lors des pics d'affluence apparaît comme un élongateur possible. Un bon exemple de cette ambiguïté est la présence de deux stations de RER pour desservir l'aéroport de Roissy. Les affichettes à visée informative disposées dans le RER B, familières du paysage des transports publics parisiens, contribuent à alimenter une représentation fréquente non d'un lieu aéroportuaire unique mais bien au contraire de deux totalités, *deux aéroports* selon l'expression fréquemment employée dans les conversations saisies au vol dans le RER.

Les expériences de parcours très variables des passagers montrent que ces espaces complexes mobilisent des compétences de mobilité importantes de la part des passagers. Prêter attention alternativement aux bagages, aux documents de voyage et aux lieux d'enregistrement et d'embarquement indiqués, parfois changeants, aux annonces sonores dans un univers linguistique allophone comme à la signalétique est une expérience spatiale intense : « ces périmètres, tellement de périmètres, tellement de choses à lire, on ne sait plus quoi lire » mentionne par exemple une passagère accompagnée à Roissy. Certains des panneaux aéroportuaires témoignent de la densité de ces espaces (figure 13). L'expérience du lieu déroutant est souvent liée à l'importance des émotions dans la mobilité aéroportuaire à micro-échelle : l'inquiétude de manquer son avion, l'appréhension majeure à l'idée de voler[25], de passer les divers contrôles, l'émotion de quitter ou retrouver ses proches comme la tension nerveuse liée à la fatigue sont des émotions perceptibles dont font état les entretiens des passagers accompagnés comme ceux des agents d'enregistrement interrogés. La distension du lieu tient aussi aux multiples repères temporels en jeu, source de confusion : heure minimum d'enregistrement, heure de début et de fin d'embarquement comme heure de départ du vol de la porte d'embarquement (*heure de départ-bloc*), à leur éventuelle évolution en cas de retard, et aux possibles décalages horaires des passagers qui doivent convertir l'horaire indiqué sur leurs instruments en temps local. Contrairement à la mobilité ferroviaire, qui a joué un grand rôle dans la diffusion d'un temps absolu, d'un temps d'horloge de référence dans la mobilité des sociétés (Zerubavel 2000), le temps de la mobilité aérienne apparaît plus relatif et relationnel, comme le montrent les horaires toujours arrondis par tranches de cinq minutes, contrastant avec l'ordre de grandeur des horaires ferroviaires, définis à la minute à près.

[25] Ces peurs de l'avion ou aviophobies concernent une part importante des passagers, comme le soulignent régulièrement les revues consacrées à la médecine du transport aérien.

**Figure 13 – Densité de l'espace et complexité de la signalétique aéroportuaire : les arrivées du terminal 2F de Roissy.**

Source : J.-B. Frétigny 2012.

Pour lutter contre la distension temporelle du lieu pratiqué par les passagers, les gestionnaires et les compagnies aériennes mobilisent intensément des stratégies d'incitation au passage d'une fraction d'espace à l'autre. Les incitations visuelles à la ponctualité sont particulièrement présentes à Francfort (figure 14), quand les acteurs de Roissy et Schiphol ont davantage recours à l'intimation sonore par des annonces personnalisées d'embarquement des passagers, à visée performative et réalisées en direct.

**Figure 14 – Assurer la continuité des mobilités au sein des espaces publics : incitation à la ponctualité des déplacements dans les halls d'enregistrement de l'aéroport de Francfort.**

Source : J-B. Frétigny 2012.

Reposant sur une même mélodie spécifique à chaque aéroport, les annonces jouent sur les registres incitatifs à la mobilité de l'imminence, de l'émotion et de la menace (financière ou ayant trait aux effets personnels) ou de valeurs collectives de ponctualité selon des modalités variables selon les aéroports :

Votre attention s'il vous plaît, votre attention s'il vous plaît, ceci est le tout dernier appel, le tout dernier appel, pour les passagers du vol x à destination de x. […] Passager X, passager X, embarquement immédiat avant fermeture des portes et annulation des dossiers. (Roissy)

*Mr or Mrs X, Mr or Mrs X: you are delaying the flight! Immediate boarding please gate X or we will proceed to offload your luggage.* (Schiphol)

L'indication des temps de parcours estimés sur les panneaux contribue aussi à donner l'échelle du lieu aux passagers[26]. Cette pratique, diffusée depuis l'aéroport Dubaï, est aussi utilisée pour faciliter la halte dans les zones commerciales (figure 15). Distendre le lieu dans le temps est donc aussi à certains égards un objectif recherché par les opérateurs commerciaux. L'affichage tardif de la porte d'embarquement participe d'une stratégie de maintien des passagers dans les zones commerciales (Adey 2008a), particulièrement manifeste à Francfort, en particulier au terminal 1B hors Schengen. La zone *duty free* correspondante y concentre les enseignes les plus chères de l'aéroport (Tiffany, Mont Blanc ou Hermès). Au cœur de cette zone par laquelle arrivent les passagers, deux « assistantes shopping » sont disposées près du panneau central des vols. Elles invitent les passagers qui n'y trouvent pas encore leur porte affichée à faire un tour dans les boutiques en attendant l'information, disposée une heure avant l'embarquement. Cet affichage tardif est présenté par le gestionnaire comme un moyen d'épargner aux passagers les changements de porte d'embarquement liés aux aléas du trafic. Il montre bien la prégnance de l'écartèlement temporel du lieu aéroportuaire.

**Figure 15 – Donner l'échelle du lieu et inciter à la consommation : plan situant les passagers dans le temps et l'espace du satellite 2 de Dubaï.**

Source : J.-B. Frétigny 2011.

[26] Ou à susciter une certaine perplexité supplémentaire comme pour ce couple de Français à Francfort qui s'interroge à la lecture des écrans d'information du terminal 1A : « ça veut dire quoi *walking time* sur les panneaux ? Temps avant ouverture de l'embarquement ? »

Les acteurs sont aussi mis au défi de la distension temporelle du lieu à plus long terme, par le caractère mouvant de sa configuration spatiale au cours du temps. A différentes échelles de temps, les transformations permanentes des espaces qui le composent remettent en cause les routines d'orientation et de parcours des passagers, même des plus habitués. L'apprentissage à micro-échelle du lieu et des mobilités qu'il occasionne est permanent. Les alertes à la bombe qui figent les espaces de passage pour quelques heures, obligent à des détours complexes, comme les multiples chantiers de construction et de transformation de ces espaces. Ils aboutissent à de nouveaux agencements qui bouleversent aussi régulièrement l'expérience de ces espaces. Cette distension qui travaille ces espaces est étroitement liée aux multiples outils de mobilité qui cherchent à suppléer ou à faciliter la marche et dont l'aéroport est un lieu de test, de présentation et de mise en pratique privilégié.

### *III – C. De la distension à l'articulation : l'affichage et la hiérarchie des outils de mobilité*

Les aéroports étudiés sont des vitrines et des lieux d'expérimentation successive de multiples techniques logistiques. Pour maintenir l'effet de lieu, l'exploitant de chaque aéroport concentre, avec une densité rare, les vecteurs de déplacement et les petits commutateurs : tapis roulants, escalators, ascenseurs, bus ou métros automatiques, pour ne citer que certains des modes de transports collectifs mobilisés. A plus fine échelle, les acteurs rivalisent d'inventivité, rythmant l'espace aéroportuaire par le ballet des voiturettes de golf ou de secours, de gyropodes (*segways*) de la police comme des petits vélos ou des patinettes et des planches à roulettes qui favorisent la mobilité de certains acteurs, ou encore les poussettes et les chaises roulantes, qui différencient l'expérience de la marche en aérogare. Les passagers participent pleinement de ces pratiques innovantes, mobilisant toutes sortes de vecteurs de déplacement (figure 16). De multiples instruments techniques facilitant la mobilité y sont aussi fortement manipulés, comme les chariots à bagage des passagers, différant en taille selon que la zone est publique ou réservée aux passagers. Les agents mobilisent de multiples engins de mobilité, des outils motorisés de *recyclage* (ramassage) des chariots à bagages, de nettoyage, aux chariots élévateurs en passant par les mini-grues de manutention.

**Figure 16 – De multiples outils de transport pour réduire les distances internes à l'aéroport.**

Gauche : Francfort, milieu : Roissy, droite : Francfort. Source : J.-B. Frétigny 2011, 2012 et 2012.

Ces divers outils participent de la construction et de la représentation de l'aéroport comme un espace privilégié d'expérience de la modernité et de la nouveauté technologique. Les gestionnaires d'aéroport prennent largement part à cet imaginaire de la mobilité aérienne pour singulariser leur plateforme. Le système métro léger de l'aéroport de Francfort en est emblématique. Il est baptisé Sky Line, en écho autant à la célèbre silhouette du quartier financier de la métropole francfortoise, que l'on peut apercevoir du véhicule, qu'à la mobilité aérienne, dont il offre en quelque sorte une simulation. Ce moyen de transport hectométrique est en effet fortement mis valeur dans les visites de l'aéroport à destination du public comme dans les brochures distribuées aux passagers. Il y est présenté comme un bijou de technologie, *guidé par ordinateur*[27], invitant à le pratiquer comme un équipement de montagnes russes de parc d'attraction. Placé en surplomb des terminaux qu'il relie, il offre de larges points de vue sur les pistes et les aires de stationnement des avions après avoir quitté la station. Une scène estivale caractéristique de ce Sky Line est l'expérience panoramique et kinesthésique de l'aéroport à laquelle se livrent en effet de nombreux touristes, s'exclamant à l'apparition des avions au détour du premier tournant et aux premières accélérations de la rame de métro. Enfants et adultes se juchent à l'avant du train automatisé et prennent régulièrement des photographies des avions et des bâtiments. Les passagers de Roissy engagent les mêmes activités à un moindre degré pour le CDG-Val et surtout le Lisa, la *Liaison Interne Satellite Gare*, deuxième métro VAL de l'aéroport. Les aéroports sont aussi des lieux d'échecs retentissants de projets de transport ambitieux. Précédant le train CDG Val, inauguré en 2007, dont Roissy est désormais une vitrine, le train à crémaillère SK en est exemplaire. Les voies d'allure futuriste de ce système de transport hectométrique abandonné en 1999, reconverties pour les chariots de convoyage des bagages jusqu'aux avions, subsistent encore au terminal 2.

Des équipements apparemment banals comme les ascenseurs ou les tapis roulants font l'objet d'une attention toute particulière de la part des divers acteurs. Huit ascenseurs de grande capacité accolés du satellite 2 de Dubaï font ainsi l'objet d'une mise en scène fastueuse qui vise à marquer l'accès des passagers au satellite principal d'embarquement d'Emirates et à ses boutiques hors-taxes. Largement présents sur les vidéos de présentation du terminal par la compagnie, ces ascenseurs sont aussi régulièrement photographiés par les passagers, comme dans l'échantillon d'images constitué à partir des sites internet de partage de photographies. Les tapis roulants et les escalators, très présents à l'aéroport et banals pour les passagers familiers des équipements métropolitains, font l'objet d'une véritable découverte par d'autres passagers qui pratiquent habituellement d'autres espaces. Ils évoquent régulièrement ces vecteurs de mobilité en entretien :

> You know this thing which is going [désignant le tapis roulant], this escalator, we don't have that! It was first experience!
>
> (Schiphol, Jonas, policier résidant dans une ville moyenne de Lituanie).

L'importance des artefacts les plus techniques dans l'expérience de ces espaces fait l'objet d'une présentation toute particulière à Francfort, où le gestionnaire vante les vertus de son système de chariots à bagages, spécialement conçu pour l'aéroport et permettant d'emprunter les escaliers mobiles. Les chantres de l'aéroport ne manquaient pas non plus de rappeler que la construction de l'aérogare avait stimulé l'innovation de l'industrie allemande des trottoirs roulants (Müller 1972). Dans la galerie très fréquentée qui relie la gare TGV de

[27] *Computeur gesteurt*, selon l'expression utilisée par le guide de la visite de l'aéroport à destination du public le 18 juillet 2012.

l'aéroport à l'aérogare, trois vitrines accompagnées de textes explicatifs ouvrent les coulisses des machines du système AirRail de tri intermodal des bagages. Celui-ci permet aux voyageurs des gares de Cologne et de Stuttgart, comme à ceux de la gare de TGV de l'aéroport, d'enregistrer directement leurs bagages en gare pour prendre l'avion. Cette mise en scène soigneuse de la technicité est combinée à la présence jointive d'un vaste espace de présentation d'une institution d'innovation et de coopération entre universités et opérateurs de transport et de communication de la région Rhin-Main, HOLM (House of Logistics & Mobility), dont le siège est implanté près de la plateforme, à Gateway Gardens. Elle vise à développer les savoirs logistiques de ces acteurs mais participe aussi d'une stratégie de communication des opérateurs de réseau auprès d'un large public métropolitain pour le convaincre d'accepter les infrastructures et la mobilité de transport des biens et des individus à large échelle qu'ils prennent en charge. Cette mise en avant de la mobilité n'est donc pas neutre mais bien éminemment chargée de valeurs politiques.

Sous de multiples rapports, l'aéroport est ainsi conçu comme un lieu de mise en scène du savoir-faire technique des technologies liées à la mobilité. Cette modernité dans la mobilité va jusqu'à faire intervenir régulièrement dans ces espaces publics des machines équipées de voix automatiques, dans les métros automatiques comme dans les trottoirs roulants de Schiphol, qui se déclenchent à chaque passage (*mind your step !*) et suscitent parfois l'exaspération de certains passagers face au bruit lancinant de ces actants de la mobilité. Mais ce sont surtout des agents virtuels qui sont supposés incarner le progrès technique. Sous le regard amusé du public, ces agents de carton pâte ou de pseudo hologrammes, qui ont cependant bien un rôle d'actant, accueillent les passagers des compagnies, en signe d'hospitalité, ou facilitent la visibilité des démarches à suivre, voire les leur expliquent de vive voix (figure 17).

**Figure 17 – La modernité technique à Francfort : des actants hologrammatiques ou de carton pour assister les passagers.**

Terminal 1C et 1A. Source : J.-B. Frétigny 2012.

L'aéroport est aussi le lieu de figuration et d'usage de multiples modes de transport externes, dont certains sont plus mis en exergue que d'autres, invitant à concevoir une hiérarchie sociale et spatiale des modes de transport. Après les avions, les voitures tiennent une place prépondérante dans le paysage aéroportuaire. Les espaces aéroportuaires sont fortement imprégnés par le système dominant d'infrastructures, de pratiques et de valeurs qui définissent l'automobilité ou l'automobilisme (Beckmann 2001, Flonneau 2008). Les voies de desserte automobiles sont particulièrement visibles et mises en valeur, notamment à Roissy où le viaduc routier est l'axe de symétrie même du terminal 2 et où le réseau routier enveloppe littéralement le terminal 1. Cette visibilité persistante, malgré le discours de durabilité des opérateurs ferroviaires, tient notamment à l'importance des revenus des aires de stationnement pour l'exploitant. Les passagers ne manquent pas régulièrement d'évoquer non seulement ces voies routières mais aussi les voitures de démonstration visibles au sein des aérogares : voitures publicitaires et voitures de luxe, surtout à Dubaï où elles font l'objet de jeux de hasard, à Francfort, et, dans une moindre mesure, à Schiphol et à Paris. La grande vitesse ferroviaire à Roissy et à Francfort est aussi fortement soulignée par l'architecture très visible des deux gares, tranchant sur la faible visibilité de la gare RER[28] (Charles-de-Gaulle 1) et la gare régionale (enterrée). *A contrario*, les autres modes de transport sont peu visibles, si ce n'est à Schiphol où les gares routière et ferroviaires sont particulièrement mises en valeur.

Les espaces publics aéroportuaires apparaissent aussi des espaces de forte visibilité d'autres outils de la mobilité, comme les technologies de la communication, très présentes parmi les produits vendus dans les commerces aéroportuaires comme dans les pratiques des passagers, au point d'apparaître comme une injonction :

> Passengers have a lot of iPads, or they have something in their ears... I'm not the high tech woman but now I can see this is the new world: you have to get into these things. Because then I could have been writing to my daughter, whereas now I have to wait until I get to Sweden. You can do a lot of things through it. So, yes, they're in the world where I'm going into. [...] I've learned I had to buy an iPad: this is the time!
>
> (Francfort, terminal 1A, Ada, institutrice suédoise en maternelle travaillant en Norvège, de retour d'une visite à sa fille en Australie, 50 ans).

Ce sont enfin des lieux d'intense confrontation et d'acculturation à des outils de mobilité de nature linguistique : les panneaux et les annonces multilingues incitent à la confrontation des langues. De multiples commentaires des passagers fusent concernant les langues qu'ils découvrent et suscitent leur curiosité. Ils enregistrent parfois ces sons, comme les annonces sonores en arabe détaillant la procédure spatiale d'embarquement des vols d'Emirates, consignées puis diffusées sur internet par des passagers allophones. En écho à ces pratiques, les commerces des boutiques hors-taxe vendent aussi ostensiblement des méthodes d'apprentissage des langues les plus diffusées dans le monde.

Les aéroports sont donc des espaces publics de découverte et d'apprentissage de divers outils de la mobilité à diverses échelles qui visent à compenser les effets de distension du lieu, particulièrement favorable aux modes de transport dominants. L'apprentissage relève aussi de l'enchevêtrement de deux logiques spatiales, continues et discontinues, dans l'orientation au sein de ces espaces.

---

[28] Significativement, la gare du terminal 2 est qualifiée systématiquement de gare TGV, et aménagée comme telle, alors qu'elle joue aussi un rôle majeur de gare RER.

### *III – D. La mobilisation de repères topographiques et topologiques dans la pratique du lieu*

L'originalité des espaces aéroportuaires tient à la densité à micro-échelle des repères de nature topologique, c'est-à-dire spatialement discontinus et positionnés les uns par rapport aux autres. Cette logique d'orientation relative, par des nœuds, est cristallisée par la signalétique balisant le parcours aéroportuaire. La littérature a souligné combien cette signalétique imprégnait ces espaces et contribuait à les marquer, sous son apparente neutralité et universalité liée à l'effacement de ses auteurs, comme des espaces occidentaux (Fuller 2000, Cresswell 2006b). Cette signalétique a pour but de neutraliser la complexité topographique des circuits dans les terminaux en proposant une orientation par étapes. Chaque nœud (terminal, porte d'entrée ou d'embarquement, numéro de guichet) est codé avec un nom permettant de l'identifier et de le chercher sur les panneaux. Ces noms relèvent d'un code, parmi les multiples codes qui sculptent ces espaces (Dodge, Kitchin 2004). Malgré la modernité affichée de ce système, ces codes dans leur distribution n'obéissent pas à une rationalité mathématique stricte. Ce réseau est le produit d'une construction sociale non pas seulement occidentale mais profondément liée à la culture technique des différents acteurs institutionnels et aux territorialités en réseau de leurs institutions. La jetée A manque ainsi à Schiphol, le terminal Z de Francfort jouxte le A sans qu'il n'y ait de terminaux F à Y, divers numéros de portes d'embarquement sont absents des aérogares. Cette part d'à peu près et d'idiosyncrasie dans la distribution ou l'identification des codes n'est pas sans soulever des interrogations de la part des passagers sur leur bonne orientation :

> Oui, je suis allé au bureau d'information pour demander le *gate*. Parce que moi j'ai G06 sur ma carte d'embarquement et ici le numéro indiqué est seulement G6. C'est un peu équivoque… [Elle montre sa carte d'embarquement]. Ce n'est pas bien. J'ai demandé là bas où aller parce que l'aéroport est quand même très gros. (Yasmina, néerlando-marocaine, 57 ans, Schiphol, jetée F)

> Dans le CDG-Val, un passager britannique regarde le plan des stations et leur succession (terminal 1, 3, 2 d'ouest en est) et s'exclame : « they have numbers 1, 3, 2 and not 1, 2, 3?! » (Carnet de recherche, Roissy, 7 janvier 2011, 8h)

Ces codes topologiques coïncident le plus souvent avec la topographie des terminaux, soulignant combien les deux lectures topologique et topographique des espaces s'interpénètrent dans l'expérience de ces espaces. A Francfort et à Roissy, les sous-terminaux pourraient n'être identifiés que par des lettres ou des nombres, mais Fraport et ADP ont choisi un double système qui accole à la lettre du sous-terminal le numéro du terminal dans son ensemble topographiquement cohérent : par exemple, les sous-terminaux 1A à 1C pour le terminal 1 de Francfort[29]. Les exceptions à cette coïncidence occasionnent toujours des difficultés d'orientation, comme le sous-terminal 2G, topographiquement isolé des autres sous-terminaux du 2[30]. Le cas du sous-terminal 2E montre comment ce couplage des deux logiques s'est progressivement imposé. Avant l'inauguration du satellite 4, les passagers enregistrés dans le même corps central se dirigeaient tous vers des portes d'embarquement portant la lettre E mais divergeaient immédiatement après les contrôles de

[29] Le terme de sous-terminal n'est pas utilisé par les acteurs, qui utilisent le même terme de terminal pour désigner aussi bien le terminal dans son ensemble que l'une de ses composantes. Par praticité, je m'en tiens à cet usage et n'utilise le terme de sous-terminal que pour la présente explication.

[30] Dans le cas de Roissy, le terminal 2G est adjoint aux autres terminaux, alors qu'il en est topographiquement isolé : la logique topologique, qui tient à son intense relation aux autres terminaux exploités par Air France l'emporte.

police selon le numéro accolé : à pied en direction de la jetée toute proche (portes E28 à E47) ou par le métro Lisa en direction du satellite 3 (portes E51 à E76). D'un point de vue topologique, l'ensemble des portes d'embarquement du terminal 2E était considéré comme un nœud cohérent mais correspondait à deux bâtiments topographiquement bien distincts. La mise en place du satellite 4 a incité les équipes d'Air France et ADP à modifier le codage, réconciliant de fait les deux lectures en choisissant une lettre différente pour la jetée, le satellite 3 et le satellite 4. Le choix des lettres n'a là pas non plus été livré au hasard : les initiales K, L, M ont été proposées par Air France, par allusion à la compagnie partenaire de Schiphol[31]. Ce choix a été retenu malgré la réticence initiale du gestionnaire d'aéroport, soucieux de ne pas reconnaître symboliquement la marque territoriale d'une compagnie dans sa nomenclature alors qu'il doit faire figure d'impartialité vis-à-vis des compagnies qu'il héberge dans ses espaces. Cet exemple montre bien combien que les logiques topographiques et topologiques à l'aéroport font l'objet d'un investissement symbolique et pratique majeur dans la territorialité des acteurs institutionnels.

**Tableau 4 – Les cartes mentales des passagers, entre contiguïté et connexité.**

| | Représentation topologique | Représentation mixte | Représentation topographique |
|---|---|---|---|
| Proportion de cartes mentales concernées (en %) | 12 (10 %) | 46 (60 %) | 24 (30 %) |

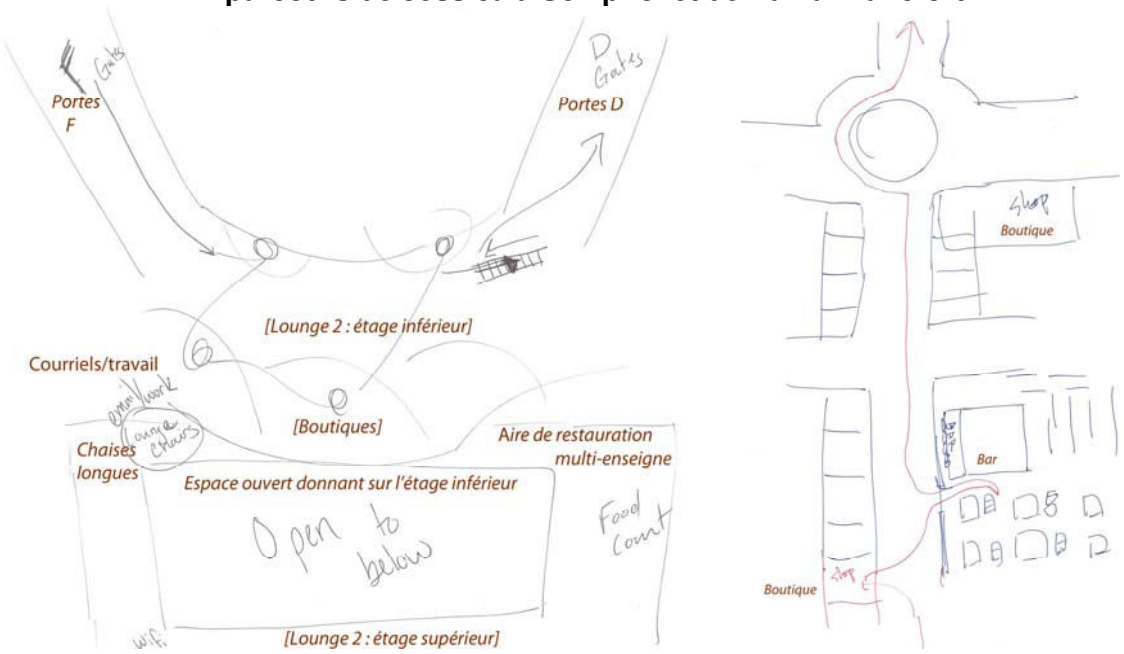
Source : J.-B. Frétigny d'après l'analyse des 82 cartes mentales réalisées lors des entretiens avec les passagers de Roissy, Francfort et Schiphol, 2010-2012.

Les entretiens et les cartes mentales des passagers confirment l'importance de cet enchevêtrement des deux logiques dans le travail d'orientation dans ces espaces. A deux exceptions près, tous les passagers disent mobiliser à un moment ou un autre la lecture des panneaux, même ceux qui prennent très régulièrement les mêmes vols : le repérage topologique est donc bien majeur pour les passagers dans ces espaces. Mais les 82 cartes mentales réalisées montrent que les logiques de repérage topographique sont loin d'être absentes, y compris pour les passagers en correspondance, dont on aurait pu penser qu'ils n'investissaient que peu la topographie de l'aéroport. 30 % des cartes relèvent en effet d'une représentation topographique, partielle ou englobante, de l'aéroport (figure 18) et seulement 10 % des autres cartes d'une représentation topologique (figure 19).

Surtout, l'observation des cartes révèle rapidement qu'une majorité d'entre elles ne peut pas être interprétée uniquement en termes de cartographie topographique d'un côté, sous forme par exemple de diagrammes sagittaux, et de cartographie de réseau de l'autre, détaillant de manière spatialement continue la configuration des lieux (tableau 4). 60 % des cartes en effet relèvent d'une représentation mixte. Celle-ci renvoie à trois situations (figure 16). Dans la première, la représentation topographique est enchâssée dans une représentation topologique, sous forme de petites cartes vignettes (figures 20a et 20b). La deuxième situation est celle de dessins topographiques détaillant les diverses fractions d'espaces mais juxtaposés les uns à côté des autres sans la continuité spatiale qui caractérise la représentation topographique : des petits signes ou un espace marquent la rupture (figures 20c et 20d).

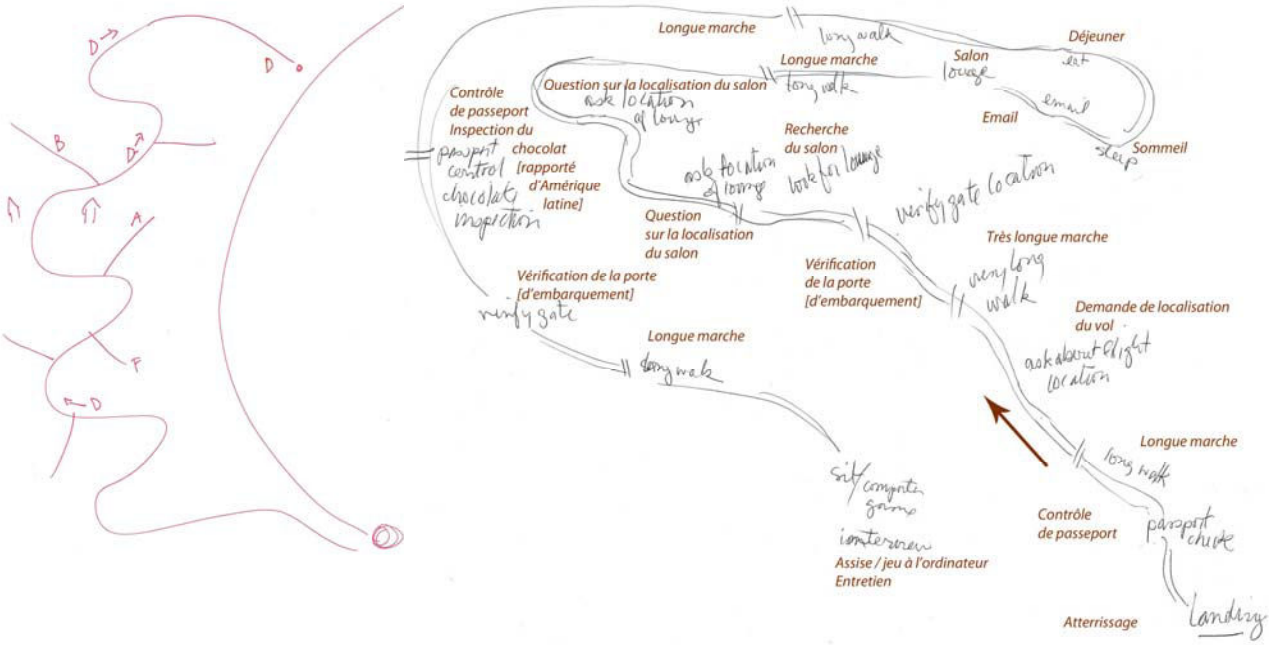
[31] Au dire de l'équipe d'Air France, les lettres A à G étant déjà prises, les lettres H, I et J prêtaient à confusion dans leur prononciation en français et anglais, les lettres suivantes de l'alphabet étaient donc K, L et M. A Francfort, dès l'inauguration du terminal en 1974, la lettre A avait été attribuée à Lufthansa, consacrant symboliquement son statut de première compagnie de l'aéroport (Müller 1974).

**Figure 18 – Les représentations topographiques des aéroports : parcours de Jessica à Schiphol et de Yàn à Francfort.**




*Lounge* 2 de Schiphol, correspondance de Minneapolis à Istanbul. Terminal 1A de Francfort, correspondance de Taipei à Florence. Source : enquêtes passagers 2012.

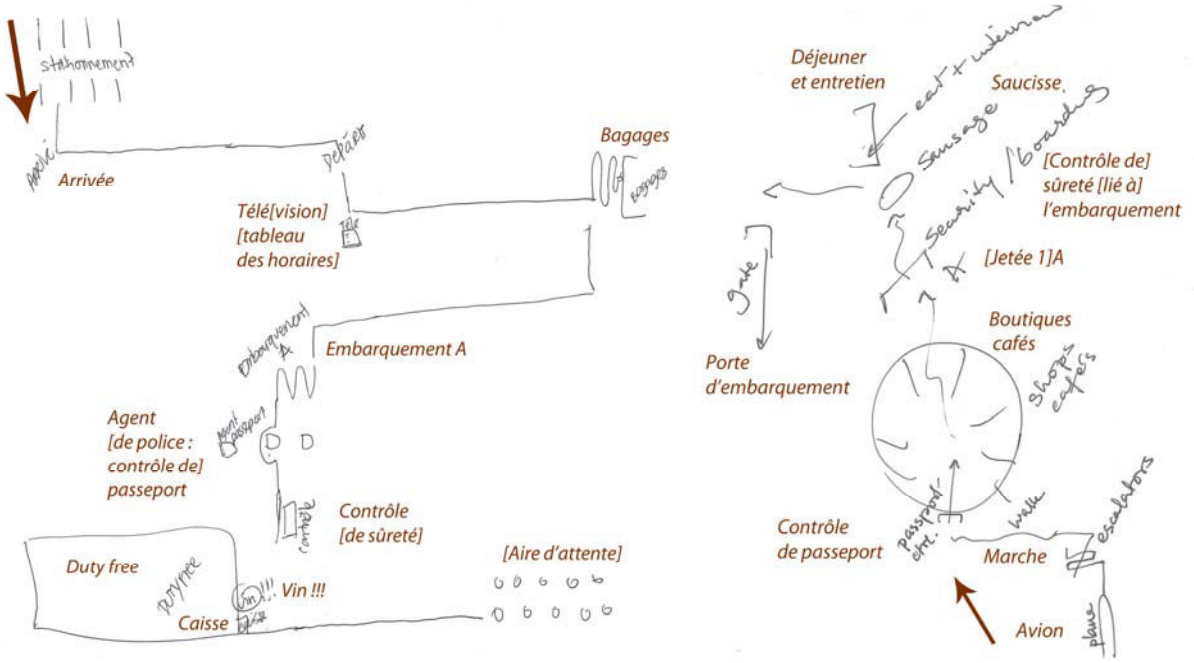
**Figure 19 – Les représentations topologiques des aéroports : parcours de Meiju à Roissy et de Linda à Schiphol.**




Terminal 2 à Roissy (2F à 2D), correspondance de Rio à Helsinki. *Lounges* 3 à 1 de Schiphol, correspondance de Panama City à Roissy puis Bata (Guinée équatoriale).
Source : enquêtes passagers 2010 et 2012.

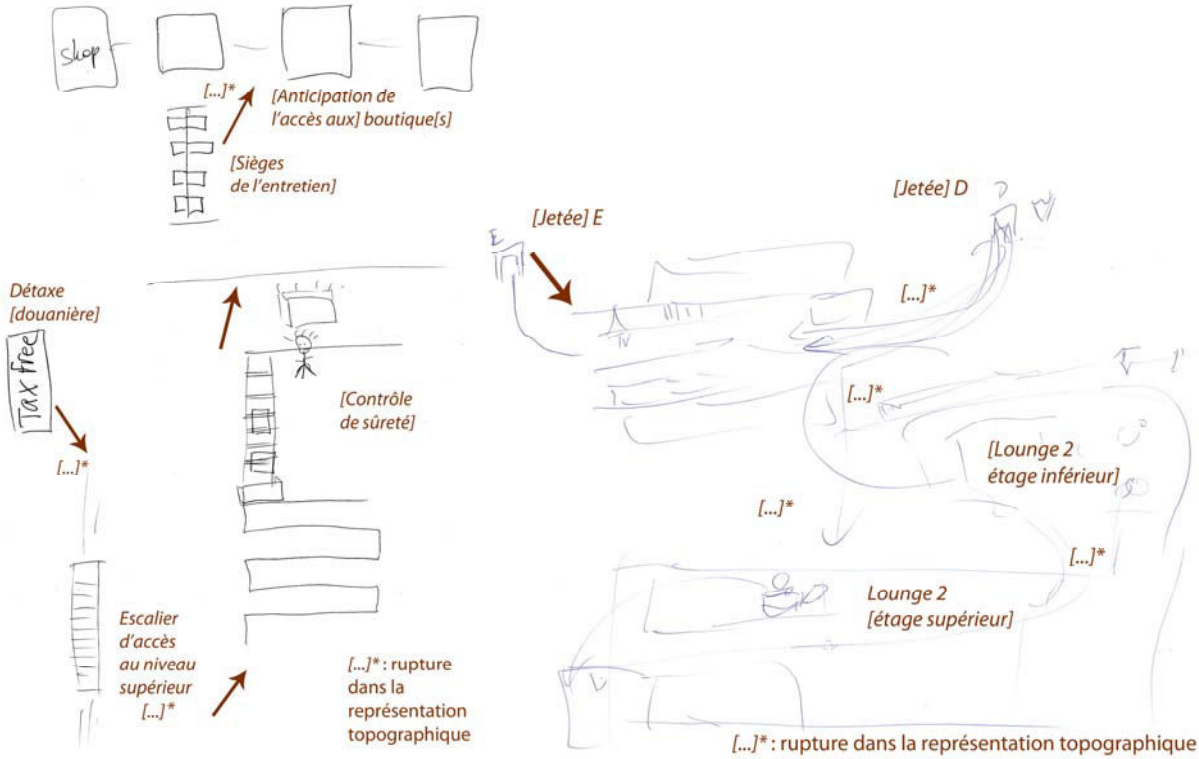
**Figure 20 – Les représentations à la fois topographiques et topologiques**

**20a et 20b – La représentation topographique enchâssée dans la représentation topologique : les parcours d'Emilie à Roissy et de Rebecca à Francfort.**



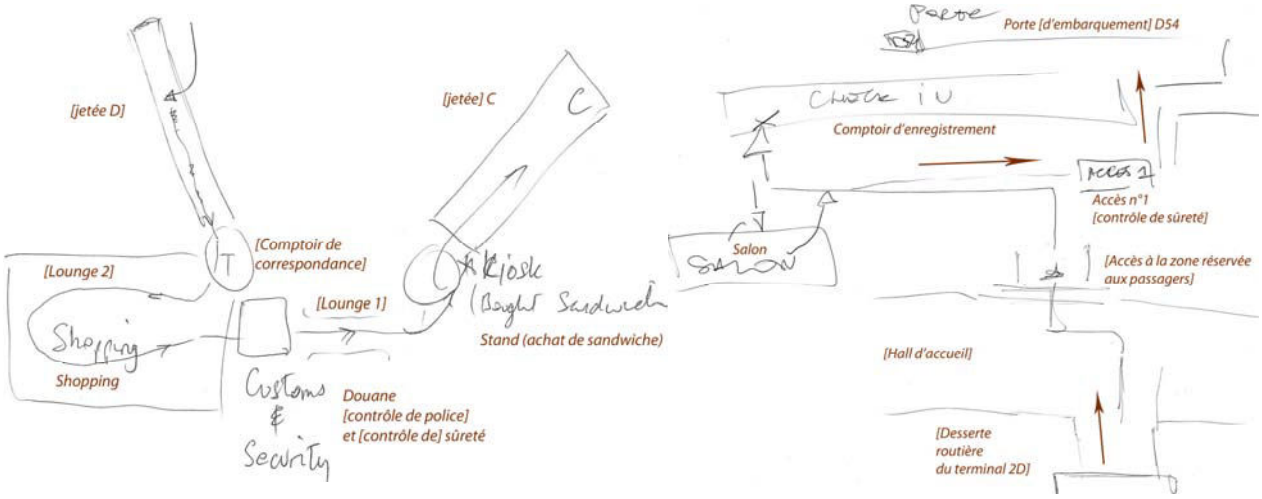

Terminal 3 de Roissy, vol pour Montréal. Jetées 1Z à 1A de Francfort, correspondance de San Francisco à Helsinki. Source : enquêtes passagers 2010 et 2012.

**20c et 20d – Des fractions juxtaposées d'espaces topographiques : les parcours de Ielena à Roissy et de Kai à Schiphol.**




Terminal 2F de Roissy, vol pour Schiphol puis Moscou. *Lounge* 2 de Schiphol, correspondance de San Francisco à Dublin. Source : enquêtes passagers 2010 et 2012.

**20e et 20f – Des représentations topologiques calquées sur la topographie des espaces aéroportuaires : les parcours de Stanley à Schiphol et de Hugo à Roissy.**




*Lounges* 1 et 2 de Schiphol, correspondance de l'aéroport de Humberside (près de Hull, dans le nord-ouest de l'Angleterre) à Genève. Terminal 2D de Roissy, vol pour Berlin.
Source : enquêtes passagers 2010 et 2011.

Troisième situation enfin, lorsque la représentation topographique n'a pas la simplification et l'épure des représentations topologiques classiques (figures 20e et 20f). Elle est agencée de manière à reproduire la topographie de l'aéroport, avec des nœuds dessinés qui reprennent les contours topographiques des espaces évoqués.

Un tel résultat permet de souligner la richesse de l'expérience et des représentations des aéroports engagées, loin de l'homogénéité et de la simplicité qui leur a été prêtée par Marc Augé (1992) ou par Manuel Castells (1996). Il relativise aussi le poids absolu accordé aux codes, à la signalétique et à l'orientation topologique par la littérature comme par de nombreux acteurs institutionnels. L'intérêt des aéroports par rapport à d'autres lieux ne tient pas tant à l'importance de l'orientation topologique, qu'au fait que l'orientation y combine approches et métriques topologique et topographique, dans une double appréhension continue et discontinue de l'espace. Si les panneaux à l'aéroport reviennent à faire des foules à partir d'individus (Fuller 2002), les passagers marquent une réelle attention à la physiographie des espaces, à leur configuration, invitant à reconnaître, à prendre en compte et à faciliter la densité de l'apprentissage qu'ils opèrent comme des acteurs à part entière de ces espaces.

L'orientation topographique est significativement rendue possible par la distribution ou par l'affichage de plans dans ces aéroports, qu'utilisent bien une part des passagers (figure 21). Cette disponibilité des plans tient pour l'essentiel aux acteurs commerciaux de la plateforme, participant de stratégies de ventes. A l'exception de Roissy, où des dépliants contenants des plans par terminaux sont disponibles, les plans distribués sont réalisés à l'échelle des espaces commerciaux. Ces espaces sont certes situés à une étape pour s'orienter topographiquement dans la plateforme, mais leur représentation est autant révélatrice de ce qu'elle montre que de ce qu'elle masque. Elle donne à voir un aperçu tronqué de la plateforme, focalisant l'attention sur les magasins. Ainsi, les plans des terminaux distribués à Francfort s'intitulent-ils *Shopping Dining Guide Terminal 1* ou *2* (figure 22). Le plan public le plus englobant de Schiphol, massivement distribué aux passagers (annexe G), est à l'échelle du seul corps central de l'aéroport, les jetées étant hors-cadre. A

Dubaï comme à Roissy, les plans visibles par le public sont ceux disposés après les contrôles de sûreté ou de police, à l'échelle de la zone de boutiques.

**Figure 21 – L'orientation topographique dans les espaces aéroportuaires : la consultation attentive du plan de Schiphol distribué aux passagers.**

Source : J.-B. Frétigny 2012.

**Figure 22 – Le plan tronqué du terminal 1 de Francfort distribué aux passagers : un « guide pour les boutiques et les restaurants ».**

Source : Fraport, plan de juillet 2012.

Cette lecture topographique de l'aéroport n'est pas seulement encouragée par la commercialisation des espaces aéroportuaires. Elle est liée aux limites de la signalétique, qu'il s'agisse de la langue, des chiffres ou des pictogrammes utilisés. Tout particulièrement, la diversité sociale et culturelle des passagers de l'aéroport de Dubaï, parmi lesquels de

nombreux passagers sont peu habitués aux voyages en avion, rend l'orientation topologique particulièrement épineuse, malgré les tentatives du gestionnaire pour repousser les limites du caractère situé de sa signalétique :

> You know, a large majority of passengers don't speak English or Arabic. Letters and figures can't be read by everybody. So we need to use more universal symbols and do more colour coding for the different terminals, buses, etc. [...] The terminology of airport is known by employees, but not by a lot of passengers: take my parents for instance, they don't know anything about it. (Dubaï, responsable de la recherche opérationnelle, Dubai Airports).

La lecture topographique est ainsi liée aux multiples demandes d'orientation des passagers auprès des agents, dont attestent les entretiens. Les passagers indiquent avoir régulièrement ou ponctuellement recours au service des agents pour s'orienter, particulièrement nombreux à Dubaï. Ils contactent des agents d'information, employés par le gestionnaire d'aéroport et dont l'orientation des passagers est une mission reconnue et attendue, mais aussi des agents d'escale employés de la compagnie, chargés de l'enregistrement des bagages, de l'embarquement ou de la vente de billets, et de multiples salariés : commerçants mais aussi policiers, douaniers, agents de nettoyage, aux membres du personnel naviguant, voire au chercheur en observation, porteur du badge identificatoire. Un des premiers éléments évoqués par ces acteurs lors de discussions formelles ou informelles ou en visite est précisément, selon la formule consacrée à Roissy, que *les passagers vont au premier uniforme venu*, sans que les agents ou les responsables n'aient toujours la réponse à leur question, en raison de la forte spécialisation des activités des acteurs institutionnels. Ce décalage tient plus généralement à la connaissance approfondie mais aussi très spécifique qu'ont ces salariés de la plateforme. Les agents travaillent souvent dans un, voire deux sous-terminaux à Roissy, rarement davantage. En particulier, dans les demandes d'orientation, les agents mobilisent leur représentation des espaces aéroportuaires, qui est singulièrement plus topographique que celle des passagers. Leurs spatialités ne se déploient à fine échelle ni par les mêmes circuits ni par les mêmes modes de transport que les passagers.

Au-delà de la toponymie affichée pour les passagers, liée à la signalétique, les agents mobilisent toute une toponymie parallèle liée à leur pratique plus topographique de la plateforme. Le nœud L des portes d'embarquement, ou *galerie parisienne*, selon la nomenclature officielle destinée aux passagers est appelée par les agents ou personnel naviguant le S3 (satellite 3). La gare RER Charles de Gaulle 1, par métonymie avec l'espace environnant, devient Roissypole[32]. Le grand panneau d'affichage des horaires, surmontant la gare TGV, constitue un repère surnommé avec humour le *Grand Charles*. L'aéroport est appelé communément Roissy, voire CDG, et non Charles-de-Gaulle, intitulé officiel, ou De Gaulle, comme l'appellent nombre de passagers étatsuniens. A Francfort, la nouvelle jetée du A est appelée encore *A plus* et l'une des cours adjacentes au terminal 2 Alcatraz. Cette prolifération de toponymes d'usages parallèles montre des appropriations contrastées de ces espaces qui s'enchevêtrent dans les interactions, loin d'une séparation étanche entre ce qui relève de la scène de l'espace public, pour les passagers, et ce qui relève des coulisses et de leur ancrage historique, du côté des protagonistes aéronautiques :

[32] Prononcée Roissypôle par les salariés de la plateforme, ce qui revient en faire un pôle et non une petite ville. Cette variation sémantique d'usage par rapport au nom officiel n'est pas neutre et prend acte que le programme immobilier volontariste de diversification urbaine des activités hébergées à Roissypole mené au début des années 1990 n'a pas porté ses fruits.

A l'arrivée au S3, le commandement de bord annonce aux passagers en cabine : "Bienvenue au S3 ! " Les passagers appellent ceux qui les attendent et leur disent : "je suis arrivé au S3". Mais le S3 n'apparaît pas dans la nomenclature officielle. En théorie, ces usages n'ont pas d'impact sur le passager, mais en réalité, il y a interpénétration. (Roissy, responsable des infrastructures, Air France)

Lorsque le vocable mobilisé filtre, à l'imaginaire particulier, il suscite l'intérêt de certains passagers mais aussi parfois leur stupeur, soulignant les difficultés du passage d'une représentation de l'espace à l'autre :

Un passager adolescent français dans le métro LISA qui le mène au satellite 3 : « Satellite 3, ça veut dire quoi ?! C'est n'importe quoi ! On ne va pas dans l'espace ! » (Carnet de recherche, Roissy, 20 décembre 2010, 18h).

Cet ultime exemple montre combien la mobilité à micro-échelle dans les espaces aéroportuaires est l'occasion d'une confrontation et d'interrelations entre des acteurs et des mondes contrastés de mobilités, liés aux savoirs, aux terminologies, aux technologies, aux normes et aux représentations multiples qu'ils engagent et dont les passage*r*s sont pleinement partie prenante.

## Conclusion

Ce chapitre a permis de mettre en évidence la diversité des acteurs impliqués dans l'aménagement et le fonctionnement des espaces publics aéroportuaires des terrains étudiés. Ces objets apparaissent bien comme des laboratoires à micro-échelle de la métropolisation des espaces de mobilité. Ils jouent un rôle intense de médiation matérielle et symbolique des relations entre des acteurs de divers ordres à travers les questions d'usages, de normes et d'accès à ces lieux clés de la mise en réseau des territorialités individuelles et collectives dans la mobilité. L'évolution profonde qui affecte le fonctionnement et la régulation de ces espaces est liée au changement de statut des opérateurs de réseau, et tout particulièrement des gestionnaires d'aéroport, de plus en plus insérés dans des logiques d'action privées, favorisant la diversification des services et des entreprises qui y interviennent. La dimension stratégique de ces espaces pour la puissance publique reste cependant importante. C'est pourquoi la gouvernance de ces espaces apparaît particulièrement complexe, liée à des acteurs engagés à de multiples échelles, sans qu'aucun acteur ne prédomine véritablement dans leur régulation ni dans leur fonctionnement. Un tel résultat invite à relativiser l'homogénéité du dispositif spatial aéroportuaire. Le kaléidoscope de périmètres d'intervention des divers acteurs institutionnels à l'aéroport va de pair avec une répartition différentielle des expériences et des savoirs majeurs sur la mobilité qu'ils mobilisent dans l'aménagement et dans leur intervention quotidienne dans ces espaces.

L'implication des individus mobiles dans l'aménagement de ces espaces n'est que très lentement reconnue, illustrant la difficulté plus générale à prendre en compte sur le plan institutionnel des populations non habitantes au sens sédentaire du terme, et qui pourtant en sont largement partie prenante, comme des co-producteurs de fait des aéroports, qu'il s'agisse des passagers ou des non-passagers. L'étude en particulier des usages des espaces publics aéroportuaires par les non-passagers souligne l'ampleur de l'investissement de ces espaces dans des visées non-fonctionnalistes : agents, visiteurs, riverains et sans-logis notamment participent à ces espaces et y revendiquent leur droit à la ville.

Les espaces publics des aéroports étudiés sont cependant très inégalement investis par ces usages, soulignant les contrastes qui opposent Francfort et Schiphol, comme plateformes anciennes et largement diversifiées dans leurs usages, à Roissy et à Dubaï, moins ouverts aux non-passagers. La spécificité de Dubaï apparaît tout spécialement dans le rapport au droit à la ville des agents et des sans-abris, qui prend sens dans le contexte plus général du droit à la ville dans l'espace métropolitain dubaïote.

Ces usages denses et divers, bien que variables selon les aéroports, sont aussi à l'œuvre dans l'expérience de la mobilité de ces espaces par les passagers. Cette expérience apparaît comme particulièrement intense à travers des mégastructures complexes, combinant de multiples réseaux et technologies, de multiples temps et échelles spatiales, qui mettent fondamentalement à l'épreuve l'unité du lieu aéroportuaire, construit dans la relation entre ses multiples espaces publics. L'orientation dans ces espaces ne s'y résume pas au passage univoque d'un point A à un point B. Elle convoque au contraire des repérages, des savoirs et des pratiques complexes dans la mobilité à micro-échelle faisant appel non seulement à l'usage de la signalétique, ni plus généralement sur une appréhension réticulaire de ces espaces, mais aussi sur des représentations riches combinant topographie et topologie des espaces publics pour la majorité des passagers. La densité mais aussi la diversité de ces expériences de passagers invitent à questionner la prise en compte par les acteurs institutionnels de cette multiplicité de pratiques de mobilité des passagers à fine et à large échelle par des espaces de circulation fragmentés.

# Chapitre 5 – La catégorisation des mobilités par la fragmentation des espaces aéroportuaires

## Introduction

Si de nombreux travaux de mobilité analysent de manière englobante les déplacements des individus mobiles dans toute leur diversité, la question de l'immédiat avant et après déplacement, qui se jouent dans les lieux de mobilité, fait l'objet d'une moindre attention. Comment la diversité des mobilités à large échelle des passagers est-elle prise en compte dans l'aménagement à micro-échelle des espaces publics aéroportuaires ?

Les aéroports sont des lieux d'accès à l'échelle mondiale difficilement contournables pour de multiples voyageurs. Malgré leurs horizons spatial et social très contrastés, ils empruntent un même mode de transport massifié, le transport aérien, qui fait figure de mode de transport collectif, de mode de transport *en commun*. Pourtant, si à large échelle les passagers pratiquent le même lieu, ils ne le pratiquent pas à micro-échelle de la même manière ni souvent dans les mêmes espaces.

L'aéroport est un lieu particulièrement compartimenté, séparé par de multiples cloisons, vitres, filets ou fils de fer barbelés. Dans l'espace strié de l'aéroport, les divers acteurs n'empruntent pas les mêmes circuits. Cette différenciation participe en partie des pratiques de ségrégation sociale dans la mobilité. Bien qu'elles n'aient pas fait l'objet de la même attention en géographie que la ségrégation résidentielle, elles n'en sont pas moins prégnantes (Cresswell 2006b, Bowen 2010b). Les espaces aéroportuaires forment des fractions d'espaces reliées entre elles par des sens de circulation et des filtres puissants qui en limitent l'accessibilité. La distanciation matérielle et symbolique, l'évitement spatial y sont autant à l'œuvre que la coprésence et ces multiples acteurs se frôlent souvent en se côtoyant le moins possible.

Cette fragmentation à de multiples échelles de l'espace et des publics aéroportuaires marque toute la complexité de l'édification d'un lieu mondial de passage, destiné à des populations très variées, participant de sociétés et de territorialités hétérogènes mais différenciées. C'est pourquoi la littérature a abordé l'aéroport comme une grande machine de classement des populations, un assemblage strié qui contribue à les dissocier et à les hiérarchiser. Comme le chapitre 2 l'a mis en évidence, la notion de dispositif spatial résume cette approche. Toutefois, l'essentiel des travaux a porté sur les dispositifs de sûreté de

l'aéroport, très prégnants dans ces espaces, se concentrant sur les procédures, les codes, les technologies mobilisées.

Une moindre attention a été portée à la prolifération de ces catégories et à l'importance de leur dimension marchande dans cette segmentation, car la mobilité est largement envisagée par de multiples acteurs comme une pratique de production et de consommation, y compris de services aéronautiques de transport, dans un lieu d'échanges aussi au sens économique du terme. L'évocation fréquente des dispositifs de contrôle souligne l'existence d'accès coupe-files fondés sur des critères économiques, suggérant une imbrication des dispositifs marchand et sécuritaire. L'anticipation des émotions des passagers par un aménagement *calculateur* des espaces commerciaux en zone d'embarquement a aussi été soulignée (Adey 2008a).

La différenciation des mobilités est largement investie de logiques marchandes de segmentation et plus largement de catégorisation par l'espace des publics dans ces lieux clés mêlant production et consommation de multiples services. Bien qu'opérée suivant des logiques économiques, cette différenciation participe pleinement du monde social et de ses logiques de classement à travers les espaces publics urbains, où les acteurs privés ou para-publics et leurs préoccupations ont une importance considérable. Elle imprègne de manière très large la mobilité des passagers et nécessite une approche transversale, qui souligne à la fois la démultiplication de ces segmentations et leur interdépendance. C'est bien à une *lutte,* à un *régime libéral* et à une *politique des places et des placements* par la mobilité (Lussault 2007a) que participent ses assignations à position des individus et des collectifs.

Or les processus multiples de catégorisation des mobilités et de spatialisation de ces catégories par les espaces aéroportuaires n'ont été que peu interrogés, perspective qu'on privilégiera ici. Les aéroports sont des opérateurs à part entière de cette économie symbolique qui joue un rôle croissant dans les mutations des espaces métropolitains, les relations de pouvoir et les formes d'identification sociales et spatiales (Zukin 1995, Harvey 2008, Mermet 2011). Ce sont les catégories associées à la mobilité des passagers qui sont étudiées dans une approche englobante, en se penchant sur la vaste grammaire d'assignations à espace et à identité des populations mobiles et les puissants enjeux de placement spatial et social des différents acteurs qu'elle révèle.

Ces catégories sont particulièrement explicites dans les espaces aéroportuaires, car elles doivent être rapidement accessibles à de multiples acteurs de tous horizons pour agir, ce qui rend les stratégies qui les sous-tendent plus lisibles pour l'analyse. On montrera que ces catégories révèlent des modes d'ordonnancement des mobilités et du Monde qu'elles contribuent à construire mais aussi à essentialiser. Il s'agira de voir en quoi ces classements sont traversés par des enjeux de classe, de genre, de *race*, d'âge ou de handicap qu'ils contribuent à naturaliser par la mise en scène de figures de mobilité diffusées à large échelle.

Ces catégories sont ainsi analysées pour voir en quoi elles mettent en œuvre des savoirs à la fois normatifs et pratiques sur les mobilités mondialisées à travers les dispositifs aéroportuaires. Comme le souligne Michel Foucault (2001 : 300), « le dispositif est […] toujours inscrit dans un jeu de pouvoir, mais toujours lié aussi à une ou des bornes de savoir, qui en naissent mais, tout autant, le conditionnent. C'est ça le dispositif : des stratégies de rapports de force supportant des types de savoir, et supportés par eux. »

Dans cette perspective, les dispositifs marchands à l'aéroport ne sont pas envisagés comme des assemblages de domination simple, de manipulation déterministe mais bien plutôt comme des dispositifs de captation (Cochoy 2004). La notion de captation permet de penser toute l'intensité des stratégies fines d'anticipation des pratiques des publics pour mieux les influencer, les diriger vers d'autres objectifs, en détourner littéralement le parcours par l'aménagement et la gestion de ces espaces, sans pour autant nier *a priori* aux voyageurs une certaine marge de manœuvre dans ces dispositifs.

Pour saisir ces catégorisations par l'espace et leur naturalisation, on s'appuiera ici d'abord sur le travail d'observation directe à fine échelle des aménagements des aérogares et de la plateforme. L'analyse se fonde en outre autant sur les entretiens menés avec les acteurs institutionnels, que sur l'analyse des plans et des enquêtes statistiques qu'ils produisent. Les dispositifs de connaissance des mobilités des passagers développées par les acteurs institutionnels seront notamment étudiés au prisme des représentations qu'ils se font de la mobilité des passagers, de *l'homme statistique* qui sert de prisme à ces *organisations*, pour reprendre une expression fructueuse de Claude Raffestin (1980).

Les grandes logiques d'assignation à catégorie peuvent être appréhendées à l'aide des trois grandes collections de catégories mobilisées dans la différenciation par l'espace des passagers. La première situe les passagers et une certaine mobilité aérienne en position dominante par rapport aux autres acteurs de l'aéroport et à leurs mobilités. La deuxième marque la construction sociale et spatiale de *motifs* de mobilité et hiérarchisés des passagers, dans une double logique de classement des formes de mobilité et la constitution de *statuts* aéronautiques à valeur performative. Enfin, la troisième différencie les passagers en fonction de la destination, de leur nationalité et de divers lieux de référence. On montrera que chacune de ces trois catégorisations fractionne l'espace aéroportuaire et donne un sens à sa pratique selon des modalités fort différentes.

## I – La construction de la figure dominante du passager aérien

Pour comprendre les mobilités des passagers dans l'immédiat après ou avant déplacement à large échelle, il nous faut d'abord l'analyser en creux en prêtant attention à la place accordée aux acteurs qui précèdent et prolongent, voire accompagnent leur déplacement, les accompagnants et les agents. Les multiples catégories de mobilité déployées à l'aéroport sont souvent construites de manière duale, l'un de des deux termes étant placé dans une position dominante par rapport à l'autre par les acteurs institutionnels.

La mobilité des passagers par rapport à celle des autres acteurs en est emblématique. On montrera ici combien sa catégorisation comme figure dominante est liée à une hiérarchisation sociale et spatiale des modes de transport qui place au sommet le transport aérien, donnant tout son sens à l'aéromobilité. L'étude ensuite de la mobilité des passagers à travers le fractionnement de l'espace aéroportuaire permet ensuite de préciser sa forte mise en commerce et sa construction individualisante qui autorise bien à parler de la construction d'une figure englobante *du* passager aérien.

### *I – A. La place des publics d'*accompagnant*s et d'agents en périphérie*

Les *moteurs* (relativement) *immobiles de la mobilité* que sont les agents (Latour 2009) et les divers publics liés au départ et à l'arrivée des passagers en font aussi la mobilité. Ceux qui les accompagnent au départ, qualifiées d'*accompagnants* sont peu reconnus dans le dispositif aéroportuaire, à l'exception des aires de dépose-minute ou qualifiées d'aires *kiss and fly*. Loin des discours sur l'aéroport comme ville, ils font parfois figure de perturbateurs aux yeux des responsables de l'exploitation des vols des compagnies, comme l'un d'entre eux pour Air France à Roissy : « les accompagnants sont une contrainte dans l'exploitation : ils s'interposent dans l'enregistrement des passagers, ils participent à la tension des vols en direction de l'Afrique, où les passagers protestent régulièrement contre les excédents de bagage. »

Ceux qui attendent les passagers, qualifiés d'attendants, font en revanche l'objet d'une certaine reconnaissance périphérique dans le dispositif théâtral des arrivées, manifestée par le mobilier qui les place en retrait des flux de passagers. Cette place légitime reste cependant limitée, comme en témoigne la programmation des aérogares, une activité clé dans leur construction et dans la prise en compte des mobilités. Elle porte en effet sur le dimensionnement et de qualification des espaces en fonction des différentes attentes prêtées aux utilisateurs, aboutissant au cahier des charges de réalisation architecturale et technique.

C'est ce que souligne le responsable de la programmation d'ADP-i, la filiale du groupe Aéroports de Paris chargée de la construction des terminaux de Roissy comme de multiples aéroports dans le monde, et notamment du terminal 3 de Dubaï. Il évoque une part d'individus attendant chaque passager et un temps de présence en aérogare évalués « à dire d'expert en raison de la complexité du comptage, de l'ordre de 0,5 à 1 attendant par passager en Europe et jusqu'à 3 ou 4 en Afrique ». Comme l'explicite un ancien cadre d'Air France chargé du service des passagers en aéroport, les attendants sont considérés comme « très spécifiques du trafic de visite à la famille et aux amis[1], particulièrement pour des passagers qui prennent peu l'avion ou dans les pays pauvres ».

Cette catégorisation des attendants n'a guère retenu l'attention des acteurs institutionnels. L'existence de plusieurs sorties possibles pour les passagers, à Schiphol ou pour certains vols de Roissy, montre la faible attention accordée à ces mobilités et à ces espaces. A Dubaï, le public important attendant les passagers au terminal 1, nourri par l'importance des mobilités migrantes à Dubaï, retrouve les passagers à l'extérieur, la chaleur fréquente quelque peu atténuée par les ventilateurs. Comme dans les bus et le métro de Dubaï, l'espace d'attente obéit à une ségrégation genrée, l'espace le plus proche des arrivées étant réservé aux femmes, même si celles-ci, lorsqu'elles ne sont pas émiraties, sont aussi présentes dans les autres espaces d'attente (figure 1). L'attente assise et climatisée n'est possible que dans un seul bar à l'intérieur de l'aérogare, qui bénéficie d'une large ouverture donnant sur le couloir des arrivées.

[1] Les visites à la famille et aux amis (*visiting friends and relatives*) est un des motifs emblématiques de déplacement mobilisés par les acteurs du transport aérien.

**Figure 1 – La place du public attendant les passagers : retrouvailles à l'extérieur du terminal 1 de Dubaï et emplacement marchand privilégié pour l'attente à Francfort.**

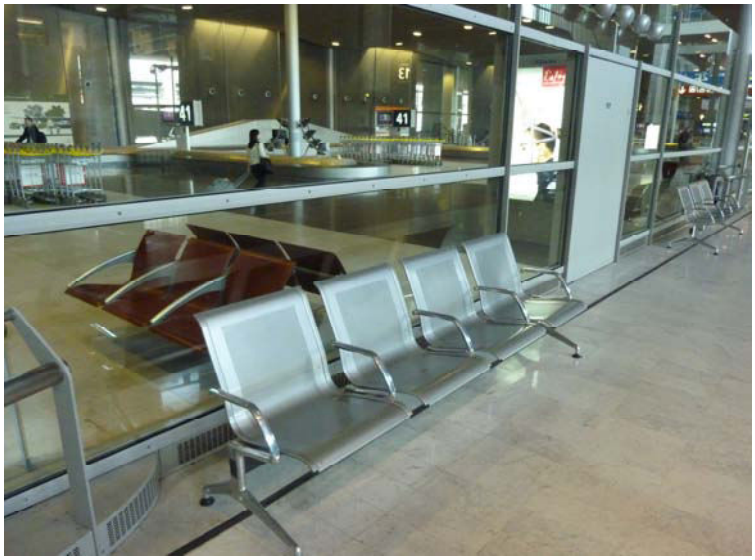
Source : J.-B. Frétigny 2011 et 2012 (arrivées 1A).

Cette marchandisation des places assises associées à des bars est aussi perceptible dans les autres aéroports, à Francfort ou à Schiphol, où l'un d'eux porte le nom *Hello there!* Cette économie de l'attente montre une reconnaissance marchande de ce public, sensible aussi par la présence d'autres services proposant des objets guidant la performance rituelle d'accueil des passagers (figure 2). Mais plus généralement, l'aménagement de l'espace ouvert à l'ensemble des publics des aérogares peut être comparé à celui réservé aux seuls passagers. La *zone réservée* par rapport à la *zone publique*, selon le vocable aéroportuaire révélateur, montre le soin d'aménagement plus particulier accordé aux espaces *réservés*, par exemple dans la mise à disposition d'assises en cuir plutôt qu'en aluminium (figure 3).

**Figure 2 – La prise en compte marchande du public attendant à Schiphol.**

Roses, ballons « bienvenue à la maison ! » et automate d'impression de bannières pour accueillir les passagers. Schiphol Plaza. Source : J.-B. Frétigny 2012.

**Figure 3 – Contraste d'aménagement de la zone réservée (arrière-plan) et de la zone publique (premier plan) aux arrivées de Roissy.**



Terminal 2E. Source : J.-B. Frétigny 2012.

Les salariés de la plateforme et les personnels navigants sont inscrits dans une relation de service qui les place en marge de l'espace des passagers dans les circuits, voire les confine à une certaine invisibilité dans le décor des services de l'espace public aéroportuaire. Les accès aux locaux techniques sont le plus souvent soigneusement dissimulés, à la manière de portes dérobées, comme dans les terminaux bâtis par Paul Andreu à Roissy et à Dubaï. Les circuits des agents sont périphériques ou peu visibles. (figure 4).

**Figure 4 – Filtre d'accès à la zone réservée de Francfort : l'accès des agents, non indiqué, est celui consacré aux voiturettes électriques (E-wagen).**

Terminal 1B de Francfort. Source : J.-B. Frétigny 2012.

Lors du travail de terrain, j'ai pu mesurer toute l'ampleur de la différence entre les espaces destinés au public et la coulisse, les multiples gaines techniques de l'aéroport[2] :

> 6 heures : le passage du poste d'inspection filtrage [contrôle de sûreté] pour les agents du *lounge* 1 n'est pas apparent. Après renseignement, le chemin consiste à franchir une porte, descendre deux étages dans une cage d'escalier mal éclairée, accéder au sous-sol à un local technique de contrôle de sûreté des produits, pour les boutiques et les restaurants. Un agent m'invite à passer dans la vaste salle suivante, consacrée au contrôle des agents. Après le passage du contrôle, il me faut ensuite franchir deux autres salles techniques puis badger pour appeler le monte-charge, l'emprunter pour deux étages, badger pour ouvrir la porte fumée coulissante et me retrouver dans les lumières, les couleurs et déjà l'effervescence qui marquent la zone de boutiques du *lounge.*
>
> (Carnet de recherche, Schiphol, 11 septembre 2012, 6 h)

De multiples agents de l'aéroport, dont la mission est aisément reconnaissable par le code couleur lié aux uniformes de travail, sont peu ou pas visibles des passagers, qu'ils soient bagagistes, agents de piste, de fret, de trafic, avitailleurs ou agents de sûreté scrutant les écrans des caméras de surveillance des aérogares et des parkings. La séparation des secteurs de travail est liée aux préoccupations antiterroristes, qui interdit l'accès aux zones réservées de l'aéroport hors nécessité d'y travailler, elle renforce la compartimentation des activités et des salariés. Elle correspond à bien des égards à un dispositif spatial de hiérarchie sociale des agents en fonction de la proximité du contact avec les passagers : comme l'a montré Alexandre Duchêne à propos de l'aéroport de Zurich (2011). Dans la société de gestion des bagages et des passagers qu'il étudie, les activités considérées comme les plus prestigieuses sont celles au contact des passagers. Les plus visibles sont liées à l'enregistrement des bagages, à la billetterie, à l'embarquement des passagers (activités d'escale). Les activités semi-visibles correspondent à l'accompagnement des passagers handicapés, au contact de passagers considérés plus marginaux. Enfin les activités de manutention sont les plus invisibles, correspondant de manière emblématique au travail des bagagistes.

A plus large échelle, les personnels navigants sont placés au sommet de cette hiérarchie : leur visibilité accrue à l'aéroport par rapport au personnel au sol, va de pair avec une proximité accrue et prolongée près des passagers, en cabine, et une reconnaissance sociale et salariale supérieure[3]. Souvent prioritaires aux contrôles de sûreté par rapport aux autres agents , au sol ils sont pratiquement considérés comme des passagers et en ont une expérience très proche, comme l'ont montré les entretiens avec les personnels navigants[4].

---

[2] Voir aussi l'évocation de la surprise de Tim Cresswell (2001) lorsqu'il se trompe d'étage à l'aéroport de Changi à Singapour et entrevoit l'étage du personnel.

[3] Cette différence entre personnel navigant et personnel au sol s'est accentuée en raison de la dégradation du statut des personnels au sol qui a accompagné l'industrialisation des activités au sol liées à l'enregistrement et la recherche d'économies de frais de personnel des gestionnaires d'aéroport avec la mise en concurrence des gestionnaires et l'accroissement des coûts liés à la sûreté, sous-traitée à des sociétés spécialisées dans les trois aéroports européens. Un vocable fréquemment mobilisé à Roissy pour désigner les agents oppose les « rampants » aux « volants », ce qui en dit long sur la stigmatisation du personnel au sol sur le registre naturalisé des différences de mobilité spatiale.

[4] A ma grande surprise, l'entretien avec une hôtesse de l'air pratiquant les aéroports européens dans le cadre professionnel, réalisé au départ dans les mêmes conditions que celui d'un acteur institutionnel de l'aéroport (annexe B), s'est progressivement révélé très proche dans l'échange à ceux réalisés avec les passagers les plus habitués des aéroports quant au discours de pratique du lieu : il fallait substituer leur canevas d'entretien à celui des acteurs institutionnels.

Cette place marginale reconnue aux facilitateurs de la mobilité dans le dispositif aéroportuaire contraste avec l'importance numérique de ces acteurs. A Roissy par exemple, près de 86 000 agents travaillent sur la plateforme pour 160 000 passagers par jour en 2010, soit près d'un agent employé pour deux passagers[5]. Ce positionnement va de pair avec la position sociale qui leur assignée, au point d'avoir été qualifiés de sous-prolétariat de la vitesse (*kinetic underclass*) (Adey 2006c, Cresswell 2006b[6]). A Roissy par exemple, les deux tiers des agents sont employés ou ouvriers et plus des trois quarts travaillent en horaires décalés (OMEFPC, 2011). Les rapports officiels de responsabilité sociale des gestionnaires de ces divers aéroports ne manquent pas de souligner chaque année les multiples nationalités de leurs salariés, qui renvoient à l'occupation très fréquente de ces emplois par des populations migrantes ou nées de parents migrants. On compte de nombreux salariés d'origine turque à Francfort, maghrébine à Schiphol comme à Roissy, liés aussi au recrutement dans le département de la Seine-Saint-Denis, et de l'ensemble du système migratoire dubaïote à l'aéroport de Dubaï. Malgré la diversité de situation des passagers et des agents, des relations de pouvoir liées aux notions de classe, d'ethnicité et de genre traversent le « paysage racial de transit de masse » (Crang 2002 : 570) dans ces aéroports où les agents prennent leur temps pour celui des passagers (*take time for yours*) (figure 5).

**Figure 5 – Les passagers et les agents au service de leur mobilité : le contraste des positions sociales naturalisé par l'espace.**

Roissy. Pictogramme en zone publique au terminal 1 et stand de restauration au terminal 2F.
Source : J.-B. Frétigny 2010 et 2011.

A la manière des habitants permanents de certaines communes touristiques, les agents disposent de quelques réductions commerciales dans diverses enseignes alimentaires des aéroports européens, de l'ordre de 5 à 20 % du montant, qui ne compensent qu'imparfaitement le surcoût lié à la présence en aérogare de ces commerces.

[5] Agents et passagers forment une population plus importante que celle de la commune de Lille (228 000 habitants en 2010). Les employés représentent une population pratiquement équivalente à celle de la commune d'Avignon (90 000 habitants). L'aéroport de Francfort est aussi le premier lieu de travail en Allemagne et concerne 75 000 salariés en 2012. Schiphol en compte 64 000 la même année. Près de 58 000 salariés travaillent à Dubai International en 2010.

[6] Voir aussi, parmi les représentations qu'en a donné la littérature, entre le genre de l'essai et de la littérature de voyage, la description des environs de l'aéroport de Los Angeles et des migrants qui y travaillent par Pico Iyer (2001).

Quelques commerces leur sont plus spécifiquement dévolus, à l'écart des flux principaux de passagers, à Roissy et surtout à Francfort. L'Airport City Mall de Francfort est une galerie commerciale surplombant les voies de la gare régionale, communiquant avec les arrivées du terminal 1. De faible rentabilité par rapport aux autres espaces commerciaux de la plateforme, son existence est motivée par la volonté de « créer une atmosphère dans ce qui était une cave sombre »[7] au dire de la responsable des commerces, elle regroupe dans son espace le moins passant, au terminal C des commerces liés aux agents : coiffeur, teinturier, supermarché et boutique de produits vendus habituellement en boutiques hors-taxes.

Les agents sont particulièrement visibles aux marges spatiales de l'aéroport (salles de repli, espaces de sociabilité à l'occasion des pauses cigarettes à l'extérieur de l'aérogare) et à leurs marges temporelles, à bord des trains et des métros les plus matutinaux convergeant vers l'aéroport. A Francfort par exemple, à 4 heures du matin les policiers, les agents de sûreté, de piste ou d'escale prédominent dans le train suburbain (S-Bahn) qui relie le centre historique à la plateforme. Les heures qui précèdent la fermeture des terminaux au public, à Francfort et Roissy, sont aussi des moments clés de visibilité, comme les heures creuses entre les plages horaires des *hubs* :

> 9h45 : Creux de la vague entre deux plages de rendez-vous du *hub.* La foule de 9h s'est dissoute, partie dans les avions, l'espace qui manquait tout à l'heure paraît démesuré. On ne voit plus que le vert des vestes de vendeurs des *duty free,* qui époussettent les vitrines, replacent les produits en rayon, comptent les tiroirs caisse. En porte d'embarquement, les agents brossent les tapis rouge destinés aux passagers en première classe
>
> (Carnet de recherche, Dubaï, satellite 2, terminal 3, 28 avril 2011)

Le reste du temps, la visibilité des passagers prime. Au cœur du dispositif aéroportuaire, les passagers sont l'objet d'intenses stratégies de captation de leur mobilité à micro-échelle au profit des commerces.

### *I – B. La mise en commerce de la mobilité des passagers*

Le commerce aéroportuaire est une activité souvent lucrative pour les gestionnaires, occasionnant des ventes par surface dépassant souvent celle des hypercentres urbains. La rentabilité de la nouvelle boutique de la jetée A+ de Francfort est par exemple supérieure à celle des boutiques de la Goethestraße, la rue commerçante la plus huppée de la ville. Les passagers sont de plus en plus catégorisés comme des consommateurs, une représentation instrumentale particulièrement flagrante évoquée par Fraport (2005 : 26) à destination de ses actionnaires, évoquant un « voyageur du futur », *homo aeroportis globalis*, « une espèce nouvelle, mais en aucun cas rare. Rien qu'à Francfort, elle concerne plus de 55 millions de

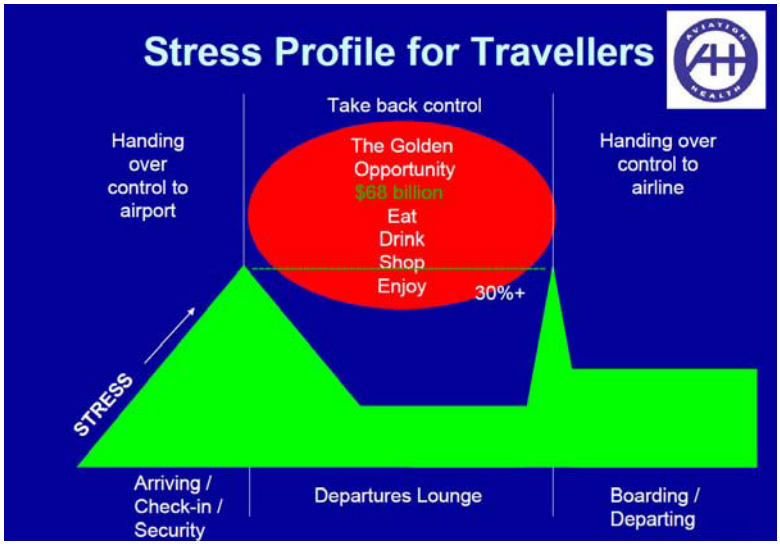
[7] L'opération lancée en 2010 permet aussi de rendre moins visible l'appropriation des lieux par de multiples clochards dans cet espace lié à la gare régionale, selon la stratégie dite « domestication ou de pacification au capuccino » évoquée par Sharon Zukin (1995, ch. 1) à propos des espaces publics centraux, les commerces accroissant le contrôle des acteurs institutionnels sur cet espace. Une galerie commerçante avait été créée dès l'inauguration du terminal en 1972 (Müller 1974), comprenant la fameuse discothèque Dorian Gray de l'aéroport, de 1978 à sa fermeture après avoir été marquée par un incendie en 2000, puis avait périclité.

personnes chaque année […] [et] tous sont des consommateurs. »[8] Un autre fait révélateur de l'importance accordée aux commerces est l'orientation des études des exploitants d'aéroport : l'individu statistique de ces organisations est bien le passager au départ et non le passager à l'arrivée, beaucoup moins interrogé. L'intensification du marquage marchand de la mobilité aérienne passe par la densification progressive des commerces dans les terminaux existants, occasionnant des changements dans leur physiographie nettement perceptibles à un intervalle de quelques mois, qu'il s'agisse de l'implantation d'un stand de restauration ou de vente au détail, d'une terrasse, d'un distributeur automatique ou d'un magasin.

Les nouveaux aménagements commerciaux et les pratiques calculatrices associées contribuent fortement à cette mise en commerce accrue de la mobilité. L'implantation des boutiques immédiatement après les contrôles de sûreté est pensée comme particulièrement opératoire, par une mise en dispositif d'un savoir normatif sur la mobilité des passagers. De multiples opérateurs de l'aéroport considèrent en effet que l'émotion des passagers augmente fortement à l'enregistrement des bagages puis diminue pour s'accentuer de nouveau à l'idée de l'embarquement, suivant un modèle émotionnel de la mobilité des passagers à micro-échelle qui illustre les savoirs normatifs qu'ils développent (figure 6). Entre ces deux pics, la consommation à l'aéroport permettrait aux passagers d'avoir de nouveau prise sur leurs pratiques spatiales, « opportunité en or » pour les acteurs du commerce. L'aménagement des espaces aéroportuaires montre le caractère performatif de ce discours d'opportunité, en articulant étroitement le dispositif commercial au dispositif sécuritaire et socio-technique du transport aérien. Avec l'importance prise par les contrôles à l'entrée de la zone réservée aux passagers, la zone d'embarquement, les voyageurs se rendent souvent plus précocement dans cette zone pour s'assurer de ne pas manquer leur avion. L'essor des commerces est de plus en plus concentré en zone réservée plutôt qu'en zone publique, quitte à basculer certaines enseignes de la zone publique à la zone réservée lorsque cela est possible (figure 7). L'architecture menant aux boutiques en zone réservée ménage un effet de contraste sciemment anticipé, étayant l'analyse menée par Peter Adey (2008) à propos de l'aéroport de Liverpool : l'ascension lente, ménageant une vue en contre-plongée dans la zone commerciale des satellites 1 et 2 de Dubaï depuis les terminaux 1 et 3, par escalator ou par ascenseur, en est exemplaire.

[8] L'enjeu économique de la consommation des passagers est une préoccupation très diffusée auprès de l'ensemble des acteurs institutionnels de l'aéroport. Une interaction avec un agent dans le cadre du travail de terrain montre bien cette injonction, déclinée sur le mode de la plaisanterie : « Contrôle de sûreté d'accès à la jetée Z :
– L'agent : que prenez-vous en photo avec cet appareil ?
– *Les passagers* : *leurs activités avant de prendre le vol*. […]
– Ah, je vois. Mais ils doivent consommer ! ils ne doivent pas faire autre chose !! [*sourire*] »
(Carnet de recherche, Francfort, 18 août 2012).

**Figure 6 – L'anticipation des émotions des passagers pour le marquage marchand de leur mobilité après les contrôles de sûreté.**




Source : extrait du diaporama de la communication d'un consultant en médecine aéronautique à un congrès de l'association des aéroports internationaux (Kahn 2007).

**Figure 7 – Le développement commercial croissant en zone d'embarquement : basculement des commerces de la zone publique à la zone réservée aux passagers.**

Terminal 2D de Roissy. Source : J.-B. Frétigny 2011.

La concentration des flux de passagers convergeant vers les contrôles de sûreté est aussi fortement exploitée, elle tire profit de la configuration même du passage, qui est étymologiquement la traversée d'un espace étroit[9]. La canalisation du flux permet d'imposer aux passagers, juste après les contrôles, la traversée systématique d'un espace marchand, dont la mise en place dans les pays scandinaves a été soulignée et critiquée (Rekacewicz 2013). Le terme de *lounge* à Schiphol est particulièrement révélateur de tels dispositifs spatiaux commerciaux. Le *lounge* est un repère majeur d'orientation pour les passagers : il désigne non pas les salons des compagnies aériennes ni les salles d'embarquement[10] mais

[9] L'utilisation du terme de passage pour qualifier le défilé montagneux de la *Chanson de Roland*, vers 1100, est le premier usage attesté du terme en français (TLFI 2013).
[10] C'est pourquoi le terme anglophone est repris ici pour éviter toute confusion.

les vastes espaces commerciaux où les passagers sont incités à s'asseoir avant de prendre la direction des jetées pour embarquer. L'aménagement commercial le plus explicitement articulé au parcours des passagers est cependant le modèle de la traversée littérale d'une boutique, sur le modèle d'Ikéa, dit de *walkthrough.* Il est de plus en plus demandé par les opérateurs aéroportuaires aux concepteurs et aux programmateurs de nouveaux terminaux comme ADP-ingénierie. Celui de Francfort à la jetée A+ en est une bonne illustration (figure 8).

**Figure 8 – Un passage curviligne à travers les boutiques pour accéder à l'avion : le principe du *walking through* appliqué à Francfort.**

Jetées Schengen A+ et A de Francfort. Extrait du schéma directeur commercial de l'aéroport.
Source : rapport annuel de Fraport (2011).
Annotations francophones et flèches noires de direction : J.-B. Frétigny 2013.

Comme le suggère la représentation graphique des flux sur le schéma commercial, la stratégie calculatrice consiste aussi à jouer sur l'étroitesse et l'incurvation du cheminement proposé aux passagers pour ralentir le parcours et susciter une mobilité pédestre déambulatoire plus propice à la réalisation d'achats. Dans ce dispositif de captation marchande, ces acteurs jouent pleinement sur la faible vitesse relative associée aux mobilités d'achat par rapport à des mobilités plus directes et plus rapides, par exemple pour les déplacements domicile-travail[11]. Dans cette approche comportementaliste de la mobilité, le discours des acteurs vise une figure générale du passager et de sa mobilité :

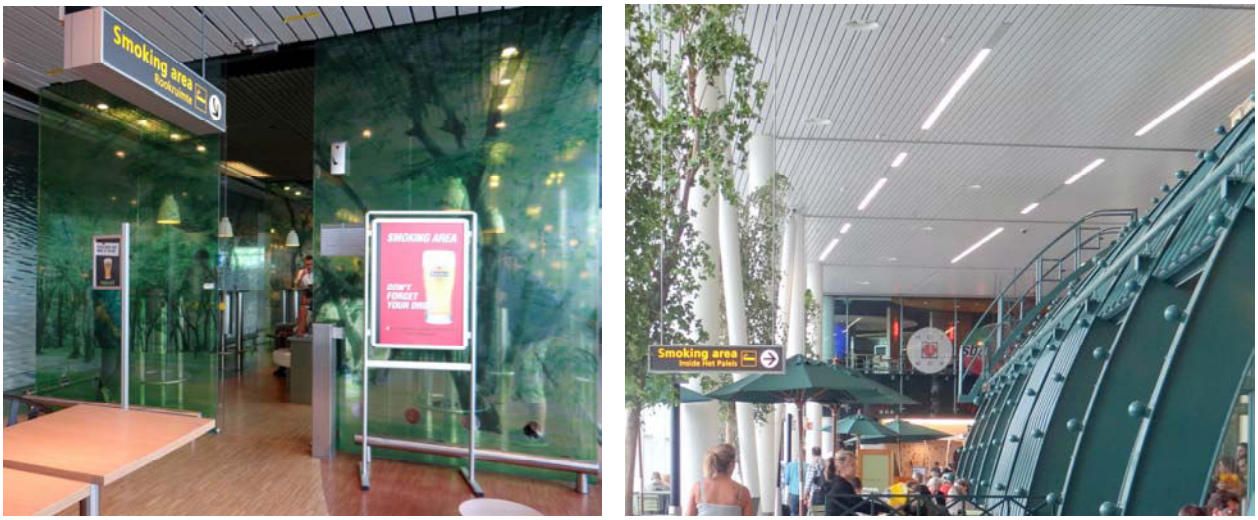
> On a eu de grandes discussions [avec les acteurs aéronautiques] sur la voie de passage. Le chemin retenu est très large et nous aurions aimé qu'il soit plus mince. Mais c'est quand même satisfaisant : ça ne ressemble pas trop à une route [*Rennstrecke*]. […] Le fait de savoir si le passager veut ce type d'aménagement ou bien si ça le dérange est une question débattue, mais on n'a jamais

[11] Certains auteurs ont montré l'importance de ce différentiel de vitesse dans les mobilités quotidiennes pédestres des citadins. Ils évoquent pour les individus étudiés des mobilités pour achat réalisées à l'allure moyenne de 2,5 km/h et de 4,8 km/h pour aller au travail (Julien, Carré 2003).

entendu un passager se plaindre : il peut passer son chemin s'il ne souhaite pas s'arrêter. Pour les processus [aéronautiques], ce n'est pas mauvais, pour le passager non plus. […] Et la courbe du chemin l'invite à lever le pied. […] Pour qu'il se sente à l'aise, on a disposé quatre grands tableaux horaires : il sait ainsi combien de temps il lui reste. C'est important pour que les processus aéronautiques se passent bien et que le passager achète davantage.

Une variante de cet aménagement calculateur de la mobilité est la disposition en quinconce des boutiques, comme au satellite 3 de Dubaï, qui oblige les passagers à « ne pas avoir le choix de la ligne droite pour aller de A à B et éviter les commerces », selon l'expression explicite d'une responsable de la recherche opérationnelle de Dubai Airports. L'implantation systématique des espaces fumeurs à Schiphol au sein des bars et des restaurants participent d'une logique voisine pour une sous-population visée d'importance non négligeable (figure 9).

**Figure 9 – Les espaces fumeurs de Schiphol systématiquement disposés dans les bars et restaurants en zone réservée aux passagers.**




Source : J-B. Frétigny 2012 et 2011.

A l'amont du circuit de départ, le nombre de sièges dans les halls d'enregistrement est restreint en dehors des assises payantes des bars. Cette stratégie incite les passagers à ne pas tarder à s'enregistrer et à passer en zone réservée, dans une perspective commerciale et aéronautique, d'acheminement à l'avion. A l'aval, les espaces avec vue sur les avions, recherchés par les passagers, sont préférentiellement occupés par les terrasses des bars et les restaurants (Adey 2007a) et ces espaces de restauration sont relégués à l'étage supérieur (figure 10). L'enjeu pour les opérateurs commerciaux est moins d'y ménager une vue surplombante sur l'aire de mouvement que de réserver ainsi les surfaces les plus proches du passage des boutiques, incitant à l'arrêt, anticipant le déplacement spontané des passagers vers les espaces de restauration, témoignant d'une connaissance pratique et instrumentale de leurs mobilités.

**Figure 10 – L'appropriation par les bars et les restaurants des espaces offrant une vue sur les avions. Exemple à Francfort et à Schiphol.**

Gauche : Francfort, terminal 1B. Droite : Schiphol, *lounge* 1. Source : J-B. Frétigny 2012.

Anticipant le parcours et le temps mesuré des passagers, les boutiques sont dépourvues de vitrine. L'objectif est d'insérer pleinement ces boutiques dans l'espace de circulation et d'en renforcer l'impression d'accessibilité, suivant une stratégie explicite dans la littérature professionnelle sur l'aménagement des espaces commerciaux d'aéroport (Thomas-Emberson 2007). Seules les boutiques de luxe disposent de tels attributs de séparation en zone réservée. Peu profondes, elles sont conçues comme des boutiques les plus traversantes possibles, qu'explicite une boutique présentant une configuration extrême à Schiphol (figure 11).

**Figure 11 – Des boutiques adaptées aux mobilités pédestres traversantes (gauche). Seules les boutiques de luxe disposent d'une véritable vitrine (droite).**

Schiphol. Zone réservée hors Schengen. Gauche : jetée E, droite : *lounge* 3.
Source : J-B. Frétigny 2012.

Des aménagements à plus fine échelle complètent ces dispositifs. En zone réservée, la mise à disposition de véritables petits chariots de supermarché incite à une mobilité

déambulatoire dans les boutiques (figure 12). L'ensemble de ces calculs liés à la mobilité des passagers est ainsi une intensité rare par rapport à d'autres espaces publics urbains.

**Figure 12 – Des outils d'incitation à la déambulation commerciale : les chariots de la zone d'embarquement.**

Gauche : embarquement d'un vol pour Bakou à l'aéroport de Dubaï. Droite : boutique hors-taxes en zone hors Schengen à Schiphol. Source : J-B. Frétigny 2012 et 2011.

Cette catégorisation homogène du passager comme consommateur contribue à marquer certaines inégalités envers ceux qui ne peuvent ou ne souhaitent pas s'y prêter. Des formes de micro-ségrégation entre les espaces aux assises marchandes et ceux aux assises gratuites sont visibles. Elles montrent que l'aménagement commercial dans la mobilité participe pleinement aux rapports de pouvoir qui traversent nos sociétés. Au terminal 3 de Roissy, l'observation de la zone réservée hors Schengen avant le départ du dernier vol de l'aérogare pour Tunis souligne le contraste de classes sociales et d'*ethnoscape* entre la salle d'embarquement, massivement occupée par des passagers engagés dans des mobilités postmigratoires, et le café dans la zone commerciale voisine d'individus engagés dans des mobilités touristiques.

**Figure 13 – La fréquentation contrastée des espaces d'attente gratuits et payants.**

Zone hors Schengen du terminal 3 de Roissy : dernier vol au départ, à destination de Tunis. Source : J-B. Frétigny 2011.

Cette catégorisation marchande et universaliste de la mobilité des passagers est donc bien plus favorable à certaines fractions de population que d'autres. Elle s'articule

largement à une conception individualisante de la mobilité qui dépasse le strict dispositif commercial.

### *I – C. Une construction individualisante du passager*

L'individualisation des passagers dans le dispositif aéroportuaire est majeure. Elle a été investiguée tout particulièrement dans le dispositif sécuritaire (Pascoe 2001, Adey 2004b). Dans le domaine de la sûreté, elle va de l'injonction d'avoir fait ses bagages soi-même, à l'analyse des corps et de la vidéosurveillance des trajectoires individuelles. La littérature a souligné combien la figure du « pax », comme on désigne chaque passager dans le vocable international des aéroports, est une catégorie qui fait de chacun d'entre eux une entité atomisée, conçue séparément des autres.

On peut plus largement considérer que les *individus avec* au sens de Goffman (1971), les individus en tant qu'ils ne voyagent pas seuls sont plus rarement pris en compte. On souhaite ici montrer que cette catégorisation, qui imprègne très largement l'expérience des passagers, relève aussi de pratiques liées à la standardisation et l'industrialisation des services de transport.

La dimension aéronautique de cette individualisation est particulièrement sensible dans les accompagnements de passagers, par exemple dans l'impossible attribution par le système d'enregistrement d'un bagage à deux individus partageant le même billet. L'appréciation des bagages et de leur poids s'effectue sur une base strictement individuelle, non sans provoquer régulièrement l'incompréhension des couples et des familles.

La disposition des sièges en salle d'embarquement, et davantage encore dans les salons des compagnies, vise à limiter le vis-à-vis des passagers, ce qui n'est guère favorable aux interactions de groupes. Significativement, en raison de cet aménagement, la majorité des entretiens ne s'est pas déroulée en face à face avec les passagers mais côte à côte. Les emplacements plus favorables à des pratiques à plusieurs, par exemple pour les familles, sont situés en périphérie. L'utilisation de sas automatisés de passage est aussi opérée sur une base individuelle (figure 14), suscitant là aussi une certaine incompréhension des passagers :

> Une agente assiste un couple âgé d'une soixantaine d'années confronté au système de scan des cartes d'embarquement ouvrant le portillon d'accès à la zone réservée. Elle montre comment faire lire la carte au portillon. L'homme scanne l'une des deux cartes et passe le portillon avec les deux cartes à la main, pensant que sa femme pourra passer dans son sillage. Le portillon se bloque devant elle et l'agente morigène le couple : « nein! nein! »
>
> (Carnet de recherche, Francfort, terminal 2, 8 juillet 2012).

**Figure 14 – L'individualisation de la mobilité et de ses gestes. Panneau explicatif de la procédure d'embarquement de la compagnie Lufthansa à Francfort.**

Source : J-B. Frétigny 2012.

Cette individualisation est bien liée au dispositif de connaissance de ces mobilités. L'individu statistique des enquêtes les plus fréquentes des gestionnaires d'aéroport est envisagé de manière atomisée. Sur les 48 questions de l'enquête ACI, aucune ne porte par exemple sur la taille du groupe de passagers. L'importance du phénomène de voyage à plusieurs est pourtant attestée par les rares études qui la prennent en compte, comme l'enquête nationale sur les passagers aériens de 2011, qui permet de souligner que pas moins de la moitié des passagers de Roissy est engagée dans une telle mobilité.

C'est donc bien une certaine construction de la figure *du* passager aérien qui est à l'œuvre à l'aéroport. Son placement au sommet de la hiérarchie des mobilités relève au fond de logiques séparatrices centre-périphérie mis en œuvre à diverses échelles. A l'échelle de chaque terminal, elle oppose les espaces et les acteurs centraux de la mobilité aérienne aux acteurs périphériques liés aux autres modes de transport et à des mobilités terrestres, comme les accompagnants ou les attendants, faisant de la mobilité aérienne la mobilité par excellence. A plus fine échelle, elle marque aussi la prépondérance des passagers par rapport aux agents, ces moteurs (relativement) immobiles au service de leur mobilité. La catégorisation contribue aussi à placer au centre de l'expérience de la mobilité aérienne les pratiques d'achat, reléguant les espaces non commerciaux à distance des principaux chenaux de circulation. Enfin, ses espaces les plus centraux, par exemple les sas de passage d'une fraction d'espace à l'autre, mettent en jeu des pratiques individualisantes de mobilité, les pratiques plus collectives étant reléguées en périphérie. Cette figure unifiante *du* passager aérien est néanmoins décomposée en de multiples autres figures, participant d'une catégorisation plus fine, différenciant cette fois les divers passagers et leurs mobilités elles-mêmes.

## II – La mise en *motifs* des mobilités aériennes : la double hiérarchisation sociale des passagers par les mobiles du déplacement et par le *statut* aéronautique

La hiérarchisation sociale par *motifs* des voyageurs aériens au sein des plateformes combine deux grandes logiques. La première porte les formes de mobilité en fonction du type d'activité qui motive le déplacement : mobilité touristique ou de travail par exemple. Ces

diverses formes sont inégalement reconnues dans l'aménagement de l'aéroport et dans la construction d'équipements qui leur sont spécifiquement dédiés. La deuxième logique est liée au *statut* reconnu dans le cadre des services de transport, associé notamment à la classe de voyage. Ces deux logiques se conjuguent pour élaborer une catégorisation à fort enjeu social et spatial. Elle marque la construction et la diffusion de véritables *motifs* de mobilité, au sens où les motifs sont *à la fois cause et figure* (Debarbieux 2004) de la mobilité. Ce sont autant des différences sociales dont la figure archétypale de l'*homme d'affaires* est le leitmotiv prépondérant. Abordons tout d'abord la reconnaissance variable des formes de mobilité avant de questionner la construction complémentaire des *statuts* aéronautiques.

### *II – A. La prise en compte contrastée des divers mobiles du déplacement dans l'aménagement des aéroports*

Dans le large spectre des formes de mobilité, liées aux activités qui motivent le déplacement des individus, deux grandes figures sont particulièrement mobilisées par les acteurs aéroportuaires pour aménager les espaces aéroportuaires : les figures de l'homme d'affaire et du touriste, dont la hiérarchisation par les acteurs renvoie à des rapports sociaux socio-professionnels et de genre. L'opposition entre ces deux figures est particulièrement prégnante et favorable à la première. La figure de l'*homme d'affaires* (*businessman*) avec son porte-documents est une représentation stéréotypée et genrée toujours prégnante. Elle incarne la catégorie aux contours flous du *voyage d'affaires* (Beaverstock, Faulconbridge 2010), qui correspond à une conception restrictive de la catégorie beaucoup plus englobante des mobilités de travail. Les déplacements professionnels ne relèvent pas en effet nécessairement de la négociation et de la conclusion de contrats et renvoient à des pratiques très hétérogènes. La catégorie de voyage d'affaires et sa figure restent à bien des égards encore archétypale de la représentation des mobilités de travail que souhaitent privilégier les acteurs institutionnels : ils l'associent aux passagers les plus dotés en capitaux, les plus consommateurs de services de plateforme. Dans les entretiens avec les acteurs institutionnels, le glissement de la notion englobante de déplacement professionnel à la notion beaucoup plus restrictive de voyage d'affaires est significatif de la prégnance de cette figure de l'homme d'affaires.

Le terme de *business* utilisé en anglais montre toute la force de cette conception de la mobilité de travail pensée au prisme du *motif* emblématique du *voyage d'affaires*, puisqu'il désigne d'abord un motif d'affaires étendu à l'ensemble des mobilités de travail. Dans les enquêtes, les passagers sont d'abord qualifiés au prisme de l'opposition entre mobilité de travail et de temps-libre (*business* et *leisure*). Par exemple, les réponses de l'enquête ASQ, commune aux divers aéroports, sont toujours détaillées par ces deux motifs de *business* et *leisure*, et cette variable de motif est la seule à être systématiquement mobilisée pour présenter les résultats. Le primat accordé dans ces enquêtes à la mobilité de travail est sensible. Le premier des *motifs* de déplacement évoqués dans les questionnaires, comme dans la présentation des résultats, est systématiquement de nature professionnelle, alors même que ce n'est pas le motif le plus cité parmi les passagers. Les questionnaires et les résultats présentés se focalisent aussi sur l'appartenance ou non des passagers à des positions socio-professionnelles dominantes classiquement associées au *voyage d'affaires.* L'enquête d'Aéroports de Paris auprès des passagers mobilise par exemple trois catégories pour désigner les professions et cadres intellectuels supérieurs et une seule pour saisir l'ensemble des ouvriers et employés (ADP 2001).

L'opposition entre déplacements professionnels et déplacements privés ne rend pas compte véritablement de formes de travail intermédiaire mais diffusées comme le travail non ou peu rémunéré, par exemple lié à des stages, ou de bénévolat (Watts, Urry 2008). Autant la notion d'affaires est ambiguë et tend à recouvrir l'ensemble des mobilités de travail, comme figure surplombante, autant celle des mobilités touristiques fait de même en ce qui concerne les déplacements privés. La notion anglophone ici encore est équivoque : la notion de *leisure* peut signifier à la fois le temps libre ou les activités récréatives, de loisirs (dans le quotidien) et en l'occurrence de tourisme (dans le hors-quotidien). Or, elle est souvent assimilée au seul tourisme dans les discours, occasionnant les mêmes glissements que pour la mobilité d'affaires. *Leisure* est d'ailleurs souvent traduit en français par le terme de loisirs, pour signifier en fait des mobilités touristiques, dans les enquêtes aéronautiques[12]. Mais dans la littérature sur les mobilités, les loisirs renvoient exclusivement aux activités récréatives quotidiennes des individus. *Leisure* correspond au terme français de loisir, qui comprend l'ensemble des activités hors du temps de travail. Or les mobilités de temps libre à large échelle ne relèvent pas, loin s'en faut, nécessairement des pratiques touristiques.

Les divers acteurs sont bien conscients de ces écueils. Les auteurs d'un rapport d'enquête d'ADP constatent ainsi qu'« une part non négligeable d'étudiants déclare être en déplacement professionnel[13] » (ADP 2001 : 29), mais sans pour autant remettre en cause la pertinence de cette approche duale très prégnante. Elle persiste puissamment dans les représentations mobilisées par ces acteurs :

> La différenciation entre « affaires » et « loisirs » n'est plus opérante […] mais elle reste commode pour la segmentation : c'est un outil d'approche du réel.
>
> (Roissy, directeur délégué marketing d'Air France)

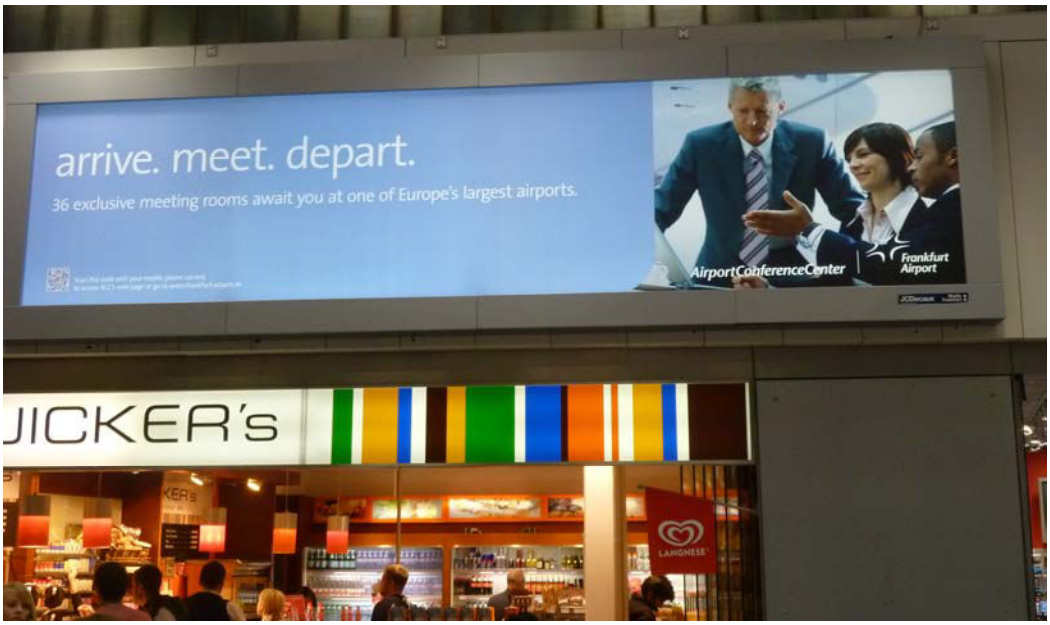
La notion de visite à des amis et à la famille, ou celle de *voyage pour des raisons personnelles*, est régulièrement introduite mais elle retient moins l'attention dans la présentation des résultats d'enquête. Le même rapport d'ADP note « la difficulté d'interprétation de la distinction, qui demeure très subjective pour le passager, entre déplacement pour loisirs et pour raisons personnelles » (ADP 2001 : 96). C'est au fond que l'approche reste aussi prisonnière d'une vision par motif univoque de mobilité : toutes ces enquêtes n'invitent les passagers à déclarer qu'un seul motif de mobilité.

Cette représentation dichotomique dans les dispositifs de connaissance est aussi étroitement à l'œuvre dans les espaces publics aéroportuaires. Les passagers dits d'affaires sont ceux qui ont potentiellement accès au plus d'espaces possibles de la plateforme et leurs mobilités font l'objet d'une visibilité prépondérante dans les espaces ouverts de la plateforme. Le World Trade Center de Schiphol fait ainsi face à l'aérogare comme le Frankfurt Airport Center à Francfort (figure 15). Le plus grand bâtiment en surface de bureau d'Allemagne (Uttich 2011), le Squaire, est construit autour de la gare TGV de l'aéroport. Comme les deux autres bâtiments, il est relié directement aux aérogares par une passerelle. Les complexes hôteliers les plus proches des aérogares sont étroitement intégrés à ces centres de conférence et de bureaux ou développent des services similaires, et font partie de chaînes de plus en plus spécialisées dans ces mobilités (McNeil 2009). Les hôtels Sheraton de Schiphol et Francfort font eux aussi face à l'aérogare et celui de Roissy, surplombant la

[12] *Leisure* pourrait être traduit par *loisir* au singulier, synonyme de temps libre, mais pour éviter toute confusion, je m'en tiens à ce dernier terme.
[13] 13,4 % pour Roissy et Orly, selon l'enquête menée en 2001 par ADP.

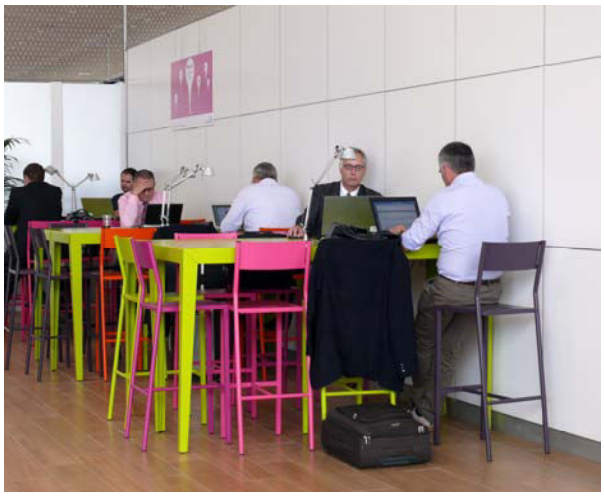
gare TGV, domine très visiblement le terminal 2[14]. Au sein des aérogares, la visibilité de ces mobilités d'affaires est liée à la classe de voyage éponyme des compagnies aériennes et aux services associés. Elle tient aussi à de multiples services qui visent aussi les passagers engagés dans ces mobilités, qu'il s'agisse de publicités, d'un mobilier de travail ou de stands d'accueil aux arrivées pour les salons professionnels, ou des commerces spécialisés. Ceux-ci sont implantés dans les espaces les plus fréquentés par les passagers en déplacement professionnel (figure 16), associés aux « destinations  affaires », comme les catégorisent les acteurs.

**Figure 15 – La visibilité des équipements potentiellement associés à la mobilité de travail : publicité pour le Airport Conference Center de Francfort.**




Terminal 1A. Source : J.-B. Frétigny 2012.

**Figure 16 – Des équipements en position centrale pour les passagers en mobilité de travail.**



Gauche : *lounge* 1 de Schiphol (Schengen).  Droite : Terminal 2D de Roissy (Schengen). Source : J-B. Frétigny 2012 et 2012.

[14] Le Dubai International Hotel Terminal relève d'une logique assez proche,  mais en zone réservée aux passagers, bien visible au sein des satellites B et C.

La mise en scène des mobilités touristiques est plus diffuse et plus indirecte, avec les boutiques de souvenirs et les offices de tourisme, qui sont aussi consacrés aux mobilités qualifiées de *tourisme d'affaires*. Le terme de tourisme est bien moins mobilisé que celui d'affaires. Par exemple il ne figure que rarement dans l'intitulé des classes de voyage *économique*. Le marquage touristique des terminaux porte surtout sur les espaces moins centraux des aérogares, consacrés aux compagnies à bas coût et surtout aux vols affrétés. Les stands des voyagistes de Roissy sont implantés au terminal 3 et les multiples agences de voyage de Francfort près de la compagnie *charter* Condor, au hall C. L'iconographie du tourisme y est particulièrement présente, comme les parasols et les palmiers (figure 17).

**Figure 17 – Le marquage des mobilités touristiques par les espaces périphériques.**

Gauche : agences de voyage, terminal 1C de Francfort. Droite : Café Pergola, zone d'embarquement Schengen du terminal 3. Source : J-B. Frétigny 2012 et 2011.

La croissance relative des mobilités privées par rapport aux mobilités de travail[15] ne modifie pas cette prépondérance symbolique accordée aux mobilités de travail. Elle incite plutôt les gestionnaires d'aéroport à se doter d'équipements favorisant l'appropriation touristique du lieu, comme les espaces muséaux, au-delà des modestes espaces d'expositions disposés dans les espaces de passage. Une annexe d'un des musées les plus célèbres d'Amsterdam, le Rijskmuseum, présente gratuitement des petites expositions d'une dizaine d'œuvres aux passagers de la zone hors Schengen de Schiphol depuis 2002, avec une surface commerciale équivalente à celle de l'exposition au rez-de chaussée. En 2012, Dubai Airports a créé un modeste musée du patrimoine au satellite 3. ADP a aussi aménagé début 2013 un Espace Musées de 250 m² au satellite 4, consacré aux vols long-courrier, pour exposer une cinquantaine d'œuvres issues à chaque fois d'un musée différent, au milieu de l'espace des boutiques hors-taxes les plus luxueuses[16]. Mais ces équipements ne participent pas directement à la mise en motif des mobilités touristiques.

Les autres formes de mobilité ne font pas l'objet de tels motifs et sont en large partie invisibilisées. Certes, les mobilités liées aux grands évènements sportifs et culturels font l'objet d'un marquage éphémère mais nettement visible et valorisé, comme lors des Jeux Olympiques de Londres en 2012, Lufthansa affichant par exemple largement son rôle dans la circulation des équipes sportives. Elle se traduit aussi par la constitution de terminaux provisoires lors des plus importants évènements, comme lors de la coupe du monde de football en Allemagne en 2006.

[15] Voir notamment Remy 2004.
[16] Ces aménagements participent ainsi pleinement de la stratégie commerciale des gestionnaires d'aéroport et de ses pratiques calculatrices évoquée en première partie de ce chapitre.

En revanche, les aménagements pour les mobilités liées à la visite de l'entourage sont bien moins visibles, malgré leur importance au regard par exemple de l'enquête nationale sur les passagers aériens de 2011 à propos de Roissy. Elle souligne qu'un passager sur cinq a choisi, parmi les descriptifs proposés pour le *motif principal* du voyage, la catégorie de *visites aux amis ou à la famille* ou d'*évènements familiaux*. Celles-ci renvoient pour partie à des formes de circulation migratoire, qui se manifestent de manière indirecte, dans les espaces liés aux compagnies *charter*. Ses principaux signes en sont les panneaux des multiples voyagistes historiquement liés aux divers champs migratoires, notamment à Francfort. Les enseignes des voyagistes rédigées en turc près du hall C du terminal 1, montrent l'affirmation de ces réseaux de circulation. L'enseigne visible à la figure 22 marque la mobilisation historique par les compagnies porte-drapeau[17] de leurs filiales *charter* pour exploiter cette circulation migratoire (Tapia 1996) : Pegasus pour Turkish Airlines, et Sun Express, commune à Lufthansa et à Turkish Airlines. Les voyagistes Top-Reisen et Öger-Tour rappellent l'implication des migrants turcs en Allemagne dans la construction de ces réseaux. Tous ces acteurs de la circulation migratoire, qui ont par ailleurs diversifié leurs activités auprès de populations européennes non engagées dans cette circulation migratoire, sont ainsi bien visibles à l'aéroport (figure 18) comme en ville : le voyagiste Suntop Reisen a pignon sur rue sur la Goethestraße, la rue la plus convoitée de Francfort.

**Figure 18 – Des enseignes d'équipements périphériques, révélatrices d'autres mobilités, transnationales et religieuses.**

Gauche : Enseigne d'un voyagiste à Francfort, Suntop Reisen, proposant ses services en langue turque (terminal 1C). Droite : enseigne d'un voyagiste à Schiphol pour le pèlerinage à La Mecque. Source : J-B. Frétigny 2012.

Les mobilités religieuses liées aux pèlerinages, accèdent aussi à une visibilité discrète dans les mêmes espaces. Le grand pèlerinage de la Mecque, notamment, est visible. L'activité marchande considérable qu'il suscite, qualifiée de *hêlal business* par divers auteurs pour la circulation migratoire turque (Gökalp 1985), est sensible aussi dans le paysage aéroportuaire des divers aéroports. Lors de son déroulement, les gestionnaires d'aéroport mettent en place des aménagements provisoires dans les terminaux *charter* comme des circuits d'accès spécifiques au départ ou à l'arrivée.

[17] Les entretiens avec les responsables des compagnies aériennes comme les accompagnements de passagers montrent aussi l'importance du ciblage des mobilités migratoires dans les offres de billets d'avion : prix plus accommodants pour les séjours dépassant un mois ou offre de bagages en soute plus abondante pour les destinations africaines connues pour l'intensité du commerce à la valise. Mais ces stratégies ne sont pas visibles dans l'espace aéroportuaire.

Le marquage enfin des mobilités de réfugiés est plus subreptice mais apparaît ponctuellement sous l'impulsion de l'Organisation pour les migrations internationales. Elle dispose d'un centre et d'un guichet d'accueil dans chacun des aéroports européens étudiés. Les passagers dont elle encadre le déplacement se voient attribuer des insignes et des sacs à son nom (figure 19). Ils les rendent aisément identifiables pour les acteurs institutionnels, bien visibles en correspondance dans les divers aéroports, à destination des pays classiques d'accueil de réfugiés :

In Schiphol each year, they are 3000 migrants living in the Netherlands volunteering to return to their home country, following a governmental program of the Netherlands, we facilitate the procedure with the police if they want to. They are also 500 refugees coming to the Netherlands for resettlement we welcome, it is the quantum of refugees accepted by the country. And they are 5000 refugees in transit here from refugee camps, mostly from Africa in this moment, but it varies, to the main welcoming countries: Sweden, Denmark, Norway, the United States and Canada. They are the ones you see at the airport. Usually, they never have flown before, so we pick them up at the gate and take them to the gate of their next flight or in the waiting area, in order to make sure they don't miss their flight. [...] IOM missions in airports give them bags to gather all their travelling papers there and also as a way to recognize them. Usually they stay in the waiting area. But if they get lost, they can ask border police or information desk and they will easily identify them and call us so that we find them and present them to the gate. (Schiphol, responsable des accompagnements de réfugiés à l'aéroport, Organisation des migrations internationales (IOM))

**Figure 19 – Le marquage des mobilités de réfugiés par l'Organisation internationale des migrations : exemple à Roissy.**

Terminal 2A. Vol pour Toronto. Source : J-B. Frétigny 2011.

Tout le spectre des mobilités n'acquiert donc pas la même visibilité sous forme de figures dans l'aéroport, qui est ainsi surtout marqué par la prépondérance des mobilités d'affaires, et secondairement par celui du tourisme. Il ne s'agit donc pas d'une visibilité à proportion de leur importance relative dans les mobilités aériennes des passagers mais bien en fonction de la priorité que leur accordent les divers acteurs institutionnels. La recherche d'invisibilité des mobilités liées aux expulsions ou aux non-admissions est un exemple extrême mais emblématique d'un dispositif aéroportuaire qui donne à voir certaines catégories de mobilité plutôt que d'autres. Dans chacun des aéroports européens, les passagers qui sont reconduits par la police sont emmenés dans des salles d'attente

spécifiques à l'abri des regards. A Francfort, par exemple, la police fédérale utilise au terminal 2 une petite aérogare miniature avec un tapis d'enregistrement des bagages et deux salles d'attente à part, avec des bancs en bois pour la dizaine de personnes expulsée chaque jour[18]. Les passagers renvoyés chez eux embarquent dans l'avion avant l'arrivée des autres passagers (FAFF 2012, Rheinard 2012).

Les différentes formes de mobilité à l'aéroport sont donc prises en compte de manière très contrastée dans l'aménagement des aérogares. Son étude montre une hiérarchisation par les acteurs sur un modèle centre-périphérie de visibilité dans l'espace aéroportuaire des mobilités. Il place au centre les mobilités de travail, en convoquant largement la figure de l'homme d'affaires et par la multiplicité d'équipements associés, puis, de manière plus périphérique, la figure du touriste et les services connexes, enfin, de manière plus périphérique encore les mobilités liées à la circulation migratoire, voire à d'autres mobilités. Cette hiérarchisation sociale par l'espace des formes de mobilités, en fonction des raisons qui motivent le déplacement, est complétée par une hiérarchisation prégnante qui porte cette fois sur les *statuts* reconnus dans les espaces aéroportuaires pour les services liés au transport aéronautique.

### *II – B. La fabrique des* statuts *par le monde aérien*

La mise en avant de certaines mobilités à l'aéroport pour des services de transport supérieurs fait l'objet d'un intense aménagement à l'aéroport, en fonction de *statuts* selon le terme des acteurs institutionnels de l'aéroport. Ces *statuts* ne sont pas en tant que tels des statuts sociaux, des catégories scientifiques, mais bien des catégories produites par les acteurs du monde social, issues de stratégies marchandes et à valeur performative. Fruits de stratégies de segmentation des populations mobiles sur des critères économiques par les acteurs privés, elles sont présentées comme des attributs sociaux pour en renforcer l'importance et la valeur auprès des publics mobiles. Ces *statuts* mobilisent souvent le *motif* d'affaires, mais il est découplé de la motivation réelle du voyage. Il correspond bien plutôt à une différence de qualité de service, comme dans l'emblématique classe affaires : c'est un statut plutôt que l'activité précise qui motive la mobilité que la catégorie. La forme de mobilité apparaît cependant plutôt comme une justification pour euphémiser et naturaliser la différence de traitement. Si ces catégorisations ont été déjà pleinement identifiées à propos des classes de voyage liées aux avions dans la littérature, leur projection croissante à l'aéroport n'a pas véritablement été abordée dans toute son ampleur, qui en souligne toute l'importance dans la fragmentation à micro-échelle des espaces publics aéroportuaires.

#### *II – B. 1. La démultiplication des statuts marchands dans l'univers de la mobilité aérienne*

Les compagnies aériennes jouent classiquement un rôle majeur de stratification lié aux classes de voyage. Comme le souligne Tim Cresswell (2006 : 223), « [the airport is] an instrumental space where you are literally divided into classes ». Tim Bowen (2010b : 11), qui se penche sur les divisions à bord des avions, souligne leur approfondissement : « In general, transportation geographers have neglected class; yet the social stratification of transportation system is not only enduring, in the case of commercial aviation at least, it seems to be deepening ». Cette stratification semble de plus en plus marquée en cabines

[18] 3442 au total pour l'année 2011 à Francfort (FAFF 2012).

(encadré 1) mais elle se démultiplie surtout par son affirmation à l'aéroport. Les compagnies y déploient de multiples services liés à la mobilité, notamment d'accès à leurs salons privatifs.

***Encadré 1 – Les classes de voyage des compagnies aériennes classiques : un enjeu de catégorisation sociale et spatiale des mobilités aériennes***

La distinction par classes est moins précoce dans le transport aérien que dans le transport ferroviaire, où elle devient obligatoire dès 1842 à bord des trains des compagnies françaises par exemple (Sauget 2009). Mais elle est désormais plus intense. Elle se traduit en effet par des différences fines à micro-échelle à bord des avions, qui marquent l'expérience physique de la mobilité dans ces espaces très contraints : celle-ci est pensée en termes de degré d'inclinaison et d'écart entre les sièges par les avionneurs et par les compagnies aériennes. Cette stratification de plus en plus fine, liée à la massification des avions mais aussi à la diversification progressive des populations mobiles, est importante pour comprendre les mutations des espaces aéroportuaires eux-mêmes.

La diffusion durable de la première division par classes des compagnies aériennes remonte à 1948, avec l'abaissement des coûts du transport et la création d'une classe qualifiée de *touriste* par une compagnie étatsunienne, la Capital Airlines Nighthawk, largement imitée par les autres compagnies. L'adjonction d'une classe *affaires*[19] intermédiaire sous l'impulsion de la Panam en 1978 est liée à la déréglementation du transport aérien. Pour augmenter leurs revenus dans un contexte plus concurrentiel, les compagnies segmentent davantage les mobilités pour séparer les publics antérieurs des nouveaux publics accédant à l'avion avec le développement des gros porteurs, comme le Boeing 747 (Bowen 2010a, 2010b). Cette classe affaires est une pure création des acteurs du monde du transport aérien. Comme pour les anciennes classes *touristes*, elle se présente comme l'équivalent d'un *motif* de mobilité différent justifiant d'une différenciation de traitement, même si tous les passagers de la classe *affaires* ne sont pas engagés dans une mobilité de travail et que la majorité des passagers mobilités de travail relève en fait de la classe économique[20]. Depuis le début des années 1990, une troisième classe intermédiaire, qualifiée de *premium economy*, a fait aussi son apparition sur les long-courriers de nombreuses compagnies, intermédiaire entre les classes affaires et économique. Cette stratification est donc de plus en plus nette et marque des formes d'*encapsulations spatiales spatiophages* (Lussault 2009, 2013) de plus en plus complexes.

D'après les divers acteurs aéronautiques interrogés, la première classe, désormais d'exploitation légèrement déficitaire pour les compagnies aériennes européennes, est aujourd'hui principalement justifiée non tant pour les passagers eux-mêmes qui les emprunte, 200 par jour seulement au décollage de Roissy pour Air France par exemple. De nombreuses destinations long-courrier ne disposent pas de service de première classe pour les compagnies classiques européennes. Comme pour les Airbus A380 de ces compagnies, les opérateurs ne

[19] Le terme affaires est retenu dans le texte mais le monde aéronautique, au lexique très anglophone, mobilise plutôt le terme de *business*. Air France a par exemple abandonné les termes officiels de classe *voyageur* et *affaires* en 2012 pour reprendre les termes d'*economy* et de *business*.

[20] Ben Derudder *et al.* (2011) se sont interrogés sur le fait de savoir si la catégorie de la classe *affaires* était un bon indicateur des mobilités de travail participant de la métropolisation et ont souligné sa pertinence par rapport aux analyses classiques qui portent sur l'ensemble des passagers. Cela revient à considérer qu'à bien des égards « *you are the way you fly* », que la catégorie marchande correspond à une catégorie sociale pertinente pour étudier plus largement les territorialités en réseau. Ce questionnement paraît des plus pertinents mais la conclusion renvoie à une conception très restrictive des mobilités qui font la métropolisation, du seul *financescape*.

les mobilisent que de manière sélective. En fonction des populations mobiles qui empruntent leurs réseaux, ils catégorisent certaines destinations, certains faisceaux de mobilité, comme plus centraux et plus *statutaires*. Ils construisent par ces pratiques une image très sélective de l'archipel métropolitain mondial.

La première classe est conçue surtout pour les passagers des autres classes de voyage, à qui elle est abondamment présentée pour redorer l'image générale de la mobilité aérienne proposée par ces compagnies, tout particulièrement pour les passagers de la classe affaires. les vols long-courrier ne disposent pas de service de première classe. Le profit réalisé sur les billets de classe économique étant faible, ce sont ces passagers qui représentent désormais l'essentiel du profit des compagnies classiques, comme les 5 500 passagers embarquant chaque jour à Roissy à bord d'un avion Air France avec un billet de classe *affaires*. L'attention des compagnies aériennes au sol comme des gestionnaires d'aéroport est principalement concentrée sur ces passagers dominants, ainsi que les passagers les plus fréquents, comme le montrent les entretiens réalisés.

A l'aéroport, les compagnies identifient ces passagers choisis en fonction de divers registres de *statuts*. Leurs classes de voyage en constituent un, mais aussi leur fréquence de déplacement, distinguée par niveaux d'accumulation de points, dans les systèmes de calculs *miles* mis au point avec la déréglementation aux Etats-Unis, à partir des années 1980 : ce sont les *passagers fréquents* ou les *encartés* dans le vocable des compagnies. Enfin, un troisième registre de statut est attribué à des passagers sur des critères déconnectés de la consommation de billets d'avion. Il s'agit notamment de passagers que les compagnies souhaitent fidéliser en raison de leur profession et des mobilités de travail associées, comme les salariés des compagnies pétrolières et gazières, susceptibles de se déplacer régulièrement vers certaines destinations, notamment à l'occasion des relèves d'équipes. Air France dispose par exemple d'un salon réservé à ces passagers à l'hôtel Pullman de Roissy, qualifié de *Petroleum Club*, dont les « membres » disposent au sol de services proches de ceux des passagers encartés ou de classe affaires. Mais ce sont surtout d'autres passagers sont aussi identifiés par les compagnies aériennes en raison de leur notoriété et de leur pouvoir d'influence. Le Club 2000 d'Air France attribue un *statut à vie* à des *relais d'influence*. Initialement composé de 2 000 *membres*, il ne dispose pas donc pas de critères d'attribution objectivés. A travers ces services, les compagnies aériennes développent des stratégies d'influence et participent à l'entretien de formes ségrégatives d'entre-soi. Un cas extrême en est le salon spécial de la compagnie porte-drapeau australienne Qantas à Sidney, dit Chairman's lounge, réservé aux plus grands patrons et décideurs politiques d'Australie, par un choix discrétionnaire des responsables de la compagnie, et qui a été au cœur de formes d'entente illicite qui ont suscité la polémique (Bissell, Thomas 2011).

Les gestionnaires d'aéroport disposent aussi chacun de salons réservés à certaines catégories de passagers choisis. Ils hébergent dans ces espaces, fractionnés en une dizaine de salons, les personnalités politiques, les délégations officielles et les chefs d'Etats, ou encore d'autres personnalités qui souhaitent y accéder, notamment des chefs d'entreprise, contre une forte somme[21]. Le centre VIP de Schiphol, situé au *lounge* 3 de Schiphol en est

[21] Pour un vol au départ de Schiphol par exemple, 255 euros pour la première personne, puis 90 euros par personne supplémentaire. En cas de correspondance, le coût s'élève respectivement à 385 et 135 euros.

emblématique, avec un salon réservé à la famille royale néerlandaise, comme celui de Francfort, au sein de la « ceinture C-D » du terminal 2. Le salon Al Majlis de Dubaï, bâtiment à part qui jouxte le terminal, est d'abord un service commercial, avec son propre espace de boutiques hors-taxes, utilisé accessoirement pour les délégations officielles. A Roissy, le salon 200, dans le prolongement du terminal 2A, est réservé aux seules délégations officielles. Un pavillon d'honneur, au large du terminal 1, est consacré aux réceptions de chefs d'Etat mais aussi à des mobilités variables : de personnalités accueillies par des responsables politiques, comme les otages libérés, de soldats, de dépouilles de victimes civiles et militaires, mais aussi des groupes de musique contre paiement.

Divers opérateurs participent aussi à cette prolifération de catégories de *statut* pour de multiples services aéroportuaires payants. Elles proposent notamment l'accès à des salons *ad hoc,* payant ou facturé aux compagnies aériennes qui souhaitent l'utiliser pour certains de leurs passagers. Même une banque néerlandaise à Schiphol, ABN Amro, propose un petit salon en zone hors Schengen pour ses « clients préférés », disposant d'un avoir ou d'apports réguliers importants. Plus récents, d'autres vendent des services d'accompagnement dits *VIP* des passagers au long de leur parcours dans l'aéroport. Ces services payants peuvent être conjugués, comme le service Mahraba de Dubaï, qui propose accompagnement et salon. Ils peuvent être directement proposés par les gestionnaires d'aéroport comme le salon Icare d'ADP au terminal 1 de Roissy ou par les compagnies aériennes pour les services d'accompagnement, comme le service VIP d'Air France. Ces derniers services sont révélateurs d'une catégorisation associée non pas tant à des lieux à micro-échelle, comme les salons, mais bien au parcours au cœur et au-delà des aérogares, agençant de véritables réseaux qui traversent de part en part l'espace aéroportuaire.

### *II – B. 2. De multiples circuits ségrégés tout au long du parcours dans les espaces aéroportuaires*

L'objectif des cheminements réservés aux passagers à *statut* est de court-circuiter les itinéraires habituels proposés aux passagers par des réseaux de lieux et des cheminements non seulement plus rapides mais aussi isolés, à distance du reste des espaces publics aéroportuaires et de ses contingences. Comme le souligne un des concepteurs du système mis en place pour les passagers en première classe d'Air France à Roissy : « dans le chaos habituel de l'aéroport, il s'agissait au fond de créer l'équivalent d'un VPN, le *virtual private network* [un réseau privé virtuel] des réseaux de télécommunication : un tunnel, un espace à part jusqu'à l'avion que rien ne peut perturber, une aérogare dans l'aérogare ».

Ces multiples circuits ségrégatifs commencent dès l'arrivée aux plateformes, qui disposent de multiples parkings, en fonction de la distance aux terminaux. Un service de voiturier est aussi proposé au plus près de l'aérogare. Le parking le plus proche de l'aérogare, de loin le plus coûteux, porte le nom à valeur performative d'Excellence. Les parkings les plus visibles sont liés au service Privium de Schiphol (encadré 2), plus massivement utilisé que les précédents et bien en évidence sur les panneaux marquant l'accès par voie routière à la plateforme. Lorsqu'ils n'ont pas de bagages à enregistrer, les passagers enrôlés dans ce programme peuvent emprunter une passerelle directe d'accès aux jetées d'embarquement Schengen de la plateforme. A l'exception d'un parking *affaires* et de parkings de visite rapide (*short stop* et *visitors*) un peu moins proches de l'aérogare, les autres parcs de stationnement sont relégués à distance de l'aérogare et accessibles par navette (parking *park & travel* notamment). A plus longue distance, au-delà des parkings du

gestionnaire, d'autres parcs possibles et moins coûteux sont aux mains d'autres acteurs, privés, qui les desservent par des navettes. Ces multiples circuits parallèles existent donc bien en amont de l'aérogare à travers ce dispositif spatial. Ils ne sont pas toujours créés à l'initiative du gestionnaire d'aéroport, montrant bien comment ces différenciations hiérarchiques sont un enjeu plus large des acteurs de la mobilité qui affirment leur place dans cet espace public :

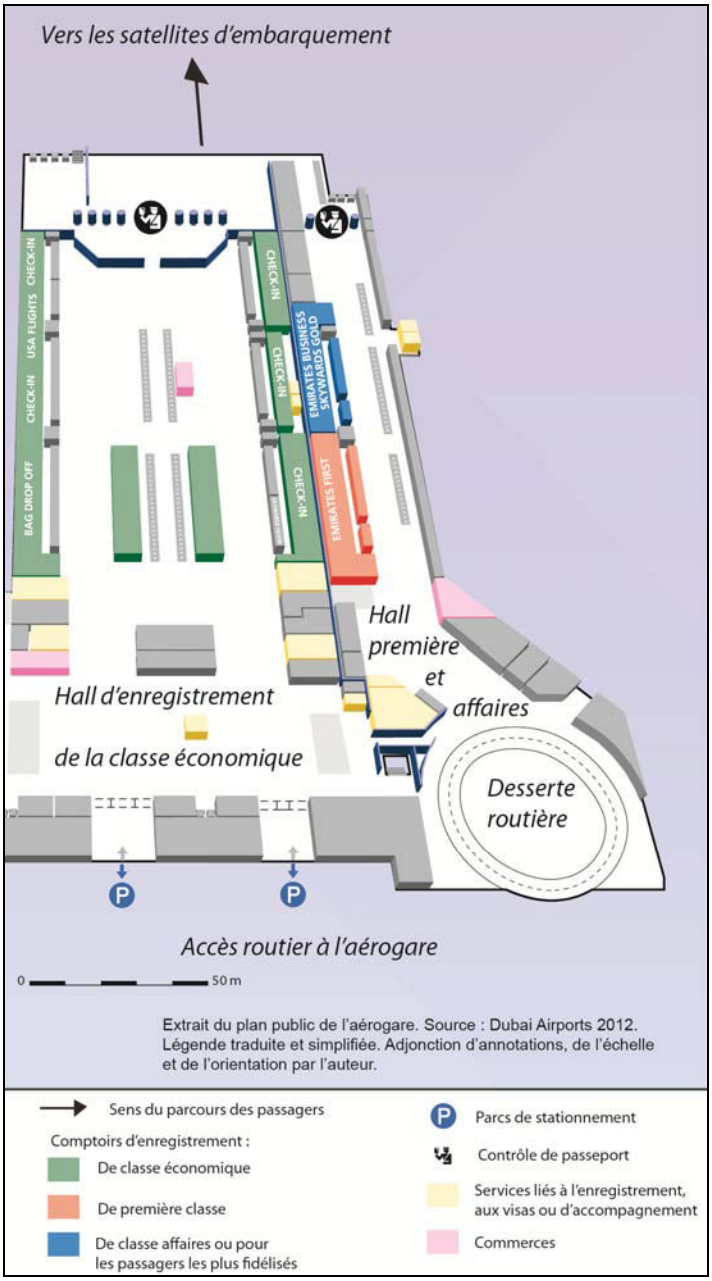
> Les diplomates et les personnels de consulats se parquaient un peu partout à l'aéroport sans qu'on ne puisse rien faire. Il nous a donc fallu créé un espace de parking *ad hoc* pour encadrer la situation, qui sert aussi pour les VIP [du service VIP].
>
> (Francfort, responsable des relations extérieures du gestionnaire d'aéroport, Fraport)

***Encadré 2 – Le service d'abonnement Privium de Schiphol : un parcours aéroportuaire parallèle qui court-circuite le cheminement ordinaire***

Créé en 2001 par Schiphol Group, Privium est un service d'abonnement pour certains des passagers qui prennent souvent l'avion. Il repose sur un passage coupe-file des contrôles de sûreté et le passage du contrôle de police par le système biométrique de reconnaissance de l'iris, que le gestionnaire se targue d'avoir été le premier aéroport au monde à mettre en place. Ce système payant, pionnier parmi les grands aéroports européens, a été fréquemment cité par la littérature pour son caractère inégalitaire (Cresswell 2006b, Adey 2004b). Depuis l'instauration de bornes biométriques gratuites pour les titulaires de passeport de nombreux pays européens à l'aéroport en 2012, les responsables du programme insistent désormais l'ensemble du parcours de mobilité couvert : les parkings (payants) à proximité des terminaux et son salon privatif.

Le fractionnement est aussi sensible dès l'accès à l'aérogare proprement dit pour les passagers des salons VIP des gestionnaires d'aéroport, mais aussi de première classe de la plus grande compagnie de l'aéroport, toujours par accès routier, seul mode d'accès non public des aérogares. A Francfort, depuis 2004, un terminal spécifique, à distance des aérogares a été créé pour ces passagers de Lufthansa et les encartés au niveau d'accumulation de points le plus élevé. Comme pour les passagers des salons VIP, ils sont ensuite acheminés directement à l'avion par voiture. Pour les 200 passagers en première classe d'Air France, qui n'a pas pu reproduire exactement l'initiative de Lufthansa, une aérogare dans l'aérogare du terminal 2E de Roissy relève de la même logique : le seul parcours commun avec les passagers consiste en quelques dizaines de mètres qui séparent l'accès routier réservé de l'accès au salon ou les boutiques hors-taxes, s'ils souhaitent y accéder par deux ascenseurs disposés au milieu de ces espaces. A Dubaï, avant même l'arrivée au terminal 3 d'Emirates, une petite boucle routière spécifique dessert le hall à part où les passagers des *classes avant* ou *fréquents* s'enregistrent (figure 20). Seuls Schiphol et KLM n'ont pas mis en place de tels circuits.

**Figure 20 – Extrait du plan du terminal 3 de Dubaï : une desserte routière et un hall d'enregistrement à l'écart pour les passagers les plus rémunérateurs.**




L'exemple de Dubaï indique que cette mise à distance matérielle et symbolique concerne les passagers de classe affaires ou *fréquents*, distinction désormais très diffusée parmi les compagnies des aéroports étudiés dans le hall d'enregistrement. Pour les compagnies qui n'ont pas leur *hub* à l'aéroport, les comptoirs d'enregistrement spécifiques sont régulièrement soulignés par des tapis répondant à un code couleur du *statut*, accompagné de cordons de délimitation. Pour la grande compagnie liée à l'aéroport, de larges espaces d'enregistrement spécifiques sont consacrés à ces passagers, entourés d'un portique d'accès et de plantes vertes, surtout à Schiphol et Roissy (figure 21). Celles-ci visent à augmenter la distance symbolique du reste de l'aérogare, faute d'avoir pu pour les compagnies installer une séparation plus franche :

Pour la *business class*, nous voulions une barrière symbolique déplaçable pour intimider la classe économique, qu'elle ne vienne pas du côté des *business*, mais les responsables d'ADP ont

refusé parce qu'ils considéraient que cela équivalait à une privatisation de l'espace public. En fait, c'était un enjeu financier : ils n'y voyaient pas d'inconvénient mais la privatisation leur aurait permis de louer un tel espace, comme ils le font à un prix considérable pour les salons.

(Roissy, responsable au sein du service d'innovation, Air France)

**Figure 21 – Les barrières de tous ordres, des opérateurs de mise à distance et d'ostentation des passagers à *statut* le long de leur parcours.**

En haut : Accès routier (gauche) et pédestre (droite) pour les passagers en première classe d'Air France (terminal 2E). En bas : passage pour l'ensemble des passagers prioritaires au terminal 2E (gauche) et hall d'enregistrement *affaires* de KLM à Schiphol (hall 1) (droite).

Source : J.-B. Frétigny 2010 pour Roissy et 2012 pour Schiphol. Le circuit Première est à la jetée et l'accès n°1 au satellite 3 du terminal 2E.

Ces divers motifs végétaux fonctionnent comme des signes de balisage du parcours de ces passagers, notamment aux contrôles de sûreté et de police, où ils disposent de circuits coupe-file. C'est ce qui leur a valu le surnom ironique de *plumeaux* par certains agents à Roissy, notamment parmi les policiers aux frontières, qualificatif qui souligne la force de ce marquage à valeur démonstrative. En outre, les salons des compagnies sont souvent placés en hauteur, pour des raisons pratiques mais aussi symboliques et les ascenseurs sont des outils de mobilité souvent réservés à ces populations. Les pratiques de photographie des passagers de ces salons soulignent régulièrement le point de vue surplombant qu'ils offrent sur la plateforme ou le terminal, comme le montre un type d'image classique des salons d'Emirates à Dubaï, prise par l'un de ses passagers. Ils permettent aussi, pour les vols en Airbus A380 d'Emirates ou de Lufthansa d'accéder séparément des autres passagers à l'avion, à niveau, par une porte d'embarquement au niveau du *pont*

*supérieur* de l'aéronef, où figure la cabine *affaires* de ces très gros porteurs (figure 22). Ces salons eux-mêmes, sont parfois séparés minutieusement en fonction des *statuts*, tout particulièrement à Francfort, où Lufthansa, au-delà du terminal *first class*, sépare dans les aérogares ses passagers à *statuts* selon pas moins de trois types de salons (*affaires*, *senator* et *first class*). En outre, cette segmentation peut être plus fine encore contextuellement, à l'échelle du salon lui-même, comme le souligne un responsable de l'exploitation des salons Air France, lors de la visite des huit salons :

Dans les salons, il y a des espaces qu'on peut réserver pour certains clients, par exemple pour les passagers d'une autre compagnie aérienne qui loue nos espaces ou bien pour des personnalités qui ne souhaitent pas être ennuyées pendant leur séjour au salon. Ils sont sectorisables avec des tenseurs, comme par exemple ici [au terminal 2D], l'espace juste masqué derrière l'entrée.

**Figure 22 – L'accès au *pont supérieur* des avions très grands porteurs A380 par les salons des compagnies aériennes à Dubaï et à Francfort.**

Source : Gauche : photographie très diffusée de K. Davies, 2008, depuis le salon *affaires* d'Emirates au satellite 2 de Dubaï, sur le site de partage en ligne de photographies Flickr[22]. Droite : accès par ascenseur au salon de Lufthansa J.-B. Frétigny 2012 (« ceinture C-D »).

Pour les autres vols, les portes d'embarquement disposent systématiquement de files duales d'embarquement, mais aussi parfois de sièges réservés en salle d'embarquement aux passagers prioritaires, comme à Schiphol. A l'arrivée, leurs bagages en soute, placés à part, doivent être extraits les premiers pour arriver avant ceux des autres passagers sur les tapis de livraison. L'acheminement par voie terrestre de ces passagers depuis l'aéroport d'arrivée est pris en charge, comme celui des voyageurs des classes affaires et première d'Emirates, occasionnant aux arrivées des files différentes et bien visibles de chauffeurs de taxi (figure 23).

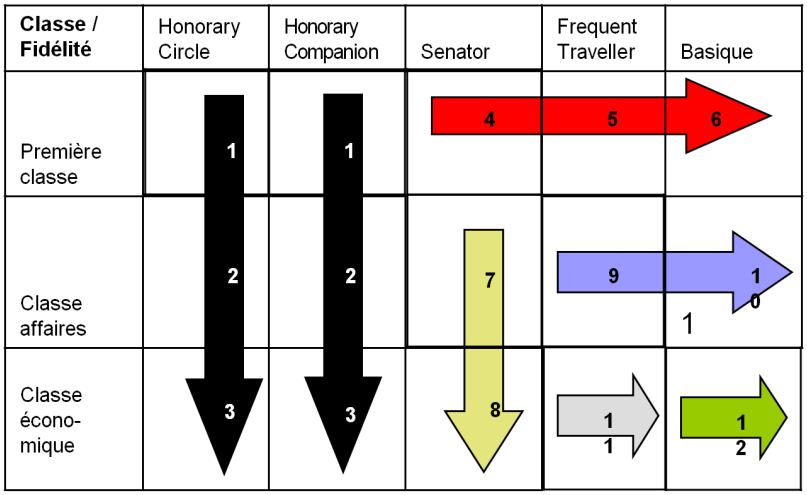
[22] Photographie en licence *Creative commons*, qui autorise son utilisation à des fins non commerciale. Source : https://www.flickr.com/photos/kjd/2988447501

**Figure 23 – Un marquage du *statut* au-delà des espaces aéronautiques : les chauffeurs en attente des passagers *affaires* et *première.***

Vol Emirates au terminal 2C de Roissy. Source : J.-B. Frétigny 2011.

Cette différenciation tout au long du parcours concerne aussi les aléas en cas de retard ou d'annulation de vols, de perturbation et d'attente. Les transporteurs aériens ont mis au point des systèmes hiérarchiques complexes de priorité, croisant le *statut* de classe de voyage et le niveau d'accumulation de points (figure 24). Ils interviennent par exemple dans la réservation de nouvelles places pour les passagers sur les vols suivants, pour surclasser les passagers, ou bien encore pour arbitrer la priorité des avions à l'atterrissage, dans ces espaces aériens très engorgés.

**Figure 24 – La hiérarchisation des *statuts* de la compagnie Lufthansa, croisant niveaux d'accumulation de *miles* (fidélité) et classe de voyage.**




Source : Thon 2007 (traduit). Un passager voyageant en première classe et inscrit au sommet de la hiérarchie du programme de fidélité de Lufthansa, comme *membre* du *Honorary Circle* se voit attribué une priorité n°1 quand les nombreux passagers en classe économique non inscrits au programme de fidélité, ou voyageant peu, sont classés en dernière priorité (n°12).

### *II – B. 3. Le pouvoir des* statuts aéronautiques

Ces *statuts* différentiels sont bien visibles des passagers, qui patientent à l'enregistrement, aux postes de contrôle ou à l'embarquement. Un ancien agent d'escale évoque cette attention accrue lors de l'enregistrement :

> Dans les queues du *check-in* les passagers interagissent beaucoup. Ils sont plus stressés […] ils sont très curieux, ils comparent beaucoup par rapport aux autres : ils se demandent pourquoi ça va plus vite ailleurs, ils sont plus disponibles au monde qui les entourent que dans d'autres situations.

Les déconvenues des passagers, lorsqu'ils se trompent de file et accèdent à un espace pour les passagers *statutaires*, sont souvent associées à un sentiment de gêne ou de honte, régulièrement perceptible en entretien et en observation (figure 33). Ces catégories acquièrent donc une efficacité symbolique et une performativité pour les passagers.

**Figure 25 – Sortir par erreur des circuits assignés : adolescentes à l'accès prioritaire du contrôle de police de Roissy.**

Terminal 1. Source : J.-B. Frétigny, 2010.

Ces multiples *statuts* manifestent des inégalités liées aux ressources économiques et au statut socioprofessionnel des populations mobiles, mais aussi d'âge, de genre notamment dans les populations des files d'attente (figure 26). La fréquentation spécifique des salons, par âge et par genre sont prises en compte dans l'aménagement des salons, comme pour celui d'Air France au satellite 4 de Roissy, plus grand salon d'Air France, qui compte près de 600 places.

D'autres catégories non marchandes sont aussi spatialisées pour accompagner les passagers à mobilité réduite ou les enfants non accompagnés, dont l'affluence est croissante à l'aéroport. Ils bénéficient de services d'accompagnement gratuit dans l'aéroport[23]. La spatialisation de ces catégories est plus discrète dans les aérogares. Pour les personnes à mobilité réduite par exemple, par contraste avec les mobilités de *statut*, leurs circuits sont les moins éloignés possibles de ceux des autres passagers, afin d'en limiter la stigmatisation. A Dubaï, cependant, où ces services gratuits existent, un responsable du développement des services aux passagers souligne qu'une moindre attention leur est portée par rapport aux multiples services payants d'accompagnement, plus fortement

[23] Du moins jusqu'à douze ans pour la plupart des compagnies.

promus auprès des passagers que dans les autres aéroports, sur la plateforme et sur le site internet :

VIP are very common in the UAE [United Arab Emirates]: for the shopping malls, you have different car parks and one is VIP, you have the same for cinemas or for restaurants. What's free is not well perceived. […] So VIP is more a priority here than other priorities privileged in Europe, like handicapped people. It's more commercial here.

**Figure 26 – Les contrastes de fréquentation des files d'attente à l'embarquement d'un vol à Francfort, standard à gauche et prioritaire à droite.**

Vol de Lufthansa de 8h25 pour Hambourg, lundi 20 août 2012. Source : J.-B. Frétigny 2012.

Cet exemple illustre la force particulière des *statuts* aéronautiques sur critères économiques, à Dubaï tout spécialement, mais plus généralement dans les autres aéroports. Ces catégorisations par *statut* s'élaborent à travers un véritable espace en réseau dans lequel l'avion, le salon, le passage prioritaire aux postes de contrôle et de police ne sont que certains des nœuds dans des circuits à large échelle, auxquels participent des séparateurs, des facilitateurs de mobilité et des métriques de tous ordres. Dans la plupart des dispositifs, ces circuits sont très ostensibles dans l'espace aéroportuaire, la juxtaposition, la coprésence dans la séparation ostentatoire participe alors pleinement de la catégorisation en tant que telle. Dans d'autres, au contraire, les circuits sont masqués. Cette absence d'affichage dans les espaces communs est alors tout autant, voire davantage significative du marquage de *statut*.

Ce dernier cas est illustré par les terminaux dédiés non pas à des compagnies aériennes de transport collectif mais à l'aviation générale et tout particulièrement à des avions affrétés à titre privé, catégorisés en *aviation d'affaires*. Son nom, de nouveau invoque un mobile de déplacement, le *motif* d'affaires, mais renvoie encore de fait à un service de transport, cette fois privatif, quel qu'en soit le motif. Elle participe de ce que Lucy Budd et Phil Hubbard (2010) ont qualifié d'*espaces sécessionnistes de mobilité*. Absente à Roissy, où elle est liée à l'aéroport de Beauvais, elle est en revanche présente dans les trois autres aéroports, à travers trois terminaux isolés, accessibles par transport routier. 46 mouvements quotidiens (décollages ou atterrissages) à Amsterdam en 2010, 23 à Francfort en 2012. 16

mouvements à Dubaï en 2009 et 81 passagers par jour. Ils sont acheminés du *Flight Executive Terminal* de Dubaï à leur avion en limousines. Le cas limite de ce trafic est faible mais symboliquement non négligeable. Il confirme, de manière extrême, l'importance des statuts liés au service de transport aérien lui-même.

C'est donc par la mise en œuvre conjointe d'une hiérarchisation des diverses formes de mobilité, de travail, de tourisme ou de circulation migratoire, et des divers *statuts* reconnus aux passagers dans le cadre des services de transport que les divers *motifs* de mobilité sont élaborés et massivement véhiculés. Leur conjugaison marque tout spécialement la prépondérance du *motif* de l'homme d'affaires. Le dispositif spatial contribue ainsi à différencier les expériences des passagers mais aussi à naturaliser ces catégorisations et les rapports de pouvoir associés par deux grandes formes de ségrégation spatiale. La première tend à classer les passagers en fonction de leurs mobiles de déplacement dans une logique centre-périphérie favorable aux mobilités d'affaires, opérant par gradient plus que par séparation franche. La deuxième en revanche marque la constitution de réseaux séparés pour les statuts privilégiés. C'est dans une conjonction de ces deux agencements spatiaux que s'opère la hiérarchisation par motif, reposant sur des distinctions de portée mondiale et permettant de préciser les analyses existantes des différences de statut liées à l'aéromobilité. Les catégorisations mises en œuvre dans les aéroports ne sont pas seulement globales ni indifférentes aux différences d'horizon spatial de mobilité. La fragmentation des espaces aéroportuaires reflète aussi très fortement les logiques intenses de découpages du Monde.

## III – La hiérarchisation par lieu de référence des passagers et par destination : une grille de lecture mondiale des mobilités

Les aéroports condensent la complexité du Monde par une différenciation fine par espaces de départ selon les destinations des passagers et selon les lieux de référence auxquels ils sont assignés. Cette catégorisation des mobilités relève d'un véritable découpage hiérarchisé du Monde par macro-régions et par nationalités, faisant littéralement de ces aéroports de véritables aéroports internationaux. Cette catégorisation est renforcée et complétée par les diverses compagnies aériennes, parties prenantes dans l'espace aéroportuaire de ce découpage fin par destination.

### *III – A. Une hiérarchisation très marquée par parties du monde et par nationalités*

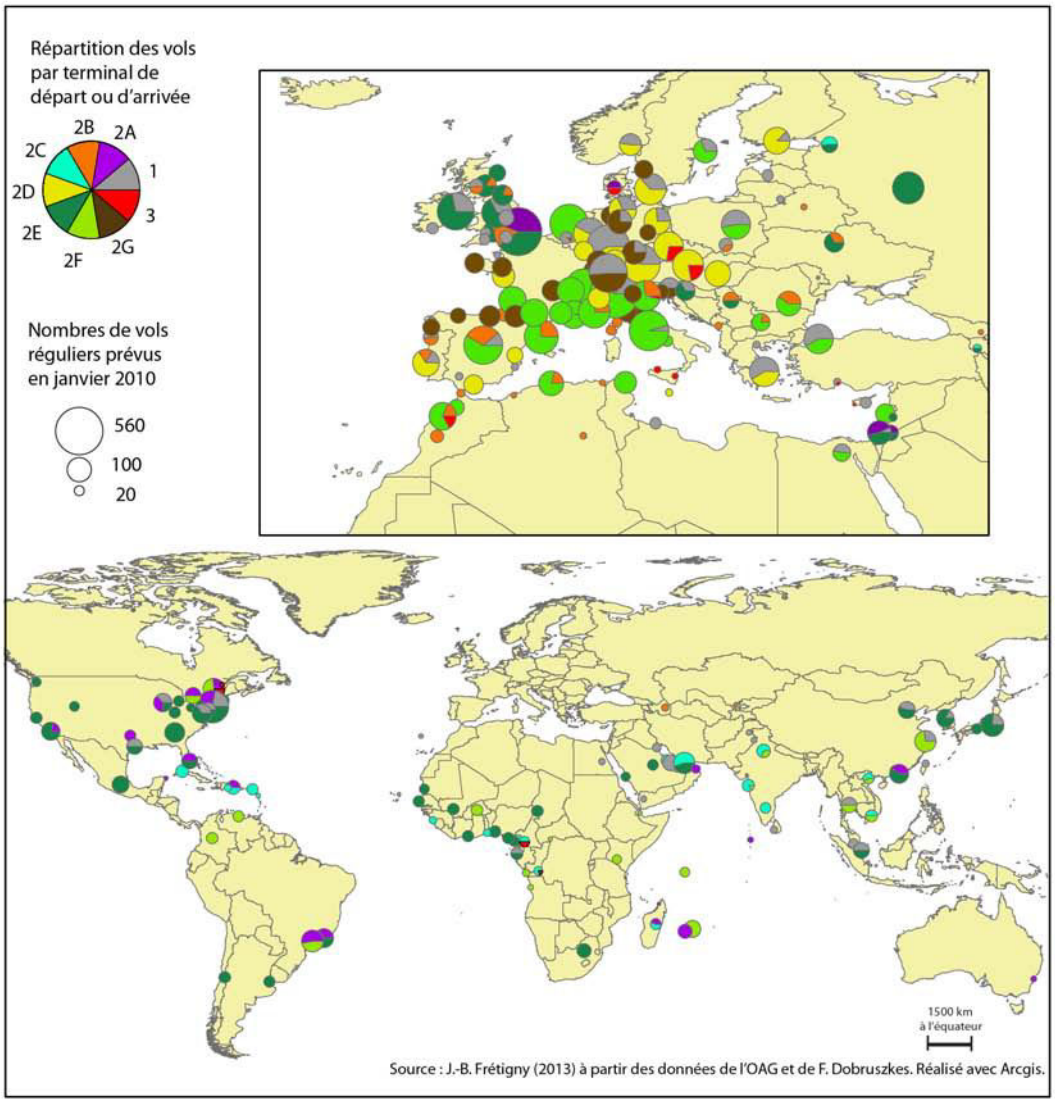
La répartition des destinations par terminaux reflète une projection de différentes parties du Monde au sein de l'espace aéroportuaire. La figure 27 le montre, à propos de l'aéroport de Roissy : chaque terminal participe d'un faisceau bien précis de relations avec certaines destinations dans le Monde, formant divers ensembles macro-régionaux. Les espaces publics de chaque terminal mettent ainsi en jeu une fraction différenciée des relations mondiales mises en jeu par l'aéroport.

#### *III – A. 1. Le découpage du Monde à l'aéroport*

Ce fractionnement se traduit par des fréquentations, des pratiques, d'*ethnoscapes*, des ambiances et des formes d'urbanité très variables d'un terminal à l'autre, emblématiques de la diversité de l'arrière-monde métropolitain que révèle chaque aéroport. Cette

participation des terminaux à des mondes de mobilité imprègne toute l'expérience de terrain et évolue au cours de la journée. Marqué par les relations aux Antilles le matin, le terminal 2C de Roissy, par exemple, est davantage relié au monde indien et à Dubaï dans l'après-midi et le soir. Après 18 heures, la grande zone hors Schengen d'Amsterdam n'est plus consacrée qu'aux seuls vols euro-méditerranéens ou en direction de l'Asie orientale. Les espaces aéroportuaires de ces lieux mondiaux sont donc bien loin d'être homogènes au prisme des destinations.

**Figure 27 – La projection des diverses parties du Monde dans les espaces publics aéroportuaires : répartition par terminaux des destinations.**




Lecture : Les vols d'Amsterdam par exemple arrivent et partent tous du terminal 2F.

Dans ce découpage du Monde, l'opposition entre vols court-courrier et moyen-courrier d'un côté et vols long-courrier de l'autre est majeure et ne relève pas seulement d'une catégorisation technique des destinations et des mobilités (encadré 3). Ces deux catégories duales marquent une hiérarchie favorable aux long-courriers, liée à un temps de présence plus important des passagers avant le vol. Les mobilités long-courrier mobilisent davantage de services et d'espace, dans le hall d'enregistrement, où les passagers déposent plus de bagages, dans les aires d'embarquement, avec des avions plus volumineux et un nombre accru de boutiques. C'est cette conception hiérarchique que

mobilise le discours du directeur délégué au marketing à propos des salons : « pour le moyen-courrier, il faut avoir en tête le modèle du train : peu d'attente et beaucoup de passage […] c'est surtout le salon long-courrier qui permet de faire la différence comme négatif de la salle d'embarquement ». Ce contraste d'aménagement marque ainsi une concentration de l'attention sur les mobilités long-courrier, comme le montrent de manière exemplaire les péninsules 1 et 2 du terminal 2F de Roissy (figure 28). Jusqu'à récemment, elles ont été consacrées à deux fractions d'espace long-courrier et moyen-courrier bien distinctes, identiques dans leur architecture mais non dans la disposition des services dans la mobilité (figure 31).

**Figure 28 – Une architecture identique mais des aménagements plus concentrés dans la zone long-courrier (gauche) que dans la zone moyen-courrier (droite).**

Terminal 2F2 (gauche) et 2F1 (droite) de Roissy. Source : J-B. Frétigny 2010.

Pour les aéroports européens, l'opposition entre court et moyen courrier d'un côté, long courrier de l'autre, coïncide en large partie avec l'opposition stricte entre les destinations de l'espace Schengen et hors Schengen. Les rares destinations moyen-courrier hors Schengen, comme les Îles Britanniques ou le Maghreb, sont généralement associées aux terminaux long-courrier. A plus fine échelle, elles sont placées régulièrement dans des espaces à part, reléguées au rez-de-chaussée, à l'exception de destinations dont la population de passagers est particulièrement choyée. C'est le cas par exemple de celle des vols de Lufthansa pour l'aéroport de la City de Londres depuis Francfort, dont l'emplacement est particulièrement central au terminal 1B et minimise la distance pédestre. Car dans chacune de ces catégories, des différences plus fines sont instaurées en fonction des destinations. Elles dépendent du trafic dont le développement est plus ou moins prioritaire pour les compagnies comme des dépenses en boutiques par passager plus ou moins élevées. Une distinction fine s'établit entre des liaisons considérées comme centrales et d'autres plus périphériques. Le terminal 2G de Roissy, d'accessibilité limitée et relié seulement par bus au terminal 2, héberge par exemple la filiale d'Air France liée à des destinations court et moyen-courrier de moindre fréquentation, comme Rennes, Strasbourg, Bâle, Brest, Pau, Florence, Vérone, Brême, Bilbao ou Vigo.

***Encadré 3 – Court, moyen-courrier et long-courrier : une catégorisation socio-technique mais aussi territoriale de la mobilité spatiale***

Ces catégories, massivement mobilisées dans le monde aéronautique comme dans le langage commun, semblent s'imposer par leur évidence technique mais elles renvoient en fait à

des constructions spécifiques de la distance, variables selon les acteurs. Pour les constructeurs d'avion, elles renvoient à des catégories d'appareils en fonction de leur distance ou de leur temps de vol, avec des seuils variables : par exemple 1000-1500 kilomètres ou 1 heure et demie pour séparer les avions court-courriers des appareils moyen-courrier et 3000-3500 kilomètres ou 5 à 6 heures pour séparer les avions moyen-courrier des avions long-courrier. Pour les compagnies aériennes, ce sont des catégories liées aux rythmes de mobilisation de la flotte et de l'équipage. Un vol et une destination court-courrier correspondent à deux rotations (aller-retour) dans la journée. Accéder à une destination moyen-courrier permet de faire l'aller-retour dans la journée contrairement aux vols long-courriers. Mais du point de vue des compagnies, ces catégories correspondent aussi au choix d'un service à bord, donc d'une certaine représentation commerciale et territoriale, une construction de la distance à la destination, liée à une représentation située et à un découpage du Monde en fonction de la proximité reconnue. Pour Air France par exemple, les vols court-courriers correspondent aux vols internes en France métropolitaine, reflétant la force de la construction de l'échelle nationale. Pour les acteurs de l'aviation civile française, les vols moyen-courrier sont liés à une aire euroméditerranéenne qui englobe aussi la Géorgie et l'Arménie, car elles participent à Eurocontrol, l'autorité de coordination des aviations civiles *européennes*. Un vol pour le Caire depuis Roissy peut être exploité comme un vol moyen-courrier ou comme un vol long-courrier, lors d'ajout d'escales au vol. Les considérations techniques participent donc d'une catégorisation plus large de la distance et des mobilités. Un équivalent du terme de long-courrier, intercontinental, peu utilisé en français mais massivement en allemand, et souvent en anglais est révélateur de cette construction. Il a en effet été montré que la catégorie de continent elle-même n'est pas une catégorie objective mais une construction socio-historique qui marque un point de vue, une construction territoriale européocentrée à travers le découpage du Monde (Grataloup 2009). Elle est aussi utilisée, notamment aux États-Unis, pour évoquer les vols *transcontinentaux*. Les aéroports sont des lieux de naturalisation de ces découpages, de leur présentation comme des catégories évidentes, auxquelles les distinctions de long, moyen, et court-courrier participent. La notion de continent étant d'ailleurs régulièrement mobilisée par les différentes compagnies aériennes pour vanter l'étendue de leur réseau, comme Emirates. La compagnie se flatte d'être présente sur « six continents », à travers un découpage centré sur Dubaï qui isole l'Afrique, l'Asie, l'Europe, les Amériques mais aussi l'Australasie et le Moyen-Orient.

### *III – A. 2. L'usage intensif des catégories nationales*

L'aménagement marchand est étroitement articulé à cette répartition des destinations par espaces de départ et contribue fortement à les hiérarchiser. Les opérateurs assimilent les passagers du vol à la nationalité du pays de destination et sont très attentifs à cette catégorie. Ce raisonnement par appartenance nationale, qui néglige les cas de multi-nationalité et de pratiques transnationales, est massivement diffusé et fait l'objet de multiples calculs :

> Avec la carte d'embarquement demandée au moment du paiement, nous connaissons la destination des acheteurs. On assimile les revenus par destination aux revenus par nationalité [des pays d'arrivée]. […] Les Chinois rapportent beaucoup d'argent : ils dépensent 5 fois plus que la moyenne [en 2011]. Les passagers les plus nombreux prennent hélas plutôt des vols internes ou liés aux États-Unis [et dépensent peu : respectivement trois fois moins et deux fois moins que la moyenne des passagers].
>
> On aimerait plus de Chinois, de Russes et de Japonais [sourire]. […] Je discute avec les responsables de l'allocation des vols à l'aéroport pour les sensibiliser à l'enjeu commercial, même si la

situation est très contrainte : à chaque porte d'embarquement correspond un type d'avion. Lorsqu'il y a un créneau horaire disponible, ils placent un vol pour la Chine en jetée B, c'est notre jetée la plus importante. (Francfort, directrice de la stratégie des ventes commerciales, Fraport).

Les restaurants et boutiques de luxe sont implantés dans les espaces de départ de la compagnie principale, pour des destinations dont les ressortissants du pays d'arrivée sont considérés comme particulièrement dépensiers. Sont surtout concernés la jetée 1B hors Schengen de Francfort, le terminal 2E de Roissy et par bien des aspects le *lounge* 3 de Schiphol, d'où partent de nombreux vols vers la Chine à la jetée F, qu'illustre l'implantation de la boutique Hermès de la figure 32.

Ce raisonnement par nationalité est sensible par la disposition de signes caractéristiques pour attirer l'attention de certains passagers (figure 29). Le gérant du casino de Francfort met bien en évidence un chat porte-bonheur chinois. Le négoce de vin « le Clos » du grand satellite 2 de Dubaï s'adresse directement en alphabet cyrillique aux russophones. Il vise notamment les ressortissants les plus riches des anciennes républiques soviétiques d'Asie centrale, qui font régulièrement la navette à Dubaï pour s'approvisionner, à l'image des passagers de Bakou de la figure 13. Les concepteurs de produits touristiques disposent aussi des objets très ciblés de pure médiation touristique de l'altérité, comme les tours Eiffel aux couleurs de la bannière étoilée et du drapeau arc-en-ciel pour les publics étatsuniens et sud-africains à la jetée du terminal 2E. Ce marquage peut concerner des commerces entiers, surtout alimentaires, avec l'implantation d'un snack « oriental » (*east bites*) au plus proche de la jetée F, liée à la Chine, à Schiphol, voire de boutiques, comme l'enseigne de vêtements Shanghai Tang à la jetée 1B de Francfort.

**Figure 29 – Les stratégies de captation commerciale des passagers dans les terminaux par régions du monde.**

Gauche : casino de Francfort (jetée 1B hors Schengen). Centre : affiche d'une boutique de Dubaï (satellite 2). Droite : souvenirs d'une boutique de la jetée du terminal 2E de Roissy.
Source : J-B. Frétigny 2012, 2011 et 2010.

Les catégorisations nationale et macro-régionale sont récurrentes dans les descriptions des pratiques des agents, dans l'expérience de l'enregistrement des bagages,

du profilage de sûreté (*profiling*) mais de manière plus directe encore dans les interactions des vendeurs :

> I can distinguish where passengers come from and when they arrive [at the shop] I will probably know what they want. But of course I will have to ask them what they want [rire]. If they come from Russia, they will ask for cognac. If they come from India, even if they grew up in England or in the US, they will buy whisky. If they come from Europe or the US, they will take liquors, like Bailey's, and gins, whereas Chinese will take wine.
>
> (Dubaï, Mary, vendeuse à la boutique de vins et spiritueux du satellite 2 consacré à Emirates, Dubai Duty Free)

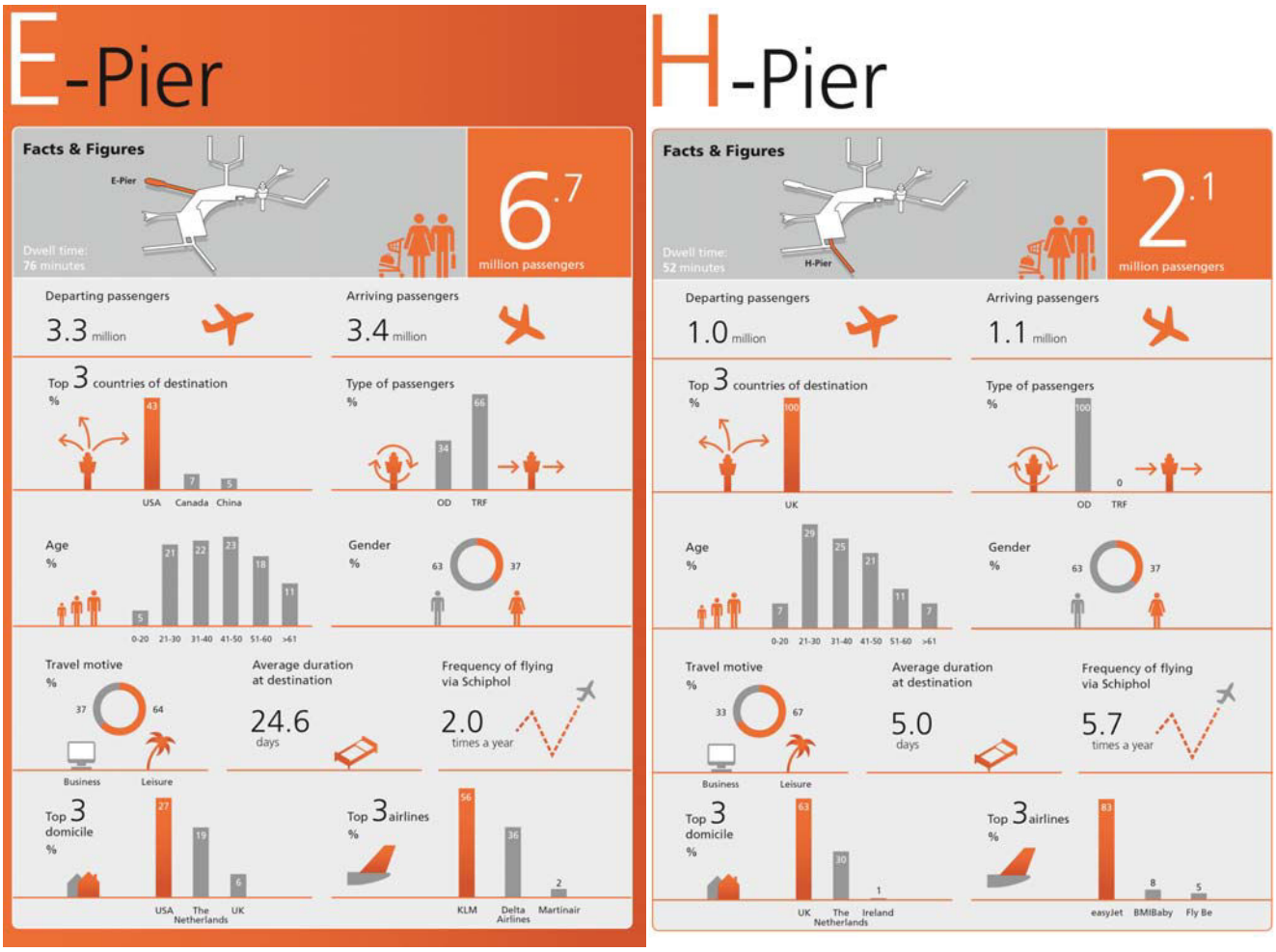
Les catégorisations par nationalité et par aires régionales sont très présentes dans les dispositifs de connaissance mis en place par les opérateurs commerciaux, notamment du *commerce de passage* (*travel retail*). A analyser ces enquêtes, l'individu statistique des études qu'ils commanditent est surtout le *passager international*. De toutes les variables considérées, la nationalité retient le plus l'attention des acteurs, même pour un fabricant de cosmétique comme L'Oréal Paris :

> Le premier critère de différenciation des passagers et des produits qu'on leur propose est la nationalité, c'est un critère assez clé. Puis il y a la fréquence de voyage : les voyageurs fréquents achètent davantage. Enfin il y a la différence entre les passagers qui se déplacent pour le *business* ou par plaisir, et enfin selon qu'ils achètent pour les autres, comme c'était le cas historiquement, ou pour eux-mêmes, ce qui est de plus en plus fréquent.
>
> (Directeur du marketing du *travel retail*, L'Oréal Paris)

Dans les fiches statistiques détaillées dressées par les responsables de la publicité de Schiphol, par zone commerciale ou par jetée d'embarquement, les variables de pays de destination et de résidence figurent en bonne place, au côté des compagnies utilisées et du temps de séjour dans la zone (*dwelling time*) (figure 30). Les études réalisées pour le compte des opérateurs commerciaux se livrent à des analyses interculturelles qui soulignent combien les passagers sont « différents de nation à nation » (Fraport 2012) dans des représentations instrumentales situées et stéréotypées des identités nationales et des pratiques de consommation en mobilité. Des pratiques renvoyant à l'obligation sociale d'offrir à chaque retour de voyage un cadeau d'égale importance à chaque personne de son entourage (Pigliasco 2005), comme la norme de l'*omiyage*[24] japonaise, sont largement prises en compte par les opérateurs commerciaux. Les fabricants en standardisent la pratique et les vendeurs disposent sur leurs rayons des lots de produits identiques, légers et compacts destinées aux passagers nationaux visés. Le fabricant de cosmétiques L'Oréal Paris, propose par exemple des lots de mascaras estampillés Paris à cette fin. Le caractère multiculturel et multilinguistique des équipages d'Emirates est aussi largement mis en avant, mobilisant l'image cosmopolite de l'Emirat. Les gestionnaires d'aéroports et les compagnies européennes cherchent aussi à prendre en compte les différences interculturelles pour singulariser leur aéroport auprès des populations convoitées.

[24] « Produit de la terre » littéralement, en japonais.

**Figure 30 – Les catégories statistiques de la mobilité des passagers développées par Schiphol Group pour aménager ses espaces : fiches des jetées E et H de Schiphol.**




Source : livret d'analyse de la fréquentation de Schiphol pour souligner l'attrait des espaces publicitaires à louer : *Facts and Figures 2012, Airport Brand Solutions* (Schiphol 2012b : 36, 39)

Une cadre du service clients de Fraport évoque ainsi « le soin particulier [mis par Fraport] à rénover et agrandir les salles de prières pour inciter les passagers musulmans, notamment des pays du Golfe à venir plutôt à Francfort ». Ces constructions de l'altérité sont ainsi très orientées vers la mobilité de certains passagers. Les gestionnaires d'aéroport comme les compagnies aériennes cherchent régulièrement à former leur personnel aux pratiques de mobilités de certaines catégories nationales de passagers :

> La compagnie a un projet Itinéraire […] d'adaptation aux clients dans une dimension multiculturelle. C'est très complexe d'application. Le projet repose sur des fiches-repères et des formations de sensibilisation à la diversité réalisées par des agents d'Air France du monde entier, notamment par rapport à la clientèle russe et indienne. […] Mais au terminal 2D par exemple, il y a 10 000 clients par jour pour près de cent agents le matin et autant l'après-midi […] ce n'est pas possible d'organiser la rencontre avec le *hub* rêvé du pays de chaque passager.
>
> (Roissy, responsable d'exploitation de terminaux, Air France).

Le caractère très sélectif de ces catégorisations est illustré de manière emblématique par la typologie de mobilités de passagers adoptée par le département d'études statistiques et marketing de Schiphol (figure 31). Elle présente un ensemble de figures des « principaux

passagers » (*mainstream passagers*), qui doivent être plus particulièrement pris en considération par les divers acteurs dans la définition de services et d'espaces à l'aéroport, dans une stratégie de renforcement de l'attractivité de l'aéroport. A côté de figures de mobilité notamment liées au *motif,* à l'âge (*business et premium* ; *groupes et familles*, *en vacance* ; *génération Einstein* : retraités) une unique figure liée à une partie du monde, *asiatique*, est isolée.

Dans ces lieux mondiaux de passage, les catégorisations liées aux découpages du Monde à diverses échelles et notamment au pavage des Etats pour les destinations et les nationalités sont donc loin d'avoir disparu, donnant tout son sens à la qualification fréquente de ces lieux comme aéroports internationaux. Ces catégorisations sont aussi étroitement liées au recours aux diverses compagnies aériennes.

**Figure 31 – La typologie des figures de mobilités de Schiphol Group : l'attention toute particulière portée aux passagers « asiatiques » à l'aéroport.**

Source : extrait de diaporama de présentation de la typologie à l'occasion d'un congrès de gestionnaires d'aéroports (Schiphol 2011c : 6).

### *III – B. Des différences par destination renforcées par l'usage des diverses compagnies aériennes*

Les compagnies aériennes, de l'ordre d'une centaine[25] par aéroport, participent aussi à ces différenciations fines liées à la destination des passagers. Chaque destination n'est desservie que par un nombre limité de compagnies et les espaces de départ varient grandement selon la compagnie adoptée. Pour des raisons opérationnelles, chaque compagnie est associée à un ou plusieurs espaces de départ bien précis. Mobilisant diverses comparaisons, les acteurs institutionnels soulignent tous la spécificité de chacun

[25] On compte 99 compagnies aériennes de passagers à Schiphol, 119 à Dubaï, 128 à Francfort et pas moins de 157 à Roissy d'après les listes établies par les gestionnaires d'aéroport début 2013.

de ces espaces attachés aux compagnies et à leur personnel : « chaque terminal fonctionne comme un petit village, avec des populations assez résidentes », comme le note un des responsables de l'exploitation d'Air France à propos de Roissy. L'architecture de chacun comme leur contexte de construction ou de rénovation contribue à les singulariser, chaque espace étant associé à un récit et à des temporalités particulières pour les agents :

> Le terminal 2C [de Roissy] a été créé au début de l'alliance d'Air France avec les compagnies américaines : il est très "ricain". Il y a beaucoup de métal, le logo Air France est moins visible. […] Il y a moins de fréquence de vol : à 14 heures il ferme pour Air France.
>
> (Roissy, responsable de l'exploitation des salons affaires, Air France)

Deux expériences de l'aéroport liées à deux compagnies successives se traduisent régulièrement par des contrastes marqués, liés à la fréquentation de terminaux différents, si différenciés aux yeux de multiples passagers qu'ils en viennent à imaginer que l'aéroport lui-même a été entièrement modifié :

> I have been to the airport a while ago and the thing that I noticed is that they didn't have these connecting tunnels [reliant le terminal 1 à ses satellites]. You walked to one terminal to the other. They didn't have any of this! They had better shops. I don't know how long the building was, but you walked and you had so many shops. When I arrived here, I was really surprised, I don't know what happened to this airport! […] *Which airline did you use? You might have been to terminal 2…*
>
> I flew with Delta [dans l'alliance Skyteam d'Air France, au terminal 2E]. So it depends on the airlines? Who knew? (Roissy, Liisa, Etatsunienne et Finlandaise, en correspondance)

L'attribution des terminaux aux compagnies aériennes, et partant à leurs passagers et à leurs destinations, n'est pas due au hasard. La compagnie dominante et les autres compagnies aériennes de son alliance représentent la part majeure du trafic et disposent des terminaux les plus récents et les plus monumentaux : c'est manifeste à Roissy pour Air France et à Dubaï pour Emirates.

Faute d'être toujours les plus récents, ces terminaux sont du moins les plus centraux, comme dans le cas de Lufthansa à Francfort et de KLM à Schiphol : le déplacement des passagers des réseaux de transport terrestre aux avions de ces compagnies est aussi court que possible. La jetée B, la plus éloignée de la sortie du *lounge 1* de Schiphol, est associée à des compagnies hors de l'alliance Skyteam d'Air France-KM, comme Iberia, Lufthansa et Swiss.

En position plus périphérique, d'autres terminaux hébergent pêle-mêle de multiples compagnies classiques porte-drapeaux des divers pays, comme les terminaux 1 de Roissy et de Dubaï et le terminal 2 de Francfort. Les compagnies classiques qui font partie des deux alliances mondiales non prédominantes sont aussi rassemblées par alliance, en position périphérique[26].

Les compagnies à bas prix et *charter* et leurs destinations disposent d'autres espaces, sensiblement différents car elles ne correspondent pas tout à fait aux mêmes modèles, malgré l'évolution de ces catégories (encadré 4).

[26] D'où le contraste, fréquemment évoqué, des passagers qui décollent du *hub* d'une première alliance, où ils sont en situation centrale, et atterrissent dans l'aéroport marqué par le *hub* d'une compagnie hors de cette alliance et où ils sont en situation périphérique, par exemple pour les passagers d'Air France, Lufthansa ou KLM lorsqu'ils atterrissent à Dubaï.

***Encadré 4 – Compagnies classiques, charter et à bas prix : des catégories toujours mobilisées et marquées de l'empreinte des États***

Ces catégories figent la réalité mouvante du monde des compagnies aériennes et de leurs passagers en renvoyant à des situations historiques et des représentations datées. Héritées, elles imprègnent toujours la trajectoire des compagnies de chaque catégorie. Elles sont toujours à l'œuvre dans la catégorisation des passagers et des mobilités aériennes par les acteurs aéronautiques, même si leur contours sont aujourd'hui moins nets et leur signification loin d'être figée[27]. Les compagnies qu'on qualifie ici de classiques sont les anciennes compagnies nationales porte-drapeaux (Biplan 2004), liées à la période de forte réglementation de la circulation aérienne internationale bouleversée depuis les années 1980-1990. Elles sont fréquemment qualifiées aux États-Unis de *legacy carriers,* d'opérateurs de transport historiques ou hérités, depuis la déréglementation de 1978, non sans une certaine connotation négative.

Les compagnies spécialisées dans les vols *charter*, ou plus précisément affrétés en français, sont un sous-produit de la réglementation internationale qui encadrait alors très strictement les droits de trafic pour les vols réguliers mais non pour les vols ponctuels. Nombre d'entre elles ont été conçues comme des filiales des compagnies porte-drapeau, et à ce titre associées à l'image nationale, comme Martinair et Transavia avec KLM aux Pays-Bas, ou Condor, première compagnie *charter* allemande fondée en 1955, avec Lufthansa (Ritter 2011). Dans ce système, les voyagistes vendent des forfaits de séjour comprenant des contremarques pour des billets d'avion, dont l'agrégation permet d'affréter des avions (Dobruszkes *et al.* 2006). Les compagnies à bas prix[28] sont quant à elles liées à la déréglementation des années 1980-1990 avec une simplification et une industrialisation de l'exploitation, classiquement à l'échelle euro-méditerranéenne des avions moyen-courrier, dans le cas des aéroports européens.

Les divers acteurs liés aux trois catégories tendent en partie à converger et à construire un *continuum* de situations plutôt qu'à un brouillage complet. Les voyagistes traitent aussi avec les compagnies classiques, qui cherchent désormais à remplir les cabines de classe économique. Les compagnies *charter* se diversifient et exploitent aussi des lignes régulières, où les vols affrétés ne représentent pour l'essentiel qu'une part de l'activité comme XL Airways, réinvestissant le modèle des compagnies à bas prix. D'autres compagnies à bas prix font aussi concurrence aux compagnies classiques, opérant pour certaines comme Easyjet un certain rapprochement avec la mobilité des compagnies classiques. L'exemple d'Air Berlin condense ces évolutions : cette ancienne compagnie *charter* est en fait devenue à bien des égards une compagnie à bas prix, tout en empruntant aussi aux caractéristiques des compagnies classiques. Enfin, les compagnies classiques adoptent certains éléments qui font le succès économique de la fréquentation des compagnies à bas prix, à l'image de l'ex-compagnie porte-drapeau irlandaise Aer Lingus. Ces mutations sont importantes mais les différences entre les mobilités associées sont loin d'avoir disparu, comme l'ancrage national des diverses compagnies.

Les compagnies à bas prix et leurs destinations disposent souvent d'espaces de départ à distance des compagnies classiques, à l'exception de Francfort où elles sont regroupées avec les multiples compagnies du terminal 2. Easyjet occupe ainsi des espaces

[27] La direction générale de l'aviation civile française n'utilise plus officiellement la notion de *charter* mais la catégorie continue de fait à être mobilisée dans ses services.

[28] La notion de bas prix est plus rigoureuse que celle de coût. Les coûts de transport supposent d'envisager plus largement les aides dont bénéficient indirectement ces compagnies ou bien encore le coût social lié aux conditions de travail de leurs agents.

de départ presque exclusifs à Roissy (terminal 2B jusqu'à récemment) et à Schiphol (*lounge* 4). L'aménagement des espaces y est plus modeste que ceux dévolus aux compagnies classiques, ce que les programmateurs appellent le *niveau de service* de l'aérogare, lié à des standards de la principale association internationale des transporteurs aériens IATA. Cet aménagement mobilise cependant plus d'attention que pour les compagnies *charter*. Comme le souligne le directeur de la programmation d'ADP-ingénierie, « les compagnies *charter* sont moins exigeantes en matière de qualité de service : elles nous en demandent moins que les compagnies à bas prix, qui traitent aussi avec des passagers affaires ». Elles sont souvent placées dans des fractions d'espace encore plus éloignées, comme le terminal 3 de Roissy : pour y accéder en transport en commun, il faut suivre un passage partiellement abrité depuis Roissypôle et traverser une voie routière.

Ce marquage social différentiel renvoie à des représentations qui font de ces espaces un négatif des autres terminaux, des espaces à part, questionnant la cohésion de des espaces publics de la plateforme, comme en témoigne l'évolution de la toponymie du terminal 3 de Roissy :

> Le terminal avait été appelé "TO" – comme tour opérateur. Mais il était appelé à tort le T zéro, le terminal zéro, à cause des compagnies *charter* et *low cost*. On a donc dû changer cette appellation. Comme il venait d'être refait on l'a appelé T9, pour changer l'image, montrer qu'il était bien neuf. Mais les gens cherchaient les terminaux 3 à 8... on a donc fini par l'appeler T3.
>
> (Roissy, visite, terminal 3, responsable du marketing et de la stratégie, Aéroports de Paris).

Les halls d'enregistrement consacrés à ces compagnies et à leurs destinations anticipent des files d'attente sensiblement plus longues car ces compagnies limitent le nombre d'agents travaillant à l'enregistrement (figure 32).

**Figure 32 – Files d'attentes à l'enregistrement des vols Schengen du terminal 3, réservé aux compagnies *charter* et aux compagnies à bas prix.**

Source : J-B. Frétigny 2010.

Si les passagers s'acquittent de redevances aéroportuaires identiques à celle des autres passagers, leurs compagnies disposent souvent de tarifs moins élevés. A Schiphol par exemple, les compagnies à bas coût comme Easyjet utilisent la jetée H-M, sans contact

direct avec les avions. Cette prestation implique un acheminement par bus jusqu'à l'aéronef et est facturée à un moindre coût par Schiphol Group. Les matériaux de construction employés pour ces espaces sont plus simples, à la manière des aéroports de compagnies à bas prix voisins, comme Beauvais ou Francfort Hahn, et l'architecture ne vise pas la monumentalité des autres terminaux.

Les salles d'embarquement marquent souvent les mêmes contrastes, y compris pour un aéroport comme Francfort. La compagnie Condor, *charter* historique allemand, et deuxième compagnie la plus importante à l'aéroport, tend bien davantage à utiliser des salles isolées, moins équipées et situées au rez-de-chaussée pour le transport par bus jusqu'à l'avion. L'aménagement et la fréquentation tranchent sur ceux des salles d'embarquement surplombantes de Lufthansa (figure 33).

Comme bien souvent en matière de contrastes sociaux, Dubaï se singularise par une mise à distance très forte entre les terminaux des compagnies classiques, 1 et 3 et le 2, terminal des compagnies *charter* et à bas prix. Dubaï est le seul aéroport dont les zones publiques ne sont pas contigües ou reliées par un mode de transport intégré et gratuit (bus ou val). Les zones publiques des terminaux 1 et 3 ne sont guère reliées entre elles mais leurs satellites en revanche sont contigus. En revanche, le terminal 2 est situé à l'opposé des pistes : pour le rejoindre en zone publique depuis l'un des deux autres terminaux, il faut repasser par le centre historique par bus ou en voiture. Il n'est significativement pas connecté à la deuxième ligne de métro de Dubaï, la ligne verte, qui le jouxte à deux kilomètres plus au nord. La relégation de ce terminal associé à des compagnies moins renommées fait de Dubaï un aéroport emblématique de la ségrégation entre espaces de départ. Les compagnies du terminal 2 desservent surtout des destinations à l'échelle macro-régionale, du Moyen-Orient, du Golfe Persique, de la péninsule indienne et des anciennes républiques soviétiques. La qualité d'aménagement de ce terminal n'est guère une préoccupation du gestionnaire d'aéroport, comme le révèle l'entretien réalisé avec l'une des responsables des flux de passagers à l'aéroport : « les enquêtes montrent que le niveau de qualité du terminal satisfait très bien ces passagers : il est très supérieur à celui qu'ils connaissent sans doute chez eux. Nous n'avons pas vraiment besoin d'améliorer les choses ».

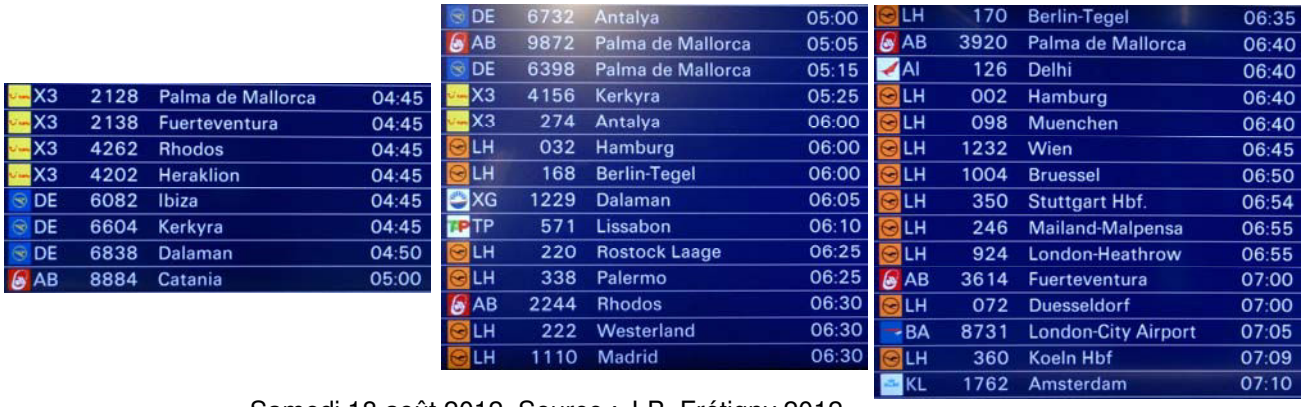
**Figure 33 – Contrastes d'aménagement et de fréquentation de salles d'embarquement des compagnies *charter* (gauche) et classique (droite) à Francfort.**

Gauche : vol Condor, pour Puerto de la Plata (République dominicaine), à l'annexe du terminal 1C.
Droite : vol Lufthansa pour San Francisco, ceinture C-D du terminal 1C.
Source : J-B. Frétigny 2012.

Pourtant, Dubaï est aussi emblématique de l'impossible isolement des terminaux et de la nécessité de faire lieu et dépasser ces formes d'évitement. Flydubai, la compagnie à bas prix de Dubaï, deuxième compagnie la plus importante sur place, alimente de plus en plus le trafic par correspondance d'Emirates. Elle en devient, dans le lexique des opérateurs, une compagnie d'apport (*feeder*) du *hub* de la compagnie, les navettes par bus en zone réservée aux passagers s'intensifiant progressivement pour répondre à cette intégration qui dépasse les catégories figées et soigneusement ségrégées de mobilités à bas prix et de compagnies classiques.

Enfin, les passagers ne sont pas seulement assignés à des espaces mais aussi à des temps de mobilité contrastés, dépendant de leur destination et de leur compagnie. Ils montrent que la ségrégation à l'aéroport est aussi chronospatiale (figure 34), les compagnies à bas coût ou *charter* disposant souvent des horaires les moins demandés. Comme le souligne l'ancien représentant d'une compagnie *charter* à Roissy : « quand on est une petite compagnie, on obtient des horaires très tôt le matin ou très tard le soir » dans la procédure d'obtention des créneaux, ces horaires permettant aussi à certaines compagnies de faire voler davantage leurs avions. A Francfort, les vols les plus précoces sont consacrés aux compagnies à bas prix et *charter*, comme TUIfly (dont le nom de code est X3), Condor (DE) ou Air Berlin (AB), avec un départ de l'aire de stationnement dès 4h45. Ils laissent place après 6 heures et demie aux vols des compagnies classiques, notamment Lufthansa (LH).

**Figure 34 – Répartition horaire et par compagnie des vols les plus matinaux de Francfort : extrait des tableaux d'affichage en aérogare.**




Samedi 18 août 2012. Source : J-B. Frétigny 2012.

Les diverses compagnies aériennes participent ainsi à approfondir la catégorisation par destination selon le type d'espace et les temporalités des vols de leurs voyageurs. C'est ainsi à une catégorisation d'assignation à une destination, à une région ou à un pays du Monde complexe qui se joue à diverses échelles spatiales à l'aéroport. Elle se joue à l'échelle des divisions des terminaux, des jetées, des salles d'embarquement des compagnies aériennes ou des boutiques elles-mêmes, selon diverses logiques centre-périphérie. S'y adjoint une logique de ségrégation chronospatiale. Une ségrégation fractale complexe s'opère ainsi nettement, dont l'étude pour Roissy d'une enquête nationale des passagers aériens permet de confirmer l'importance.

### *III – C. Une fractalisation des mobilités des passagers au regard de l'enquête nationale des passagers aériens de Roissy*

Une analyse synthétique de l'enquête nationale des passagers aériens française à propos des voyageurs de Roissy, permet d'étayer la lecture de cette ségrégation multiscalaire des passagers. Cette enquête porte sur le profil des passagers aériens au départ de la plateforme. Seize variables clés de cette enquête ont été mobilisées pour saisir la position relative des 22 247 passagers interrogés. Elles ont trait à leur déplacement aérien, à la mobilité engagée à large échelle ainsi qu'à leur situation sociale et résidentielle (encadré 5). Pour résumer l'information recueillie relative aux divers passagers, une analyse des correspondances multiples (ACM) a été entreprise. Cette méthode d'analyse multivariée est une extension de l'analyse factorielle des correspondances pour l'analyse simultanée de multiples variables qualitatives. Les deux premiers axes de différenciation représentent 25 % de l'inertie globale du nuage de points[29]. Compte tenu du grand nombre de variables et particulièrement de l'estimation pessimiste de l'ACM par rapport aux autres analyses factorielles, ces deux axes permettent de saisir une part importante des différences entre passagers, d'autant que le troisième axe, expliquant 9 % de l'inertie, combine en grande partie les deux oppositions structurantes de ces premiers axes[30].

***Encadré 5 – L'enquête nationale sur les passagers aériens et son exploitation***

Réalisée par la direction générale de l'aviation civile française depuis 2009, l'enquête nationale sur les passagers aériens est le plus vaste recueil jamais mené en France sur les caractéristiques des passagers aériens, encore rarement étudiées. Cette thèse en propose la première étude hors dénombrement, en croisant un grand nombre de variables. L'enquête interroge les grands marqueurs liés au déplacement aérien des passagers ainsi que leur situation socio-démographique et résidentielle au départ des treize premiers aéroports français et de deux aéroports d'outre-mer. Elle est réalisée en trois vagues d'une semaine chacune, de base, moyenne et haute fréquentation saisonnière des aéroports, du 14 au 20 mars, du 4 au 10 juillet et du 3 au 9 octobre 2011. Le questionnaire de 48 questions (annexe F), disponible en sept langues, est auto-administré en salle d'embarquement auprès des passagers de 15 ans et plus, après tirage aléatoire des vols puis sélection des passagers selon la méthode des pas de tirage. Les données sont ensuite redressées par zones de destinations des vols enquêtés. C'est ici l'extraction sur Roissy qui est analysée. En raison de sa très forte importance dans le trafic aérien français, elle représente à elle seule près de la moitié de la totalité des 54 085 voyageurs interrogés en France. 1112 passagers répondant très partiellement au questionnaire ont été écartés de l'analyse.

Les 16 variables actives retenues pour apprécier la différenciation des voyageurs sont liées :

- à des marqueurs spatiaux de la mobilité aérienne liés aux catégories des acteurs du transport aérien :
    - court-courrier (vols intérieurs), moyen-courrier et long-courrier ;
    - en correspondance ou non à l'aéroport ;
    - type de compagnie aérienne ;

[29] 14 % pour le premier et 11,4 % pour le deuxième.

[30] Les axes suivants représentent une part sensiblement plus faible de l'inertie globale : 5 % et en deçà pour les 23 autres axes identifiés sous Sas.

- classe de voyage ;

- aux temporalités de la mobilité aérienne : mois d'enquête, jours de la semaine et plage horaire de départ du vol ;
- à la mobilité entreprise à plus à large échelle : *motif principal du voyage* (un seul choix), nombre de personnes y participant et aire de séjour déclarée (vers lesquelles se rendent les passagers ou bien dont ils proviennent) ;
- à des marqueurs de résidence : résidence dans le pays correspondant à la nationalité déclarée ou non, résidence ou non en France ;
- à des marqueurs de position sociale : sexe, âge, statut socio-professionnel et situation familiale.

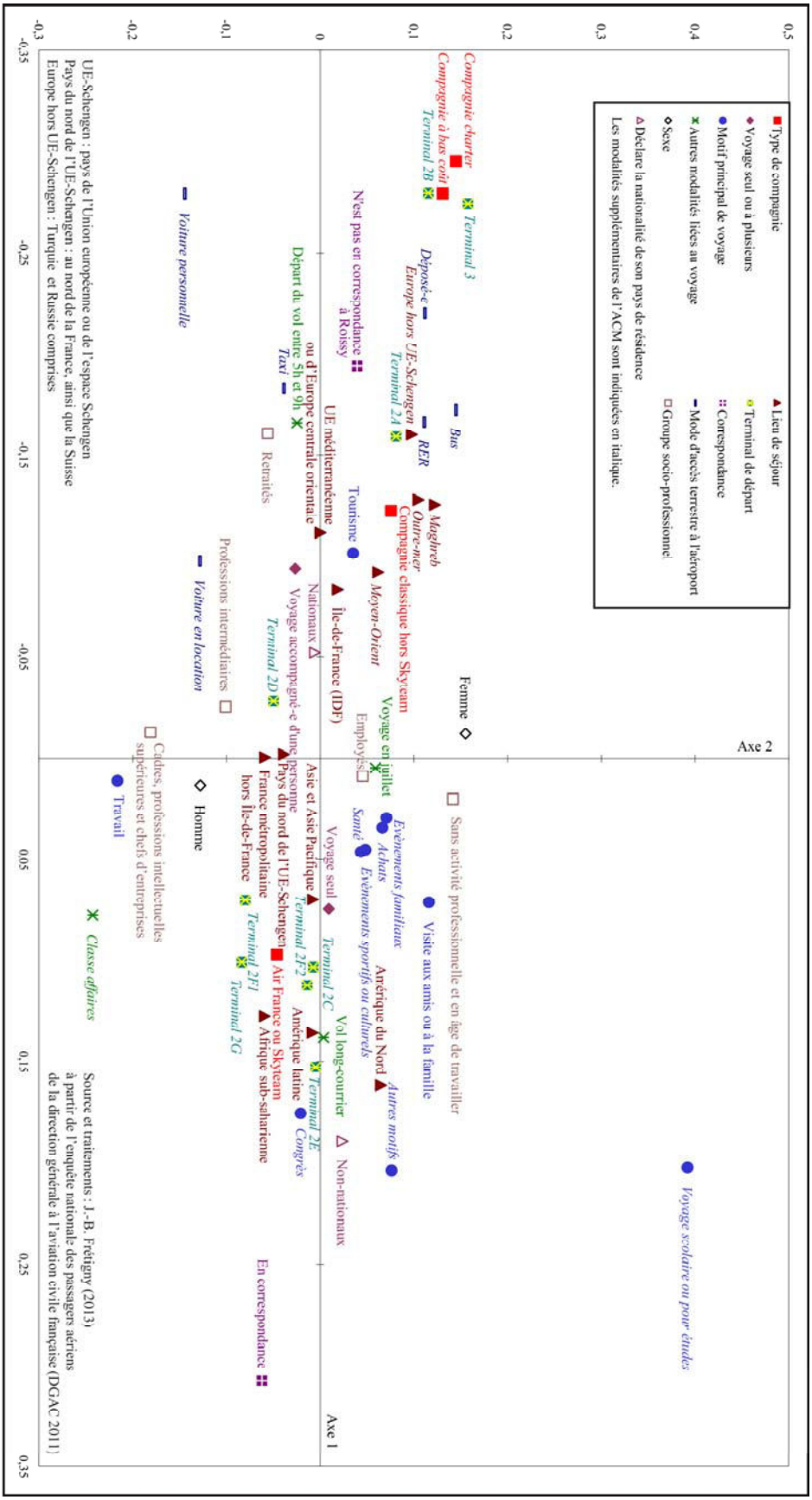
La figure 35 permet de visualiser le plan factoriel correspondant aux deux premiers axes. Ce sont les modalités les plus significatives et qui contribuent le mieux à discerner les individus qui sont représentés[31]. Une fois ces différences établies, la position des différents terminaux au regard de ces profils est ensuite appréciée pour en qualifier la fréquentation. L'usage contrasté des divers modes de transport terrestre par les passagers est apprécié de la même façon, en tant que variable supplémentaire et non active dans la différenciation[32].

Le deuxième axe gagne à être appréhendé en premier car il permet de compléter l'opposition évoquée à propos des *motifs* de mobilité. Il oppose en effet de manière emblématique des passagers engagés principalement dans des mobilités de travail, des hommes en particulier, voyageant notamment en classe affaires et occupant des positions socio-professionnelles dominantes, à des voyageurs et surtout des voyageuses aux motifs déclarés divers, étudiants mais aussi employés ou sans profession. Cette opposition renvoie donc bien à des différences d'âge mais aussi aux rapports de classe et de genre évoqués à propos de cette catégorisation. Elle apparaît aussi structurée par une logique de réseau ségrégative à travers l'usage des modes d'acheminement à l'aéroport. Les premiers voyageurs recourent plus particulièrement aux métriques automobiles, par la location de voiture ou par l'usage de leur voiture personnelle, quand les seconds recourent davantage aux modes de transport collectifs : bus, RER, ou aux solidarités familiales et amicales.

[31] En raison des conditions d'exploitation de l'ACM, des modalités explicatives englobantes ont été mobilisées pour les modalités aux plus faibles effectifs, puis détaillées sous forme de modalités supplémentaires. Les positions relatives des compagnies à bas prix et *charter* sont ainsi précisées après avoir été englobées, comme les classes de voyage affaires et première et les motifs principaux autres que le tourisme, le travail et la visite à la famille ou aux amis. Après avoir été inscrites dans de plus vastes blocs régionaux, les aires de séjour de l'Europe hors Union européenne et espace Schengen, du Maghreb, du Moyen-Orient sont ainsi appréciées dans leur situation spécifique.

[32] D'autres variables supplémentaires ont été utilisées pour confirmer l'interprétation des axes, telles que la destination du vol et la destination finale du parcours aérien, la durée du séjour, la fréquence de recours au transport aérien pour les passagers résidant en France, le délai de réservation du billet d'avion, l'enregistrement ou non de bagages en soute, ou encore l'achat d'un vol sec ou d'une formule groupée.

**Figure 35 – Plan factoriel de l'analyse des correspondances multiples de l'enquête nationale sur les passagers aériens de Roissy.**



Dans cette disjonction, la catégorisation liée à la destination ou au lieu de séjour est aussi très sensible. Les terminaux 2G, 2F Schengen (2F1) et 2D sont plus sensiblement pratiqués par les premiers, quand les seconds investissent plus largement les autres terminaux et notamment les terminaux 3 et 2B. Cette opposition est liée au fait que les premiers passagers sont plus spécialement associés à des séjours en France métropolitaine, en dehors de l'Île-de-France, et dans les pays du nord de l'Union européenne, par contraste avec une fréquentation plus variée pour les passagers opposés, et notamment au Maghreb, en Outre-mer ou dans les pays européens hors de l'espace Schengen et de l'Union européenne.

L'opposition tient aussi à la principale compagnie aérienne de l'aéroport d'un côté, Air France, ses filiales, voire ses compagnies alliées, et, de l'autre, aux autres compagnies et tout particulièrement aux compagnies à bas prix et *charter.* Elle est aussi chronospatiale, avec une plus forte fréquentation estivale, lors de la vague d'enquête de juillet, pour les seconds.

Le premier axe explicite davantage encore la force de cette catégorisation liée à la destination. Il est remarquable que cette première ligne de différenciation de l'ensemble des passagers ne soit pas polarisée par les *motifs* mis en avant à l'aéroport et notamment la mobilité de travail, qui est majeure dans la composition du deuxième axe, mais bien plutôt à une opposition liée à la distance et à d'autres motivations. Elle oppose en effet des voyageurs engagés surtout dans des mobilités touristiques et de moyenne portée, souvent retraités, séjournant dans des pays euroméditerranéens ou d'Île-de-France, voire en outre-mer, à des passagers voyageant seuls et déployant des mobilités particulièrement variées, liées à des vols long-courrier et des séjours en Amérique latine ou en Amérique du nord. Il s'agit notamment de mobilités pour études, pour des congrès et pour des motifs suffisamment complexes pour que les passagers les qualifient d'autres motifs. L'importance des passagers déclarant une nationalité autre que celle de leur pays de résidence (non-nationaux) suggère aussi des parcours résidentiels et migratoires déployés à large échelle.

Cette opposition des voyageurs dans leur mobilité à large échelle correspond à une fréquentation contrastée à fine échelle des espaces publics aéroportuaires. Les terminaux 3 et 2B, emblématiques des espaces des compagnies à bas coût et *charter* ou des compagnies classiques, hébergent tout particulièrement les premiers, notamment avec des embarquements aux aurores, alors que les deuxièmes sont liés tout spécialement aux terminaux long-courrier d'Air France et à l'expérience d'une correspondance à l'aéroport.

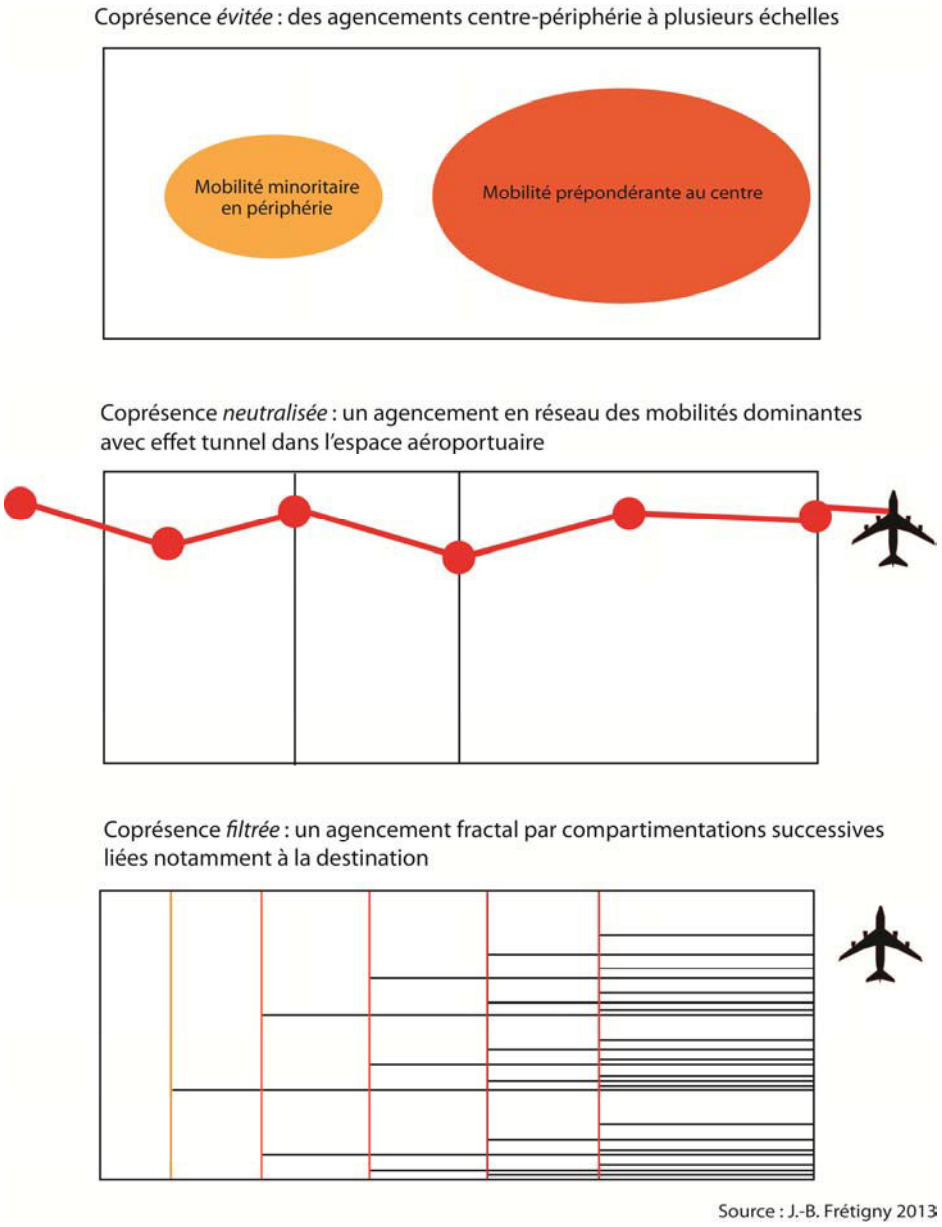
L'analyse par correspondances multiples permet bien d'étayer l'investigation plus générale de la catégorisation étudiée dans cette partie. Les passagers ne fréquentent pas les mêmes espaces non seulement en fonction des *motifs* de mobilité et de leur *statut* aéronautique mais aussi de leur destination et des nombreuses caractéristiques qui y sont associées. Elle montre tout le caractère fractal de cette catégorisation, liée aux terminaux, à leurs zones de départ Schengen et hors Schengen, aux espaces assignés aux compagnies, voire, à plus fine échelle, aux comptoirs d'enregistrement ou aux puits de correspondance ainsi qu'à des temporalités différenciées.

## Conclusion

L'exploration de la fragmentation spatiale des espaces publics aéroportuaires a permis de montrer que les quatre aéroports étudiés sont bien marqués par une marqueterie d'espaces qui renvoie à des cheminements très contrastés à micro-échelle. Dans ce lieu mondial de passage se travaille bien la complexité du Monde et ses multiples divisions dans la catégorisation des diverses mobilités. Au terme de l'analyse, les principales catégorisations peuvent être associées à trois grandes logiques séparatives (figure 36). La première relève d'une coprésence évitée de type centre-périphérie. Elle correspond notamment à la catégorisation qui place au centre une certaine mobilité aérienne, par opposition aux autres modes de transport, opposant la zone réservée centrale à la zone publique périphérique et aux acteurs qui y sont relégués. C'est la mobilité des passagers, par opposition aux autres acteurs, en position périphérique aux filtres de contrôle, et plus spécialement des passagers les plus consommateurs, par la position centrale des boutiques. Elle vaut aussi à bien des égards pour la hiérarchisation des formes de mobilité des passagers, qui place les équipements liés aux mobilités de travail en position centrale, par opposition aux mobilités touristiques, plus périphériques et aux autres activités motivant le déplacement, moins visibles.

Cette hiérarchisation participe d'une mise en *motifs* de la mobilité qui est liée aussi aux *statuts* aéronautiques reconnus dans le déplacement. Elle favorise la construction de catégories d'identification d'échelle mondiale, principalement associées à la figure à valeur performative de l'*homme d'affaires.* En invoquant un *motif* spécifique de mobilité liée au travail, elle euphémise et naturalise des différences sociales par l'espace. Cette catégorisation peut être qualifiée d'hypermobile en ce que ces acteurs lient l'affirmation d'un statut social élevé à des mobilités aériennes fréquentes ou accélérées. La logique séparative associée tient à une coprésence neutralisée par la constitution de réseaux fluidifiés de circulation saillants dans l'espace aéroportuaire. Ces espaces concaténés sont des réseaux privatifs reposent sur de multiples accélérateurs et séparateurs de mobilité pour leurs bénéficiaires, favorisant un effet tunnel par rapport au reste de l'espace aéroportuaire largement mis en scène. La mondialisation de l'espace aéroportuaire relève aussi d'une troisième clé de lecture des mobilités de passagers liée spécialement à divers lieux de référence des passagers. Lieu mondial de passage, chacun des aéroports étudiés est un aussi un puissant opérateur de classements par la catégorie de la nationalité. Il est par bien des aspects fortement international car s'y opèrent des découpages par parties du monde, projetés à diverses échelles spatiales, des terminaux dans leur ensemble aux boutiques elles-mêmes en passant par le marquage par compagnies, qui est fortement lié à celui des destinations. C'est pourquoi cette catégorisation est fondamentalement fractale, comme le confirme l'étude des grandes caractéristiques des mobilités de passagers de Roissy au regard de l'enquête nationale des passagers aériens, mettant en évidence des mondes de mobilité contrastés à micro-échelle dans les aérogares et des coprésences filtrées.

**Figure 36 – Les principales logiques ségrégatives des mobilités.**




Ces catégorisations sont l'œuvre de multiples acteurs, aux logiques variées. Elles ne sont pas toutes directement marchandes, comme le soulignent la catégorie des enfants non accompagnés, celle des réfugiés pris en charge par l'organisation internationale des migrations, ou encore les découpages frontaliers et sécuritaires. Ceux-ci participent toutefois d'une fragmentation des espaces qui est aussi largement mobilisée dans une mise en commerce majeure de la mobilité. Fruits d'un travail et d'un savoir marchand important, les catégorisations mobilisées ne différencient pas seulement les individus et leurs déplacements, mais elles offrent aussi des modèles homogénéisants plus généraux de pratiques légitimes de *la* mobilité spatiale et du lieu de mobilité.

# Chapitre 6 – Le marquage social de la mobilité spatiale : l'exemple de la publicité

Le chapitre précédent a permis de montrer la différenciation marchande intense des acteurs et de leurs mobilités par les espaces publics aéroportuaires. Ce chapitre vise à prolonger la perspective en proposant d'analyser de manière plus englobante *la* catégorisation de *la* mobilité spatiale sous l'angle précis de son marquage social dans les espaces publics aéroportuaires. Celle-ci est tout particulièrement pertinente dans le cadre d'inégalités non seulement entre passagers, ou entre passagers et agents, mais aussi plus généralement dans l'accès au mode de transport aérien. Dans le sillage de la réflexion sur l'aéromobilité*,* divers auteurs ont pourtant souligné le manque de travaux à ce sujet, notamment sur la relation entre classe sociale et voyage aérien (Cwerner 2009), qui participe d'une carence plus générale des études à ce sujet concernant chacun des modes de transport et tient en partie à la rareté d'existence et d'accès à ces données.

Pour saisir les enjeux sociaux de ce marquage social de la mobilité spatiale, c'est une composante majeure de ses espaces publics qui est ici investiguée, qui joue un grand rôle dans la diffusion de la catégorie de mobilité à l'aéroport : la publicité. Il s'agit d'un vecteur massif de représentations de la mobilité. Sa diffusion à large échelle en fait un objet d'étude légitime des discours dominants associés à la mobilité, ici entendue comme un ensemble de normes, de pratiques et d'infrastructures associées aux déplacements. L'affichage publicitaire, en particulier, opère dans le temps et dans l'espace du déplacement. Il est à ce titre porteur d'un discours sur le déplacement qui participe à la construction et à la diffusion de la catégorie de mobilité telle qu'elle est utilisée dans le monde social.

Jouant des logiques de classement des collectifs et des individus, la publicité véhicule des pratiques et des rapports au monde qui suscitent parmi ceux qui se déplacent des formes d'identification ou de rejet. Pour retenir l'attention et atteindre ses objectifs, l'affichage publicitaire doit anticiper son contexte de réception, celui de la pratique de déplacement, et son inscription spatiale dans les lieux de passage. L'efficacité de l'argumentaire et de la rhétorique publicitaire réside précisément dans la mobilisation contextuelle d'imaginaires collectifs qu'ils contribuent à entretenir et à façonner (Cronin, 2010, Valverde 2010). L'affichage participe pleinement des dispositifs marchands de captation de l'attention, « objets concrets, limités, facilement observables » (Cochoy 2004 : 18) qui mettent en jeu des dispositions prêtées au public. Il qualifie socialement et spatialement les déplacements et les lieux parcourus. C'est pourquoi l'étude des dispositifs

spatiaux de publicité peut permettre de mieux connaître les représentations, les lieux, les acteurs et les logiques de construction de la catégorie de mobilité.

Le déplacement et ses lieux sont ici envisagés comme un révélateur de l'identité sociale et des logiques de position sociale et non seulement comme des opérateurs d'identité personnelle (Ramadier *et al.* 2009). Dans la lignée des travaux questionnant le marquage social des lieux (Bulot, Veschambre 2006), ce travail vise à montrer que la publicité aéroportuaire est porteuse d'une conception distinctive de la mobilité qui prend tout son sens dans ce lieu de transport.

De nombreuses études ont souligné la vigueur de l'imaginaire associé au transport aérien et à ses infrastructures (Pitt-Rivers 1986, Moricot 1992, Adey 2006a, Roseau 2012, Moles *et al.* 1998, Ross 2011, Demettre, 2008). Le rôle de cet imaginaire dans les relations de pouvoir entre acteurs du monde social (Castoriadis 1975) n'a encore été que peu souligné, tout particulièrement sa contribution aux stratégies de distinction de fractions supérieures de la société. Des travaux récents proposent pourtant d'envisager davantage le rôle de la mobilité aérienne dans la construction du capital symbolique de certains acteurs. C'est notamment le rôle de discours performatifs visant à faire exister des élites transnationales qui est invoqué, par l'étude linguistique des magazines de bord des compagnies (Thurlow, Jaworski 2003, 2006), ou d'économie du tourisme de leurs programmes de fidélité (Gössling, Nilsson 2010). Ce travail vise ici à interroger le sens mais aussi l'efficacité symbolique, la portée de ces discours, en questionnant le rôle de la dimension spatiale dans ces constructions discursives et distinctives, dont on fait ici l'hypothèse qu'elle joue un rôle majeur dans leur déploiement. A travers la réflexion sur la catégorie de mobilité elle-même, il s'agit de mieux préciser les porteurs et la réalité de la diffusion de cette catégorie par l'espace, dans une triple analyse des producteurs, des récepteurs et des produits eux-mêmes dans la construction des dispositifs imageants de la publicité.

Pour interroger la catégorisation sociale et spatiale de la mobilité mise en jeu par la publicité aéroportuaire, l'analyse s'inspire des réflexions nées des *cultural studies* et de la sociologie des produits culturels (Hall 1973 ; Le Grignou 2003 ; Collovald, Neveu, 2004 ; Macé *et al.* 2008). Celles-ci remettent en cause la linéarité du schéma de communication du producteur au récepteur, en récusant l'idée qu'un produit culturel soit une structure de sens qui s'impose aux publics de manière monolithique. Elles invitent à penser au contraire l'étroite imbrication des processus de production et de réception des produits à forte composante symbolique élaborés par les *industries culturelles*, et leur portée sociale et politique (Hesmondhalgh 2002, Williams 1981, Gibson 2003). Elles permettent d'analyser le processus de communication des publicités en tenant compte des catégories, du contexte spatial et des acteurs engagés dans leur codage et dans leur décodage. On montrera que ce processus est focalisé sur les couches supérieures de la société, notamment des élites marchandes, du monde de la communication et du commerce.

L'objectif de ce travail est de montrer que le dispositif publicitaire promeut et objective une certaine vision distinctive du monde, entretenue par cette fraction sociale, dans laquelle la mobilité spatiale et la mobilité sociale sont supposées aller de pair à travers l'exemple paradigmatique du déplacement aérien. Prendre l'avion reviendrait à affirmer et confirmer un statut social élevé. L'étude de la mise en scène de la catégorie de mobilité à l'aéroport permettra de voir en quoi cette valorisation sociale de la mobilité spatiale naturalise des

registres caractéristiques des pratiques des élites marchandes, mobilisant l'imaginaire social associé au transport aérien.

La réflexion s'appuie ici principalement sur le travail de terrain de l'aéroport de Roissy, pour lequel les diverses sources récoltées ont permis un travail particulièrement approfondi. On mobilisera aussi, plus ponctuellement, le travail de terrain des autres aéroports, qui permet d'étayer l'investigation élaborée à travers le terrain roisséen.

L'analyse repose sur l'exploitation de quatre grands types de sources à Roissy. La première repose sur l'exploitation de bases de données et, en particulier, de l'enquête nationale sur les passagers aériens, pour éclairer la composition sociale des passagers. La deuxième source s'appuie sur l'analyse d'un corpus exhaustif de 245 publicités distinctes. De novembre 2010 à janvier 2011, les publicités situées dans les espaces passagers des terminaux ont été répertoriées, de part et d'autre des contrôles de sûreté, de douane et de passeport[1]. Elles rendent compte à la fois de périodes de forte affluence en fin d'année et de moindre fréquentation. Pour l'essentiel, ces publicités se situent dans des emplacements commercialisés conjointement par le gestionnaire de l'aéroport, Aéroports de Paris (ADP) et JCDecaux, premier diffuseur mondial de publicité aéroportuaire[2], en charge aussi de la publicité à Francfort et à Dubaï. Le corpus est surtout constitué d'affiches et de spots diffusés sur les écrans installés dans l'aéroport. Il comprend aussi d'autres supports (10 publicités recensées), des stands de démonstration de produits aux objets utilitaires associés à des marques, comme les horloges financées par Rolex. Par ailleurs, un relevé systématique de localisation de 1255 exemplaires d'affiches publicitaires et de stands a été réalisé dans l'ensemble des terminaux du 6 au 20 novembre 2010.

Le troisième type de sources porte sur les pratiques et les représentations des acteurs du champ publicitaire. Il repose sur l'exploitation des entretiens réalisés avec deux des responsables d'ADP et avec trois responsables de JCDecaux. Il comprend aussi l'analyse de deux visites commentées des terminaux avec l'un des responsables d'ADP et l'étude de la documentation produite par ces acteurs. Enfin, la quatrième source regroupe les entretiens avec les passagers en partance pour lesquels le temps d'entretien a permis le développement du thème de la publicité, soit 48 passagers au total. Dans les autres aéroports, ce sont ces trois dernières sources qui ont été récoltées : recensement exhaustif des publicités, à une date donnée seulement, entretiens avec les acteurs du champ aéroportuaire, recueil de leurs documents de travail à usage externe et entretiens avec les passagers pour Francfort et Amsterdam.

Pour saisir le sens de la catégorie de mobilité portée par les publicités aéroportuaires, l'analyse de ce matériau permettra d'abord de montrer que les acteurs du champ publicitaire érigent l'aéroport en lieu de distinction sociale. Cette articulation entre mobilité spatiale et

[1] Les messages des boutiques et des salons des compagnies aériennes n'ont pas été pris en compte car ils se situent à plus ou moins grande proximité et non sur le parcours obligé des passagers. Aussi leur moindre diffusion les rend *a priori* moins pertinents pour saisir les représentations dominantes construisant la catégorie de mobilité à l'aéroport. De plus, ils renvoient à des circuits de distribution publicitaire propres à chaque entreprise gestionnaire et rarement limités aux aéroports. Leur exclusion renvoie aussi à des motifs méthodologiques et pratiques : la frontière entre publicité et présentation des produits est floue dans les boutiques.

[2] Lors de l'enquête, l'affichage était opéré par JCDecaux Airport, filiale de JCDecaux, pour le compte d'ADP, qui concède les emplacements tout en restant associé à l'activité. Depuis juillet 2011, la commercialisation est réalisée par une entreprise possédée à égalité par ces deux sociétés.

affirmation de statut social sera ensuite examinée au regard de quatre registres de catégorisation de la mobilité liés au corpus publicitaire. La portée de cette conception spécifique de la mobilité sera enfin interrogée dans une troisième partie à travers une analyse de la réception de ces publicités par les passagers qui montre l'appropriation de cette catégorisation sociale par l'espace des fractions supérieures de la société.

## I – La conception de l'aéroport par les acteurs du champ publicitaire : un lieu de sélection et de distinction sociale par le déplacement aérien

Les horizons spatiaux des passagers des aéroports étudiés sont variés mais n'excluent pas d'importantes inégalités sociales de fréquentation par les populations, auxquelles la littérature n'a que peu prêté attention.

### *I – A. Les inégalités d'accès au transport aérien : des passagers aux horizons spatiaux variés mais aux statuts sociaux souvent élevés*

Les discours sociaux, voire académiques, sur la *démocratisation du transport aérien* tendent souvent à présenter le transport aérien comme un potentiel de mobilité désormais largement ouvert à tous, par contraste avec l'évocation récurrente et nostalgique d'un *âge d'or* distinctif de l'aviation ou du thème voisin de la *jet set* des années 1950 à 1970. Ils présentent le processus d'élargissement de son public comme achevé ou en passe de l'être. Les slogans des compagnies aériennes l'illustrent, comme celui de la compagnie sud-coréenne à bas coût Air Asia, qui adopte la formule : *Now everyone can fly*. De multiples écrits participent du même enthousiasme, comme cet ouvrage récent d'histoire du transport aérien, *Clipping the Clouds: How Air Travel Changed the World*, dont l'auteur (Dierikx 2008) dont l'intitulé du dernier chapitre évoque l'avènement du *voyage pour tous* depuis 1977 « voyage mondial pour tous de 1977 à nos jours »[3].

Force est pourtant de constater la sélectivité persistante de l'accès effectif au transport aérien, comme le montre l'exemple de la population résidante en France. Le tableau 1 permet de comparer la population de passagers au départ de Roissy habitant en France métropolitaine, interrogés dans l'enquête nationale des passagers, à celle de la population dans son ensemble en 2011 à propos principalement de deux formes de relations de pouvoir liées à la position socioprofessionnelle et au genre. Les cadres, les membres des professions intellectuelles supérieures et les chefs d'entreprises sont 2,4 fois plus nombreux à l'aéroport que parmi la population résidant en France, alors que les ouvriers déclarés[4] y sont sept fois moins représentés à l'aéroport. Les contrastes sont davantage marqués encore par rapport à la fréquence de vols. Les passagers du premier groupe indiquent souvent prendre l'avion régulièrement : ils représentent à eux seuls 40 % des vols annuels déclarés au départ de la France. Les ouvriers en revanche mentionnent un usage rare : ils ne représentent que 0,8 % de l'ensemble. Les relations de genre sont aussi fortement à

[3] *Effects: Global Travel for All, 1977-present*.

[4] Le phénomène de sous-déclaration des ouvriers, qui préfèrent se présenter comme des employés ou des actifs relevant des professions intermédiaires est un phénomène classique des enquêtes déclaratives. Mais, dans l'hypothèse d'une telle sous-déclaration, il est peu vraisemblable qu'elle explique à elle seule un écart aussi massif.

l'œuvre dans l'accès effectif à la mobilité aérienne, parmi les passagers enquêtés, mais selon la fréquence du recours à l'avion. Les femmes résidant en France ont déclaré deux fois moins de vols en moyenne que les hommes[5].

**Tableau 1 – Les inégalités d'accès au transport aérien : l'exemple des passagers de Roissy en 2011 résidant en France métropolitaine*.**

| Groupe socio-professionnel et sexe déclarés | Part de l'ensemble (en %) | Importance dans la population résidante (en %) | Part de l'ensemble des vols annuels déclarés par les passagers (en %) |
|---|---|---|---|
| Cadres, professions intellectuelles supérieures et chefs d'entreprise[6] | 23,2 | 9,7 | 40,2 |
| Professions intermédiaires | 26,7 | 13,2 | 31,4 |
| Employés | 19,8 | 16,1 | 13,1 |
| Ouvriers | 1,7 | 12,4 | 0,8 |
| Artisans, commerçants et agriculteurs | 2,2 | 4,2 | 1,4 |
| Etudiants et lycéens | 10,3 | 8,5 | 5,7 |
| Retraités | 12,6 | 28,9 | 5,8 |
| Sans activité professionnelle | 3,5 | 7 | 1,8 |
| Hommes | 55 | 48 | 69 |
| Femmes | 45 | 52 | 31 |

*Passagers de 15 ans et plus. Source : J.-B. Frétigny 2013, à partir de 11 000 questionnaires de l'Enquête nationale des passagers aériens (ENPA) de la Direction Générale à l'Aviation Civile (DGAC) 2011, et du recensement général de la population (RGP) de l'Insee 2011.

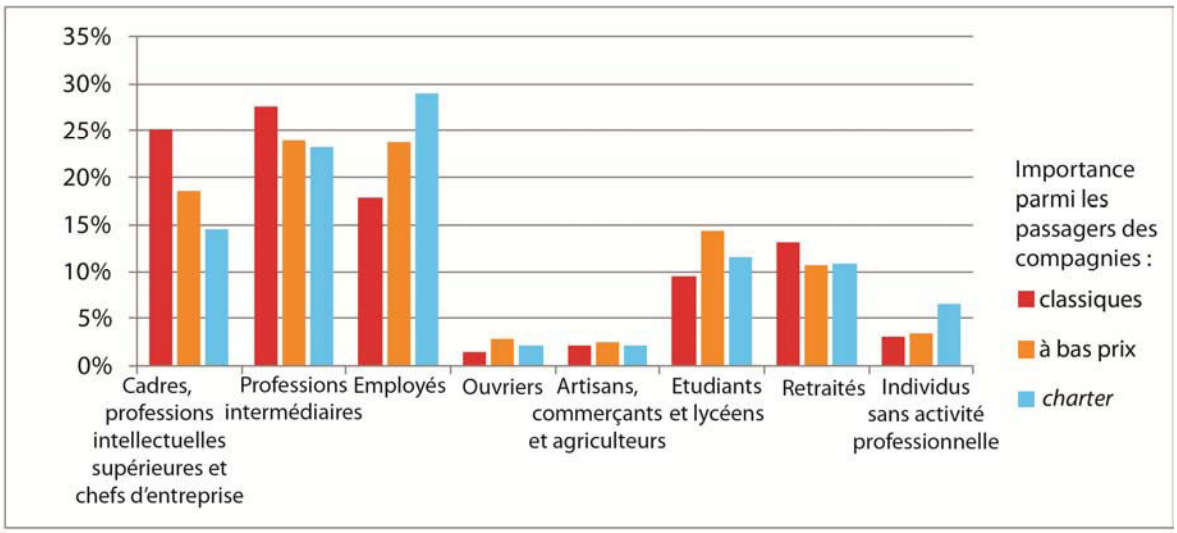
Le constat de ces inégalités d'accès peut être complété par l'étude de la répartition des passagers par type de compagnies aériennes à Roissy, visibles aux figures 1a et 1b. Les groupes des cadres ou des professions intermédiaires prennent d'abord l'avion à bord de compagnies classiques alors que les employés ont davantage recours aux compagnies *charter*, et, secondairement, aux compagnies à bas prix, plus fortement utilisées par les lycéens et les étudiants. Pour autant, ces variations sont relatives et invitent tout particulièrement à revisiter l'évidence de la représentation très diffusée des compagnies à bas prix comme des vecteurs puissants et immédiats d'ouverture à tous du transport aérien. La contribution des compagnies *charter* à l'élargissement de la pratique aérienne aux couches populaires et aux femmes apparaît plus importante que celui des compagnies à bas prix. Les compagnies à bas prix apparaissent plus particulièrement fréquentées par les jeunes passagers, scolarisés dans l'enseignement secondaire ou dans le supérieur, qui suggèrent plutôt la contribution de ces compagnies à un élargissement en termes d'âge

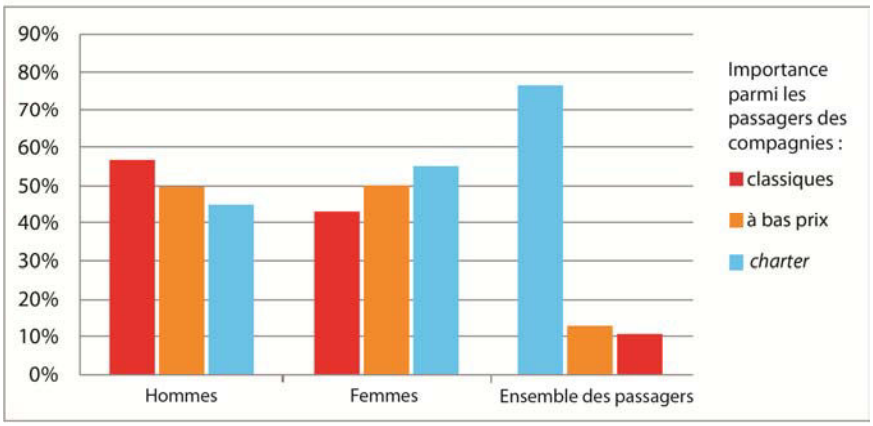
[5] De tels résultats invitent à interpréter avec prudence les statistiques du trafic aérien annuel. Malgré la sophistication informatique du réseau aérien, l'unité de comptage est toujours le passager en tant qu'entité éphémère qui emprunte un vol, et non l'individu singulier susceptible d'emprunter plusieurs vols au cours de l'année.

[6] De dix salariés et plus dans le cas de l'Insee.

plutôt de position socio-professionnelle. L'analyse de ces deux types de compagnie suggère que le constat d'une sélectivité d'ensemble de l'accès au transport aérien à Roissy ne serait pas ébranlé par l'essor des compagnies à bas coût. L'aéroport n'héberge pas toutes les compagnies de ce type, comme l'emblématique compagnie Ryanair. Néanmoins, les résultats de l'enquête de l'aviation civile britannique, évoqués au chapitre 3, suggèrent que même pour ces aéroports la diversification du public apparaît limitée.

**Figures 1a et 1b – La population des passagers résidant* en France métropolitaine par type de compagnie aérienne et par groupe socio-professionnel (figure 1a) ou par sexe (figure 1b).**




*Passagers de 15 ans et plus. Source : J.-B. Frétigny 2013,
à partir de 11 000 questionnaires de l'ENPA 2011 et du RGP 2011.

Ces résultats tiennent aux écarts de départ en vacances, liés à des différences de ressources comme de projets de mobilité. Les études annuelles du Credoc (2011) indiquent ainsi que les déplacements pour plus de quatre jours pour des motifs non professionnels concernent chaque année près d'un Français sur deux, 47 % en 2010. Comme le rappelle Florence Despret (2006 : 35), critiquant les présupposés de l'expression de *tourisme de masse,* « les taux de départ ne dépassent guère le seuil des 50 %. Seuls les cadres supérieurs, les professions intellectuelles et les cadres moyens connaissent des taux de départ supérieurs à 80 %, et étaient déjà élevés dans les années 1960. » Des situations

semblables semblent bien à l'œuvre dans les autres pays européens, même si elles restent peu documentées et peu commentées (Hall 2010, Axhausen *et al.* 2003). La fréquentation des aéroports est donc bien marquée par une sélectivité sociale de l'accès à la mobilité aérienne. Mais comment la population des passagers et ses pratiques sont-elles envisagées par les acteurs du champ publicitaire ?

### *I – B. La publicité aéroportuaire par ses cibles*

Outil de médiation entre l'entreprise et sa clientèle, la publicité résulte de la construction conjointe du produit et de son public par l'annonceur, à travers une sélection et une hiérarchisation des consommateurs qui fréquentent le lieu. Pour dresser une typologie des situations de communication publicitaire, l'analyse s'est donc fondée sur l'étude conjointe des annonceurs, des produits et du public visé par les publicités. Les catégories employées à ce sujet par les producteurs du champ publicitaire comme par les passagers ont été examinées et confrontées au corpus publicitaire. Six types de communication ont ainsi été dégagés.

58 publicités procèdent d'entreprises qui souhaitent s'adresser à certains passagers dans leur rôle professionnel, qu'ils se déplacent ou non pour leur travail[7]. Cette communication inter-entreprise vise à infléchir l'image globale de l'entreprise mais aussi le choix des prestataires de services aux entreprises. Ces annonceurs sont particulièrement mis en exergue par les acteurs du champ en raison de leur rareté hors de l'aéroport dans le domaine de l'affichage. L'analyse des publicités montre que ce sont surtout les acteurs des fonctions métropolitaines supérieures qui sont visés, participant du fonctionnement des villes globales (Sassen 1991). La plupart des annonceurs relèvent en effet de secteurs hautement spécialisés, notamment dans les services avancés aux entreprises d'ingénierie informatique. Ceux-ci sont à l'origine de logiciels spécifiques appelés ERP (*Enterprise Ressource Planning* ou logiciel de gestion intégrée). Infor, éditeur d'ERP de petite taille, interpelle par exemple les passagers par cette accroche dans un franglais spécifique, sibyllin pour la plupart des passagers : « Prisonnier de big ERP ? ».

D'autres annonceurs ciblent explicitement des passagers se déplaçant à *l'échelle internationale*, largement mise en avant et construite par les acteurs du champ publicitaire. Ce sont des firmes transnationales ou des fournisseurs de services internationaux, à l'origine de 35 publicités. Leurs affiches sont implantées à Roissy comme dans d'autres grands aéroports internationaux du monde, au départ et à l'arrivée des passagers. Elles cherchent à signifier, par l'accompagnement des passagers, la présence de ces entreprises dans les nœuds majeurs de l'archipel métropolitain mondial. La banque HSBC en est l'annonceur le plus exemplaire avec 18 types de publicités différents, du chariot à la passerelle de l'avion. 8 services bancaires internationaux promus spécifient des conditions de ressources économiques de nature très sélective. Certaines de ces campagnes concernent des faisceaux très étroits de circulation, comme pour la carte de paiement China Unionpay qui s'adresse exclusivement aux résidents de Chine à leur arrivée au terminal 1 de Roissy.

Les produits vendus dans les boutiques de l'aéroport forment un groupe de 53 publicités, fortement identifiées par les passagers. Elles participent du circuit de distribution

[7] Publicités dites *business to business* ou *b to b* selon les taxonomies marchandes.

hors-taxe spécifique aux modes de transport internationaux, aérien, routier et maritime, appelé commerce de passage (*travel retail*). Implantées à l'amont et au voisinage des commerces, ces publicités cherchent à attirer dans les boutiques un public aisé de consommateurs susceptibles d'acheter des produits de luxe : parfums et cosmétique, vêtements, montres et bijoux.

Les autres produits de consommation concernent un groupe de 51 publicités. Certains de ces annonceurs visent un large public de passagers, de personnes accompagnant les passagers et d'agents de la plateforme dans le domaine de l'automobile, des télécommunications ou de l'informatique. Le gestionnaire d'Aéroports de Paris note qu'il y a « très peu de marques grand public et de moins en moins ». La moitié des publicités concerne des modes de consommation emblématiques des catégories supérieures, en matière de pratiques alimentaires (café Nespresso), d'achat (Galeries Lafayette), bancaires (banque privée) ou de loisirs (salon nautique).

Un dernier groupe de 48 publicités rassemble enfin les autres annonceurs dont les activités sont présentes ou associées à la plateforme : les opérateurs touristiques et de transport. Les compagnies aériennes, Aéroports de Paris ou les services de navettes de liaison à l'aéroport sont particulièrement présents dans les zones de départ et d'arrivée. Les commanditaires liés à l'aéroport promeuvent les destinations disponibles au départ de Roissy, par liaison aérienne ou ferroviaire, ou les grandes chaînes d'hôtellerie associées aux déplacements d'affaires. Le public visé par ce groupe est davantage hétérogène mais 14 de ces publicités proposent des prestations associées à la détention d'un fort capital économique ou d'importants déplacements professionnels en avion.

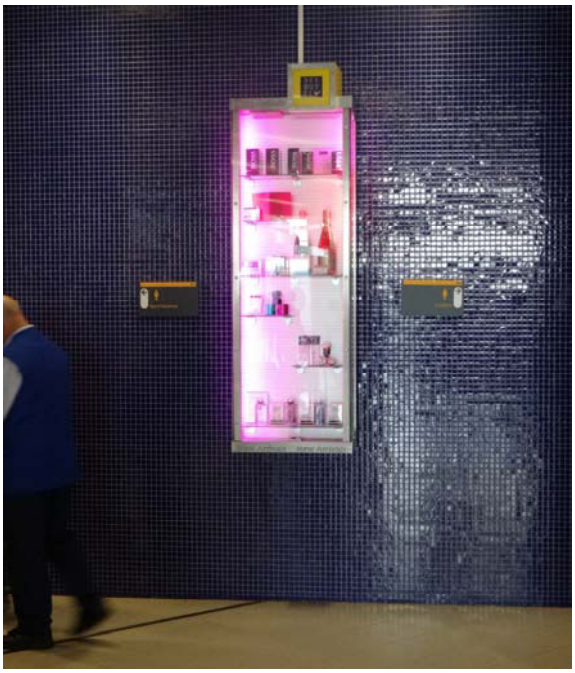
Les six grands types de situation de communication publicitaire désignent ainsi des annonceurs et des populations ciblées variables, mais de statut social globalement élevé. S'agit-il pour autant d'une spécificité de l'aéroport ?

### *I – C. Un profil singulier de publicités dans le paysage urbain*

Par comparaison avec les autres espaces publics, le paysage aéroportuaire de publicité se singularise d'abord d'un point de vue formel par la densité et la nature très variée de ces dispositifs. Par exemple, le plan des emplacements publicitaires de Francfort mobilise pas moins de 42 figurés ponctuels pour désigner les types de supports publicitaires, bien au-delà des supports les plus classiques de la voirie. La publicité sous ses multiples formes est présente dans l'ensemble des espaces publics aéroportuaires, y compris dans les espaces d'attente des contrôles de police ou de sûreté, jusqu'aux guichets de contrôle de passeport à Dubaï et aux toilettes de Schiphol. Dans diverses fractions d'espaces sombres par exemple, qu'il s'agisse de corridors ou de salles de livraison des bagages, les écrans rétro-éclairés sont d'autant plus perceptibles qu'ils contribuent grandement à éclairer les passagers. Emblématiques de la commercialisation accrue des espaces aéroportuaires et des mobilités aériennes, de multiples objets visent à attirer l'attention des passagers. Ils vont des très grands formats caractéristiques des aéroports aux multiples écrans de publicités animées dont le mouvement rapide attire le regard, ou encore aux images vidéoprojetées à même le sol et à diverses installations dites *expérentielles*. Celles-ci suscitent, au-delà de la vue, l'ouïe, le goût, l'odorat ou le toucher dans une pratique kinesthésique des produits exposés. Notamment en raison de leur surveillance accrue, les aéroports sont des sites privilégiés de

tests de nouveaux supports de publicité, de promotion de produits les plus récents, voire jusque lors prohibés. Depuis 2009 par exemple à Dubaï, la publicité pour l'alcool est autorisée exclusivement dans la zone réservée aux passagers, seule zone d'exception de l'ensemble des pays du Conseil de Coopération du Golfe. Un stand de dégustation de whisky y a aussi été implanté en 2010. Il a été inséré dans un cube de plastique noir pour cacher la pratique de consommation d'alcool dans l'espace aéroportuaire, suivant une obligation posée par le gestionnaire de l'aéroport qui a aussi contribué à attiser la curiosité des passagers. Mais reste à voir si cette singularité des dispositifs publicitaires participe bien d'un marquage social spécifique des espaces aéroportuaires.

**Figure 2 – Des dispositifs publicitaires multiformes et omniprésents : exposition de nouveaux produits à l'entrée de toilettes de Schiphol.**



Zone hors Schengen, *lounge 2*. Source : J.-B. Frétigny 2010.

La publicité extérieure en France permet un point de comparaison : il s'agit des enseignes, des installations et de l'affichage déployés en agglomération, puisque la réglementation ne l'autorise pas ailleurs. On fait l'hypothèse que le nombre de publicités distinctes de chaque annonceur reflète dans une certaine mesure l'importance de son investissement brut dans la publicité. Les annonceurs des publicités du corpus ont été codifiés selon la nomenclature 2010 des secteurs économiques de Kantar Media, qui évalue l'investissement dans la publicité extérieure en France.

Comme l'indique le tableau 2, la comparaison des profils d'annonceurs montre une réelle spécificité de la publicité de l'aéroport par rapport à la publicité extérieure française. Sans surprise, les annonceurs du secteur *voyage et tourisme* sont nettement plus représentés que dans l'affichage classique. Les secteurs associés à la promotion des boutiques (*habillement, accessoires, textiles* et *hygiène-beauté*) se singularisent aussi. Mais les secteurs financiers et d'assurance, de l'informatique et de la bureautique sont encore plus spécifiques de l'aéroport. Ce résultat souligne l'importance de la promotion des services avancés aux entreprises : l'aéroport est marqué du sceau des représentations des acteurs de la métropolisation.

**Tableau 2 – La spécificité des annonceurs publicitaires de Roissy.**

| Secteur annonceur | Nombre de publicités dans le corpus | Part des publicités du secteur dans le corpus (en %) | Part du secteur dans l'investissement brut en publicités extérieures en France en 2010* (en %) |
|---|---|---|---|
| Voyage-Tourisme | 47 | 19,2 | 5,1 |
| Etablissements financiers-assurances | 42 | 17,1 | 3,4 |
| Informatique-Bureautique | 32 | 13,1 | 0,8 |
| Habillement-Accessoires-Textiles | 27 | 11 | 3,7 |
| Hygiène-beauté | 18 | 7,3 | 3,8 |
| Télécommunications | 14 | 5,7 | 6,9 |
| Automobile-Transports | 10 | 4,1 | 11 |
| Alimentation | 8 | 3,3 | 7,8 |
| Energie | 8 | 3,3 | 0,2 |
| Audiovisuel-Photo-Cinéma | 8 | 2,9 | 0,6 |
| Information-Médias | 7 | 2,9 | 5,1 |
| Services | 4 | 1,6 | 3,3 |
| Santé | 4 | 1,6 | 0,3 |
| Culture-Loisirs | 3 | 1,2 | 15,4 |
| Boissons | 2 | 0,8 | 7,7 |
| Distribution | 1 | 0,4 | 19 |
| Edition, Entretien, Ameublement-Décoration | 0 | 0 | 3 |
| Autres | 11 | 4,5 | 3,1 |
| Total | 245 | 100 | 100 |

Source : J.-B. Frétigny 2013, à partir du corpus de publicités de Roissy et de Kantar Media 2010.

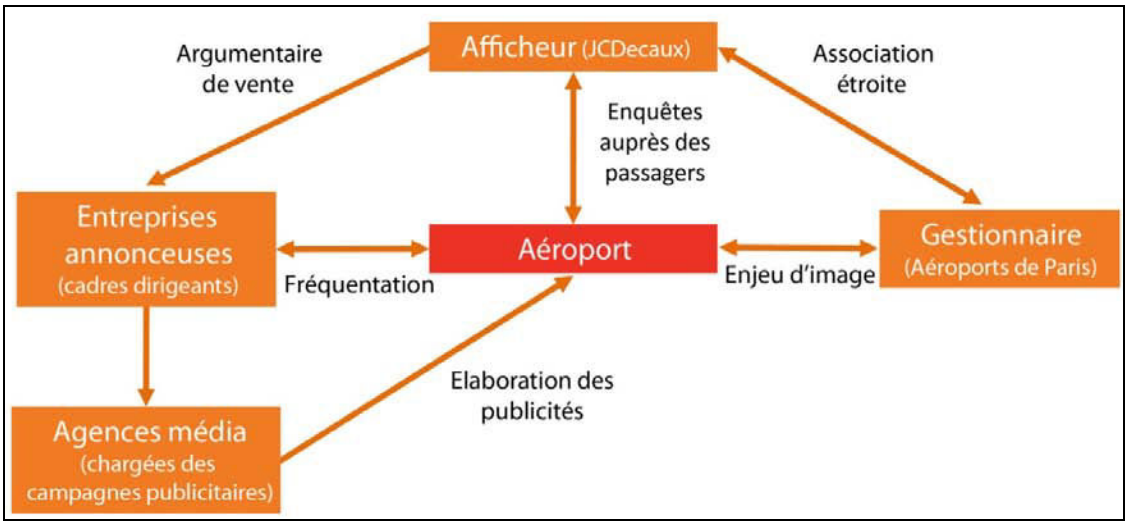
L'affichage d'aéroport apparaît ainsi comme un média de ciblage et non de couverture, moins proche de l'affichage des espaces urbains que des publicités de certains titres de la presse quotidienne et magazine, ce qui invite à interroger la représentation de l'aéroport construite par les professionnels de la publicité aéroportuaire.

### *I – C. Un lieu où la mobilité distingue : la représentation entretenue et diffusée de l'aéroport*

Le diffuseur conçoit divers documents à destination des annonceurs et des agences de communication, pour les inciter à louer ses espaces publicitaires. Leur analyse révèle une conception spécifique de l'aéroport qui influence le choix des campagnes publicitaires et des publicités qui y sont exposées. L'aéroport est décrit comme un espace à part, en forte rupture avec l'extérieur : « une bulle » et même « un territoire » à part entière. Cette représentation s'inscrit dans la continuité de l'activité historique de JCDecaux liée à l'affichage urbain. Elle passe par l'appropriation et la différentiation fine des espaces urbains où l'afficheur s'implante. L'aéroport est présenté comme une « *airport city* », un microcosme

où l'on trouve « tout sous un même toit », s'inspirant d'un imaginaire très prégnant de la ville aérienne parmi les architectes et les urbanistes (Roseau, 2012). Présenté comme « un lieu d'échanges et de mobilité qui crée une expérience unique », l'aéroport est précisément décrit au prisme de la catégorie de mobilité, comme site idéalisé de séjour et de sociabilité. Les présentations insistent sur la fréquentation du lieu par les plus grands décideurs et soulignent l'intérêt pour les annonceurs de viser cette clientèle fréquente et captive, hors d'atteinte de la publicité d'autres espaces de fréquentation publique. D'après l'afficheur, ces arguments rencontrent un large écho auprès des cadres dirigeants des entreprises annonceuses, qui fréquentent les aéroports dans un cadre professionnel. Cette représentation se diffuse et s'auto-alimente par des boucles de rétro-action (figure 3)

**Figure 3 – La diffusion d'une représentation distinctive de l'aéroport de Roissy par les acteurs du champ publicitaire.**




Source : J.-B. Frétigny 2013,
à partir des entretiens, des visites et des documents produits par les acteurs du champ.

Les relevés réalisés confirment significativement l'absence de ciblage spécifique des terminaux consacrés aux compagnies à bas coût et aux vols *charter*. Au terminal 3 qui leur est consacré, c'est la moindre densité des emplacements publicitaires qui marque la différence de traitement du terminal et non la différence de publicités. Leur implantation occasionne de multiples contrastes entre le marquage social de l'espace par les affiches et celui des passagers, par exemple avec les sacs de plastique tissés à bon prix utilisés par les migrants (figure 4). Les relevés montrent ainsi que 41 % des publicités du terminal 3 y relèvent du commerce de passage et aucune ne vante d'autres produits de plus large consommation. Pourquoi des publicités visant un public plus large ne complètent-elles pas cette cible relativement étroite, même à l'échelle de la population des passagers ? L'explication tient à la prégnance des représentations sociales dominantes associées au déplacement aérien et à ses espaces emblématiques. Selon un des responsables d'Aéroports de Paris, les agences médias mandatées par les annonceurs associent l'aéroport à la « case haut de gamme de leurs plans média ». Elles limitent ainsi la diffusion de produits de plus grande consommation dans les aéroports. Cette situation concorde avec les attentes du diffuseur comme du gestionnaire aéroportuaire, qui indique par une litote

significative n'avoir « pas forcément envie d'avoir chez [lui] la marque de nourriture pour chien ». Deux visites des terminaux de Roissy avec un responsable d'ADP ont permis de saisir la préoccupation constante portée par le gestionnaire à l'image sociale associée aux aérogares. Ce marquage social de l'aéroport n'est donc pas exclusivement du domaine de la publicité et s'exerce plus largement dans l'aménagement de l'aéroport (encadré 1).

**Figure 4 – Le contraste entre la promotion des produits de luxe et les pratiques des passagers : exemple des cosmétiques Shiseido au terminal 3 de Roissy, d'où partent les vols liés aux compagnies *charter.***

Zone d'embarquement lors d'un vol pour l'Algérie. Source : J.-B. Frétigny 2011.

***Encadré 1 – Un marquage social plus large dans l'aménagement des aérogares***

Le choix du niveau de gamme des boutiques est aussi un enjeu de représentation de l'aéroport et de la mobilité aérienne. Comme le soulignent les opérateurs commerciaux, parmi les divers lieux publics de transport, les aéroports sont tout particulièrement associés aux enseignes les plus coûteuses (Senand 2011). Néanmoins, des différences sont sensibles selon les acteurs et les aéroports étudiés.

De tous les gestionnaires d'aéroport, Schiphol Group est celui qui vise le public le plus large. Ses acteurs soulignent fréquemment les *prix bas* et les *bonnes affaires* dans ses boutiques et mettant aussi assez largement en avant ses installations de restauration rapide. Le Burger King de Schiphol Plazza, qui se vante d'être le plus grand au monde en nombre de sandwiches vendus, occupe par exemple une place bien visible dans cette centralité emblématique de l'aéroport. Y figure aussi un commerce de prêt-à-porter comme H&M, enseigne associée à des pratiques vestimentaires emblématiques des classes moyennes.

Alors que Francfort et Dubaï occupent, une position intermédiaire, Roissy apparaît comme le plus exclusiviste, hébergeant davantage encore des services de restauration et des boutiques liés à des enseignes de haut de gamme. Un bon exemple est la faible présence d'enseignes de restauration rapide de type *hamburger*, représentée à Roissy par la seule

enseigne McDonald's. Très recherchée par certains passagers, elle n'est de plus présente qu'à deux emplacements parmi l'ensemble des neuf terminaux et exclusivement en zone publique. Par contraste, les autres gestionnaires ont accordé au diverses enseignes de ce type une place plus importante : trois à Schiphol, cinq à Dubaï et six à Francfort.

Ces choix ne sont pas qu'économiques. L'aménagement commercial renvoie à des stratégies diverses de rentabilité commerciale, mais aussi à la représentation de l'aéroport, de la ville et du pays de desserte et à l'identité sociale des aéroports et de ses acteurs. Les interlocuteurs d'ADP indiquent que les enseignes les plus prestigieuses, comme celles de la jetée du terminal 2E, ne comptent pas parmi les plus rentables. Les enseignes de moindre gamme, destinées à un plus large public, apportent à l'exploitant aéroportuaire des rentrées nettement plus conséquentes : « il y a un débat pour savoir s'il ne vaut pas mieux viser un peu en-dessous mais c'est une question très politique à ADP ». A travers les enseignes de restauration et les boutiques de l'aéroport, c'est aussi la catégorisation sociale de la mobilité aérienne qui est en jeu.

Pour les responsables d'ADP, « prendre l'avion a toujours une valeur statutaire ». Dans un contexte de rareté des études sur les aéroports et sur les passagers aériens produites et diffusées, la construction et la présentation des enquêtes joue un rôle clé dans la légitimation de cette conception du déplacement et de son lieu auprès des annonceurs. Le diffuseur collecte et produit certaines des études. Pour convaincre les annonceurs, sa stratégie de présentation met systématiquement l'accent sur les fractions les plus privilégiées de ces passagers de papier. Les afficheurs des divers aéroports insistent dans leurs documents sur l'importance des *décideurs* parmi les passagers, qu'il s'agisse des *decision maker* du département de publicité de Schiphol (2012b : 13), des chefs d'entreprise, responsables de département, chefs de projet, indépendants ou haut-fonctionnaires qui forment les décideurs de Frankfurt Media ou de l'*upper medium class* évoquée à Dubaï par JCDecaux Middle East. A Roissy, une enquête du diffuseur auprès des passagers réalisée en 2010 focalise par exemple son questionnaire de validation sur une population de « 490 *frequent flyers* », prenant l'avion au moins six fois par an. La présentation de l'enquête construit ainsi une figure bien particulière des passagers. Elle affirme par exemple que, « CSP+[8], hypermobile, à l'affût de nouveautés, le passager aérien est un leader d'opinion ». Le déplacement aérien n'est pas seulement présenté comme un indice de cette identité sociale mais aussi comme un levier pour l'endosser provisoirement, isolant certaines citations des passagers enquêtés : « Quand on est en aéroport, on se prend pour quelqu'un d'important ». Dès lors le dispositif publicitaire est censé non plus seulement endosser un rôle de confirmation de la position sociale dominante des passagers ciblés, mais aussi de promesse d'ascension sociale par la mobilité spatiale. Comment cette représentation est-elle véhiculée par les publicités ?

[8] Catégorie des analyses marchandes qui englobe les groupes de la nomenclature socio-professionnelle de l'Insee des chefs d'entreprise, des artisans et des commerçants, des cadres et des professions intellectuelles supérieures et les professions intermédiaires.

## II – La catégorisation normative de la mobilité au regard du corpus publicitaire : quatre registres de mise en scène distinctive des déplacements à l'aéroport

Polysémiques, les publicités font l'objet de lectures variées. Elles n'en obéissent pas moins à *des éléments directifs de clôture de sens* (Morley 1993) qui en orientent l'interprétation, notamment étudiés par la sémiotique visuelle. En sciences sociales, le matériau publicitaire a fait l'objet d'analyses plus ponctuelles (Mendibil 1989, Floch 2002, Cronin 2010) que systématiques. Pour investiguer des corpus bien délimités, ce sont surtout des grilles de lectures thématiques qui ont été adoptées (Goffman 1977, Brunet 2004), plus rarement des méthodes inspirées de la sémiotique et de l'analyse de contenu (Conley 2009, Bardin 2007). Ces analyses très formalisées s'appuient sur des grilles de codage détaillées dont les diverses catégories ont été élaborées par des auteurs successifs sur un même type de produits. Le corpus de publicités de l'aéroport est plus hétérogène et à certains égards plus complexe. Les publicités présentatives ou référentielles (Péninou, 1972, Floch 2002), qui reposent sur l'exposition stricte du produit sur le mode imitatif, y sont peu nombreuses. Le corpus est principalement constitué de publicités prédicatives, ou obliques, qui visent à attribuer au produit divers attributs à grand renfort de connotations. C'est pourquoi on a préféré ici appliquer une grille de lecture plus explicite et plus synthétique qui croise les deux dimensions spatiales et temporelles associées au déplacement. Suivant les méthodes de la sémiotique, l'analyse a porté à la fois sur l'iconographie et sur le texte des publicités.

D'un point de vue spatial, une première lecture du corpus permet de distinguer les publicités convoquant le déplacement proprement dit ou ses espaces de transit de celles qui renvoient aux lieux de départ et d'arrivée. D'un point de vue temporel, les publicités inscrites dans une logique synchronique font appel à un répertoire de l'immédiateté et de l'instantanéité, quand les autres s'inscrivent dans une approche diachronique, à travers un répertoire de l'accompagnement du déplacement, du temps futur ou potentiel. L'application d'une telle grille au corpus a permis de classer les publicités au croisement de chacune de ces catégories sans recoupement (tableau 3). 42 publicités ne renvoient pas explicitement au déplacement. Leur rareté dans l'inventaire montre l'importance de l'anticipation du contexte de réception, ici de déplacement, pour capter l'attention.

L'analyse a permis ainsi de faire émerger quatre grands ensembles d'une cinquantaine de publicités chacun. Pour les qualifier, l'attention s'est focalisée sur les représentations de la mobilité et *les modes d'adresse*, la relation et le positionnement de l'image par rapport au public (Morley 1993), qui correspondent à autant d'unités de sens recensées. Pour les identifier, l'interprétation mobilise les outils de la sémiotique visuelle, les analyses préexistantes de ces représentations, le contexte de production des images et leur inscription spatiale à l'aéroport. La sémiotique visuelle n'intègre en effet qu'à la marge ce contexte dans l'analyse du matériau, par une analyse surtout immanente du produit culturel (Péninou 1972, Floch 2002) qui ne permet pas d'en saisir toute la signification. Pour intégrer ce contexte, l'analyse du corpus a donc porté aussi sur le discours des acteurs du champ publicitaire et sur les logiques d'implantation des publicités à l'aéroport. Elle permet ainsi d'expliciter ces « règles performatives […] qui cherchent activement à imposer un domaine sémantique, ou à le faire prévaloir sur un autre, et décident de l'intégration ou de l'exclusion de tel ou tel élément dans des ensembles de signification appropriés » (Hall 1973). Dans le domaine de la publicité, ces règles constituent des « schèmes candidats à l'incorporation […] [objets] de tout un travail marchand » (Cochoy 2004 : 21).

**Tableau 3 – Les registres de la mobilité véhiculés par les publicités de Roissy.**

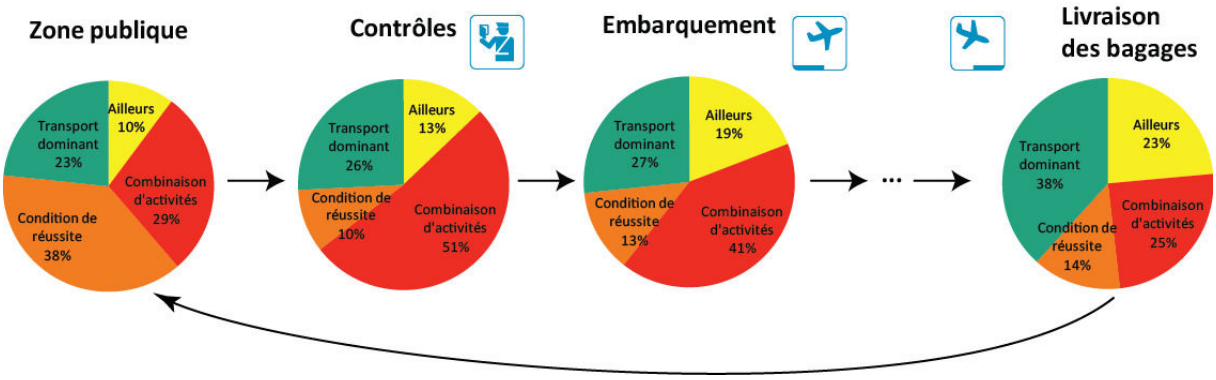
| Espace/Temps | Approche synchronique | Approche diachronique |
|---|---|---|
| **Lieux desservis** | *L'accès distinctif à l'Ailleurs (54)*<br><br>- villes touristiques (23) dont Paris (14) et New York et États-Unis (7)<br>- lieux représentés de manière exotique (18)<br>- lointains (6)<br>- lieux génériques (3)<br>- lieux quotidiens (4) | *L'injonction physique et cognitive au déplacement (44) : la mobilité comme condition de réussite*<br><br>- environnement menaçant (13)<br>- lieux présentés à l'échelle mondiale (31) |
| **Le déplacement et ses espaces** | *L'usage distinctif d'un temps rare et disponible (62)*<br><br>- incitation à l'achat en boutiques d'aéroport (44)<br>- services de télécommunication (13)<br>- autres activités à l'aéroport (5) | *La mobilité comme recours à un mode de transport dominant (41)*<br>- promotion du transport aérien (10)<br>- services d'accompagnement du déplacement aérien (11)<br>- fidélisation des clients des compagnies aériennes (10)<br>- équipement automobile (10) |

Source : J.-B. Frétigny 2013, à partir du corpus de publicités.

L'analyse des composantes du corpus a permis de dégager quatre registres de catégorisation de la mobilité qui confirment et précisent son assignation à des pratiques distinctives des couches supérieures. Chacun d'entre eux met en scène le déplacement et ses lieux de départ et d'arrivée comme autant d'occasions d'affirmation d'un statut social. Leur force de persuasion est d'autant plus grande qu'ils exploitent les logiques de fonctionnement de l'aéroport dans leur argumentaire et objectivent leur catégorisation de la mobilité par l'expérience du transport aérien.

Pour saisir l'inscription spatiale des images relevant de chaque registre, les 1255 relevés de la localisation des exemplaires des publicités ont été utilisés. Leur emplacement est analysé au regard des grandes étapes de passage obligé des passagers aériens : zone publique, passage des contrôles de sûreté et de police, embarquement et espace de livraison des bagages à l'arrivée. Ces différences de contexte sont en effet prises en compte par l'afficheur et l'annonceur lors de l'implantation d'une campagne. Comme le montre la figure 5, les publicités de chaque registre ne se répartissent pas de manière égale au long du parcours des passagers. Bien au contraire, elles concentrent leur argumentation sur certaines de ces étapes, les passagers étant ainsi confrontés à des argumentaires successifs mettant en scène la catégorie de mobilité. Ils participent de la construction de l'aéroport comme d'un *lieu de mémoire* au sens rhétorique du terme, où, pour retenir un discours, l'orateur associe le passage familier dans chacune des différentes pièces d'un édifice à des images et des arguments du discours pour mieux le retenir (Yates 1974, Aaltola 2005). Aussi abordera-t-on ces registres en suivant le parcours des passagers qui participe de l'efficacité symbolique de la catégorisation.

**Figure 5 – L'importance des registres normatifs aux différentes étapes du parcours des passagers (en pourcentage d'exemplaires des publicités présentes).**




Source : J.-B. Frétigny 2013,
à partir des relevés réalisés des exemplaires des affiches et des stands à Roissy.

### *II – A. Quand mobilité spatiale rime avec réussite sociale : l'injonction physique et cognitive au déplacement*

En zone publique, le registre prépondérant est celui de la mobilité comme condition d'épanouissement professionnel et social. Il développe la conception la plus visiblement injonctive de la mobilité et marque un espace considéré comme particulièrement stressant pour les passagers par les acteurs publicitaires, avant l'enregistrement des bagages et le passage des contrôles. Ce registre en épouse la tonalité. La mobilité y est présentée comme une disposition nécessaire à un monde évolutif, dans une conception très métaphorique de la mobilité. C'est de loin le registre où les publicités s'écartent le plus du référent qu'elles promeuvent, laissant à l'observateur une part considérable du travail d'interprétation, qui participe d'une stratégie de captation du public. Ainsi, après traduction et adaptation des formats, ces images sont exposées dans de nombreux aéroports à l'échelle mondiale. Et le flou dans la signification facilite aussi la réception de ces images auprès d'un large public. Ces publicités sont le fait d'annonceurs inter-entreprises ou souhaitant afficher une stature internationale, chacun de ces types renvoyant à un mode d'adresse distinct.

Les messages inter-entreprises privilégient un mode symbolique de communication (Mendibil 1989), à travers une rhétorique qui combine de nombreux niveaux de lectures. La mobilité y est présentée comme une disposition qui serait essentielle dans les rapports de force du monde économique. Une affiche commanditée par le cabinet de conseil financier Accenture en est exemplaire (figure 6). Elle est implantée dans la zone publique du terminal 2D de Roissy, d'où partent de nombreux vols pour des destinations européennes d'affaires comme Francfort ou Luxembourg et relève de la scène anecdotique à portée métaphorique inspirée du genre de la fable. Un paysage de savane est interrompu par un fossé que franchit un éléphant juché sur un tronc d'arbre, vu en contre-plongée. Son mouvement à l'image est associé à son agilité par le texte, qui affirme : « On n'est jamais trop grand pour être agile […] *High performance. Delivered* ». L'iconographie et le texte de la publicité font ainsi de la mobilité un attribut biologique comparable à la taille, mais aussi une « performance ». Cette lecture physique renvoie à une lecture analogique des facultés

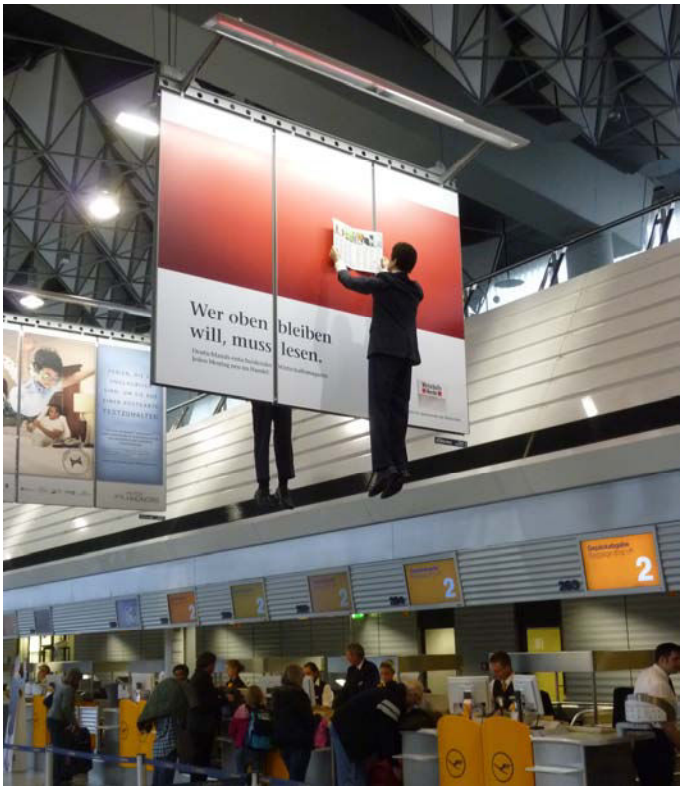
d'adaptation de l'entreprise de grande taille et des cadres qui souhaiteraient avoir recours aux conseils du cabinet. Le contexte imminent du décollage en avion est mobilisé pour concilier des signes apparemment incompatibles, l'aérien et la pesanteur. Suivant des procédés symboliques similaires, les autres publicités présentent la mobilité comme une posture qui relèverait d'un choix logique mais héroïque et viril des cadres dans un environnement changeant et menaçant sur le plan climatique, énergétique ou sanitaire.

**Figure 6 – La mobilité : une pratique héroïque selon les publicités destinées aux passagers d'affaires : l'exemple d'une affiche pour un cabinet de conseil à Roissy.**

Terminal 2D. Source : J.-B. Frétigny 2010.

Ce registre est bien aussi à l'œuvre dans les autres aéroports. A Amsterdam par exemple, les slogans de la banque néerlandaise ABN Amro participent de cette héroïsation de la mobilité de travail : « *Exploring new markets is not a paper exercise* ». Ils font écho à ceux de la compagnie d'assurance allemande Allianz à Francfort qui martèle par exemple : « *If you want to understand risk, you need to get out of your desk.* » La mobilisation de la métaphore de l'ascension aérienne comme ascension sociale y est aussi largement mobilisée. Le quotidien économique allemand *Handelsblatt* invite les passagers du terminal 1A à embarquer : « *Bitte aufsteigen* », expression qui signifie à la fois *embarquez*, *élevez-vous dans les airs* et *montez en grade*, injonction relayée par l'hebdomadaire économique *Wirstchaftswoche* aux guichets d'enregistrement des vols Schengen de Lufthansa (figure 7).

**Figure 7 – Mobilité aérienne et ascension sociale : « qui veut se maintenir au sommet doit lire » —enregistrement des vols Schengen de Lufthansa à Francfort.**




Hall d'enregistrement du terminal 1A. Source : J.-B. Frétigny 2011.

Les annonceurs souhaitant marquer leur ancrage international puisent abondamment dans le répertoire de la mondialisation économique. Il conditionne l'épanouissement des acteurs au changement d'échelle de leurs déplacements au profit de l'échelle mondiale. Cette projection à l'échelle du monde est sensible dans l'analyse de fréquence des noms employés dans les slogans publicitaires : le terme « monde » est le plus utilisé dans les accroches et les signatures du corpus de Roissy. L'imagerie de la banque HSBC est la plus explicite en la matière. La firme transnationale, bien qu'emblématique d'une mondialisation par le haut, insiste sur une mondialisation par le bas, associée aux migrations internationales. Les affiches des corridors reliant la gare aux terminaux prêtent aux passagers des arbitrages entre différents lieux et latitudes du globe juxtaposés qui défilent sous leurs yeux, qu'il s'agisse de marchés attractifs ou de lieux d'études supérieures ou de retraite (figure 8), mimant par ce dispositif le survol des lieux en avion. Elles renvoient à la construction distinctive de l'échelle mondiale : « Connaître ce qui se passe et ce qui se fait à l'étranger, mais plus encore savoir qu'on est attendu, connu et reconnu dans plusieurs pays, contribue indéniablement à l'accroissement du capital symbolique, que l'on peut définir comme l'importance sociale et les raisons de vivre, ce capital dont la distribution est la plus inégale et la plus cruelle » (Bourdieu 1997 : 46). Ce registre catégorise ainsi la mobilité comme un choix de *destination* suivant une conception élective du déplacement. Il passe sous silence les différences non seulement de ressources mais aussi de dispositions et d'intentions des populations, tout en acquérant un caractère d'évidence dans les halls d'enregistrement de l'aéroport où s'affichent de multiples destinations.

**Figure 8 – Une conception élective de la mobilité : l'arbitrage entre les lieux à l'échelle mondiale – extrait d'affiche de la banque HSBC à Roissy.**

Corridors d'accès au terminal 2 depuis la gare RER et TGV. Source : J.-B. Frétigny 2010.

### *II – B. L'usage flexible du temps associé au déplacement : une disposition distinctive*

A proximité des filtres de contrôle, des boutiques hors-taxe et dans les salles d'embarquement, c'est le registre de la mobilité comme usage d'un temps rare et distinctif dans le déplacement qui prédomine. Les emplacements publicitaires y sont très convoités car le goulot d'étranglement du contrôle concentre la circulation et augmente l'audience et le temps d'observation des images. Dans ce registre, le temps est envisagé comme un temps rare, une occasion d'usage gagnée ou perdue selon les activités qui se présentent. Ce discours s'articule ainsi étroitement à la situation d'attente des passagers aux filtres et en zone d'embarquement. Cet usage prôné flexible et fluide du temps exclut un rapport plus étanche au temps (Montulet 1998), consacré au seul transport.

Comme pour les affiches des produits vendus dans les commerces, la promotion par Aéroports de Paris d'un *great duty free time* vise à exploiter le moment d'attente des passagers pour en faire un temps de consommation. Par ces publicités, le gestionnaire souhaite inscrire ces pratiques greffées au déplacement dans le prolongement de lieux de chalandise les plus opulents de Paris : « il s'agit de montrer qu'il existe aussi un autre grand magasin de Paris, de se placer par rapport aux Galeries Lafayette et au Printemps, en montrant qu'on y a les mêmes avantages mais aussi du temps disponible en attendant l'avion et des prix hors-taxe ». D'autres activités sont promues pour vanter cette occasion d'usage du temps aéroportuaire en salle d'embarquement, au-delà des services payants de massage notamment[9], à partir des consoles de jeux Playstation, des aires de jeu pour

[9] Ou de cirage de chaussures à Dubaï.

enfants Gulli, des téléviseurs ou des prises électriques Samsung pour le rechargement des téléphones ou des ordinateurs. Ces objets participent d'une stratégie de publicité dite *servicielle*, qu'Aéroports de Paris souhaite développer : il s'agit de ressources possibles d'activité pour les passagers, étroitement accolées à une marque qui en offre le *service*. Dans leur argumentaire auprès des annonceurs, les responsables de l'affichage invoquent significativement l'aspiration des passagers à disposer de davantage d'activités lors de leur attente à l'aéroport. Ils s'appuient sur leurs propres enquêtes mais aussi sur leur expérience personnelle, comme cette responsable qui présente l'aéroport comme « le seul moment où les hommes d'affaire ont du temps pour [penser à] leur femme et [leur acheter quelque chose]. J'en sais quelque chose ! »

Cet usage malléable du temps de déplacement est largement évoqué à travers un autre mode d'adresse par les nombreuses affiches des services informatiques et de télécommunication, de la téléphonie mobile aux systèmes d'informatique à distance des entreprises (*cloud computing*). L'instantanéité d'accès aux autres lieux permise par ces outils est présentée comme une manière de rompre avec l'expérience routinière du lieu de travail. Dans le droit fil du nouvel esprit du capitalisme (Chiapello, Boltanski 1999), le thème de la flexibilisation et l'individualisation de l'espace-temps de travail est largement réinvesti, en réponse à la *critique artiste* des contraintes du quotidien. Les publicités inter-entreprises de T-Systems en sont caractéristiques. L'une d'elles (figure 9) représente l'empreinte d'un astronaute sur le sol lunaire. Elle suggère le développement de déplacements choisis, facilités par le télétravail en déplacement et en fort contraste avec des déplacements subis ou quotidiens, comme les navettes domicile-travail : « Quand la mobilité devient une liberté. Travaillez où vous voulez. »

La mobilité est ainsi envisagée comme un facteur positif de porosité des lieux et des temps d'activités professionnelles et personnelles. Destinée à une fraction de la population active dont l'activité de travail peut être dissociée d'un lieu fixe, cette catégorisation de la mobilité comme liberté d'usage contraste avec son contexte d'implantation en surplomb du contrôle de police, barrant l'horizon de la photographie en arrière-plan. A travers l'exemple des contrôles aux frontières, le filtre de police, comme la file d'attente pour la détaxe douanière visible au premier plan, rappelle que le déplacement à large échelle, loin d'être synonyme de disparition systématique des obligations, est aussi engagé dans un faisceau de contraintes. Ces contrôles sont précisément moins astreignants pour les passagers les plus visés par les publicités, les *voyageurs fréquents* ou des classes affaires et première : ils disposent d'un passage coupe-file à chaque poste de contrôle. Cette photographie permet ainsi de montrer que la catégorie de mobilité travaillée par ces publicités renvoie à des expériences singulières du temps de déplacement, qui tranchent sur celles d'autres passagers pratiquant l'aéroport. Un tel registre est aussi à l'œuvre dans les autres aéroports : une publicité d'Amsterdam par exemple participe pleinement de la conception de la mobilité comme temps gagné ou perdu (figure 10).

**Figure 9 – Une publicité sur l'usage du temps de déplacement dans son contexte d'exposition au terminal 2E de Roissy.**

Hall d'entrée de l'aérogare et file d'attente à la détaxe douanière, arrière-plan : filtre du contrôle de police pour accéder à l'embarquement des vols hors Schengen. Source : J.-B. Frétigny 2011

**Figure 10 – L'incitation à l'usage « productif » d'un temps rare : panneau publicitaire pour un service de communication à l'aéroport de Schiphol.**

Zone hors-Schengen, *lounge 2*. Source : J.-B. Frétigny 2012

### *II – C. La mobilité comme voyage : la distinction par l'accès à l'Ailleurs*

Après les contrôles, en zone commerciale et d'embarquement, comme dans les salles de livraison des bagages, le registre de la mobilité comme voyage est particulièrement présent, sans être jamais majoritaire. Dans une approche synchronique, les publicités de ce registre décrivent des lieux auxquels l'utilisateur est censé accéder simultanément à travers le produit, soit littéralement (billet d'avion, hôtel) soit par connotation (produits alimentaires ou vestimentaires) : *l'image, loin de ramener à l'objet (image centripète) évoque l'ailleurs (image centrifuge)* (Péninou 1972). Cet Ailleurs marque non seulement une rupture avec l'évocation directe du produit mais aussi avec les lieux du quotidien en associant l'aéroport à de multiples destinations présentées comme des lointains attractifs.

Ce registre investit en effet le thème très chargé idéologiquement du voyage (Urbain, 1993). Il fait de la mobilité un accès à l'Ailleurs qui serait une occasion de confirmation et de renforcement de la position sociale du passager par des pratiques touristiques distinctives. Elles concernent significativement l'accès à des marges de l'espace habité supposément inexplorées, des finisterres à la haute montagne, conformément aux représentations touristiques (MIT 2002). Les affiches représentant des métropoles en donnent aussi une représentation touristique. Paris ou New York sont présentées comme des destinations touristiques de consommation d'apparat. Mais les affiches puisent surtout abondamment dans les répertoires exotiques et orientalistes de l'imaginaire occidental (Staszak 2008, Said 1980). Sur le mode romantique ou érotique de la séduction et de la rencontre amoureuse hétérosexuelle, ce traitement exotique présente des lieux d'attractivité mais aussi de consommation de l'Autre et de l'Ailleurs. Elle est traitée comme une épreuve de renforcement de la supériorité du Même et de l'Ici par le procédé du récit et de l'anecdote. Une affiche pour l'entreprise Dior met en scène par exemple l'actrice Marion Cotillard sur un balcon, à Shanghai par un cadrage subjectivant (figure 11). A l'arrière-plan elle offre une vue sur la *skyline* du quartier d'affaires de Pudong, incitant à la consommation touristique de ce paysage très diffusé. Au premier plan, le regard langoureux, l'actrice est retenue par un jeune homme chinois qui répond aux canons de la mode occidentale. Elle se détourne et l'ensemble constitue un faire-valoir relégué à l'arrière-plan pour mettre en valeur son sac occidental. La projection du spectateur de Roissy à Shanghai passe par l'affichage d'une consommation ostentatoire, dans l'Ailleurs relatif d'une des îles de l'archipel mondial des grandes métropoles. Ce procédé est caractéristique de ce registre de la mobilité dans lequel l'altérité n'est que toute relative : l'affiche ne manque jamais de replacer l'expérience de l'Ailleurs au plus haut de l'échelle sociale.

Ces publicités, par leur présence dans l'aéroport, suggèrent un accès facile et immédiat à une expérience et à des attributs sociaux distinctifs par le déplacement. Seules quatre affiches présentent les lieux associés au déplacement aérien de manière plus générique, de la chambre d'hôtel au parking. Cette mise en scène du rapport à l'Ailleurs n'exclut pas, bien au contraire, la représentation des mobilités de travail. Les affiches suggèrent à l'envi une combinaison fluide de la pratique du travail et de l'expérience extra-quotidienne touristique dans le déplacement, rejoignant à cet égard le registre de l'usage flexible du déplacement. L'affiche visible à la figure 12 vise à entretenir cette ambiguïté, liée aux séminaires d'entreprise (Lassen 2006) que la station balnéaire de La Baule cherche à attirer (Morice *et al.* 2008). Aussi l'affiche tente-t-elle graphiquement un alliage idéalisant de l'Ici et de l'Ailleurs dans la mobilité de travail dont il faudra interroger la pertinence au regard

des pratiques des passagers.

**Figure 11 – Accès à l'Ailleurs et consommation ostentatoire : exemple d'une publicité pour un accessoire de mode féminin à Roissy.**

Terminal 2E. Source : J.-B. Frétigny, 2010.

**Figure 12 – Faire figurer l'Ailleurs jusque dans la mobilité de travail. Affiche à Roissy pour la promotion de séminaires d'entreprise à la station de La Baule.**

Terminal 2D. Source : J.-B. Frétigny, 2010.

**Figure 13 – L'Ailleurs par la pratique distinctive de la ville même de l'aéroport : une spécificité dubaïote : « transformez votre correspondance [aéroportuaire] en visite ». Ecran publicitaire du service d'accueil Marhaba de l'aéroport.**

Arrivées du terminal 1. Source : J.-B. Frétigny 2011

A examiner les lieux représentés dans l'ensemble de l'aéroport, tout se passe comme si les passagers partaient bien davantage qu'ils ne rentraient. Trois images seulement renvoient à des lieux de fréquentation quotidienne, à travers la promotion des produits d'équipement domestique dans les salles de livraison des bagages. L'aéroport est donc presque exclusivement associé à des lieux à *longue* ou *grande* distance. Pourtant, les déplacements aériens en direction de proches ou d'un lieu de travail habituel sont loin d'être rares parmi les passagers interrogés. 40 % d'entre eux sont engagés dans ce type de pratique le jour de l'entretien. Un tel résultat montre bien le caractère normatif de ce registre. Sa présence est aussi sensible dans les autres aéroports. Une variante cependant, particulièrement intéressante, est celle de l'aéroport de Dubaï, qui présente davantage de publicités liées à la ville de Dubaï elle-même. Avant la crise immobilière de 2008, c'est la presque intégralité des publicités de l'aéroport qui faisaient référence à la ville et à ses projets de construction, au dire des acteurs de JCDecaux à Dubaï. Cette orientation reste sensible et est associée à la présentation de la ville précisément comme un rapport distinctif à un Ailleurs mâtiné d'exotisme, mais ayant à l'analyse bien des traits d'un Ici moderne projeté dans le futur, participant pleinement de l'idéologie urbaine caractéristique de la ville. L'écran publicitaire de la figure 13, visible aux arrivées du terminal 1, promeut le prolongement de la correspondance à Dubaï en séjour touristique avec un parcours en *yacht* des lieux-images de Dubaï. Réalisée pour le compte du service d'accueil payant du gestionnaire d'aéroport Marhaba, elle illustre à la fois la stratégie de développement de la ville mais aussi la puissance de ce registre de distinction par l'accès à l'Ailleurs. Hors du *corpus*, mais confirmant la force de ce registre, les tirelires des différentes organisations non gouvernementales, de la Croix Rouge, de l'Unicef ou du WWF par exemple, placent elles

aussi les passagers aériens dans la position sociale favorable d'acteurs disposant d'un capital suffisant pour faire acte de charité. Disposées en zone d'embarquement, elles suggèrent comme contre-don une forme de reconnaissance symbolique associée au déplacement aérien.

### *II – D. La mobilité et la consécration des dominants : l'aérien et le voyageur*

A l'arrivée, en salle de livraison des bagages, prévaut un registre de la mobilité qui fait du transport aérien et de ceux qui l'empruntent des dominants. A travers un large spectre d'annonceurs, ce registre évoque de multiples services d'accompagnement du déplacement aérien dans lesquels les passagers sont placés en position hiérarchique très marquée dans la relation de service. Il présente ainsi aux résidents chinois la carte de paiement international China Unionpay, à l'arrivée du terminal 1, sur un plateau d'argent, avec un cocktail, soutenu par la main gantée d'un serveur. La continuité du service est présentée comme une réaffirmation du statut social et sa transposition dans le territoire d'arrivée.

Alors que les passagers achèvent leur déplacement aérien pour emprunter l'un des multiples modes hébergé par l'aéroport, le transport aérien est massivement représenté. Tout se passe comme si la mobilité par excellence, paradigmatique, passait par le transport aérien. Cette hiérarchisation sociale des modes de transport est mobilisée par l'afficheur auprès des annonceurs des produits de luxe : « on les rassure : l'avion n'est pas le train. » Le seul autre mode mis en image et promu dans le corpus est le transport automobile, dont l'association à un statut social élevé dans les représentations véhiculées par les publicités a été souvent soulignée (Conley 2009). Dans la promotion du transport aérien, le discours de l'aéroville porté par l'afficheur se traduit par l'évocation d'une urbanité distinctive qui serait spécifique au lieu de transport. Les adresses aux passants des publicités du groupe d'assurances Allianz en sont exemplaires. Sur le ton de la confidence, divers personnages interpellent le public : « Un seul conseil à donner ? Lorsque vous prenez l'avion, soyez toujours au summum de l'élégance. Sait-on jamais qui vous pourriez rencontrer. » Cette urbanité résulterait ainsi du côtoiement provisoire des membres des plus hautes couches sociales.

Ce marquage social du mode de transport n'est jamais aussi manifeste que dans les publicités des programmes de fidélité des compagnies aériennes, très présentes dans les terminaux. La fidélisation vise à s'assurer de la rétention de la clientèle des compagnies aériennes par une mesure de la distance aérienne qu'ils ont parcourue, supposée *transformer la dépense en épargne* convertible en billets d'avion gratuits (Barrey 2004 ; Gössling, Nilsson 2010). Ces *miles* sont certes proportionnels à la distance spatiale parcourue mais aussi à la classe tarifaire de voyage : cette distance est emblématique de la naturalisation par l'espace d'une catégorisation sociale et économique de la mobilité. La catégorisation de la mobilité est ainsi mise au service de stratégies marchandes qui « s'apparente[nt] très largement à une activité d'ingénierie sociale » (Cochoy 2012 : 49). L'alliance des compagnies aériennes Star Alliance met ainsi en scène des entrepreneurs ou des sportifs ayant connu une ascension sociale rapide et présentés comme des *membres* du programme afin de renforcer l'idée d'un effet de club. Le déplacement est ici au cœur d'une *technologie de l'agrégation des collectifs* de clients, mobilisée par le marketing dit *relationnel*, qui procède par *applications performatives de la théorie sociologique des réseaux sociaux* (Cochoy 2012 : 39). Les publicités pour la carte de paiement Air France American

Express témoignent de l'ambition de diffusion de ce système hiérarchique de *miles statutaires*. Ces cartes visent en effet à cumuler ces points lors d'autres achats, à l'aéroport et au-delà (figure 14) et joue sur l'identification à la figure de l'*homme d'affaires*. Les cadres qui prennent le plus l'avion ne sont pas nécessairement les plus hauts placés dans la hiérarchie des cadres des entreprises (Tarrius 2002 ; Gherardi, Philippe 2010), ce qui renforce encore l'intérêt des gestionnaires du réseau aérien à présenter ces *miles* comme une monnaie parallèle (Blanc 2001) et un véritable capital lié au déplacement. Cette catégorisation de la mobilité par la distance gomme ainsi la pénibilité et l'itération des déplacements (Dubucs *et al.* 2011) pour y substituer la vision positive d'un processus cumulatif.

**Figure 14 – La recherche de l'accumulation de *miles statutaires* : exemple d'une carte de paiement associée à une compagnie aérienne.**

Source : J.-B. Frétigny, 2010.

La puissance de ce registre est confirmée en creux dans les affiches non commerciales qui marquent l'achèvement du parcours aérien au passage de douanes. A Roissy, dans le cadre d'une campagne menée sous l'égide du comité national anti-contrefaçon, diverses affiches y inversent point par point la consécration sociale de la mobilité aérienne et des passagers. Elles représentent divers produits contrefaits accompagnés des accroches suivantes : « Avec [cette montre], vous aller avoir un succès fou à la douane », « prochain défilé : au palais de justice ». En évoquant par antiphrase une possible descente sociale des passagers, elles confirment ainsi en filigrane la force du marquage social de la mobilité évoqué par les publicités aéroportuaires.

Les autres aéroports ne sont pas en reste sur ce registre. Outre la promotion des systèmes de *miles* et plus généralement la mise en scène de la mobilité aérienne, l'association distinctive entre aéromobilité et automobilité y est plus étroite. Les aérogares prennent l'allure de petits salons de l'automobile avec diverses voitures en vitrine. Le système des tirages au sort en particulier, pour gagner des voitures de luxe, y est récurrent.

Qualifiées de voitures *exotiques* (*exotic cars*) par les acteurs du champ publicitaire et par les passagers, ces véhicules renvoient à un exotisme privé de son sens d'Ailleurs spatial.

L'étrangeté de l'exotisme a ici valeur de rareté, d'Ailleurs social (Staszak 2008) exclusiviste, qui montre bien la présentation distinctive de ces véhicules dans le cadre de la mobilité aérienne. Les loteries de Dubaï tout spécialement sont très visibles et largement prises en photographie par les passagers (figure 15). Elles prennent un sens intense à Dubaï, où plus qu'ailleurs la possession d'une voiture est un symbole d'ascension sociale.

**Figure 15 – Suggérer l'accès à l'aéroport à des mobilités distinctives : photographie par une passagère de Dubaï de la loterie de *voitures exotiques.***

Lamborghini Gallardo exposée au terminal 1 de Dubaï.
Source : Shenghung Lin 2006[10].

Ces registres opèrent ainsi une catégorisation distinctive de la mobilité tout au long du parcours des passagers. La mobilité est présentée comme une remise en cause des habitudes, une rupture avec la retenue et l'autocontrôle, une transgression de la séparation entre travail et loisir. Cet « appel au déchaînement des passions [anthropologiquement constituées] » contre la lassitude et l'inconstance, des plus usuels en publicité (Cochoy 2004 : 26), participe pleinement du dispositif de captation des publics et de la catégorisation normative de la mobilité. Mais quel rapport entretiennent les passagers avec cette catégorisation et ces différents registres ?

[10] Photographie en licence *creative commons*, disponible sur : http://www.flickr.com/photos/shenghunglin/154517774

## III – La réception des publicités par les passagers : une lecture globalement congruente de la catégorie de mobilité ?

Les entretiens avec les passagers ont porté sur divers thèmes permettant d'appréhender de manière englobante leur réception des publicités aéroportuaires (encadré 2), qui n'est en rien homogène. Pour saisir cette réception, l'analyse s'est appuyée sur les différentes lectures des produits culturels identifiées par Stuart Hall (1973) et éprouvées empiriquement par David Morley (1980), qui soulignent la multiplicité des décodages possibles en fonction de la position sociale des récepteurs. Hall identifie d'abord la *lecture dominante*, le décodage le plus favorable à leur propre encodage. Il évoque aussi une *lecture professionnelle* de ces représentations matérielles, celle des acteurs engagés dans la production des produits culturels. Elle est davantage orientée par des considérations techniques et ne remet qu'assez peu en cause les modes de pensée dominants, *s'installant par inadvertance*. La *lecture négociée* en revanche reconnaît la légitimité des catégories dominantes et accepte à grands traits leur signification mais, à un niveau plus limité, dans leur application, marque des désaccords. Enfin, la *lecture oppositionnelle* correspond à une contestation globale du cadre de référence du codage du produit, à travers une *détotalisation* puis une *retotalisation* dans un autre univers de sens.

La position par rapport aux publicités, la palette de registres et des publicités évoquées lors de l'entretien comme le statut socio-professionnel des passagers ont permis d'identifier des rapports contrastés au regard de la catégorie de mobilité véhiculée (tableau 4). L'étude de la réception publicitaire des fractions dominantes ou liées au monde de la communication et de la vente, majoritaires, montre que la catégorie de mobilité élaborée par l'élite publicitaire dans ses produits rencontre largement la lecture qui en est faite par ces populations. Elle n'exclut pas d'autres lectures, pratiquées par les autres passagers ou de nature critique.

***Encadré 2 – Principaux points soulevés en entretien avec les passagers***

- Recueil des déplacements aériens au cours des 12 mois précédant l'entretien (motifs, durée, taille du groupe de passagers, aéroports empruntés) ;
- Parcours biographique ;
- Déplacement le jour de l'entretien (parcours, organisation et déroulement) ;
- Familiarité avec les aéroports ;
- Activités pratiquées à l'aéroport et usage du temps de déplacement ;
- Perception, description et positionnement face aux publicités ;
- Qualification de l'aéroport et de sa fréquentation (représentativité des populations qui l'empruntent).

**Tableau 4 – La réception des publicités par les passagers de Roissy.**

| Décodage des publicités | Nombre de passagers concernés* | |
|---|---|---|
| | Professionnels associés à la vente et la communication, cadres et professions intellectuelles supérieures | Autres statuts |
| Lecture dominante et lecture professionnelle | 16 | 7 |
| Lecture négociée | 6 | 6 |
| Non-lecture (publicités ignorées ou non perçues) | 6 | 3 |
| Lecture oppositionnelle | 2 | 2 |
| Total | 30 | 18 |

* Les étudiants et conjoints sont associés au groupe socioprofessionnel du membre du ménage au statut le plus élevé. Les retraités ont été associés à leur plus récent statut en activité.

Source : J.-B. Frétigny 2013, à partir des entretiens de Roissy.

### *III – A. La lecture dominante des publicités par les élites marchandes qui rencontre fortement la catégorie de mobilité forgée par l'élite publicitaire*

Le décodage des publicités par les passagers de couches sociales supérieures, ou intermédiaires liées au champ de la communication et de la vente, rejoint le codage des acteurs du champ publicitaire et le décodage prôné par ces derniers : une lecture globalement congruente, relevant indissociablement de la *lecture professionnelle*, celle des acteurs familiers de la production de produits culturels, et de la *lecture dominante* de Hall. La lecture de ces voyageurs porte sur un spectre large de publicités, parcourant l'ensemble des types de publicité. Elle marque une imprégnation forte par chacun des registres normatifs identifiés. Ce groupe de 16 passagers compte 9 cadres commerciaux, financiers et d'ingénieurs consultants. Ce noyau dur est complété par quatre passagers liés au monde de la communication, sans y occuper une position dominante (coiffeur studio ou fille de directeur commercial d'un fabricant de panneaux publicitaires). Trois autres cadres (médecin et chercheurs) en font aussi partie.

Le discours de ces voyageurs témoigne d'une acceptation franche des publicités à l'aéroport. Leur esthétique et leur fonction décorative à l'aéroport, marqueurs emblématiques des produits culturels, sont particulièrement mises en avant à travers un décodage professionnel de la publicité. Cette lecture se concentre sur des critères technico-pratiques sans remise en cause de la catégorisation, qui s'installe par inadvertance, comme le soulignait Hall (1973). Emilie, trentenaire, travaille dans le domaine de la communication, comme coordinatrice en évènements culturels à Montréal[11]. Elle rentre de vacances dans sa belle-famille par Air Transat[12] au terminal 3 et rapproche les affiches qui l'environnent en

[11] Les terminaux, les lieux de résidence et le contexte sont plus spécialement spécifiés dans ce chapitre en raison de leur grand intérêt pour préciser la réception de la construction de la catégorie de mobilité.

[12] Le nom des compagnies est évoqué lorsqu'il ne s'agit pas d'Air France, qui réalise près de la moitié des vols.

salle d'embarquement de celles qu'elle a étudiées lors de ses études. Elle décrit, sans approche critique, la construction de l'aéroport comme un monde de papier glacé : « [les publicités] se fondent bien dans le décor, c'est quand même assez subtil […] C'est comme dans les magazines. »

Les publicités sont replacées dans une logique commerciale, de communication et de rentabilité, dont ces passagers sont familiers, comme le montre l'entretien d'Eraldo. Ce quinquagénaire est adjoint au maire de la ville moyenne d'Alghero, en Sardaigne. Il rentre avec les autres édiles, d'une visite de luminaires parisiens dont ils envisagent l'implantation dans leur ville. Il mobilise immédiatement un répertoire économique pour qualifier les publicités :

> Ce sont de belles publicités. Elles sont appropriées. Elles jouent un rôle fondamental dans la gestion de l'aéroport sur le plan financier. Même l'aéroport d'Alghero, pourtant petit, reçoit beaucoup d'argent par les publicités, et sinon, gare à lui !

Même les trois passagers qui n'entretiennent pas un rapport direct à ce domaine professionnel adoptent la position dominante du champ. Stephen par exemple, quadragénaire, biologiste, est responsable d'une équipe de recherche dans un centre public du Maryland. De retour par Roissy d'un séjour de recherche en Arménie, il évoque parmi les publicités les consoles de jeu vidéo disposées au terminal 2E en se plaçant du point de vue des aménageurs : « J'ai remarqué la Playstation 3 et j'ai pensé : "ça, c'est ingénieux !" » [13]

Ce deuxième niveau de réception est encouragé dans les publicités par la connivence programmée avec ce public rompu à la présentation de soi et aux rapports de force de négociation et de la vente. Le rapport frontal au consommateur renvoie aux présentations et aux discussions en face-à-face auxquels ils sont coutumiers. La figure de l'homme d'affaire (21 occurrences) est deux fois plus présente dans le corpus que celle de la femme d'affaire (10 occurrences) et quatre fois plus que celle du touriste (5 occurrences), en écho à la très forte proportion d'hommes dans ce groupe (12 sur 16). La figure de la mobilité du « *forty-something, healthy male businessman* » (Crang 2002) n'est pas exclusive mais elle est prédominante. Le discours publicitaire sur le soin de l'habillement et sur l'exaltation d'un *corps mobile* (Imrie 2000), sportif et endurant au travail, trouve un écho dont atteste l'entretien d'Hugo. Ce coiffeur studio de 28 ans, réside dans le 11$^{e}$ arrondissement de Paris et voyage toutes les deux semaines à l'échelle mondiale pour le tournage de publicités. Dans le salon du terminal 2D, d'où il part tourner une publicité à Berlin, il associe la publicité au mouvement lié à l'aéroport : « Oui, je regarde souvent la publicité. […] J'aime bien les aéroports et l'énergie, l'ambiance qui se dégage [aussi] des publicités. » Ce discours sur le corps et la présentation de soi en déplacement fait écho au rôle endossé par ses passagers, chargés de représenter leur entreprise. Dans cette stratégie de connivence, le jeu sur la figure de l'homme d'affaires n'exclut pas l'évocation de la solitude des déplacements, conjurée et replacée sous le signe de la réussite professionnelle. L'affiche d'Oxford International présente ainsi son cahier *Activebook* comme le *plus précieux collaborateur* du récepteur. Celui-ci est supposé être suffisamment puissant pour obtenir un siège spécifique dans l'avion pour son bloc-notes, représenté sur l'affiche dans une cabine, attaché avec une ceinture, sur le large et confortable siège jouxtant celui d'un homme d'affaires.

Ce décodage spécifique, professionnel, n'en est pas moins articulé à la

[13] I have seen the Playstation 3 and I have thought: "right, that is neat!"

problématique d'ensemble du message. L'attente d'un marquage social distinctif du déplacement aérien est sensible dans les entretiens, comme celui de Marc. Français, cinquantenaire, il travaille comme manager back-office de marchés de capitaux pour la banque d'investissement Natixis. Il réside dans le 8e arrondissement de Paris, après avoir travaillé à Londres et à New York. Pour nouer des transactions financières, il prend l'avion chaque semaine, à destination de métropoles européennes ou nord-américaines, comme lors de l'entretien au salon du terminal 2F1, d'où il s'apprête à partir pour Genève. Il reproche à l'aéroport de Roissy sa trop grande proximité avec des lieux du déplacement plus quotidiens :

> La publicité est beaucoup moins imposante [à Roissy] que dans d'autres aéroports où vous avez ces stèles [il fait un V avec ses bras pour mimer l'effet imposant des publicités] : ici, c'est du JCDecaux, c'est de l'abribus !

Cette lecture révèle des valeurs et des dispositions qui rappellent presque point par point celles des cadres internationaux analysées par Anne-Catherine Wagner (1998). L'entretien avec Olivier en est emblématique. Cet ancien directeur d'administration centrale, polytechnicien, a été longtemps directeur commercial d'une entreprise de télécommunications et s'est beaucoup déplacé à l'étranger dans le cadre professionnel et avec sa famille. Retraité depuis peu, il réside dans l'Ouest parisien, près de Rambouillet. Dans le salon du terminal 2E, au départ d'un séjour touristique à New York avec sa femme, il insiste sur la socialisation précoce de ses enfants aux déplacements internationaux, puis sur leurs expériences professionnelles à l'étranger, à partir d'un ancrage très national. Son interprétation des publicités montre une forte congruence avec la lecture privilégiée par les acteurs du champ publicitaire :

> J'adore la publicité HSBC. Je me régale. […] Jouer sur des différences de culture, sur l'internationalisation, je trouve ça remarquable. […] Elle est marquante et on la regarde avec sympathie. Du point de vue professionnel, elle est bien vue et bien adaptée à la clientèle qui traverse l'aéroport. […] [Les publicités à l'aéroport] ne sont pas gênantes, la qualité esthétique, le type de message est bien fait. […] On ne les subit pas, en moyenne elles sont raffinées. […] C'est une question de finesse du message : c'est pas Darty avec la petite voiture jaune, parce qu'alors là…

Rejoignant le codage des affiches opéré par les publicitaires, cette comparaison montre bien ce souci de distinction associé à l'échelle internationale par opposition aux déplacements locaux et nationaux.

A côté de cette lecture dominante, seul un groupe de six passagers procède à une *lecture négociée* des publicités. Ils travaillent dans le domaine de la communication, mais à des positions plus modestes, relevant de professions intermédiaires, ou bien dans des métiers plus éloignés de la vente (médecine, gestion foncière ou hôtelière). Sans remettre en cause la catégorie de mobilité associée aux publicités, qui leur paraît à bien des égards aller de soi, ils émettent des critiques contextuelles sur le dispositif. Malik par exemple est un médecin tchadien quadragénaire qui accumule les contrats dans le secteur humanitaire, en Europe et en Afrique. De retour au Tchad par le terminal 2E, il émet une critique localisée :

> Certaines marques dominent plus, par exemple HBSC : elle est partout. Moi ça m'embête parce que c'est la même qu'on voit tout le temps, je trouve ça agressif. J'aime bien voir plusieurs publicités, les couleurs changer.

Six autres passagers occupant des positions socioprofessionnelles dominantes disent ne pas regarder les publicités. Ils occupent surtout des professions éloignées de la

vente, relevant de la recherche, de l'administration ou de la direction de travaux de publics. Ainsi, le décodage des publicités par les élites est-il principalement marqué par une proximité affichée avec la lecture des acteurs du champ publicitaire. Seuls deux passagers développent une lecture plus critique de ces publicités : qu'en est-il de cette lecture et de celles développées par les autres passagers ?

### *III – B. Une lecture de la mobilité partagée par tous ?*

Le mode de lecture dominant est à bien des égards repris par un groupe de sept passagers relevant de professions intermédiaires et d'employés et d'artisans, se déplaçant davantage pour des motifs privés. Leur lecture porte sur un spectre plus restreint de publicités, exclut les publicités inter-entreprise et les registres normatifs axés sur le temps long. Cette lecture montre une reprise du codage social du déplacement par la publicité aéroportuaire, comme témoigne Marie, originaire de Marseille. Elle travaille comme employée administrative sur des bateaux de croisière en mer Baltique, en Méditerranée et dans le Golfe Persique. De retour de cinq mois de travail via Dubaï et Roissy, la promotion d'un objet domestique au terminal 2E retient son attention parce qu'elle lui paraît déplacée : « j'ai vu la cuisinière [sur une affiche de Samsung], je me suis dit : non, dans un aéroport, non ! » Elle avance immédiatement une explication qui rétablit le respect de la norme du lieu : « et puis j'ai vu le *notebook* et je me suis dit : d'accord, c'est toute la gamme Samsung ! »

Outre trois passagers ne prêtant pas attention aux publicités, six passagers, employées, artisans, ouvriers ou de profession intermédiaire interprètent les publicités selon un mode de lecture négocié. Leurs réserves portent sur le décalage circonstanciel par rapport au déplacement. L'expérience de Cristina, d'origine colombienne, et Vincenzo, technicien en Lombardie, de retour d'un séjour touristique à Paris, en est caractéristique. Bloqués à Roissy par l'annulation de leur vol en raison des intempéries, ils passent la nuit sur place. Les publicités sont décrites comme des objets détournés de leur usage premier. Ils évoquent leur usage par leurs compagnons d'infortune pour s'abriter pour la nuit des courants d'air des couloirs de l'aéroport, sans cependant l'envisager comme un usage subversif affectant leur lecture d'ensemble des publicités[14].

Le coût des produits promus est aussi l'objet d'autres critiques plus ou moins explicites. Jennifer et Sébastien, secrétaire d'accueil et mécanicien poids lourds dans le Jura, expriment un certain malaise dans le décodage des affiches. Ils prennent l'avion pour la première fois à l'occasion de leur voyage de noces, dans le cadre d'un voyage tout compris avec XL Airways au terminal 2A. Ils évitent la polarisation exercée par les commerces, évoquant leurs prix élevés, et tout leur entretien témoigne d'une expérience de l'aéroport comme celle d'un lieu où ils ne sont pas véritablement à leur place :

> [Les publicités,] si tu n'es pas vraiment intéressé, tu ne les regardes pas plus que ça. […] On les voit mais si on n'a pas besoin d'un truc en particulier… Enfin nous... Là par exemple : le magasin et tout, si tu veux chercher cette marque-là et bien tu trouves. Sinon, tu passes devant. Oui, en fait, on est passé devant... [rire].

[14] L'afficheur souligne la faible dégradation du matériel publicitaire dans l'espace très contrôlé de l'aéroport mais les pratiques de détournement du mobilier n'y sont pas négligeables.

L'incitation à l'achat en boutique véhiculée par la publicité n'est pas remise en cause : il y a une certaine acceptation implicite du marquage social du lieu, auquel participe le média publicitaire. Faisant figure de produit culturel légitime, la publicité n'est pas questionnée. L'intériorisation d'une position sociale inférieure comme la hiérarchisation sociale en jeu dans les pratiques de déplacement à micro-échelle soulignent une certaine violence symbolique à l'œuvre dans le dispositif marchand.

Mais pourquoi cette conception distinctive est-elle acceptée par la plupart des passagers ? Deux facteurs explicatifs peuvent être avancés. Le premier tient à la conception élective de la fréquentation du lieu : l'aéroport est envisagé comme un lieu distinctif, mais il fait aussi l'objet d'une représentation très prégnante comme lieu potentiellement ouvert à tous. L'acceptabilité de la distinction est donc permise par le fait qu'elle apparaît bien comme le résultat d'un choix, celui de prendre l'avion, voire d'un *style de vie* (Bourdieu, 1979). Les personnes interrogées insistent sur la diversité des passagers. 9 répondants sur 10 estiment que les passagers sont à l'image de l'ensemble de la population de leur pays. Cette représentation idéalisée et cosmopolite de l'aéroport est très prégnante [15]. Elle tient notamment à l'assimilation de la diversité des horizons spatiaux des populations à leur diversité sociale et au thème fréquemment évoqué de la démocratisation du transport aérien. Par ailleurs, le marquage social distinctif des catégories supérieures peut être mieux accepté par des populations à distance des cadres spatiaux et des rôles sociaux de leur expérience quotidienne dans le cadre d'un voyage touristique (Remy 1996). L'explication tient à l'adhésion à une représentation du lieu de transport comme espace public permettant l'accession de ceux qui le pratiquent à un statut social valorisé, que reflète et renforce la publicité aéroportuaire. C'est l'efficacité de cet imaginaire social de la mobilité aérienne qui permet l'intériorisation de son marquage social. Mais la réception des publicités fait aussi l'objet d'une lecture oppositionnelle par une minorité de passagers.

### *III – C. La lecture oppositionnelle de la catégorie de mobilité*

Cette lecture implique une détotalisation et une retotalisation du message dans un autre cadre de référence, sensible dans quatre entretiens. Cette lecture relève d'abord d'un refus de l'interprétation dominante qu'illustre N'Diaye. Sexagénaire, originaire du Mali, elle est de retour avec Air Algérie, au terminal 2B, de sa visite annuelle à sa fille, à Boissy-Saint-Léger, près de Créteil, dans le sud-est de l'agglomération parisienne. Employée chargée des passeports au consulat d'Alger, elle récuse la conception flexible du temps de déplacement associée à la fréquentation des boutiques d'aéroport :

> Quand je suis au bureau ou à la maison j'ai des activités à faire, mais là je n'ai rien à faire. […] Oui, je me souviens des publicités. Je n'ai pas l'habitude d'acheter les produits, ça coûte très cher : ça ne m'intéressa pas, ça m'impressionne pas !

La retotalisation est plus sensible dans le discours des trois autres passagers, occupant des positions sociales plus élevées et marquant la dimension politique de la réception de la publicité comme produit culturel (Ang 1992). Cette lecture oppositionnelle porte sur trois grandes critiques.

La première critique renvoie au ciblage des seuls passagers dans les publicités,

[15] Cette représentation est abordée de manière plus approfondie au chapitre 11.

favorisant l'invisibilité des autres acteurs engagés dans le déplacement, en particulier les agents de la plateforme. Raphaël, 27 ans, est un infographiste français, responsable de la création artistique d'une société textile implantée au Pays Basque. De retour d'une réunion à Paris avec des artistes avec lesquels il travaille, il emprunte la compagnie à relatif bas prix Easyjet au terminal 2B. Il replace les publicités dans le cadre d'une opposition entre *une population très aisée de voyageurs* et *une population d'employés de couleur*. Soulignant que « [s]a femme [est] un petit peu différente *(il imite un accent de la diaspora noire antillaise)* », Raphaël évoque une forme d'*apartheid social*. Le codage des publicités est ainsi dénoncé comme une forme d'occultation des rapports sociaux entre les passagers et les agents à leur service. Cette interprétation renvoie à la division sociale et spatiale du travail associée aux déplacements aériens. 86 000 agents travaillent sur la plateforme, aux deux tiers employés ou ouvriers (OMEFPC 2011). Pour expliquer la lecture oppositionnelle adoptée par Raphaël, qui se présente comme un « pur produit de la [pub qui] travaille dans l'image », il faut prendre en compte les diverses composantes mobilisées de son parcours biographique (Morley 1993) et notamment ses origines populaires, son mariage et son implantation dans une ville-station balnéaire qu'il décrit comme périphérique par rapport à son milieu professionnel. Mais c'est aussi sa formation et son travail d'art appliqué qui le distingue des autres passagers ou de ses collègues associés à la communication et à la vente, comme il le souligne régulièrement dans l'entretien. Cet entretien montre que les créateurs symboliques de l'industrie culturelle constituent un groupe hétérogène travaillé par la tension entre innovation et standardisation (Hesmondhalgh 2002, Gaertner 2007) dont le décodage ne relève donc pas systématiquement de la grille de lecture dominante.

Une deuxième critique porte sur le caractère très générique de la mobilité exposée, participant d'une vision des déplacements et de leurs lieux trop distanciée des territoires d'ancrage local et national de l'aéroport. Catherine, éducatrice spécialisée dans la petite enfance illustre cette lecture oppositionnelle. Originaire de Toulouse, elle a émigré il y a 25 ans en Australie avec son mari, qui enseigne dans un lycée professionnel. Elle dispose des deux nationalités. Une publicité de parfum d'Yves Saint-Laurent, bien que jouant sur une figure de *la parisienne*, *a priori* territoriale, lui paraît trop peu ancrée, trop inscrite dans une logique de firme transnationale : *vous trouvez la même à Dubaï !* Cette critique, émise sans plus large portée par d'autres passagers, fait écho aux courriers récurrents reçus par l'exploitant de l'aéroport à propos de l'usage d'autres langues que le français dans les publicités[16]. La réception contrastée de la posture internationale et transnationale des publicités dont témoignent les entretiens d'Olivier et de Catherine montre que les diverses lectures renvoient moins à une différence de nationalité des passagers qu'à des oppositions qui traversent les sociétés dans le contexte de la mondialisation (Ang 1992), notamment selon que les individus soient impliqués professionnellement ou non dans le déploiement de firmes transnationales.

Le marquage du déplacement par la publicité fait enfin l'objet d'une troisième critique, qui renvoie plus largement aux processus complexes de privatisation et de marchandisation des espaces ouverts au public (Dessouroux 2003) et de la catégorisation marchande de la mobilité. La critique porte en particulier sur l'implantation diffuse des publicités dans l'aéroport, tout au long du parcours des passagers. Aurélie, étudiante d'anglais à Caen, évoque par exemple une publicité pour une automobile en salle d'embarquement qu'elle juge

[16] Phénomène qui concerne la moitié des publicités du corpus.

*déplacée* :

> On comprend l'utilité ou plutôt la nécessité de la publicité dans certaines zones [associées aux commerces], mais après, dans les aires d'attente, de "repos", ça n'a rien à faire.

Elle conteste le marquage marchand de l'intégralité du circuit aménagé pour les passagers et le caractère flexible de l'usage du temps de déplacement. Elle privilégie une séparation nette des sphères d'activité comme des temps de repos et de consommation et insiste sur la capacité des passagers à s'approprier le déplacement et ses lieux.

La lecture oppositionnelle des publicités aéroportuaires souligne la dimension politique de leur réception à travers l'évocation de la division sociale et spatiale du travail, de l'ancrage territorial des publicités et du rôle des activités marchandes dans les espaces publics du déplacement. Il n'en demeure pas moins que la majorité des passagers s'approprie tout ou partie de la catégorie de mobilité et de ses registres, notamment par la lecture professionnelle des publicités, à travers une proximité affichée entre les producteurs d'un côté et ces récepteurs privilégiés de l'autre.

### *III – D. Des lectures confirmées aux prismes amstellodamois et francfortois*

L'éclairage porté par les entretiens des aéroports d'Amsterdam et de Francfort confirme largement ces résultats. La catégorisation de la mobilité véhiculée par les publicités fait aussi l'objet d'une lecture dominante et professionnelle des passagers relevant des élites de la communication et du commerce. Ils explicitent aisément l'importance du ciblage des passagers *d'affaires* et *fréquents* et la norme attendue de la catégorisation de ces espaces,, notamment par la négative : à l'aéroport, *pas de publicités* pour *Lidl, Aldi*[17]*, Nivea ou McDonald*, pour reprendre les marques les plus souvent citées par ces passagers à Francfort en contrepoint. Ils évoquent au contraire les publicités pour les *banques*, les *cartes de crédit* ou les produits informatiques comme le logiciel de gestion intégré SAP, promu dans chacun des quatre aéroports.

La rencontre des représentations de la mobilité aérienne des autres passagers avec celle proposée par les publicités est aussi sensible, d'autant qu'ils transposent fortement les dispositions acquises dans leur propre champ professionnel pour interpréter le dispositif et le marquage social du lieu et y participant largement :

> I pay attention to advertising. I enjoy the big signs with the stupid face of Brad Pitt in all that lounge [publicité pour le parfum Chanel n°5] [rire commun de l'enquêteur et de l'enquêtée], I find it fun and amusing. I enjoy the big glamour of the *parfum* advertising. I don't buy stuff like that but I like the atmosphere they create.
>
> *Do you see differences with ads in cities or not really?* Yeah, I think it's more glamour based in airports and more high-end luxury items and I enjoy that, although I don't buy at that level. I feel like *a participant* just because of all signs all around me… yeah, and I imagine that's the idea of it. I'm not a person to buy anything of that income level.
>
> (Schiphol, Linda, formatrice et enseignante d'anglais étatsunienne en Guinée équatoriale)

Les lectures négociées de ces acteurs sont là aussi rares, notamment par des formes de micro-évitement de la publicité : « *I try not to react and to look at it, to be honest* » concède à Schiphol par exemple Elias, professeur d'études orientales dans une université

[17] Grandes surfaces à bas prix très présentes en Allemagne.

anglaise.

La lecture dominante est largement mobilisée aussi par les passagers liés à des positions socioprofessionnelles plus modestes. Euphémisant la catégorisation sociale de la mobilité aérienne et de ses lieux par la publicité, ils invoquent régulièrement la figure *du* passager et ses *besoins* pour justifier la spécificité des publicités aéroportuaires, qu'ils tendent à minimiser. Leur discours laisse toutefois transparaître la spécificité et la normativité de cette figure légitime de mobilité aux pratiques naturalisées, décrite par exemple comme grande consommatrice de services financiers et de produits hors-taxes :

> It's more geared towards travelers and so the things that you are going to see advertised are more for people to travel on, like banks, different travel credit cards, or things that you would be able to buy in the duty free shops. But generally, I would say that the advertising seems similar to what you would see in regular markets.
>
> (Schiphol, Jessica, animatrice étatsunienne de théâtre en anglais à Istanbul)

Cette banalisation tranche sur la lecture négociée opérée par les autres passagers occupant des positions semblables et qui s'étonnent de l'incongruité des dispositifs publicitaires auxquels ils sont confrontés, sans pour autant contester la catégorisation dans son ensemble :

> Dora [achevant une description de l'aéroport] : Et beaucoup de publicité ! Beaucoup de publicités habilement placées…
>
> *Qui évoquaient quoi ?* Des montres chères, des chaînes hi-fi ou des voitures, ce genre de choses.
>
> Timo : Des choses de luxe. J'ai à peine fait un tour. De jolies choses, qui sont aussi celles que personne ne possède, non ?[18]
>
> (Francfort, Timo et Dora, technicien télécom et comptable, résidant en Rhénanie-Palatinat)

La lecture oppositionnelle de la publicité et de son cadre de référence est aussi sensible, critiquant la généricité de la mobilité représentée mais surtout de sa marchandisation, y compris parmi des acteurs du monde de la communication qui dépassent le prisme classique de la lecture professionnelle. Bien que pilotant la communication évènementielle d'un grand groupe automobile sud-coréen, un cadre comme Jihoo évoque ainsi son opposition à la publicité à l'intérieur même des bâtiments, qu'il juge captieuse :

> [Here at Frankfurt airport, it's a bit as] the outdoor advertisement on big buildings. But I don't like the indoor advertisement. *Why?* It's not notified and identified as advertisement. That's why I don't like it.

La densité du marquage marchand est aussi mise en cause comme un perturbateur à l'orientation dans le paysage très dense des aérogares. Cette critique de la marchandisation porte plus fondamentalement sur le caractère performatif de cette catégorisation sociale de la mobilité et de son lieu qu'elle porte en dérision :

> I took a course at the University […] and I grew up in Canada without television, people newspapers, internet, without any of these things, not because they couldn't afford it but because they rather liked have a brain rather than cable televisions. My parents are super hippies and I've been raised that way so [...] I try to be indifferent to the ads around me, and not trying to let my brain being washed by not paying attention too much. [...]

---

[18] *Dora: Und sehr viel Werbung! Sehr geschickte platzierte Werbungen.*
*Wofür? Für teure Uhren, Lautsprecher oder Auto. Solche Sachen…*
*Timo: Luxus Dingen. Kaum bin ich gelaufen. Schöne Dinge aber, die auch keine hätte, ja?*

I feel like the advertising here is of a different kind of class in comparison with cities. In the city, they're like sales, you know: "2 for 1 chocolate bar" or whatever it is. But here it's like: [prenant une voix apprêtée] "take home this diamant to your mother as a souvenir!" or "upgrade to the Calvin Klein" or " 'only' 10 euros!". It's just…: none of this is in the city.

(Francfort, Ainsley, originaire de Nouvelle-Ecosse au Canada et achevant un an de mobilité initiatique comme globe-trotter, fille de professeurs de l'enseignement secondaire).

L'étude de la réception publicitaire à Amsterdam et à Francfort a ainsi permis de de confirmer la portée de la catégorisation sociale distinctive de la mobilité à l'œuvre dans ces trois aéroports. Elle corrobore aussi l'existence de lectures plus circonstanciées et critiques du discours publicitaire, confirmant que la catégorisation à l'œuvre dans les dispositifs spatiaux associés ne va pas de soi.

## Conclusion

L'exploration des dispositifs publicitaires, très présents à l'aéroport, montre la prégnance d'une catégorisation distinctive de la mobilité dans ces espaces publics, portée par certaines fractions sociales du monde de la vente et de la communication. Si cette catégorisation a été particulièrement analysée au regard de Roissy, l'étude complémentaire des aéroports d'Amsterdam, de Francfort et de Dubaï suggère que la mise en scène et la diffusion de cette catégorie y est aussi largement à l'œuvre. Elle confirme et amplifie la catégorisation hypermobile identifiée au chapitre précédent.

Cette catégorisation hypermobile tient d'abord à la sélectivité de l'accès au transport aérien et, partant, à une large partie des espaces aéroportuaires. Les inégalités d'accès à la mobilité aérienne ont été rarement soulignées par la littérature. Pourtant, l'analyse des enquêtes disponibles permet de montrer toute la vigueur de ces disparités persistantes dans le recours au réseau aérien, contrastant avec les représentations très diffusées de l'avion accessible à tous.

La catégorisation sociale de la mobilité et de ses espaces publics relève cependant d'une conception bien plus restrictive encore de la mobilité aérienne, qui tient à sa construction distinctive. Elle se concentre sur la mobilité des passagers des plus hautes couches sociales tout en étant diffusée auprès du large public qui pratique les aéroports : passagers, agents et visiteurs. L'étude de la publicité à l'aéroport a montré toute l'importance de ce marquage social de la mobilité aérienne, en écho à d'autres aménagements de l'aéroport, qui contribuent à l'amplifier. Les espaces publics aéroportuaires participent ainsi activement à des processus urbains plus généraux d'*embellissement*, de construction d'espaces attractifs pour les cadres, fétichisant l'image et oblitérant la pratique, envisagés dans d'autres contextes sous l'angle de la *revanchist city* (Smith 1996).

La catégorisation repose sur l'association paradigmatique du déplacement aérien à l'affirmation d'un statut social élevé. Elle s'inscrit dans l'aéroport à diverses étapes du cheminement du passager, selon quatre registres prépondérants qui naturalisent cette conception de la mobilité, apparaissant ainsi comme incontestable. La mobilité est d'abord présentée comme une pratique héroïque et une condition de réussite dans le monde du travail, notamment par la mobilité de travail. Cette présentation la plus injonctive, la plus hétéronome de la mobilité, est complétée par la présentation de la mobilité comme une combinaison fluide de travail et de découverte distinctive de l'Ailleurs dans le déplacement,

faisant toujours du déplacement aérien une mobilité à *longue distance*. Ce franchissement distinctif de la distance est associé à la mise en scène d'un usage distinctif du temps rare dans le déplacement, et la consécration d'une position dominante par le recours au transport aérien, placé au sommet de la hiérarchie sociale et spatiale des modes de transport.

A travers l'étude de la stratégie de *placement* social et spatial des produits culturels (Jackson, Taylor 1996), on appréhende ici comment la neutralité apparente de la catégorie spatiale de la mobilité (Schaffter *et al.* 2010) et la force d'une rhétorique par l'espace permettent de diffuser des représentations hypermobiles assignant les populations à des normes et des valeurs emblématiques de ces élites marchandes. En prêtant attention à la réception de ces produits, dans une analyse inspirée des réflexions des *cultural studies*, l'efficacité de ces dispositifs publicitaires s'en trouve largement confirmée. Néanmoins, elle montre aussi l'importance de ne pas avoir une conception homogène de ces dispositifs : la performativité de la catégorie de mobilité s'émousse aussi parfois face à l'opposition de certains passagers. Un tel résultat invite à s'intéresser plus largement à l'appropriation des espaces publics aéroportuaires par les passagers et aux pratiques effectives de mobilité qu'ils déploient à fine et à large échelle.

# Partie II

# La mise en scène et en catégorie des mobilités par les espaces publics aéroportuaires

## Conclusion

Cette partie a permis de montrer combien les espaces publics aéroportuaires agencent les positions relatives de divers acteurs métropolitains liés aux enjeux de mobilité, médiatisant leur relation et marquant la place reconnue à chacun comme les valeurs et les priorités accordées aux diverses mobilités dans des espaces à la gouvernance et aux logiques complexes.

En réponse à son premier questionnement sur le statut des espaces aéroportuaires, la partie a souligné à quel point le statut juridique de ces espaces publics aéroportuaires, ni tout à fait espaces privés ouverts aux publics, ni espaces du domaine public d'une entité publique, illustre l'ambiguïté foncière de ces laboratoires. S'y construit une urbanité oscillant entre une conception très commerciale, une mise en commerce de la mobilité, d'un côté et une urbanité plus élargie et plus intégratrice de l'autre, même, paradoxalement, dans la conflictualité qu'elle occasionne. C'est ce balancement entre la restriction et l'élargissement

des acteurs et des pratiques de mobilités consenties ou concédées qu'elle a ainsi mis en évidence. Cette quête de modèle d'espace public aéroportuaire des mobilités illustre à l'envi l'hésitation aéroportuaire entre une *ville franchisée* de mobilité, tributaire d'un fort fonctionnalisme, de préoccupations sécuritaires et d'un urbanisme d'exception de la mobilité aérienne, et l'invention d'une *ville passante* marquée par l'hétérogénéité relative des formes et des usages (Mangin 2004). Elle pose pleinement la question de la reconnaissance des individus mobiles, passagers et non passagers, comme des co-producteurs des espaces ressources des pratiques de mobilité. C'est sur ce point tout particulièrement que les divers aéroports diffèrent, opposant les aéroports de la dorsale à celui de Dubaï.

Cette visibilité et cette coprésence complexes ont ensuite été interrogées au regard des formes de fragmentation des espaces publics aéroportuaires et des processus puissants de catégorisation des passagers par leurs mobilités. Elle soulève, par les enjeux de la mitoyenneté et de l'assignation à espace, la question de la ségrégation des individus dans les espaces publics de passage, qui a moins retenu l'attention que ses formes plus sédentaires liées à la résidence. Ces formes de séparation participent de la puissante mise en catégorie des mobilités, abordées de manière englobante sous l'angle aéronautique et marchand, très prégnant à l'aéroport. C'est ainsi une réponse au deuxième questionnement de la partie, sur les logiques de catégorisation et de construction de savoirs normatifs, que le développement a mobilisé.

Ces catégorisations performatives et à valeur identificatoire opèrent d'abord par hiérarchisation sociale et spatiale des multiples modes de transport présents à l'aéroport. Elle place au sommet, suivant des modèles de ségrégation centre-périphérie dans l'espace aéroportuaire, la mobilité aérienne et les passagers aériens par rapport aux autres modes de transport et aux autres acteurs présents à l'aéroport. Elle étaie les analyses sur l'aéromobilité en montrant combien cette dominance est naturalisée dans les lieux mondiaux de passage. C'est cette catégorisation que l'étude des publicités aéroportuaires vient corroborer en présentant l'aéroport comme un lieu où la mobilité distingue.

La catégorisation essentialise ensuite d'autres figures de mobilité de portée mondiale qu'elle met largement en scène, comme celle de l'*homme d'affaires*, à travers une ségrégation organisée en réseau fluidifié traversant de part en part l'espace public aéroportuaire, par une démultiplication des métriques et des technologies d'accélération des parcours et de mise à distance ostensible des autres populations, voire d'évitement intégral des espaces publics pour les mobilités les plus séparatistes. Cette catégorisation fait écho aux divers registres de la catégorie de mobilité telle qu'elle est mise en scène dans les affiches aéroportuaires qui érigent une figure hypermobile de la mobilité, supposée combiner alternativement et conjuguer à volonté dans la mobilité le travail et le loisir, le rapport à l'ailleurs et la réussite sociale.

Enfin, cet arsenal de catégories réalise des partages du monde originaux et hiérarchisés qui mobilisent puissamment la distinction par nationalité, par destination et par compagnie et souligne la portée à large échelle de ces catégories. Il marque ainsi la persistance forte et inattendue dans ces lieux de mondialité des clés de lecture stato-nationales dans la catégorisation des populations mobiles. Ces dernières catégorisations sont plus particulièrement associées à un découpage fractal de l'espace aéroportuaire, séparant finement et progressivement les passagers. Moins explicite, cette catégorisation est significativement plus discrète dans la catégorie de mobilité construite et diffusée par la publicité aéroportuaire. Elle n'en est pas moins très prégnante dans les divers aéroports

étudiés.

Toutes ces catégorisations soulignent combien l'aéroport est utilisé pour légitimer des visions plus larges de différenciation des populations mobiles et des *politiques de place* promues par et pour certains acteurs et soulève la question de leur propre usage dans le cadre de travaux académiques, susceptible de relayer leur essentialisation et d'accentuer leur caractère performatif.

Or précisément, cette deuxième partie montre aussi que ces mises en scène et en catégories sont aussi discutées et questionnées. Dans la mise en scène et en catégorie des mobilités par les espaces publics aéroportuaires, les jeux de pouvoir à l'œuvre sont variés et soulignent combien le dispositif spatial aéroportuaire n'est pas le fruit d'une pensée unique ni d'acteurs institutionnels monolithiques. Elle souligne l'importance des négociations et de rapports de force fluctuants dans l'étude des usages et de l'accès à la visibilité par les non passagers par l'espace public aéroportuaire, surtout pour les trois aéroports de la dorsale. Plutôt que de formes de manipulation pure et simple, c'est bien des stratégies de captation, de sélection et de séduction, ou d'éviction que les catégorisations marchandes et aéronautiques mobilisent. L'exercice du pouvoir par le sens, par l'utilisation puissante d'un imaginaire de la mobilité puissant des sociétés, est à l'œuvre, par l'usage de catégories performatives et d'une certaine forme d'hégémonie culturelle par la publicité, qui est aussi parfois remise en cause. Ce sont cette capacité d'action, cette agentivité des individus mobiles, leurs pratiques de mobilité à large et à micro-échelle et leur rôle dans leurs territorialités, au-delà des catégorisations que la thèse permet maintenant d'interroger.

# Partie III

# Les mobilités dans la construction des territorialités en réseau

## Introduction

Par l'analyse des aéroports, cette troisième partie interroge l'implication des individus mobiles dans l'agencement par leur mobilité de véritables territorialités en réseau individuelles et collectives. Dans cette perspective, la partie explore trois questionnements complémentaires. Le premier pose la question de savoir si l'on peut véritablement parler de territorialités en réseau à propos des passagers en examinant les mobilités à large échelle qu'ils mettent en œuvre. Le deuxième sonde le rôle des aéroports en particulier et des lieux de passage en général dans l'articulation de ces territorialités en réseau. Enfin, le troisième, transversal aux deux autres, examine la marge de manœuvre même des individus mobiles dans leurs mobilités à fine et à large échelle.

C'est la question de l'assemblage en réseau des territorialités des individus qu'explore plus particulièrement le chapitre 7 à travers l'agencement des mobilités à large échelle des individus mobiles. Il les envisage sous l'angle de la notion de situation de mobilité. Celle-ci met en relation les systèmes de mobilités des individus ainsi que les jeux de pouvoir et les représentations qu'ils condensent. L'analyse de ces macro-situations de mobilité montre combien elles dessinent en effet, de manière plus ou moins affirmée, de

véritables territorialités individuelles en réseau pour l'immense majorité des passagers. Elle permet aussi d'apprécier le degré de contrainte des mobilités dans lesquelles sont engagés les passagers, très variable selon les situations. Ce chapitre met aussi en évidence les inégales intensité et diversité des mobilités pratiquées comme la combinaison très variable d'activités mises en œuvre dans la mobilité.

C'est fort de ce constat de territorialités en réseau fortement différenciées et étoffées liées aux macro-situations de mobilité des passagers que le chapitre 8 aborde les activités réalisées à micro-échelle à l'aéroport par les passagers. Il aborde ainsi plus spécifiquement le deuxième questionnement, sur le rôle des aéroports et des lieux de passage dans l'articulation des territorialités en réseau, comme les chapitres suivants. Analysant le déploiement de ces activités, ou micro-situations de mobilité, il dégage des répertoires très divers de pratiques du lieu par les individus mobiles. L'analyse de ces répertoires permet d'éprouver l'idée d'une relation entre la pratique du lieu à micro-échelle et la pratique des lieux à large échelle dans le cadre englobant des macro-situations de mobilité. Elle souligne aussi la nécessité de dépasser l'opposition entre quotidien et hors-quotidien pour saisir les expériences du lieu de mobilité mises en œuvre par une part importante des passagers. Ces répertoires de pratiques révèlent des spatialités variées du lieu de mobilité qui font écho à des situations de mobilité et des territorialités individuelles très contrastées.

Ces contrastes entre mobilités et entre territorialités appellent à être plus largement investigués à une échelle collective. C'est ce que propose le chapitre 9 en les abordant au regard de la frontière aéroportuaire, qui se révèle un analyseur majeur des mobilités mais aussi des territorialités en réseau des populations. Ce chapitre saisit l'agencement complexe de la frontière aéroportuaire à micro-échelle, elle aussi déployée en réseau, pour mieux en analyser la portée à large échelle pour les individus mobiles. L'analyse met en évidence le grand nombre de territorialités que les divers aéroports contribuent à instituer et à réactiver par la frontière et interroge le sens de ces territorialités dans la pratique des passagers. Tout en indiquant la force des dispositifs de contrôle à l'œuvre, l'analyse met aussi l'accent sur les négociations qui accompagnent la construction de la frontière à l'aéroport et questionne la marge de manœuvre des passagers dans leur performance du passage de frontière. L'aéroport apparaît alors pleinement comme lieu de co-spatialité de multiples territorialités collectives étroitement engagées dans la mobilité des individus.

Ce sont plus largement ces territorialités collectives qu'aborde le chapitre 10 au-delà de l'étude de la seule frontière en questionnant les référents territoriaux et l'ancrage des aéroports tels qu'ils interviennent dans la pratique du lieu par les passagers. Il montre que la *localité* de ces aéroports ne va pas de soi et varie fortement selon les aéroports. Par l'analyse du marquage territorial métropolitain, national mais aussi mondial, ce chapitre pose la question de savoir si l'aéroport n'est qu'une vitrine des représentations les plus figées, des stéréotypes, de ces territoires. L'analyse montre que les aéroports constituent des lieux majeurs de diffusion d'idéologies territoriales et que s'y travaillent aussi, de manière plus complexe, les catégories de l'autre, de l'ailleurs et de l'ici dans la territorialité des individus par la pratique d'un lieu mondial. Ce chapitre invite par là-même à dépasser l'analyse du seul dispositif touristique institué à l'aéroport et à envisager la marge de manœuvre des individus dans l'expérience territoriale riche et complexe des lieux.

La relativisation du dispositif aéroportuaire et des normes associées à l'aéromobilité sont plus explicites encore dans le chapitre 11, qui interroge l'importance des mobilités alternatives à l'aéroport, dérogeant d'une manière ou d'une autre aux pratiques dominantes.

Il souligne combien ces lieux clés d'articulation de l'archipel métropolitain mondial, classiquement associés aux expériences les plus normées qu'il soit, sont aussi marquées, à des degrés divers, par de multiples formes d'informalité. Elles participent pleinement aux mobilités et soulignent la capacité d'agir des acteurs de la mobilité dans la construction de territorialités en réseau qui est au cœur de l'investigation proposée par cette partie de la thèse.

# Chapitre 7 – Les macro-situations de mobilité : des révélateurs des territorialités en réseau des individus

## Introduction

Les chapitres précédents ont permis de saisir la force de la catégorisation des mobilités opérée à l'aéroport par les acteurs institutionnels impliqués. Ce chapitre interroge les grands *motifs* sur lesquels ces catégorisations reposent à partir de l'étude de l'agencement des diverses mobilités à large échelle des individus enquêtés. Une telle investigation contribue à la réflexion sur les représentations des grandes figures de mobilité convoquées par la littérature. Si les catégories de chacune des grandes formes de mobilité, touristique, de travail et migratoire notamment, sont fréquemment interrogées au sein de chaque champ de savoir associé, comme l'a montré le chapitre 1, plus rares sont les interrogations plus englobantes des catégories portant sur les formes de mobilité liées aux activités engagées dans la mobilité et aux acteurs concernés. Deux thèses s'affrontent à ce sujet. La première souligne la force des différences existant entre formes de mobilité. La seconde, au contraire, rejette ces catégories et envisage les mobilités comme des expériences fluides où les distinctions entre *motifs* tendent à se dissoudre. Ce chapitre propose d'éclairer ce débat sous l'angle de la contribution des mobilités aux territorialités des individus.

On fait ici la double hypothèse que ces agencements de mobilité se saisissent plus favorablement par leur évocation *in situ*, à l'aéroport, dans un des lieux où ils sont pratiqués, et qu'ils éclairent tout à la fois le sens de chacune de ces mobilités, dans leur articulation, et la mise en réseau des territorialités individuelles. Pour aborder les territorialités dans leur construction par ces mobilités à large échelle, on se propose d'étudier la situation de mobilité de chaque passager. Elle a été définie comme « un mode de vie caractéristique d'un certain moment de la trajectoire familiale, professionnelle et personnelle de l'individu, organisé sur plusieurs lieux et impliquant des circulations entre eux […] évoluti[f] et inégalement stable au long de la vie d'un individu, mais aussi d'un individu à l'autre » (Dubucs *et al.* 2011). C'est pourquoi on la qualifiera ici de situation de mobilité englobante ou de macro-situation de mobilité, dont l'étude a été envisagée au chapitre 1. L'enjeu est de sonder de manière synchronique les mobilités et la territorialité des populations mobiles telles qu'elles sont assemblées à large échelle.

La situation de mobilité prend en compte à la fois les pratiques et les représentations

de ces mobilités, leurs dimensions symbolique et matérielle. Pour comprendre cette territorialité, 2223 déplacements à large échelle des passagers au cours des douze derniers mois ont été recueillis à travers le questionnaire. L'échelle large définie, dont le choix est justifié au chapitre 3, concerne les mobilités ayant occasionné une nuit en dehors du lieu de résidence où séjourne le plus l'individu. Chacun des lieux de résidence est identifié comme tel par les passagers. Un déplacement correspond alors au parcours depuis ce lieu, au séjour dans d'autres lieux, puis au parcours jusqu'à ce lieu, ou en direction d'un autre lieu de résidence de l'enquêté. Le passage direct d'un lieu de résidence à l'autre est aussi pris en compte comme déplacement.

La situation de mobilité ne se laisse cependant pas saisir à travers la seule reconstitution objectivante du système de mobilités. Celle-ci en effet ne permet pas en soi d'interroger le sens du déplacement pour chaque passager, donc d'accéder pleinement à la mobilité et à la territorialité de l'enquêté. Divers travaux du projet ANR sur les mobilités circulaires entre les métropoles européennes et les reconfigurations des espaces de vie (Merev) ont montré tout l'intérêt de confronter les deux techniques du questionnaire et de l'entretien pour envisager les pratiques de mobilité et leurs représentations de manière fine et englobante (Dubucs *et al.* 2011 ; Berroir *et al.* 2011, 2012 ; Cattan *et al.* 2013). Ils ont combiné ces techniques pour comprendre les pratiques des centres urbains des individus mobiles qui se déplacent le plus ou encore la pénibilité de leurs mobilités. Cette liaison entre les questionnaires et les entretiens des divers aéroports est ici réinvestie pour saisir l'agencement des diverses formes de mobilité par l'ensemble des populations de passagers aériens, qui est au cœur de la réflexion.

L'articulation entre le questionnaire et l'entretien, particulièrement étroite, donne toute sa place à la qualification même de ces mobilités telle que l'opèrent les passagers. L'entretien permet de donner toute sa signification au système de mobilité recueilli, et sa réalisation comme son analyse opère une dynamique de va-et-vient constant entre les déplacements évoqués à l'occasion du questionnaire et le discours plus général plus général des passagers sur leurs mobilités. Plutôt que d'adopter des typologies d'activités à fine échelle, qui reposeraient sur une catégorisation *a priori* des activités dans la mobilité, l'enquête repose sur la description des activités liées à chaque déplacement et à chaque lieu par l'individu mobile lui-même, pour mieux saisir sa pratique. On fait l'hypothèse qu'en privilégiant la propre catégorisation de la mobilité de chaque individu, notamment la combinaison déclarée ou non d'activités dans le déplacement, permettra d'accéder à sa territorialité en réseau.

La première partie expose l'orientation adoptée d'analyse de situations de mobilité, en la replaçant dans le débat sur les formes de mobilité, en indiquant la méthodologie employée pour dégager ces diverses situations différenciées par individus et en présentant à grands traits les contrastes dans la mobilité et la territorialité que leur comparaison met en jeu. Les trois parties suivantes proposent d'aborder ces douze situations de mobilité pour en souligner toute la complexité. La deuxième partie montre à quel point certaines d'entre elles marquent une participation prépondérante et intense aux mondes du travail et à la sphère professionnelle, invitant à y interroger plus particulièrement le rôle des mobilités de travail et leur panachage dans la construction de territorialités en réseau. C'est en revanche à l'analyse d'agencements et de mobilités très composites qu'invite la troisième partie, soulignant leur contribution conjointe aux diverses sphères d'activité des individus concernés. La quatrième partie interroge enfin les situations de mobilité qui montrent

davantage un engagement prépondérant à large échelle dans la sphère communautaire au sens large : amicale, familiale, religieuse, associative ou encore militante, ou dans la sphère d'activité touristique. Leur analyse conjointe permet d'envisager pleinement la participation croisée à ces deux sphères qui marque fortement certaines de ces situations.

## I – L'agencement des mobilités en question

Pour aborder l'agencement des mobilités, précisons d'abord les enjeux liés au débat qui oppose une conception étanche à une conception panachée des types de mobilités. Ils permettent ensuite de mieux envisager les modalités par lesquelles ces situations de mobilités ont été appréhendées, puis de présenter ces diverses situations que l'analyse a fait émerger. Elles soulignent de fortes disparités dans la mobilité et la territorialité des passagers interrogés.

### *I – A. Des mobilités étanches ou panachées ?*

Deux grandes positions prévalent dans la littérature quant au sens à accorder aux types de mobilités et à leur possible croisement, panachage ou encore combinaison dans la pratique. La première mobilise des distinctions exhaustives de formes de mobilités faisant appel à de grands motifs ou activités liées au déplacement (Montulet 1998 ; Bell, Ward 2000 ; Hall 2005 ; Kaufmann 1999 : 8 ; Knafou 2000). Les divers types de mobilité sont conçus de manière étanche les uns par rapport aux autres, et ce sont plutôt les rapports au temps et à l'espace que chacune engage ou l'interdépendance de ces mobilités dans le cadre de système de mobilités qui sont envisagés. La réflexion se concentre moins sur les motifs et les activités de la typologie implicitement opérée. Le travail de Mathis Stock et Philippe Duhamel (2005) fait notamment exception qui propose une typologie fondée sur les oppositions entre quotidien et hors-quotidien, choix et obligation, familier et étranger, proche et lointain, exotique et non exotique. Elle insiste cependant là encore sur l'absence d'hybridation ou de combinaison d'activités dans la mobilité.

La seconde position privilégie, elle, l'étude de mobilités comme des assemblages variables, éphémères et hétérogènes, dans la perspective du *new mobilities paradigm*. Elles sont évoquées significativement sous forme de listes non exhaustives, pour en souligner la diversité et les contrastes (Urry, Sheller 2006, Elliott, Urry 2010). Elle favorise l'étude de mobilités qui brouillent les limites des catégories les plus usuelles (Larsen *et al.* 2006 ; Hui 2008 ; Lassen 2006 ; Kesselring 2006), notamment à travers l'analyse de mobilités électives catégorisées comme des *lifestyle mobilities* (McIntyre *et al.* 2013).

Un des exemples emblématiques de ces deux regards posés sur les formes de mobilités est celui de la mobilité de travail. La première approche souligne vivement l'impensé et la contradiction sous-jacente à la catégorie *tourisme d'affaires*. Elle insiste sur le poids des contraintes associées à la mobilité de travail et qui se prolongent, voire s'amplifient en étant projetées dans un Ailleurs, obstacle à la reproduction des routines nécessaires au travail (MIT 2001 ; Stock 2005). La mobilité de travail est considérée comme relevant d'une logique de transport sans altérité (Stock, Duhamel 2005), ce que la figure du « businessman dans les aéroports [est chargée d'illustrer, en offrant] un découplage radical entre la distance parcourue et le changement de contexte » (Kaufmann 2008 : 25). La deuxième approche

souligne au contraire les possibilités de combinaison d'activités de tourisme, de présence de la famille dans le cadre de la mobilité de travail, à travers l'étude des mobilités des actifs relevant d'*organisations de la connaissance* et tendant à favoriser des pratiques d'échange de savoirs et d'innovation (Lassen 2006 ; Kesselring 2006).

La première approche risque de sous-estimer la complexité des mobilités et de reconduire des représentations trop rigides et normatives des déplacements. La deuxième en revanche porte le risque de ne pas permettre d'apprécier véritablement l'ampleur des transformations territoriales associées aux mobilités car elle se concentre sur certains assemblages seulement au détriment de la compréhension et de la confrontation de mondes englobants, variés et inégaux de mobilité et de leur interdépendances. Comment dès lors rendre compte de ces mobilités en tenant compte de ces deux risques ? L'analyse de ces mobilités au regard de leur contribution à la construction des territorialités individuelles peut permettre d'intégrer pleinement ces enjeux.

### *I – B. L'analyse des situations de mobilité au prisme des territorialités individuelles*

Lors de la phase de questionnaire, une attention particulière a été portée à recueillir l'ensemble des activités liées à chaque déplacement, comme le précise l'encadré 1 sur les modalités de recueil du questionnaire comme de l'entretien. Au total, 87 différents types d'activités différents ont été évoqués par l'ensemble des passagers à propos de leurs déplacements. Ils peuvent être regroupés en fonction de catégories très englobantes qui en réduisent la complexité et tiennent compte de la présence ou de l'absence de combinaisons d'activités motivant les déplacements. C'est ce que propose le tableau 1, soulignant l'importance des divers types de déplacements, panachés ou non, exprimée en proportion du temps annuel moyen de déplacement des passagers. De ce point de vue, les mobilités de travail, de tourisme (ou de diverses activités qui en sont plus ou moins proches) mais aussi de visite à l'entourage sont souvent pratiquées à l'exclusion de toute autre activité au dire des passagers. Mais les mobilités panachées apparaissent loin d'être négligeables, qu'elles mêlent travail et tourisme, tourisme et retrouvailles ou encore travail et visite à l'entourage. Elles représentent en effet en moyenne un peu plus du quart du temps total de déplacement. D'autres distinctions ne sont pas opérées à ce niveau d'analyse, notamment entre études et travail rémunéré, ou entre les diverses activités ici associées à la catégorie de tourisme, qui relèvent de formes plus fines de panachage.

Cette première analyse globale appelle à être complétée pour apprécier le sens précis de ces mobilités, des acteurs et des espaces qu'elles mettent en jeu et par des catégories plus variées et moins englobantes que l'analyse des situations individuelles de mobilité permet d'aborder. Une telle perspective invite à poser la question de l'autonomie dans la mobilité, auquel renvoie le débat sur le panachage ou non des mobilités. Mais elle questionne aussi la contribution des diverses mobilités qui composent cet agencement à la territorialité, selon qu'elles relèvent ou non du quotidien.

Les réflexions développées dans le cadre de la *time geography* permettent de penser cette *chorégraphie de l'existence* (Cloulelis 2009) à l'échelle individuelle à laquelle renvoient les mobilités et leur agencement. Elles permettent d'apprécier la mobilité dans la relation à l'échelle de divers collectifs, familiaux ou de travail, afin d'envisager le degré de contrainte et de marge de manœuvre dans la mobilité, donc de dépasser l'opposition univoque entre des mobilités choisies et des mobilités subies. Cette relation s'exprime dans la construction du

parcours individuel dans l'espace-temps comme des activités qui composent la mobilité, à diverses échelles, liée à des normes et à des projets, collectifs et individuels. Ce parcours peut être envisagé comme une composition avec les lieux et avec les liens, qui met en jeu la participation à diverses *sphères d'activité* (Pred 1981) et des négociations de synchronisation momentanée des parcours individuels pour assurer la coprésence dans des lieux temporairement partagés. Souvent associée à l'analyse du quotidien, la *time geography* a montré son intérêt pour appréhender aussi les pratiques à large échelle ou du hors-quotidien (Chardonnel 1999 ; Frändberg, Vilhelmson 2003). Abordant la liaison entre la position dans l'espace-temps et l'emploi du temps, au fondement de sa réflexion, elle a aussi été amenée régulièrement à s'interroger sur la catégorisation fine des activités menées (Cloulelis 2009) et à entrevoir des pratiques hétérogènes des lieux et de possibles combinaisons d'activités dans la mobilité.

**Tableau 1 – Les activités évoquées par les passagers pour qualifier leurs déplacements, entre motif simple d'activité et activités croisées.**

| Activités motivant la mobilité | Importance dans le temps annuel de déplacement des individus (en %) |
|---|---|
| Travail/études uniquement | 26,1 |
| Travail/études et tourisme (ou achats non touristiques) | 9,5 |
| Travail/études et visite à l'entourage (relation amoureuse comprise), avec adjonction possible de pratiques touristiques | 3,7 |
| Visite à l'entourage | 23,6 |
| Tourisme, fréquentation de résidence secondaire, événements (culturels ou sportifs) ou mobilités d'achats | 23,2 |
| Tourisme et retrouvailles (visite à l'entourage ou coprésence avec des proches dans un espace autre) | 12,9 |
| Autres | 1 |
| *Total* | *100 (2223 déplacements)* |

Catégories englobantes constituées à partir des 87 catégories mobilisées par les passagers.
Source : enquête à Roissy (2010-2011), Dubaï (2011), Schiphol et Amsterdam (2012).

Forts de ces débats et de ces réflexions, trois grands critères ont été adoptés pour apprécier ces situations de mobilités. Le premier d'entre eux rassemble les descripteurs les plus classiques des déplacements, puisqu'il porte sur l'intensité des déplacements, en fonction de leur fréquence et de leur durée, ainsi que sur la variété des destinations. On sait que la fréquence est une clé majeure d'appréhension de la pratique d'un lieu (Stock 2001). La durée des déplacements, très variable, est aussi prise en compte afin de ne pas surestimer l'importance des mobilités de courte durée comme les mobilités de travail parmi l'ensemble des déplacements. C'est donc la durée de chaque mobilité par rapport au temps total de déplacements à large échelle annuel qui est appréciée. Enfin, la variété des déplacements en fonction de leur destination est un complément important pour saisir l'ampleur des pratiques de déplacement.

A ces descripteurs classiques s'ajoute un critère lié aux activités suffisamment signifiantes pour être déclarées par les passagers, soient qu'elles le motivent ou qu'elles se greffent à lui, participant bien à un certain panachage des mobilités. Outre l'attention portée aux combinaisons instantanées des activités pour une mobilité considérée, la question de la succession des différentes mobilités et des activités déployées pour chacune d'elle est aussi envisagée. Ces diverses activités sont conçues en rapport avec les divers régimes de

mobilités qui y impriment leurs marques. Les acteurs et les normes de ces régimes font aussi la situation de mobilité en encadrant finement les mobilités de travail selon l'activité professionnelle précise liée au déplacement ou encore selon les modalités de congés des individus mobiles. Trois principales sphères d'activités ont été distinguées en ce sens. Elles renvoient à des ensembles qui ne sont pas strictement séparés mais à des *registres d'affiliation*, d'engagement des passagers, partiellement *disjoints* (Appadurai 1996b). La première sphère est liée à l'activité professionnelle instituée, au travail rémunéré. Une deuxième désigne la sphère communautaire au sens large, qu'elle soit familiale, amicale, religieuse, associative ou militante. Enfin une troisième se distingue de ces deux sphères centrales dans la constitution de la territorialité et relève de la sphère touristique, marquée par des activités hors-quotidiennes, comme composante alternative de la territorialité, abordée au chapitre 1.

Enfin, un troisième critère porte sur le caractère plus ou moins électif ou contraint de ces mobilités. Il varie selon les sphères d'activités liées aux mobilités, et porte non seulement sur des critères objectivants mais bien aussi sur le rapport des individus à leur mobilité. La question de savoir si *dans un monde idéal*, les passagers feraient évoluer leurs mobilités, et notamment se déplaceraient moins, ou autant, ou davantage, a notamment permis d'explorer cet enjeu. L'évocation du parcours biographique, dans la lignée méthodologique des histoires de vie et de la *life course perspective* (Atkinson 1998), a été un matériau précieux d'appréciation du sens de la situation de mobilité actuelle des individus.

Le croisement de ces trois critères a fait émerger pour chaque passager une ou plusieurs mobilités prépondérantes, dominantes dans cet agencement. Les lieux et les acteurs qu'elles engagent marquent plus particulièrement la territorialité des passagers. Ces mobilités occupent la majeure part de leur temps total de déplacement. Elles sont liées à des durées, à des destinations et à des activités spécifiques. Elles relèvent plus ou moins de projets individuels ou collectifs. Ces mobilités prépondérantes n'empêchent pas nécessairement le développement d'autres mobilités variées mais qui se saisissent par rapport à ces mobilités prépondérantes.

Les logiques de circulation migratoire et de multirésidentialité, parce qu'elles marquent l'expérience de territorialités en réseaux très variées, ne sont pas ici envisagées comme des situations de mobilité à part entière mais bien comme des processus de fond imprégnant chacune d'entre elles. De plus, plutôt que comme des catégories invariables et homogènes, ces diverses situations sont conçues davantage comme des ensembles heuristiques permettant de revisiter l'appréhension des pratiques de mobilité à distance des catégories usuelles. Ces situations de mobilités à large échelle des populations sont variables au cours du temps mais aussi inégales et à ce titre redevables de comparaisons. Douze situations de mobilité ont ainsi été identifiées.

***Encadré 1 – Le recueil des situations de mobilité à large échelle des passagers***

La première phase de l'entretien a été consacrée au questionnaire. Celui-ci recense l'ensemble des mobilités au cours de l'année écoulée ayant occasionné une nuit en dehors du lieu de résidence le plus pratiqué ou un déplacement en avion ainsi que le déplacement du jour de l'entretien. Ces sont ces mobilités qui sont ici considérées comme des mobilités à large échelle spatiale. Les lieux dans lesquels les passagers ont dormi, étapes de transit comprises, la possible fréquence ou régularité de leur pratique, les modes de transport utilisés, la durée du déplacement et les activités liées au déplacement ont été recensés. La phase de questionnaire

a aussi permis de recueillir les aéroports de correspondance empruntés mais aussi le nombre de personnes impliquées dans le déplacement et leur statut par rapport au passager, afin de prendre en compte les territorialités collectives et les réseaux sociaux auxquels participent les passagers par leurs mobilités et de contribuer à dépasser le prisme de lecture strictement individualisant des enquêtes de mobilité (Axhausen 2008).

Une grande attention a été portée à la catégorisation de ces activités par les personnes mobiles. La question de savoir si chacun déplacement avait été associé à d'autres activités que celles déclarées a été systématiquement posée pour s'assurer de recueillir toutes les combinaisons d'activités considérés comme signifiantes à leurs yeux : « avez-vous rendu visite à des amis ou des membres de la famille ? », « avez-vous fait un peu de tourisme ? » par exemple pour un déplacement de travail. L'enregistrement puis l'écoute et la transcription partielle systématique de la phase de questionnaire a permis de récolter de précieux renseignements sur les activités pratiquées, les modalités des mobilités et leur catégorisation par les passagers.

Un soin particulier a été porté à la déclaration de l'ensemble des déplacements prévus, les passagers catégorisant souvent de manière plus étroite les mobilités pertinentes pour l'enquête, en raison du contexte de mobilité et de la performance dans lesquels ils sont engagés le jour de l'entretien. Ceux qui se déplacent dans le cadre de leur travail tendent à oublier les mobilités hors-travail. Les déplacements par d'autres modes de transport ou à l'échelle nationale sont initialement souvent passés sous silence. Cet effet de catégorisation, observé lors de précédentes enquêtes sur les mobilités, a ainsi pu être neutralisé en précisant aux passagers le cadrage des mobilités investiguées.

La phase d'entretien suivante a porté sur le commentaire précis de cette image des mobilités construite au travers du questionnaire et de son évolution : évolution des déplacements au cours des dernières années et au cours du cycle de vie, changement d'aire de résidence ou de multirésidence au cours de la vie. Ce thème a permis la construction d'un récit de vie retraçant le parcours biographique des enquêtés, éclairant notamment le passage d'une situation de mobilité à l'autre. Les passagers ont aussi été invités à expliciter leur appréciation de leur propre situation de mobilité actuelle en envisageant leurs mobilités *dans un monde idéal* sans coût, ni injonction professionnelle ni enjeu environnemental associé aux mobilités, projection qui permet d'éclairer notamment la pénibilité des mobilités ou la limitation des projets de mobilité en raison des ressources disponibles.

Enfin, l'étape suivante de l'entretien a permis d'évoquer l'organisation et les modalités du voyage entrepris le jour même : étapes, motifs de mobilité, préparation logistique, comparée par la suite à celle des autres mobilités à large échelle. Elle a permis de saisir plus finement l'expérience de la mobilité engagée *in situ* et son sens pour la territorialité des passagers. Les autres séquences de l'entretien, consacrées à la pratique de l'aéroport, ont aussi permis d'éclairer indirectement la situation de mobilités des passagers.

### *I – C. Des situations de mobilité marquant les territorialités contrastées des passagers*

Les douze grandes situations de mobilité dégagées témoignent de la diversité, de la richesse mais aussi des forts contrastes des mobilités engagées par les 149 passagers. Elles marquent la prépondérance de l'engagement par la mobilité dans la sphère du travail rémunéré, pour un tiers d'entre eux, ou dans les sphères communautaire ou touristique, pour la moitié des passagers, ou de manière plus franche dans les deux, pour un passager sur cinq. Le tableau 2 souligne ces grandes différences entre situations de mobilité au regard de

divers descripteurs clés liés aux trois critères utilisés. L'intensité de ces mobilités varie fortement selon que les individus se déplacent plutôt en liaison avec leur travail, pour d'autres raisons, ou pour des raisons combinant travail et autres activités. En moyenne, le nombre total de déplacements comme la durée annuelle de temps de déplacement augmente fortement avec l'engagement accru dans la sphère professionnelle. Le tiers des passagers les plus concernés par des mobilités liées à la sphère professionnelle est ainsi éloigné du lieu de résidence le plus fréquenté plus de quatre mois par an en moyenne (133 jours). La palette de destinations concernées par ces mobilités offre de moindres variations entre ces ensembles de situations, suggérant une certaine répétitivité des déplacements des passagers plus associés à la sphère professionnelle. Or, une partie non négligeable d'entre eux entretient un rapport plus mitigé que les autres à leur situation de mobilité, puisque 20 % souhaiteraient se déplacer moins que dans la situation existante en l'absence de toute contrainte ou injonction, *dans un monde idéal*.

**Tableau 2 – Les situations de mobilité des passagers au cours de l'année précédant l'entretien : de fortes disparités.**

| Situations de mobilité | Effectif | Déplacements par individu (pour des destinations distinctes) | Nombre de jours hors du lieu de résidence le plus pratiqué | Importance des mobilités liées au travail dans le temps annuel de déplacement* | Passagers souhaitant se déplacer autant ou davantage |
|---|---|---|---|---|---|
| 5 très liées à la sphère d'activité professionnelle | 50 (33 %) | 25 (8) | 133 | 71 % | 80 % |
| 2 liées aux diverses sphères | 30 (20 %) | 9 (6) | 83 | 52 % | 97 % |
| 7 très liées aux sphères d'activités communautaires et touristiques | 69 (47 %) | 7 (4) | 47,5 | 6 % | 96 % |
| *Total* | *149 (100 %)* | *13 (6)* | *83* | *37 %* | *91 %* |

* Mobilités motivées en partie au moins par des activités de travail rémunérées.
Source : enquête à Roissy (2010-2011), Dubaï (2011), Schiphol et Amsterdam (2012).

Ces situations de mobilité différenciées sont engagées par des passagers eux-mêmes de profils variés, comme l'indique le tableau 3, étayant ainsi la force du lien entre les situations de mobilité à large échelle dégagées et les territorialités individuelles qu'elles mettent enjeu. A cette échelle, plus que des différences liées à l'âge ou à l'expérience prolongée d'autres pays, qui concernent une large partie des passagers, ce sont des disparités importantes liées à la position socio-professionnelle. Ces contrastes sont ici abordés au prisme de la proportion des cadres et des professions intellectuelles supérieures[1] parmi les passagers concernés par chaque situation de mobilité, qui s'est révélée particulièrement discriminante à l'analyse. Elles sont aussi saisies au regard des rapports de genre qui traversent aussi largement ces situations. Ces logiques collectives sont ainsi puissamment à l'œuvre et impriment la marque de la géométrie du pouvoir dans les mobilités et les territorialités abordées.

[1] Appréhendée à travers la nomenclature des professions et catégories socio-professionnelles de l'Insee. Cette grille de lecture située, pensée à l'échelle nationale de la France, a pu être transposée à des passagers d'échelle mondiale sans soulever de difficultés majeures de codage.

**Tableau 3 – Les passagers selon leur situation de mobilité.**

| Situations de mobilité | Passagers concernés | Âge moyen (années) | Part des cadres (CPIS) | Part des femmes | En couple cohabitant au moins 6 mois par an | Ayant déjà résidé 6 mois consécutifs dans un autre pays |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 particulièrement liées à la sphère d'activité professionnelle | 50 (33 %) | 42 | 52 % | 26 % | 72 % | 51 % |
| 2 liées aux diverses sphères | 30 (20 %) | 36 | 60 % | 36 % | 53 % | 51 % |
| 7 particulièrement liées aux sphères d'activités communautaires et touristiques | 69 (47 %) | 44 | 18 % | 54 % | 54 % | 49 % |
| *Total* | *149 (100 %)* | *42* | *38 %* | *42 %* | *56 %* | *50 %* |

CPIS : cadres et professions intellectuelles supérieures
Source : enquête à Roissy (2010-2011), Dubaï (2011), Schiphol et Amsterdam (2012).

Ces contrastes entre situations de mobilité sont-ils aussi sensibles d'un aéroport à l'autre ? C'est à l'échelle des douze situations de mobilité que la question peut être envisagée, dont les grands traits seront abordés par la suite. Le tableau 4 résume l'importance de chacune de ces situations de mobilité parmi les passagers interrogés de chaque aéroport.

**Tableau 4 – Les passagers engagés dans chaque situation de mobilité par aéroport.**

| Participation aux sphères d'activité : | Macro-situations de mobilité | Proportion de passagers par situation (en %) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Roissy | Schiphol | Francfort | Dubaï | Ensemble |
| professionnelle prépondérante | Mobilités intenses et récurrentes | 2 | 0 | 5 | 0 | 2 |
| | Mobilités soutenues multidirectionnelles | 16 | 12 | 3 | 0 | 10 |
| | Mobilités épisodiques | 14 | 15 | 16 | 23 | 15 |
| | Expatriation | 5 | 2 | 3 | 0 | 3 |
| | Mobilités liées à l'industrie extractive | 3 | 5 | 0 | 0 | 3 |
| sphères diverses | Mobilités d'études et d'initiation | 4 | 5 | 13 | 8 | 7 |
| | Mobilités liées à la recherche et à la formation | 9 | 22 | 10 | 15 | 13 |
| communautaire ou touristique prépondérante | Circulation migratoire de relation à l'entourage | 11 | 15 | 13 | 38 | 15 |
| | Relation amoureuse à distance | 2 | 5 | 3 | 0 | 3 |
| | Tourisme et retrouvailles | 12 | 7 | 8 | 0 | 9 |
| | Tourisme d'ancrage | 17 | 10 | 10 | 8 | 13 |
| | Tourisme centrifuge | 5 | 2 | 16 | 8 | 7 |
| *Total (nombre de passagers concernés)* | | *100 (57)* | *100 (41)* | *100 (38)* | *100 (13)* | *100 (149)* |

Source : enquête à Roissy (2010-2011), Dubaï (2011), Schiphol et Amsterdam (2012).

L'importance du phénomène migratoire à Dubaï apparaît pour les individus enquêtés : près de quatre passagers sur dix sont engagés dans une circulation migratoire portée surtout par la relation à l'entourage. Cette spécificité est reflétée par les 13 passagers enquêtés, effectif modeste mais qui renvoie bien au contexte plus général des mobilités

mises en jeu à Dubaï, présentées au chapitre 3 à propos de la métropolisation dubaïote. Les différences entre aéroports européens sont relativement faibles. Elles tiennent davantage à des effets de saisonnalité liés au contexte temporel d'obtention des autorisations et de réalisation des entretiens qu'à des différences fortes entre plateformes. Le contexte estival de réalisations d'entretiens à Francfort permet d'interpréter l'importance accrue des passagers en situation de tourisme centrifuge, associée à des destinations touristiques non régulières. C'est ce contexte qui explique aussi la sous-représentation des passagers engagés dans des mobilités sporadiques liées au travail. Il paraît donc particulièrement fructueux de se pencher sur ces pratiques pour l'ensemble des aéroports, en considérant qu'ils permettent chacun d'éclairer plus largement les situations de mobilité des individus mobiles. Ces diverses situations de mobilité, tous aéroports confondus, renvoient à des usages différenciés des réseaux de transport pour ces mobilités. Ce sont bien divers modes de mesure et de pratique de la distance, des métriques diverses qui sont mobilisées dans chaque situation de mobilité. Le tableau 5 l'indique clairement, évoquant le mode de transport principal utilisé, pour l'ensemble des déplacements de chaque situation de mobilité et selon leur importance dans la durée annuelle de déplacement. Le mode de transport est celui avec lequel la distance kilométrique la plus longue est réalisée[2] lors du déplacement. C'est ce qui souligne le rôle clé du transport aérien, d'autant qu'il est apprécié ici selon la l'importance de chaque mobilité dans la durée annuelle de déplacement. Les variations du recours à l'avion par situation de mobilité sont patentes.

**Tableau 5 – Le principal mode de transport* utilisé pour des mobilités à large échelle.**

| Participation aux sphères d'activité : | Macro-situations de mobilité | Importance dans l'ensemble des déplacements (en pourcentage de la durée totale annuelle) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Avion | Voiture | Train | Car | Autres |
| professionnelle prépondérante | Mobilités intenses et récurrentes | 97 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | 85 | 10 | 5 | 0 | 0 |
| | Mobilités épisodiques | 77 | 18 | 5 | 0 | 0 |
| | Expatriation | 93 | 4 | 3 | 0 | 0 |
| | Mobilités liées à l'industrie extractive | 95 | 3 | 0 | 0 | 2 |
| sphères diverses | Mobilités d'études et d'initiation | 72 | 8 | 17 | 2 | 2 |
| | Mobilités liées à la recherche et à la formation | 76 | 13 | 9 | 0 | 2 |
| communautaire ou touristique prépondérante | Circulation migratoire de relation à l'entourage | 90 | 8 | 0 | 2 | 0 |
| | Relation amoureuse à distance | 50 | 14 | 7 | 17 | 13 |
| | Tourisme et retrouvailles | 79 | 21 | 0 | 0 | 0 |
| | Tourisme d'ancrage | 60 | 25 | 12 | 2 | 1 |
| | Tourisme centrifuge | 56 | 34 | 4 | 0 | 5 |
| *Total* | | *76* | *16* | *5* | *1* | *2* |

*En nombre de kilomètres utilisés avec ce mode de transport dans le déplacement
Source : enquête à Roissy (2010-2011), Dubaï (2011), Schiphol et Amsterdam (2012).

[2] La mesure en distance-temps est aussi précieuse pour apprécier les divers modes de transport qui marquent la mobilité, mais son recueil est plus complexe. Elle relativiserait la part du transport aérien.

Le transport aérien joue un rôle particulièrement fort pour les situations de mobilités davantage liées à la sphère professionnelle et moindre pour les autres, à l'exception notable de la circulation migratoire de relation à l'entourage. Ces différences confirment l'intérêt d'examiner plus avant ces agencements de mobilité. Afin d'éclairer l'analyse, ces diverses situations de mobilité font l'objet d'une représentation graphique qui s'inspire des réalisations récentes de l'assemblage des mobilités (Frändberg 2008 ; Bailleul, Feildel 2011 ; Berroir *et al.* 2011, 2012). Une large place est consacrée à la durée de pratique des lieux, y compris des lieux de résidence, de manière à ce que la représentation de la territorialité et de ses marges ne se limite pas à souligner les mobilités à large échelle et suggère aussi l'importance de l'implication dans la vie sociale locale des passagers, notamment pour ceux qui se déplacent peu à large échelle.

Ces diverses situations de mobilité permettent ainsi de mettre en évidence les relations de pouvoir qui les parcourent. Il est désormais possible de mieux saisir les grandes pratiques de mobilités associées à chacune de ces situations et leur participation à la territorialité des individus. Ces situations gagnent à être abordées par sphère d'activité prépondérante, en commençant par les agencements de mobilité marquant une forte participation à la sphère professionnelle. Ils sont à la fois les plus intensément pratiqués et parmi les moins étudiés à large échelle.

## II – Les situations de mobilité étroitement liées à la sphère professionnelle

Ces situations de mobilité marquent une implication forte dans le monde du travail rémunéré par les mobilités à large échelle. Elles soulignent la vigueur de la *compulsion de proximité* (Boden, Molotch 1994), de la recherche d'interaction en face à face, loin d'avoir disparue avec les télécommunications des pratiques professionnelles. Les mobilités de travail qu'elles impliquent sont aussi liées à des institutions et à des firmes de plus en plus agencées en réseau (Amin, Thrift 1992). Cette implication par la mobilité dans la sphère du travail n'en demeure pas moins très variable, dessinant cinq situations de mobilité beaucoup plus hétérogènes que la notion de *voyage d'affaires* ne le suggère en termes d'intensité, de variété des destinations et d'activités engagées (tableau 6). L'expérience de la mobilité évolue fortement, solitaire ou à plusieurs, marquée par des greffes ou non d'autres activités, et occupe une place majeure mais variable dans la territorialité des individus.

Ces situations de mobilité confirment certaines des représentations de la figure de *l'homme d'affaires* mais d'autres la nuancent, en soulignant que ces passagers ne sont pas tous des cadres, loin s'en faut, et ont parfois une expérience prolongée d'autres pays, voire concernent, dans certains cas rares, autant les femmes que les hommes (tableau 7). Analysons plus finement l'agencement des mobilités en abordant ces situations par degré d'intensité de déplacement.

**Tableau 6 – Les situations de mobilité étroitement liées à la sphère professionnelle.**

| Situations de mobilité | Effectif | Déplace-ments par individu (pour des lieux distincts) | Taille du groupe de voyage par mobilité | Nombre de jours hors du lieu de résidence le plus pratiqué | Proportion d'individus ayant greffé des activités lors d'un déplacement lié au travail* | Part des mobilités liées au travail dans le temps de déplacement annuel* | Proportion d'individus souhaitant se déplacer autant ou davantage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mobilités intenses et récurrentes | 3 (2 %) | 52 (6) | 3 | 185 | 100 % | 70 % | 100 % |
| Mobilités soutenues multidirec-tionnelles | 15 (10 %) | 37 (11) | 1,4 | 166 | 67 % | 85 % | 73 % |
| Mobilités épisodiques | 23 (15 %) | 18 (7) | 3,1 | 89 | 66 % | 71 % | 80 % |
| Expatriation | 5 (3 %) | 12 (6) | 2,1 | 151 | 100 % | 50 % | 100 % |
| Mobilités liées à l'industrie extractive | 4 (3 %) | 14 (7) | 1,8 | 186 | 50 % | 80 % | 75 % |
| *Total* | *50 (33 %)* | *25* | 2,4 | *133* | *72 %* | *74 %* | *80 %* |

* Dans les douze mois précédant l'entretien, pour des déplacements motivés au moins en partie par des activités de travail rémunérées.

Source : enquête à Roissy (2010-2011), Dubaï (2011), Schiphol et Amsterdam (2012).

**Tableau 7 – Les passagers en situation de mobilité fortement liée à la sphère professionnelle.**

| Situations de mobilité | Effectif | Âge moyen (années) | Part des cadres (CPIS) | Part des femmes | En couple cohabitant au moins 6 mois par an | Ayant déjà résidé 6 mois consécutifs dans un autre pays |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mobilités intenses et récurrentes | 3 (2 %) | 40 | 0 % | 33 % | 33 % | 100 % |
| Mobilités soutenues multidirectionnelles | 15 (10 %) | 41 | 67 % | 20 % | 33 % | 60 % |
| Mobilités épisodiques | 23 (15 %) | 41 | 48 % | 22 % | 76 % | 33 % |
| Expatriation | 4 (3 %) | 55 | 40 % | 60 % | 80 % | 100 % |
| Mobilités liées à l'industrie extractive | 5 (3 %) | 41 | 75 % | 25 % | 75 % | 25 % |
| *Total* | *50 (33 %)* | 42 | 52 % | 26 % | 61 % | 51 % |

CPIS : cadres et professions intellectuelles supérieures

Source : enquête à Roissy (2010-2011), Dubaï (2011), Schiphol et Amsterdam (2012).

### *II – A. Des situations de mobilités intenses et récurrentes*

Ces premières situations de mobilité sont marquées par les mobilités les plus intenses qui sont aussi les plus régulières. Ces individus sont absents de leur lieu de résidence le plus pratiqué près de six mois sur douze. Ce fait majeur montre toute la

prégnance de ces mobilités dans leur territorialité, puissamment mise en réseau. Les mobilités de travail, intenses sont fortement panachées d'autres activités et s'opèrent régulièrement à plusieurs. Elles n'excluent pas d'autres déplacements majeurs, la mobilité semblant appeler la mobilité dans cette situation, surtout en cas mobilité réalisée en coprésence avec l'entourage. La coprésence au lieu de résidence des proches ou dans le cadre d'expériences touristiques compense l'absence liée aux fortes mobilités de travail (figure 1). Cette situation correspond plus particulièrement aux actifs occupant des professions itinérantes, c'est-à-dire d'accompagnement de la mobilité d'autres individus ou d'objets. Les travaux existants ont souligné la pénibilité physique de ces métiers, liés à des positions sociales et spatiales modestes, voire à un *sous-prolétariat cinétique* (Cresswell 2006b). Le travail exigé du langage corporel et émotionnel des hôtesses de l'air attendu par les compagnies aériennes dans le cadre de la mobilité aérienne a été tout particulièrement souligné (Whitelegg 2005, Hoschild 1983). Les entretiens réalisés soulignent cependant l'importance de positions intermédiaires dans le spectre très hiérarchisé de ces professions : employée administrative de bateaux de croisière, technicien aéronautique d'exploitation et membre d'équipage. Ils travaillent pour des transporteurs aériens et maritimes classiques, étatsuniens et européens, ce qui leur permet de disposer de régimes de mobilités de travail relativement favorables. Ce régime se révèle à la fois subi et exploité par ces circulants.

La mobilité de travail impose en effet ses rythmes, ce qui est particulièrement net dans le cas de Marie, originaire de Marseille. Depuis deux ans, elle alterne travail à bord du bateau de croisière par période de cinq à six mois, tous les jours de la semaine, sur des plages horaires importantes, et période de congé et de compensation, de deux mois et demi. Ces longues périodes de travail itinérant sont peu compatibles avec les normes de la vie de couple parentale et mononucléaire ou de l'occupation d'un logement individuel : « la plupart d'entre nous, qui travaillons sur les bateaux, rentrons chez papa et maman » souligne Marie, âgée de 30 ans, célibataire et sans enfant. Mais l'entretien réalisé avec Marie montre aussi que sa territorialité ne se réduit pas à ses contraintes et atteste aussi de son intérêt pour l'Ailleurs et l'altérité dans ses pratiques de mobilité. Elle saisit les rares occasions de pause dont elle dispose en escale pour visiter la ville d'accostage et insiste sur la diversité des itinéraires possibles des croisières de sa compagnie, liée à un large réseau, qui lui permettent de diversifier les lieux pratiqués. La période de congé est associée au repos mais aussi au prolongement de l'expérience du cosmopolitisme entre employés à bord, associant visite et tourisme :

> A la fin, je suis un peu fatiguée, donc je ne suis pas sûre de partir loin. Il y a un moment où on a envie de rester à la maison. Mais comme sur le bateau je rencontre des gens avec qui je travaille d'un peu toutes les parties du monde, on se voit toujours, donc j'ai des projets de vacances au Pérou, des vacances au Brésil. Donc je continue à voyager, il n'y a pas de soucis.

Les périodes de battement de Marie au cours de l'année précédant l'entretien sont riches de déplacements familiaux, mais aussi touristiques « pour être en famille », ou mêlant encore tourisme et apprentissage de l'espagnol. Ils soulignent que la mobilité de travail de Marie n'est pas seulement subie mais aussi appropriée dans le cadre de la territorialité plus vaste qu'elle présente dans l'entretien. Cette appropriation est particulièrement manifeste dans le cas de Chanitnun, qui travaille depuis 30 ans comme steward pour American Airlines. Basé à Miami, il retrouve notamment ses amis rencontrés au cours des années lors des soirées d'escales au Brésil. Mais il greffe aussi à cette mobilité de travail une autre et unique mobilité pendant la période compensatoire de congé. Il utilise les vingt jours de battement bimensuels dont il dispose pour rejoindre son épouse, qui réside et travaille en

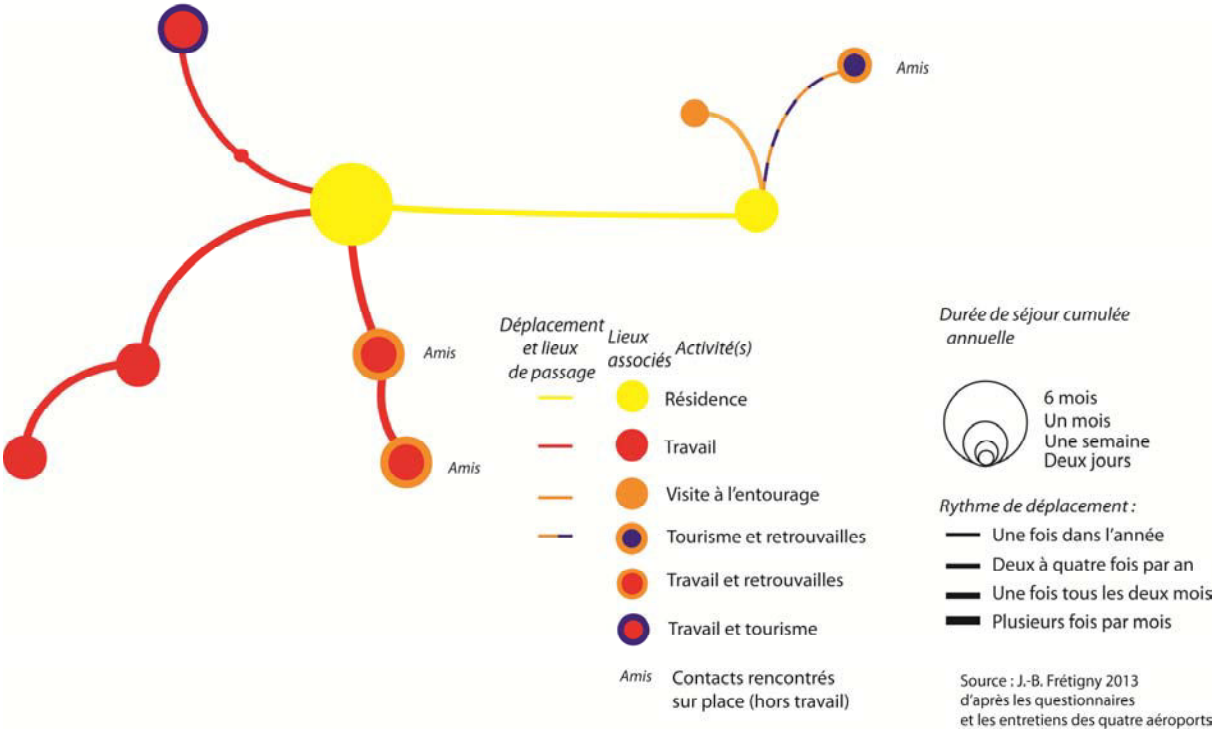
Thaïlande, à Si Saket, ville moyenne à sept heures de bus de Bangkok :

You stay two or three weeks, and then back to pay for the vacations. It's now the 23th of August: I go for 10 days and then the next 10 days, and I fly back and start to work.

Cette situation de double résidence est donc étroitement liée aux propriétés du régime de mobilité de travail, dont les contraintes sont transformées en ressources. Les périodes de repos compensatoires interviennent assez régulièrement pour autoriser une présence bimensuelle sur place tout en étant suffisamment longues pour rendre possible le séjour sur place, qui nécessite près de deux journées d'acheminement. De plus, Chanitnun peut accéder à peu de frais aux vols de sa compagnie, ce qui lui permet de traverser à moindre coût l'Atlantique. Il lui faut en revanche ensuite s'acquitter d'un billet classique depuis Paris ou Francfort pour rejoindre Bangkok.

Ces individus mobiles se déplaceraient davantage encore à des fins personnelles si cela était possible. Un tel résultat confirme que ces situations de mobilité, de plus ou moins longues durées, ces professions itinérantes ne sont pas toujours subies, malgré le régime de mobilité très prégnant qui les imprègne, attestant d'un panachage des mobilités de travail avec d'autres formes de mobilité qui marquent la puissance des ancrages familiaux et amicaux (figure 1).

**Figure 1 – Situation de mobilités intenses et récurrentes.**




Ces premières situations, particulièrement originales, tranchent sur celles des individus mobiles aux mobilités moins intenses.

### *II – B. Des situations de mobilités à rythme soutenu et multidirectionnelles*

La spécificité de ces agencements de mobilités est qu'ils concernent des mobilités soutenues mais dont les destinations sont plus variées que pour les précédents. Multidirectionnelles, elles évoluent au gré des projets de travail. Les individus concernés sont

en moyenne plus de 5 mois par an en déplacement et leurs mobilités non liées au travail, comme pour les situations précédentes relèvent beaucoup de la coprésence à l'entourage. Ces passagers correspondent à certains égards aux représentations en vigueur de la figure de *l'homme d'affaires*, puisque ce sont à 80 % des hommes et que leurs déplacements sont plus souvent réalisés en solitaire. Ils n'occupent cependant pas nécessairement les positions sociales les plus élevées, un tiers d'entre eux relève de professions intermédiaires, et leur activité de travail motivant la mobilité est souvent assez répétitive. Leur mobilité de travail a pour but d'entretenir le réseau commercial ou financier de leur entreprise. Ce sont surtout des mobilités externes, à destination d'autres entreprises. Ces passagers représentent leur firme auprès de clients potentiels, dans une optique de prospection commerciale, pour conclure des contrats ou pour accompagner sur le plan technique et commercial la livraison et l'utilisation de biens ou de services. Ces mobilités sont ici plus profondément analysées pour deux raisons. La première est le fait qu'il s'agit du noyau majeur des mobilités sur lesquelles s'est focalisée la littérature sur les mobilités de travail. La seconde est qu'elles éclairent plus largement l'expérience générale des mobilités de travail, ce qui nous permettra par la suite de mieux interroger la spécificité de chacune des autres situations étroitement liées à la sphère professionnelle.

### *II – B. 1. Des mobilités qui portent la marque de la territorialité en réseau de l'entreprise des individus mobiles*

Contrairement à l'image souvent véhiculée des hypermobiles, il ne s'agit pas principalement de circulants dans le domaine de la finance : seuls trois d'entre eux occupent des fonctions de cadres financiers. La moitié d'entre eux participent des activités classiquement associées aux secteurs avancés aux entreprises : la finance, l'informatique, l'architecture, la communication, la logistique ou, plus indirectement, la publicité, dans le cas d'Hugo, coiffeur pour studios de publicité. Mais l'autre moitié relève de l'industrie manufacturière souvent très spécialisée, dans le domaine de l'équipement, de la chimie, de la plasturgie, de l'aéronautique et de l'électronique, de l'industrie pharmaceutique et de l'énergie. Les deux tiers de ces circulants sont des représentants techniques ou commerciaux de leur entreprise, souvent de taille petite ou intermédiaire, qui ne disposent pas d'un réseau d'établissements à l'international, ce qui invite à réinterroger l'usage systématique du qualificatif de *mondialisation par le haut* pour évoquer ces mobilités. L'essentiel du travail assigné à ces représentants est précisément de compenser cette absence d'implantation dans le pays des clients par des déplacements intenses à large échelle. Ils sont chargés d'incarner en limite de ses réseaux la territorialité de l'entreprise. C'est ce que montre bien l'entretien réalisé avec Pablo, cadre technique et commercial trentenaire, implanté à Valence. Il se déplace 128 jours par an pour son travail et insiste sur sa fonction de représentation de la compagnie dans le face à face avec les entreprises clientes, dans un discours de présentation de soi qui emprunte beaucoup à la rhétorique managériale :

I'm working for sales for my company: for export, so I work a lot. In the last 12 months, I have travelled into 18 countries. […] What I do exactly: I'm representing my company. My company is a chemical company […] and we produce chemical products for constructions, for natural stone processing. My goal is to find the clients that produce natural stone: marble and granite. So what I do, first of all I give technical assistance and I try to keep the doors open for the company and for the products. I try to convince them in order to listen to our explanations. After that, we have to prove that we are better than the competitors, and at the end that we are more competitive for the price: of

course we have to show it. And at the end, we will have the commercial part.

*Are you the only one in the company doing this job?* We are two people. I'm taking care of one part of the market and my colleague is taking another part, like Turkey, India, China.

*There is a kind of division of the world between you two?* Yes, let's say. It's a medium size company. If it was a bigger company, probably we would have just one or two markets, [one or two countries,] if we were smaller, it would have no sense to travel that much. So it's a medium-size company that allows us to travel wherever we consider there would be a chance for us for the market.

Les lieux fréquentés et surtout la fréquence de leur pratique varie considérablement en fonction des projets. Les circulants évoquent souvent d'emblée la difficulté à « prédire » leurs déplacements, alors même qu'ils sont invités à évoquer leur déplacements au cours de l'année précédant l'entretien. Ce décalage dans la réponse souligne non seulement leur parcours très évolutif des réseaux commerciaux de l'entreprise, mais aussi l'incertitude quotidienne liée à la difficile anticipation de leurs déplacements futurs. Ces projets sont concrétisés dans le domaine industriel par des commandes, qui impliquent à l'amont et à l'aval toute une série de déplacements et d'activités de durée, comme le souligne Gabriela, dominicaine, qui travaille pour l'entreprise familiale, implantée à Saint-Domingue :

Je suis dans le domaine alimentaire industriel : je fais des moulins de maïs et de blé pour les usines de pâtes et de couscous, de biscuit, de chocolat et de pain. C'est pour ça que je voyage beaucoup, parce que je m'occupe des Caraïbes et de l'Amérique centrale. Normalement, on trouve les clients, on fait des offres, des contrats, et après, il faut environ 6 mois pour qu'on construise les machines, puis on s'occupe de la livraison. Donc c'est un projet d'un an, un an et demi après la signature du contrat et pendant cette période je vais voir très souvent les clients. […] je vais [aussi] en Europe : je voyage très souvent avec des clients, des hommes d'affaires, pour les salons, voir des usines [et] voir les machines.

Comme le montre cet entretien, les pratiques à destination sont assez répétitives. Il s'agit surtout de missions de prospection, de prise de contact et de suivi technique et commercial pour les cadres trentenaires, par des rendez-vous au sein des entreprises clientes et la présence assidue dans divers salons professionnels. Ces activités sont plus variées pour les cadres plus expérimentés, qui entretiennent des relations plus approfondies avec les clients, comme Gabriela qui les accompagne dans leurs visites d'usine. Ils soignent les relations des entreprises les plus fidèles et les plus importantes, qualifiées de « grands comptes », en se rappelant à leur bon souvenir lorsqu'ils n'ont pas eu l'occasion de les revoir lors de l'année écoulée. Ils se rendent sur place en cas de lancement d'un nouveau produit ou pour former les principaux acheteurs de ces entreprises à l'utilisation des produits techniques vendus. Mais l'éventail de leurs destinations n'est pas restreint pour autant.

Les mobilités de travail au cours de l'année dessinent ainsi un parcours irrégulier mais intense des capitales économiques des divers pays fréquentés et des principales villes de la hiérarchie urbaine, même si les circulants se rendent aussi dans des villes de taille plus modeste, liées aux spécialisations fortes de ces villes dans des réseaux urbains polycentriques. Cette irrégularité n'empêche pas des fréquentations répétées sur le long terme de certaines destinations, notamment pour les cadres financiers. Marc, responsable d'appui (*back office*) de marché de capitaux pour une banque d'investissement parisienne, se rend principalement dans les places financières les plus établies de la dorsale européenne et de son équivalent sur la côte Est des États-Unis : Francfort, Milan, Genève, Amsterdam, New York et Washington. Mais il se rend aussi à Alger, Rabat et Casablanca pour son travail et selon les mêmes rythmes. Seul Lei dispose d'un circuit de mobilité particulièrement stable d'une durée de deux mois, et réitéré tous les quatre mois. Originaire

de Shenzhen, il représente une société chinoise d'équipements auprès d'entreprises sud-américaines :

I will visit every city every two months [when I am in South America], because we stay in one country during one week. So every two months travel [for instance, I am in] Lima.

*Do you travel also inside each country, from one city to another?* Yes, every time: five or six cities mostly. South America is about ten countries [I visit every two months].

A ces mobilités en direction des clients, et aux mobilités de formation, se conjuguent parfois des mobilités en direction des établissements de la firme elle-même. C'est tout particulièrement le cas des firmes les plus agencées en réseau, qui n'appellent pas une présence régulière dans l'entreprise, comme celle d'Alain, sexagénaire, qui réside à distance de son lieu de travail institutionnel. « Responsable grands comptes » d'une entreprise sous-traitante en aéronautique, il habite dans l'Essonne et se rend à Luxembourg une douzaine de fois dans l'année pour deux jours, comme le jour de l'entretien à Roissy : « j'ai une attache professionnelle européenne à Luxembourg, parce que je ne n'ai pas d'attache professionnelle française. Donc si je veux discuter de travail, si je veux voir des collègues de travail, c'est là-bas que ça se passe. »

Ces mobilités révèlent la constitution d'un archipel mégalopolitain mondial plus diversifié à l'échelle individuelle et collective que ne le suggèrent de nombreuses analyses de la métropolisation. La place de ces mobilités dans la situation des passagers est particulièrement importante et ils entretiennent à leur égard un rapport ambivalent.

### *II – B. 2. La croissance des mobilités non désirées*

Ces circulants mobilisent des représentations particulièrement nuancées concernant leurs mobilités. Dans une stratégie initiale de présentation de soi, ils soulignent souvent d'entrée jeu l'appréciation positive qu'ils portent à cette mobilité, qu'ils associent à l'expérience valorisante et distinctive du *voyage*. Mais, au cours de l'entretien, leur discours se nuance rapidement et montre une tension entre cette représentation positive du *voyage* d'un côté et le caractère de l'autre contraignant de cette mobilité de travail, son poids dans leur territorialité. Cette ambivalence participe ainsi de la dynamique des entretiens. Significativement, à l'exception des passagers qui travaillent à leur propre compte, les circulants n'intensifieraient pas leurs déplacements de travail *dans un monde idéal*, voire les réduiraient :

Do you have any children? No ! where would I find schedule? [sourire]

*In an ideal world, would you travel differently?* Less! I would travel less! I love going to new places, meet people, etc. but this is really exhausting. This is really hard on my boyfriend [who works in Bucarest], this is really hard on family life. I don't have children because of this, right? So you know, it's hard!

(Schiphol, Olga, ingénieure informatique quadragénaire, qui partage son temps entre Boston et Bucarest d'un côté, où sont situés les deux bureaux de son entreprise, mais aussi Prague, dont elle est originaire et les multiples villes où elle se déplace auprès des entreprises acheteuses de la firme).

Les jeunes parents évaluent et cherchent à placer cette mobilité de travail dans certaines limites :

*Vous êtes satisfait de l'intensité de vos déplacements professionnels ?* Ca me convient. Plus ça me gênerait un petit peu. J'arrive à trouver un juste milieu entre vie professionnelle et vie de famille sans impacter l'un et l'autre : ça me convient. Maintenant je n'ai pas fait plus. Peut-être que ça me conviendrait mais je ne pense pas. (Roissy, Antoine, chargé de projet d'appels d'offre dans le domaine

énergétique à Paris depuis deux ans, trentenaire et jeune père)

Cette mobilité de travail évolue à la hausse pour les circulants, y compris sur des laps de temps courts. Cette évolution tient au développement des activités à l'export de leurs entreprises qui introduit un puissant changement d'échelle de leur réseau commercial et des mobilités associées :

*Comment ont évolué vos déplacements de travail à plus long terme ?* Par rapport à il y a 10 ans, ils se sont multipliés par deux, je dirais.

*Parce que vous avez changé de poste ?* Non, non, pareil : c'est surtout le marché qui s'est développé sur l'Europe. Alors qu'auparavant c'était plus des déplacements en France.

(Roissy, Éric, représentant commercial d'une entreprise de location de wagons-citernes pour le transport de matières dangereuses, implantée dans la métropole parisienne)

Cette intensification avive ainsi la question de la présence croissante de cette mobilité de travail et la précarité des ajustements réalisés. Celle-ci semble intégrée de deux manières différentes dans la territorialité des individus. Elle est souvent vécue comme provisoire pour les plus jeunes de ces professionnels, qui y voient une expérience de quelques années :

Now I'm working for this job for 3 years so this is my third year I'm travelling that much, increasingly so much. […]

*In ten or twenty years, do you imagine yourself travelling with the same intensity?*

I don't think so. Of course I like travelling but I don't think that after ten or twenty years I would be travelling as much as I'm travelling now. Even 5 years you know? This kind of job I think is to do now, not later. Because we have to accomplish a profile, you have to be kind of single, not to have so many things at home. Because otherwise you can't do them as you are often abroad, or if you have a family… you have to give up a little bit this kind of things! (Roissy, Pablo, cadre commercial d'une entreprise espagnole de pétrochimie, célibataire et trentenaire)

Diverses parades sont mises en place pour limiter cet accroissement des mobilités, par l'usage des technologies de l'information ou en modifiant l'organisation des déplacements. Mais ces tactiques se combinent bien souvent à des formes d'accommodement, de résignation et d'adaptation à la forte présence cette mobilité de travail. Pour contrôler cette croissance, un grand nombre de passagers développe des stratégies de panachage d'activités dans ces espaces-temps liés au travail.

### *II – B. 3. Les stratégies de compensation par la greffe d'activités touristiques ou de sociabilité dans la mobilité de travail*

La recherche de greffes d'activités au sein des déplacements professionnels est loin d'être négligeable, puisqu'elle concerne deux-tiers de ces individus pour au moins l'un de leurs déplacements, qu'il s'agisse d'activités de visite à des amis ou à la famille ou encore de tourisme. Ces activités jouent à la fois dans la découverte de nouveaux lieux comme dans l'approfondissement de la pratique de certains lieux de référence. Hugo, coiffeur sur des sites de tournage de publicité, dispose avec le plus souplesse d'un temps sur place disponible, en raison de ses conditions de travail comme artisan spécialisé, au temps de travail soigneusement circonscrit, et de son statut de célibataire :

*Vous partez toujours le dimanche pour votre travail ?* Non, il n'y pas de règle. […] J'ai avancé mon vol d'une journée pour passer une journée de plus à rien faire là-bas [à Berlin] : je vais me promener. La première nuit je la passe chez des amis et après-demain seulement j'irai à l'hôtel.

*Donc il y a une petite partie de tourisme ?* Oui, j'essaie toujours. En général j'ai une journée

où je n'ai pas grand-chose à faire. Je n'ai pas vraiment le temps de visiter. Ca me permet juste de voir là où j'aimerais partir en vacances, d'avoir un peu de temps pour checker les alentours. C'est prospectif. Les clients ne nous paient pas pour faire des visites malheureusement !

La pratique de ces lieux s'effectuent en marge de l'espace-temps de travail, au début ou à la fin du déplacement, ou bien lorsque les circulants doivent passer la fin de semaine sur place, quitte à infléchir le parcours prévu pour le déplacement :

Je partage souvent le voyage : trois jours en France, trois jours en Italie. J'essaie de partager. Mais ce n'est pas facile, surtout quand on voyage avec un client, parce qu'il veut voir trop de choses. Moi, j'ai besoin de vacances un peu. C'est dur. C'est la vie. […]

*Pour aller à Lyon et Milan, vous passez par Paris ?* Oui : quand je viens en Europe, il y a toujours une excuse pour passer par Paris. Et j'y reste une ou deux nuits minimum ou un week end. Comme Air France a un vol direct [pour Saint-Domingue], je voyage toujours avec Air France. Donc je reste à Paris quelques jours, soit quand j'arrive, soit quand je repars. C'est une bonne excuse ! (Roissy, Gabriela, habitant Saint-Domingue, célibataire et voyageant régulièrement en France et en Italie avec les clients de son entreprise de machines outils).

La pratique du lieu évolue avec sa fréquentation. Les activités de sociabilité, la fréquentation des restaurants et des espaces domestiques des amis, se substituent souvent aux activités de découverte dans l'espace public, comme pour Olga, qui fréquente régulièrement les mêmes lieux au cours de l'année. Mais elles peuvent être très liées dans des pratiques de découverte avec des amis sur place, comme pour Javier à Helsinki et à Asmterdam, lorsque son emploi du temps s'avère moins chargé que prévu. S'il n'a pas de mobilité spécifiquement consacrée au hors-quotidien, sa mobilité de travail à Amsterdam se conjugue à une expérience mêlant contact familier avec son ami sur place et altérité de la découverte :

Sightseeing, actually, this year I try to say: "well I'm here!" Sometimes you don't have a flight back [right after your work]. To give you an example, when I was in Helsinki, the flight was from Dublin so the flight leaves on Thursday and the flight back is on Saturday. And I only had three meetings, so I've thought this is good because I go visit some places. […] Last night for example, I do have a friend in Amsterdam and he brought me, I have never been to the city. Normally I was just used to go to the hotel and never see it again. Like this time, now I'm trying to do a bit more of visits to make the most of being here.

C'est la mobilité de travail de Noureddine qui est la plus composite, liée à une situation de circulation migratoire, qui inclut aussi une relation amoureuse à longue distance avec son épouse, étudiante tchèque à Prague, depuis deux ans. Architecte algérien de 30 ans à son compte, il se déplace dans diverses destinations du bassin méditerranéen et à Abu Dhabi pour des projets de construction, notamment liés à des réseaux sociaux. Ces destinations sont associées à l'entretien d'une culture architecturale et d'une territorialité transnationale, qui inclut le rapport au collectif et à l'altérité :

*Vous avez des amis et de la famille dans ces villes ?* […] A Paris, j'ai des amis et de la famille, parce que c'est le milieu algérien habitant en France. Vous allez toujours les voir ? A chaque fois, c'est religieux, c'est une sorte d'obligation de visiter les amis, la famille quand on voyage et qu'on visite leur place, d'amener quelque chose.

*Vous faites aussi du tourisme à destination ?* J'en profite chaque fois que j'ai peu de temps parce que j'aime beaucoup apprécier les édifices, l'architecture, les villes, l'organisation, surtout les anciennes villes, les quartiers, les espaces publics et tout ça, la société qui habite cette ville. A chaque fois, quand je visite cette ville, voir, c'est entre parenthèses, le cas des musulmans qui habitent là bas : ce qu'ils font, ce qu'ils ne font pas, etc.

*Vous avez souvent ce temps-là ?* […] J'ai le temps trois fois sur quatre.

Si la greffe de ces activités à la mobilité est particulièrement marquée pour Noureddine, elle n'en est pas moins présente pour certains déplacements des autres circulants. Un tel constat invite à concevoir un certain continuum que montre bien les parcours biographiques des circulants, revisitant l'opposition systématique entre *fourmis du nord et du sud* dans leur rapport à l'Ailleurs. Leurs ressources en termes de mobilité de ceux qu'on assigne à la *mobilité par le haut*, parfois abusivement, ne se réduisent pas aux ressources instantanées liées à leur position socio-professionnelle mais dans une approche large de l'intersectionnalité, aussi à celles qui ont à certains égards motivés leur accession à ces postes, qu'il s'agisse de ressources linguistiques ou liées plus largement à la socialisation à d'autres contextes. Elles facilitent ce panachage d'activités par la maîtrise accrue des lieux et des liens pratiqués en mobilité.

L'absence de combinaison de motifs tient en revanche à la conjonction d'agendas très contraints fixés par l'employeur ou par les circulations et à une situation familiale défavorable, notamment la présence des enfants à la maison. Ce double facteur est particulièrement sensible pour les cadres techniques et commerciaux sud-coréens, chinois ou taiwanais, dont l'hébergement coûte cher à l'employeur, comme le souligne Lin, chargé de vente technique de composants plastiques dans le domaine médical. Taïwanais quadragénaire, ce père de deux enfants, se déplace pour son travail 123 jours par an au Brésil, en Allemagne et en Angleterre, au plus près des établissements qu'il visite, souvent en grande périphérie urbaine :

We try to limit our trips, plus that's a huge expense for the company, especially here in Europe. It's more than 3 times more expensive than in Taiwan.

*Si it's not only about the airline ticket?* Yes: for the hotel, food, transport and timing also […]: you lose also time for your children. […] *Do you take time or have time for tourism?* Very few. If I'm over a week end, maybe I will take a train to the city, window shopping, that's all. *So would you say you have done some sightseeing in the last 12 months?* No, only with my family [during a touristic trip around the island of Taiwan].

La limite entre greffe et non greffe d'activités touristiques est dans le détail parfois ténue. De même Lin ne considère-t-il pas vraiment qu'il y a combinaison d'activités au Brésil, bien qu'il envisage le pays comme une *seconde maison*[3], à laquelle il a plaisir à revenir dans un rapport de familiarité, car il y a vécu enfant lorsque son père y travaillait. De même Lei considère qu'il ne se livre pas vraiment à des activités touristiques lors de son circuit bimensuel en Amérique latine, tout en évoquant l'intérêt touristique des villes qu'il pratique, pour en recommander la visite à son interlocuteur et pour envisager de lui-même les visiter avec sa femme. La faible mention d'activités reconnues comme touristiques n'empêche pas aussi un rapport à l'altérité qui réinterroge aussi les préjugés nationaux, loin de l'artificialité des rapports à l'Ailleurs dénoncée par Alain Tarrius (2002). Ainsi Alain, chargé des « grands comptes » ne combine jamais à destination activités de travail et autres activités, même lorsqu'il fréquente les mêmes lieux pour rendre visite à sa famille ou faire du tourisme. Mais son regard sur les stéréotypes nationaux a évolué avec sa pratique professionnelle de l'Angleterre :

*Est-ce que vous faites un peu de tourisme lors de vos déplacements professionnels ?* Non ! J'ai passé une demi-journée à Prague à visiter, et c'est vraiment exceptionnel. Moscou et Saint-Pétersbourg aussi, j'ai fait une demi-journée de ballade. Le reste du temps jamais. Je me suis occupé

[3] *A second home*.

de l'Angleterre pendant dix ans, j'ai pas fait une seule journée à Londres pour visiter. […] Même l'Angleterre, ça allait bien finalement. Tout le monde me dit tout : "comment tu vas en Angleterre ?!, ils mangent mal !". Mais non, finalement, j'ai bien mangé en Angleterre, et puis les Anglais sont pas forcément tous aussi pète-sec [qu'on ne le décrit] !

La relation à un Ailleurs ou à un lieu de référence n'est donc pas totalement absente même si elle est considérée comme insuffisamment développée pour être qualifiée par ceux qui se déplacent de combinaison de motifs de mobilité. Cette absence affichée de panachage ne se réduit pas à la seule imposition du régime de mobilité, même très strict, surtout chez les circulants dont les positions socio-professionnelles sont relativement modestes. Il importe aussi à ces passagers de ne pas présenter une absence imposée aux proches comme motivée par d'autres motifs que professionnels. C'est bien la conjugaison de ces deux facteurs, professionnel et familial, qui intervient dans l'absence de combinaison, ce qu'illustre tout particulièrement l'entretien d'Éric. Ses pratiques de déplacement sont réalisées en étroite relation avec son employeur mais aussi avec sa femme, comme le montre l'usage plastique du pronom *on* :

*Est-ce qu'il vous arrive de faire un peu* de *tourisme à destination ?* [*Vivement*] Jamais ! Je peux vous dire : j'ai été à Trnava pendant une dizaine d'années [ville moyenne de Slovaquie à 43 kilomètres de Bratislava], je ne suis jamais allé à Bratislava, sauf pour prendre l'avion, et j'y allais une fois par mois ! Parce que je n'avais pas le temps ! Et non ! Vous prenez la *low cost* le soir pour arriver à minuit, une heure du matin à l'hôtel. Le lendemain à six heures vous êtes sur le pont et à dix-sept heures trente vous avez quitté l'atelier pour reprendre votre vol, pour le coup à Bratislava […] [*détachant soigneusement les syllabes :*] je ne fais ja-mais de tou-risme ! […] Je m'en tape le coquillard d'aller visiter ! Ceci dit, j'ai des collègues qui se débrouillent pour découcher une ou deux nuits. [*silence*] Il y a une vie de famille derrière. Si certaines négligent leur vie de famille, j'ai une femme qui n'apprécie pas trop que je me déplace : on évite de trop bouger et on essaie de concentrer.

Le panachage d'activités dans la mobilité est donc bien attesté mais n'est pas toujours à l'œuvre. En outre, contrairement à la figure hypermobile promue à l'aéroport, supposée combinée à sa guise activités de travail et expérience touristique, ce branchement d'activité est plutôt développé par ces passagers comme un *à côté* de la mobilité de travail. Il n'en est pas moins signifiant d'un certain rapport à l'altérité et de constitution d'une territorialité en réseau qui s'inscrit souvent à plus long terme dans le cadre d'expériences transnationales. La force de ces mobilités de travail dans la situation de mobilité se lit aussi dans l'analyse des autres déplacements, qui marquent bien l'interdépendance des mobilités mises en système. Ils participent aussi d'une stratégie de limitation de l'effet accaparant des mobilités de travail sur leur territorialité en privilégiant les mobilités de coprésence avec l'entourage.

### *II – B. 4. Le primat accordé aux sociabilités amicales et familiales pour les autres mobilités*

En dehors de leur mobilité de travail, les circulants ont souvent été décrits comme sédentaires (Tarrius 2000). Indéniablement, dans la plupart des discours des passagers, les mobilités hors travail sont minimisées. Éric par exemple, qui se déplace chaque semaine en train ou en avion pour la location de wagons, insiste sur le contraste avec son temps libre :

A vrai dire, je me déplace pas beaucoup. Quand vous bougez déjà pas mal en semaine, vous avez pas envie de… Et puis j'ai des loisirs qui font que je me déplace pas beaucoup. Moi, je fais du foot et mes deux enfants aussi, donc mes week end sont assez mobilisés par le foot.

Pourtant l'examen de leur système de mobilité montre une importance non

négligeable des déplacements non directement liés au travail. Même s'ils sont moins fréquents, ils sont plus longs et 15 % de leur temps de déplacement y est consacré en moyenne. Dans le cas d'Éric, qui sous-estime ces déplacements, c'est près d'un tiers de son temps de mobilité qui est consacré à des motifs privés, de visite à la famille, associée au repos et au jeu. Ces déplacements tiennent surtout à l'expérience de formes de coprésence familiale ou amicale. Elles peuvent être couplées à de formes d'expériences touristiques, de repos et de jeu, occasion de réappropriation sur le mode non contraint de déplacements à large échelle, notamment pour les circulants célibataires ou sans enfants, comme pour Pablo. Âgé de 29 ans, célibataire, il insiste sur la description de ce voyage annuel de trois semaines dont la préparation elle-même déjà une expérience collective :

I travel with one or two friends and we like to move, as backpackers. We went to Malaysia, the other year we were in Mexico, we were in Thailand, during 4 weeks. We look for hostels, train, bus, everything like that [sourire].

Mais ces mobilités sont surtout liées à la pratique de lieux de référence, de centration, y compris pour Pablo, qui se rend 5 fois par an de Valence à Benidorm, où il a grandi et où habitent ses parents et qu'il associe à un deuxième lieu de résidence. La construction de ces centrations est particulièrement nette dans le système de mobilité de Gabriela, dominicaine. Paris, où elle a passé ses deux semaines de vacances de l'année, en septembre et en fin d'année, apparaît comme une véritable centration secondaire et alternative :

Là, c'était une semaine extraordinaire. J'ai passé mes vacances à Paris, où j'ai beaucoup d'amis, et j'aime beaucoup Paris. Je souhaite un jour acheter une maison ici. Je ne sais pas comment... [rire]. On a toujours un rêve dans la vie ! […] En 2010, les vacances que j'ai faites étaient à Paris. Pourquoi, je ne sais pas. […] Vous n'avez pas de famille à Paris ? Non, des amis […] il y a toujours quelqu'un à rencontrer !

Cet habiter transtopique est poussé à l'extrême pour les quatre passagers aux situations multirésidentielles les plus accentuées, où la marque de la mobilité de travail est particulièrement sensible. Trois d'entre eux n'entretiennent pas d'autres mobilités que celles de travail et entre lieux de résidence. Javier par exemple, quadragénaire et célibataire, travaille au développement du réseau commercial d'une entreprise de cartes de bons cadeaux électroniques pour centres commerciaux. Son lieu de travail institutionnel fixe est au Royaume-Uni. Depuis quatre ans, il réside alternativement à Valence et à Dublin, où il habite chez son frère et sa femme, ce qui facilite aussi son travail en raison des vols directs dont il dispose depuis Dublin, il dit ne pas se déplacer pour les vacances :

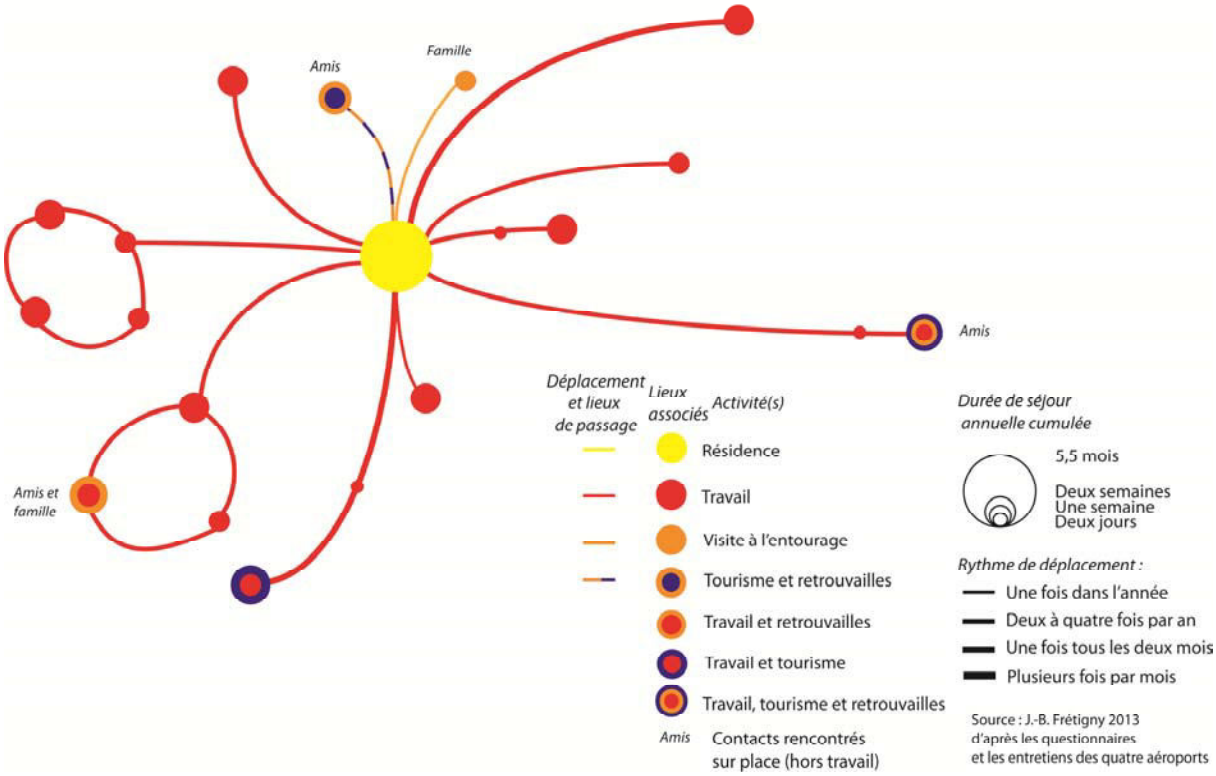
Half of the year I am based in Valencia in Spain and half of the year I'm based in Dublin. So I can choose where I want to be, basically. So when it's cold I go to Valencia and when it's hot I go to Dublin. […] Dublin is good for direct flights, Valencia is not good. […]

*Have you made other trips by any means for transportation but for other reasons?* No, for holidays [rire dans la voix], I stay in one place […] I don't want to travel any more!

Cependant, à défaut d'expériences touristiques, cette mobilité multirésidentielle régulière relève bien d'une motivation non professionnelle liée à l'entretien de liens familiaux. C'est aussi le cas pour Franck, dont la birésidence est plus directement liée à son travail. Il souhaite maintenir son attache familiale à Vienne, où vivent sa femme et ses enfants, alors que son nouveau lieu fixe de travail est à Munich.

L'examen de ces derniers systèmes de mobilité montre l'imbrication étroite de ces mobilités, dans laquelle la sphère professionnelle joue un très grand rôle, mais avec une intense activation dans la mobilité des relations amicales et familiales. L'examen de ces situations de mobilités permet ainsi de revisiter les représentations les plus classiques diffusées par la littérature à propos des spatialités de ces passagers, évoquées en particulier au chapitre 1, comme étant dans *un ailleurs toujours éphémère, un au-delà radical des sédentarités* que ces acteurs ne pourraient *articuler aux mobilités* (Tarrius 2000 : 143). Ces pratiques participent bien au contraire de la constitution significative d'ancrage dans le cadre de territorialités individuelles en réseau (figure 2).

**Figure 2 – Situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles.**




L'association de la mobilité à l'Ailleurs est plus intensément en jeu dans les situations de mobilités liées à des déplacements épisodiques, qui n'excluent cependant pas la construction plus subreptice et moins systématique de territorialités en réseau.

### *II – C. Des mobilités épisodiques investies régulièrement de pratiques touristiques*

Ces situations de mobilités sont caractérisées par des mobilités aux rythmes moins soutenus, en moyenne deux fois moindres que pour les agencements précédents, à la fois en fréquence et en durée annuelle de déplacement. Ces mobilités sont souvent plus sporadiques, parfois longues, ou liées à des scansions régulières attachées à certaines destinations par des mobilités pendulaires. Elles ne connaissent pas les chaînages de déplacements, d'enchaînement de destinations lors du même parcours de mobilité, qui sont souvent développées par les passagers des deux ensembles de situations précédents, mais sont plus fréquemment accompagnées d'autres partenaires de voyage et se prêtent couramment à des pratiques touristiques. Elles restent dans leur immense majorité pratiquées par des hommes.

La mobilité de travail des circulants n'occupe plus l'essentiel de leur travail quotidien. Les activités menées par ces circulants ne sont jamais autant exposées que dans la prospection intense, au front d'extension des réseaux commerciaux de l'expérience mobile des circulants précédents. Leur mobilité est plus encadrée, leurs activités à destination sont plus spécialisées, plus techniques ou de négociation plus délicate. Le champ des institutions, des secteurs économiques comme des professions concernées s'élargit aussi fortement.

La marque des institutions politiques et des firmes transnationales est beaucoup plus prégnante pour ces mobilités moins intenses. Certains passagers se déplacent pour entretenir des réseaux construits par les collectivités locales ou les États, en tant que responsables politiques, fonctionnaires ou sous-traitants dans le domaine de l'aménagement, de la coopération décentralisée, du droit ou de l'armée. Les relations internes aux grandes firmes d'échelle nationale et surtout transnationales sont aussi très visibles et scandées par des mobilités régulières. Elles concernent également des responsables des antennes locales de ces entreprises ou des cadres spécialisés dans le marketing, la recherche et développement ou l'interprétariat. Les mobilités de relations externes des firmes privilégient les arènes d'interaction, comme les salons professionnels, pour la commercialisation de produits, ou encore de communication, comme les grands événements sportifs et culturels sponsorisés. Les relations externes concernent surtout des sociétés de services avancés aux entreprises. Dans le domaine informatique, trois circulants apportent un support principalement technique, parfois de longue durée. La durée oppose ainsi les *missionnaires* (prospecteurs) et les *plombiers*, pour reprendre la terminologie employée par Wickham et Vecchi à propos des mobilités des salariés du district industriel de logiciels de Dublin (2009). D'autres circulants interviennent aussi dans des domaines très spécialisés, qui justifient parfois des déplacements à large échelle, dans le domaine du conseil informatique, de l'ingénierie sociale ou de la propriété industrielle. Enfin, d'autres passagers nous permettent de saisir l'ampleur du spectre des activités qui participent à la métropolisation à fine échelle, qu'il s'agisse d'entreprenariat commerçant formel ou informel, de rencontres sportives entre équipes professionnelles, d'activités de niche comme le commerce de timbre, voire à travers des pratiques d'achalandage dans le domaine de l'horticulture.

Les rythmes de cette mobilité de travail, moins intenses, sont dans l'ensemble mieux appréciés. 80 % des circulants se déplaceraient autant ou davantage, pour le travail ou, plus souvent, pour d'autres motifs. Ewald, directeur adjoint d'un programme de fonds structurels européen Interreg au sein d'une administration territoriale du nord de la France, apprécie la rupture de rythme associée à ses quatorze déplacements annuels de travail : « non, ça va, c'est une obligation mais aussi une chance de quitter le bureau pour deux jours pour voir les collègues, […] c'est aussi une manière d'avoir un peu d'air frais ».

La pratique touristique fait l'objet d'une initiation dans le déplacement de travail lui-même, comme pour Kabir, informaticien *plombier* qui travaille dans une entreprise de sous-traitance informatique en Inde. Avec trois de ses collègues de la ville de Puna, dans l'État du Gujarat, il a travaillé deux mois dans les locaux d'une entreprise étatsunienne, à Nashville. Cette expérience de sous-traitance a constitué tout à la fois son premier séjour à l'étranger, sa première expérience de l'avion et sa première expérience touristique. Ce trentenaire consacre en effet ses deux semaines de vacances annuelles à la visite de la famille et des temples de sa région d'origine à Jalgaon, dans l'État du Maharashtra. La mobilité de travail apparaît alors comme un facteur de diversification des mobilités des individus :

Without [my colleagues] I would have not done any sightseeing. […] I'm thinking to go outside with my family to go and do some sightseeing in India. I was not able to do that previously, because of my work. I'm planning to make it in the future. […] [But] it's really expensive.

Cet exemple souligne bien que la pratique des séjours de travail de relative longue durée, plus fréquents dans cette forme de mobilité, s'avère favorable à la combinaison des pratiques. Il suggère aussi que les mobilités de travail à plusieurs jouent un rôle important dans le développement de pratiques touristiques dans le cadre de la mobilité de travail, non pas seulement à l'instigation de collègues mais aussi par la participation de membres de l'entourage amical ou familial à la mobilité[4].

Alors qu'elle est totalement absente de l'expérience mobile des prospecteurs des situations de mobilité évoquées précédemment, cette pratique concerne ici pas moins d'un circulant sur quatre lors d'un des déplacements des douze derniers mois. Il s'agit presque toujours d'une pratique d'adjonction du conjoint, ou en l'occurrence de l'épouse, voire des enfants. Eraldo, adjoint au maire d'une ville moyenne de Sardaigne, se rend régulièrement dans diverses villes européennes avec les édiles de la ville, surtout des hommes. De retour d'une visite du système d'éclairage urbain de Paris qui intéresse sa commune, il me présente pendant l'entretien au groupe de huit voyageurs :

*Vous n'êtes venus que pour travailler ou aussi pour faire autre chose ?*

Un peu pour tout : pour des vacances aussi. Quand on va à l'étranger, on en profite, non ? Les femmes, les fiancées sont aussi de la partie ![5]

L'effectif des nombreux déplacements de travail d'Eraldo est rarement aussi pléthorique mais la greffe d'activités diverses dans la mobilité de travail, ou plus exactement de mandat, persiste. La pratique du prolongement du séjour, par exemple en fin de semaine, est toutefois plus fréquente, même si cette mobilité à deux n'est nécessairement pas synonyme de combinaison des pratiques et se traduit aussi par une disjonction des activités entre le conjoint actif et ceux qui l'accompagnent. Le jeu sur limites des sphères de travail et de vie familiale dans la mobilité se brouille davantage pour les actifs à leur compte, comme Jack et Emma, horticulteurs dans le Grand Dublin. Après être venus tous deux à deux reprises en Hollande pour rencontrer leurs fournisseurs et choisir leurs plantes les années précédentes, ils ont décidé de se rendre cette année à Haarlem et Eindhoven avec leurs deux enfants lors de leur unique déplacement à large échelle de l'année. Ils alternent pendant deux semaines activités recréatives un jour et activités de travail le lendemain.

L'insertion de visites à la famille et aux amis n'est pas absente mais elle est en revanche bien moins marquée que dans le groupe précédent. La faiblesse de la pratique tient à des mobilités pendulaires, où les passagers repartent rapidement leur travail accompli, ou bien à des mobilités moins intenses, qui parcourent moins de lieux possibles de retrouvailles et de coprésence. Un autre facteur important est que les parcours biographiques de ces circulants sont moins mobiles que les précédents : un tiers d'entre eux ont résidé de manière prolongée en dehors du pays dont ils sont ressortissants. Même sans fréquentation de l'entourage, la pratique touristique peut être pour un circulant l'occasion d'entretenir une centration particulière avec le lieu qu'il pratique. Jin, interprète de l'allemand

[4] Quand l'épouse n'est pas aussi une collègue, comme le montre l'entretien réalisé avec Minjoon, qui travaille dans la même entreprise de jeux vidéo sud-coréenne que sa femme, les deux voyageant ensemble le jour de l'entretien.

[5] *Siete venuti per lavoro soltanto o anche per fare altro?*
Per un po' di tutto, vacanze... quando vai fuori, approfiti, no? Abbiamo portato le moglie o le fidanzate!

au chinois, profite de sa mission d'interprétariat d'un mois dans la Sarre puis la ville de Francfort avant de prendre l'avion. Elle renoue ainsi avec un pays dans lequel elle a séjourné à plusieurs reprises pour en apprendre la langue, nourrissant un intérêt qui tient autant de sa pratique professionnelle que d'un rapport profond à l'altérité.

Le caractère subi de leur mobilité apparaît en revanche clairement pour les circulants engagés dans les mobilités les plus répétitives, pesant sur leur vie familiale, qui peut d'ailleurs elle aussi nourrir une mobilité intense de visites et un habiter transtopique. Ces circulants comptent parmi le tiers de passagers qui disent ne pas ménager d'autres activités dans leur mobilité de travail. Les facteurs explicatifs précédemment identifiés sont toujours à l'œuvre. Les emplois du temps compacts prévus par l'employeur comme la situation familiale jouent pleinement. Mais de nouveaux facteurs interviennent, comme la réitération des déplacements pendulaires, mais encore le surcroît de travail associé à la mobilité de travail. Jason par exemple est ingénieur à Portland, dans une entreprise d'équipement industriel d'une centaine de salariés, qui fabrique des incubateurs pour les hôpitaux et les centres de recherche. Trentenaire et père de deux jeunes enfants, il a déménagé il y a six mois depuis la Californie et n'est pas parti en vacances au cours des douze mois précédents. Six fois par an, il doit endosser le rôle de vendeur et de réparateur auprès des établissements acheteurs, principalement en Amérique du nord mais aussi à plus vaste échelle, en Russie et en Extrême-Orient :

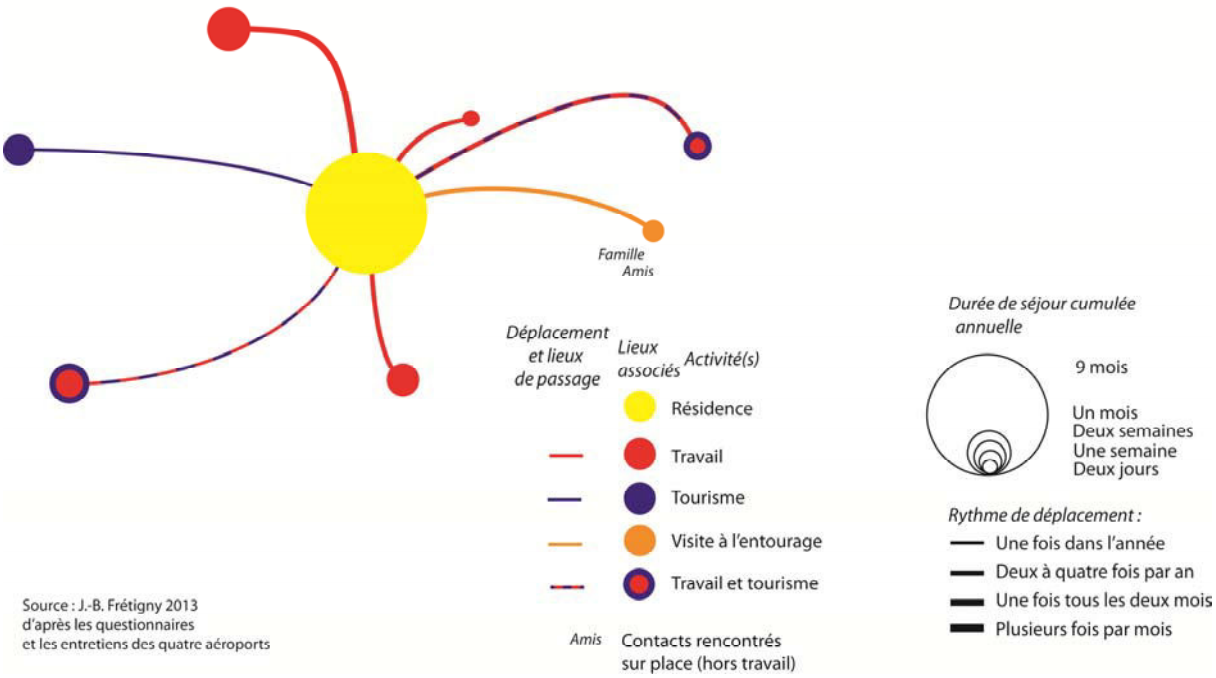
> It's only for business. Never something else! […] I'm being a sales person but my real title is engineer, so, that's why they sent me out: fix stuff or sale stuff. The rest of time, I'm doing engineering. […] *Do you like to do both?* Sometimes, it's too much [rire]! Too much spread, too much to care of! [...] I hope I will have time [to do some sightseeing]. They usually book my days so that I have to train people all day all there, so I don't have any free time. I usually have a dinner and that's about it.

Le fait que la mobilité de travail se déroule dans un Ailleurs apparaît alors bien comme un ajout *aux difficultés de l'univers du travail* comme le suggère Mathis Stock (2005), comme un obstacle au prolongement de la vie quotidienne pour les passagers participant à cette situation : « When I travel domestically, I can make phone calls. But internationally I can't because I'm off time zone ».

L'insertion de pratiques touristiques ne va pas de soi non plus pour des circulants qui n'ont pas nécessairement les ressources ni aussi d'intention de développer un projet d'expérience touristique. Fred par exemple est négociant en moteurs d'occasion à Brazzaville, où il possède deux boutiques d'import-export. Il se rend deux à quatre fois par an à Dubaï pour y acheter les moteurs originaires d'Europe ou du Japon, mais aussi de multiples autres marchandises intéressantes. Il passe les quinze jours dans la ville dubaïote à mobiliser ses contacts et à négocier pour réaliser de bonnes affaires. Du bon usage du temps sur place et des achats réalisés, puis de l'acheminement des marchandises par voie maritime soumis aux aléas des douanes, dépendent le succès des ventes à Brazzaville et la possibilité de financer ensuite plus rapidement un nouveau séjour à Dubaï. Les pratiques de sociabilité jouent un grand rôle dans cette mobilité, notamment au sein du groupe de négociants, qui « part[ent] ensemble même si [ils sont] concurrents », mais elles sont indissociables de l'expérience de travail qui imprègne tout le déplacement. Pour d'autres circulants, la mobilité de travail devient aussi une mobilité d'achat, pour acquérir des produits de la vie quotidienne difficiles à trouver dans le pays de résidence, notamment en Afrique subsaharienne.

Ces branchements d'activités marquent bien une diversification des pratiques dans le déplacement et une amorce plus ou moins marquée d'intégration de ces lieux dans la territorialité des individus. Elle est surtout manifeste lorsque l'altérité des lieux n'est pas trop marquée aux yeux de ces acteurs, qui est un facteur clé de diversification des activités dans la mobilité de ces passagers. Bien qu'elles ne soient pas systématiques, ni aussi intenses que pour les situations précédemment évoquées, ces dynamiques d'intégration des lieux dans la territorialité des individus sont donc bien sensibles (figure 3).

**Figure 3 – Situation de mobilités épisodiques, régulièrement investies de pratiques touristiques.**




Cette intégration des lieux de la mobilité dans la territorialité des individus est plus classiquement reconnue pour les situations d'expatriation, mais dont l'intensité et la variété des formes de circulation à large échelle qu'elle implique est souvent moins soulignée.

### *II – D. Les mobilités d'expatriation*

Ces assemblages de mobilités sont marqués par des mobilités de rythmes moins soutenus mais souvent à plus large échelle et de plus grande durée, liées à des activités particulièrement multiples, tout en n'excluant pas d'autres mobilités variées. L'expatriation est ici entendue au sens strict associé à un régime particulier de mobilité qui est lié à l'organisation de travail qui la pilote. Elle est alors appréhendée comme un processus lié à la mobilité de travail, directement ou non, pour l'entourage des actifs concernés, de relative longue durée, et qui s'inscrit dans le cadre d'un contrat de travail et d'un accompagnement par l'institution. Le terme d'expatriation permet ici d'insister sur le fait qu'il s'agit autant d'un processus de construction d'une territorialité en réseau que d'un état ou d'un statut. Comme pour les autres mobilités plus fréquemment abordées dans le domaine migratoire, la dimension de circulation paraît particulièrement importante au vu des entretiens. L'expatriation est alors une forme de circulation migratoire particulière, liée au maintien dans la territorialité de l'organisation. Elle ne relève donc pas d'une dichotomie héritée et encore

usitée évoquant des expatriés d'un côté et des immigrés de l'autre. Celle-ci reprend une opposition implicite entre les migrants des pays développés d'un côté et des autres pays de l'autre, qui véhicule des présupposés qui en affaiblissent la pertinence. Dans l'optique retenue ici, tous les migrants ressortissants de pays développés ne participent pas d'une mobilité d'expatriation et certains migrants ressortissants des pays en développement sont engagés dans des mobilités d'expatriation.

Les formes d'expatriation des passagers sont marquées par des mobilités importantes, dans les domaines variés d'activité humanitaire, culturelle, militaire, de construction ou pétrolière. Parmi les expatriations récentes, la recherche d'une circulation est déjà sensible au premier retour en Italie de Chiara, âgée de 30 ans. Trois mois après son installation à Lima avec son conjoint, pour son premier poste à l'institut culturel italien, cette diplômée d'un master en histoire de l'art, sans activité salariée pour le moment, insiste sur les multiples motifs de son retour dans sa ville du Piémont :

*Vous revenez à l'occasion d'un évènement familial ?* Oui, parmi tant d'autres choses ! [...] Un travail pour l'université, des raisons familiales, la course des chevaux, parce qu'il y a une fête particulière de ma ville [voisine du "palio" de Sienne] [...] Je fais une recherche pour mon ancien directeur de mémoire.

*Donc vous travaillez toujours un peu ?* Oui, même si c'est de manière bénévole.[6]

Les années successives ne suggèrent pas nécessairement un affaiblissement de ces relations, comme le montrent les déplacements répétés à l'occasion d'un évènement familial comme la naissance d'un premier enfant. Alicia par exemple, épouse d'un fantassin de l'armée étatsunienne, et résidant dans la base de Grafenwöhr, près de Nuremberg, est retournée pas moins de cinq fois dans sa famille et celle de son conjoint, dans le Minnesota au cours de l'année précédant l'entretien. La coïncidence de cet évènement avec le retour de son conjoint d'Afghanistan a aussi avivé les déplacements en direction de la famille. Elle n'a pas exclu par ailleurs des déplacements de tourisme et de visite à des amis en Allemagne, en Autriche et au Luxembourg.

Les expatriations plus anciennes montrent aussi des relations intenses entre centrations, pour les expatriés occupant des responsabilités hiérarchiques importantes et dont les enfants ne sont plus scolarisés. L'entretien de Denis, directeur régional sexagénaire d'un groupe français de construction de routes en Afrique de l'ouest, depuis vingt ans en expatriation en Afrique, montre des relations intenses mais de rythme variable, entre l'Afrique de l'ouest et la France, comme au sein de chacune de ces deux centrations. Il maintient en France une maison et des visites régulières à la famille :

Je fais environ huit à dix allers-retours sur l'Afrique par an. Je m'occupe de trois pays en Afrique de l'Ouest : le Niger, le Togo, le Burkina […] essentiellement dans la capitale, mais je suis amené aussi à me déplacer dans le pays. […] Ma femme m'accompagne, en fait je suis résident [fiscal] en Afrique : je suis plus de 250 jours par an à l'extérieur. Actuellement, je suis à Niamey au Niger mais j'ai également une maison au Togo : j'y passe quand même pas mal de temps. Je n'en ai pas au Burkina, parce que c'est au Burkina que je passe le moins de temps. […] Je passe une semaine, dix jours dans un pays, dix jours dans l'autre, trois jours au Burkina. J'essaie d'organiser un peu, mais les durées sont variables. […] Le pays où je reste le plus en ce moment c'est le Togo. C'est

[6] *Torni per un evento famigliale?* Si, anche: tante cose! [...] Una ricerca per l'università, motivi famigliali, vedere i cavalli, perché c'è una festa particolare della mia città. [...] Sto faccendo una ricerca per il mio vecchio relatore di tesi. *Dunque sempre un po' di lavoro?* Si, voluntariato più che altro.

une vie un peu compliquée. […] Le reste du temps essentiellement à Grenoble [mais] oui, je reste quand même une quinzaine, une vingtaine de jours [en mission] à Paris [au siège].

Le caractère variable de ces relations s'avère encore plus manifeste avec l'existence des situations de mobilité intermédiaires entre la circulation d'expatriation et les mobilités liées à l'industrie extractive, qui seront abordées par la suite. C'est ce que montre bien la situation de Nancy. Cette étatsunienne quinquagénaire, sans activité rémunérée, rejoint son conjoint, ingénieur spécialisé dans le domaine de l'extraction pétrolière, lorsque les missions sur place sont longues. Ils disposent d'un dispositif de congé bisannuel qui leur permet d'entretenir une centration importante aux États-Unis, à Houston, où est située leur résidence, et dans le Montana, où se combinent des activités de visite à la famille et de jeu. Elle n'exclut pas des déplacements touristiques aux Caraïbes et en Europe avec sa famille. La centration liée au travail de son mari, variant à l'échelle mondiale, ne suscite qu'un faible intérêt pour elle, contrairement aux autres enquêtés.

La circulation d'expatriation est poussée à l'extrême dans le cas de mobilités très incursives comme celles de Malik, médecin humanitaire tchadien pour le compte du siège belge de Médecins Sans Frontières. Pour décrire ses déplacements, il déroule le fil linéaire de ses mobilités itinérantes, successives et non régulières. Il enchaîne les missions dans les pays en guerre de trois mois à deux ans, caractéristiques de la précarité des mobilités des salariés de l'humanitaire (Redon 2010). Cette itinérance tient aussi à la fréquence des formations à l'échelle européenne, des retours d'expérience à Bruxelles au retour de chaque mission, ainsi qu'au temps de congés, de trois semaines tous les trois mois. S'y rajoutent l'entretien de relations familiales et amicales et la réalisation d'autres missions ponctuelles pour d'autres organisations. Mais sa territorialité reste structurée par deux centrations, l'une parisienne et l'autre tchadienne :

Je préfère prendre des contrats de maximum neuf mois […] maintenant tu peux prolonger ton contrat ou tu peux dire : non je préfère passer à un autre. […] Il y a des missions où je dois voyager énormément, tout le temps, tout le temps, et il y a des missions où pendant six mois je ne bougerai pas. […] Au Tchad. je n'ai plus bougé parce qu' […] il y avait une clinique à réformer, à mettre sur les rails, donc je me suis amputé les vacances : je ne voulais pas prendre de vacances. […] J'ai bougé juste une fois : j'ai évacué un malade sur Libreville et passé la nuit là-bas : je travaillais dans une structure d'urgence qui est en dehors de l'ONG, pour les assurances.

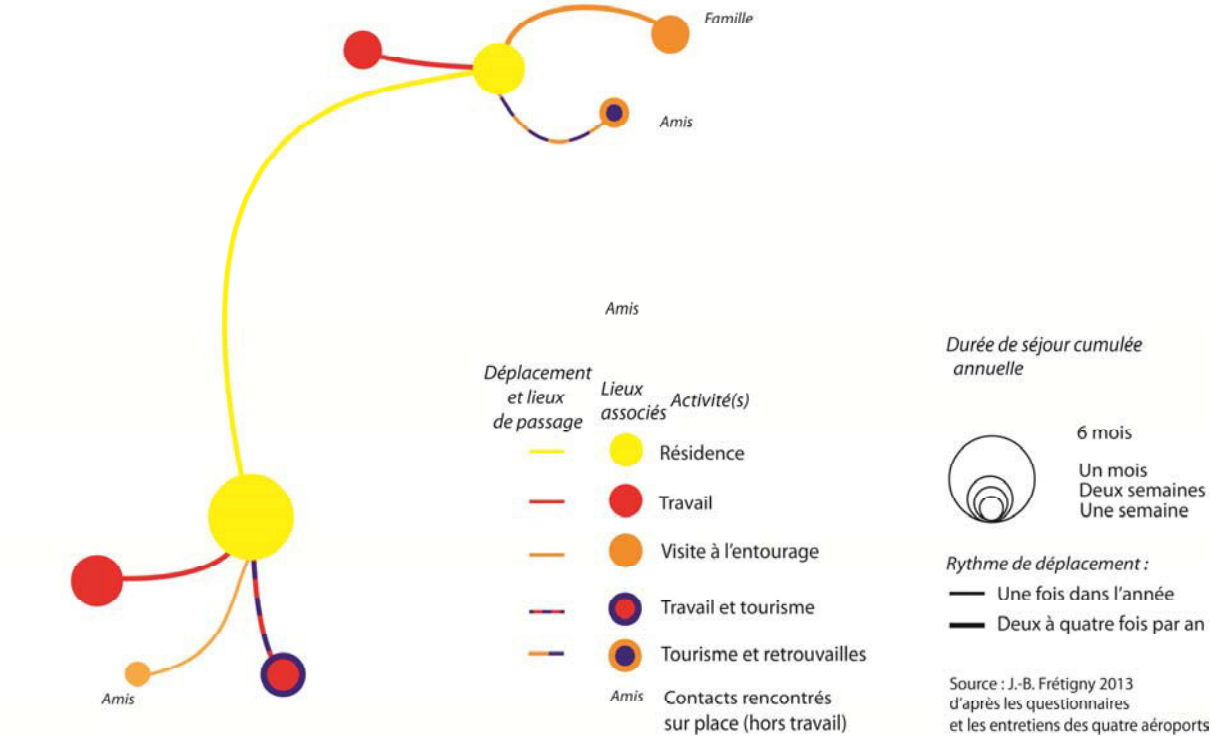
J'ai deux enfants : un qui est ici, l'autre qui est au Japon. Mon fils à Paris a sept ans […] j'ai de la chance, parce que Bruxelles est à une heure trente-cinq de Paris : c'est la seule raison pour laquelle je viens en France. Il vit avec sa mère. Quand je viens, je profite toujours de l'occasion pour le voir. Comme je viens souvent [trois fois cette année], je préfère partager avec quelqu'un le loyer [aux Baconnets], comme ça je peux laisser des affaires ici, c'est plus facile. J'étais toujours entre deux avions, entre deux pays. Je ne vais pas trop voir [ma fille au Japon] : tous les trois ans. C'est impossible [de faire plus] ! Sa mère est japonaise. […] Depuis sa naissance je l'ai peut-être vue cinq fois : trois fois au Japon, deux fois ici. C'est moins facile. Et pour aller là-bas il faut du temps. […]

[Au Tchad] je vis chez ma mère au fait, pour ne pas louer encore. […]

Dans ce milieu d'ONG, tu rencontres énormément d'étrangers, ce qui fait que […] en août je suis invité à un mariage. Même si je suis en service, je vais faire ça, même si je dois prendre un congé sans solde de trois jours, je veux assister au mariage qui se passera à Anvers.

L'ensemble des passagers voyageraient autant ou davantage s'ils en avaient la possibilité, soulignant que cette mobilité correspond bien à une attente importante liée à leur expatriation. Ces situations de mobilités dessinent ainsi une véritable circulation, particulièrement manifeste parmi les passagers interrogés (figure 4).

**Figure 4 – Situation d'expatriation.**




Cette circulation est plus scandée encore pour les situations de mobilités spécifiques marquées par des rotations de grande portée liées à l'industrie extractive.

### *II – E. Les mobilités liées à l'industrie extractive*

Ces situations sont rythmées par des mobilités circulaires mensuelles entre le lieu de résidence d'origine des actifs concernés et le lieu de travail lié l'extraction minière, pétrolière ou gazière pour l'essentiel. Ces mobilités sont moins fréquentes que celles des passagers aux mobilités les plus intenses mais elles sont aussi de plus longue portée et à ce titre plus pénibles. Elles n'excluent pas non plus d'importantes autres mobilités hors-rotation.

L'alternance d'un mois de travail et d'un mois de compensation horaire et de congé assure le relais des équipes sur les sites d'extraction tout en limitant les effets de l'expatriation sur la territorialité individuelle et familiale des actifs, leur expatriation durable sur place n'étant pas possible ou non jugée souhaitable. Cette situation originale concerne non seulement les professions directement impliquées dans l'extraction mais de nombreuses professions connexes associées, comme pour Linda, enseignante d'anglais pour la formation des étudiants nationaux destinés à travailler dans le secteur énergétique. Cette formatrice et enseignante étatsunienne âgée de 68 ans est spécialiste de langue anglaise du département d'État étatsunien[7]. Elle est dépêchée par son institution lorsqu'un État souhaite mieux connaître les méthodes et attentes linguistiques définies aux États-Unis, dans le cadre d'un programme spécifique qui participe de la politique expansionniste étatsunienne de *soft*

[7] « The English Language Specialists assist U.S. embassies in delivering and maintaining quality English language programs overseas and promoting mutual understanding between the U.S. and other countries. U.S. embassies identify and define the English Language Specialist assignments, which may include teacher training, curriculum and textbook development or host institution program evaluation. » (Département d'État 2013a).

*power*. Sa mobilité, qu'elle qualifie de *navette*, relie Tucson, dans l'Arizona, à la ville portuaire de Bata, en Guinée équatoriale. Son rythme est scandé autant par l'industrie extractive que par le département d'Etat :

There is a very lethal strain of malaria [near Bata] and even people who are raised in the area are frequently very ill and sometimes die from it. Even them, if they are not tracked down when they contract it, can die within 5 days. So they have these very powerful anti-malarias that they require us to take. But they are so hard for the system that we couldn't stay there all the time, without severe health consequences. So they ship us in and out. That's one reason. The other reason is that it's related to the oil industry. Any oil rail is set up so that it's one month on, one month gone. The students we train will work in that system. It's a bit a weird system so we're training them to be accustomed to that. It's a little bit crazy for the language and technical training, but it prepares them for that on and off again, for this mode there is in the region.

Des différences dans ce régime de mobilité sont cependant sensibles dans la constance ou non de la destination de travail. Karel, cuisinier anversois sur les plateformes offshore, ancien marin au long cours, dispose d'un régime de mobilité et d'une territorialité plus précaire, car la destination qui lui est assignée change le plus souvent d'une rotation à l'autre. Le système de mobilité de Richard, ingénieur québécois chargé de la coordination de la construction de barrages, est pérenne mais suppose de circuler régulièrement entre les trois mines d'or de la compagnie, au Mali, au Burkina Faso et au Niger. C'est précisément Richard qui voyagerait moins dans un monde idéal, quand les trois autres voyageraient autant ou davantage.

L'insertion d'activités touristiques dans cette mobilité de travail est pratiquée par la moitié des circulants. Elle n'est pas possible pour Christopher, médecin qui travaille sur une base d'extraction tchadienne, d'astreinte en permanence. Elle n'a pas été pratiquée par Richard cette année, qui aspire à retrouver sa femme et ses enfants, venus en revanche l'année précédente. Mais elle est pratiquée par Linda, lors des fins de semaine, ainsi que par Karel, au gré des destinations :

*Before or after going off shore, do you spend some time visiting?* As most possible, I will spend some time there, yes. You see, I have spent some time in Singapore and in Indonesia, and also two working days in Panama.

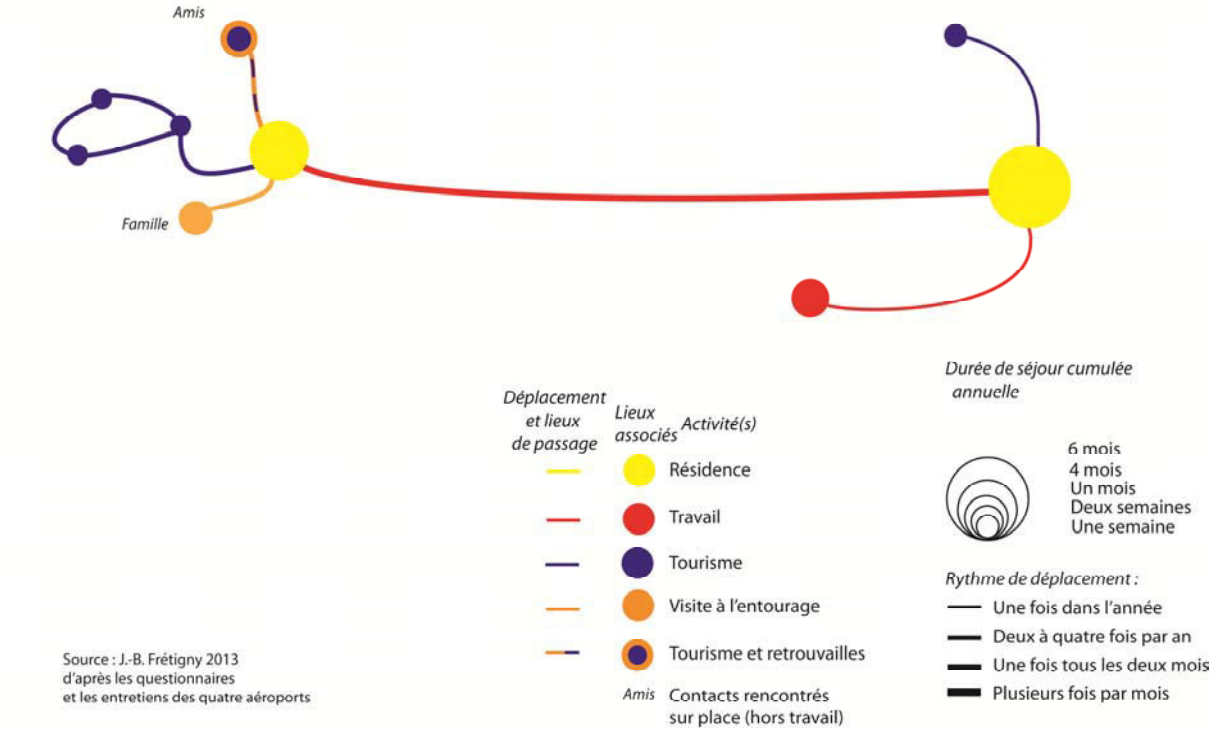
La construction de territorialités en réseau est donc sensible mais plus ou moins aboutie. Car davantage que la greffe d'activités lors du déplacement c'est l'importance de la mobilité hors rotation qui est frappante. Elle traduit, comme pour les assemblages de mobilités intenses et régulières, la force des visites et des expériences touristiques avec l'entourage, liées à des activités ludiques et de repos balnéaire, de mobilité réappropriée (pêche, plongée, randonnée, tour en voiture volontairement non planifié ou circuit à moto très maîtrisé) dans un hors-quotidien proche : Ostende ou le sud de la France, les îles de l'archipel philippin, les paysages désertiques de l'Arizona ou les parcs nationaux du Québec. Les propos de Richard montrent combien son retour au Québec est l'occasion d'un rituel de mobilité, occasion de coprésence familiale et d'une réappropriation mobile de lieux de référence de sa centration :

Tous les mois où j'arrive, […] je repars le lendemain pour Montréal deux jours en congé avec ma femme. Je reprends un transporteur aérien. Ma femme aussi, il faut qu'elle change d'air ! Montréal c'est une plus grosse ville : le magasinage, tout ça. Mon garçon est là : il étudie [au lycée sportif], on va passer le voir. […] Et je suis un fanatique de la moto […], chez nous Américains c'est la Harley Davidson. J'ai la 3000 clé à main. On fait deux voyages à moto l'été, en Gaspésie [j'en suis originaire, 12 jours] et aussi en Ontario : l'île Manitoulin […]. Et puis des petits voyages de 3-4 heures toujours à

moto, où on couche [sur place], au Mont-Tremblant [à 150 km de Montréal] […] On y va parfois pour le ski, mais surtout l'été pour les artistes, les chansonniers, c'est très beau.

Les mobilités de Linda, seule célibataire, reprennent les mêmes traits, visites à sa fille comprise. Mais, peut-être en raison de son parcours d'expatriation ancien, elle développe une territorialité plus centrifuge et substitue en plus à certaines de ses rotations des missions de conseil, permises par son travail, et des séjours en solitaire mêlant tourisme et apprentissage de l'espagnol en Amérique latine. Les va-et-vient mensuels des circulants n'empêchent donc bien pas l'entretien signifiant d'autres pratiques mobiles (figure 5).

**Figure 5 – Mobilités liées à l'industrie extractive.**




La combinaison d'activités dans la mobilité liée au travail est donc bien une pratique significative des diverses situations de mobilité liées à la sphère professionnelle. Elle souligne que l'expérience de la mobilité de travail ne gomme pas toute recherche de pratique des lieux et des liens dans la mobilité, de rapport à l'Autre et à l'Ailleurs, même puissamment médiatisé. Un tel résultat permet de contribuer à remettre en cause les présupposés liés aux visions les plus étanches de ces mobilités, qui portent le risque de transformer ces acteurs en *idiots culturels*, comme pour la figure du touriste jusqu'aux années 1990. Ce branchement d'activité n'est cependant pas toujours mis en œuvre et il est absent de l'expérience de mobilité d'une partie des individus, trois individus sur dix, en raison notamment du poids que représente pour eux cette mobilité. Il participe cependant, à des degrés divers, d'un déploiement à large échelle de la territorialité des individus. Cette mise en réseau est particulièrement marquée pour de nombreux passagers aux mobilités intenses et régulières ou engagés dans des situations d'expatriation. Elle est aussi importante pour ceux pratiquant dans des mobilités soutenues et multidirectionnelles. Dans ces trois situations, les lieux pratiqués marquent tout particulièrement la constitution et le renforcement de liens à l'entourage disposés à large échelle, s'accommodant, exploitant ou contrebalançant le poids majeur de la mobilité de travail dans la territorialité. Pour les individus engagés dans des mobilités plus épisodiques ou des mobilités liées à l'industrie extractive, la centration liée au

lieu de résidence principal occupe une plus large place et les autres lieux pratiqués à large échelle font davantage figure de marges de la territorialité, d'intégration plus limitée sans être négligeable, notamment par des pratiques touristiques.

Toutes ces situations de mobilité, engageant ainsi la construction de territorialités en réseau d'inégale ampleur, portent la marque de la participation à la sphère professionnelle. La mobilité de travail est loin d'avoir perdu tout son sens dans les pratiques de déplacement. D'autres situations de mobilité, liées aux savoirs, esquissent davantage une participation variée aux sphères professionnelle, communautaire et touristique, qui interrogent davantage encore les contours de la mobilité de travail et engagent d'autres constructions de territorialités en réseau.

### III – Les situations de mobilités liées aux savoirs, à la croisée des sphères d'activité

Ces situations de mobilité entrecroisent davantage les trois sphères d'activités, les trois mondes professionnels, communautaires et touristiques. Les mobilités de travail représentent une moindre part du temps de déplacement à large échelle (tableau 8). Les mobilités de ces situations sont souvent d'une intensité moindre que les précédentes, marquées par une variété accrue de destinations et surtout des activités qui les motivent. Elles concernent en particulier des individus engagés davantage dans des mobilités liées aux savoirs, associées à des régimes de mobilité particuliers. Le premier ensemble de situations de mobilité, le plus emblématique des deux, concerne tout particulièrement des étudiants ou d'anciens étudiants dans un processus d'initiation et d'entrée dans le monde du travail. Il s'agit aussi d'individus engagés notamment dans des mobilités liées à la recherche et à la formation, à la circulation de savoirs scientifiques ou professionnels. Tout en n'excluant pas des formes de contraintes puissantes (Söderström *et al.* 2013), ces mobilités prédominantes sont conçues en référence à des représentations relevant d'un registre électif de la mobilité (Debarbieux 2009), plutôt qu'institutionnel, comme pour les situations davantage liées à la sphère professionnelle. Ces mobilités sont dans l'ensemble largement acceptées, les individus n'aspirant que très rarement à les réduire en l'absence de toute contrainte. Elles participent à la construction de territorialités en réseau pour des passagers occupant souvent des positions sociales élevées pour les situations de mobilité liées à la recherche et à la formation (tableau 9), marquées par ailleurs par une faible part des femmes, ou de manière plus indirecte pour les étudiants et ex-étudiants, dont les parents occupent régulièrement des positions socio-professionnelles dominantes.

Abordons d'abord les situations de mobilité d'études et d'initiation avant de questionner celles qui ont trait aux mobilités de recherche et de formation.

**Tableau 8 – Les situations de mobilité participant largement des diverses sphères.**

| Situations de mobilité | Effectif | Déplace-ments par individu (pour des lieux distincts) | Taille du groupe de voyage par mobilité | Nombre de jours hors du lieu de résidence le plus pratiqué | Proportion d'individus ayant greffé dans l'année d'autres activités à leur mobilité prépondérante * | Part des mobilités liées au travail dans le temps de déplacement annuel ** | Individus souhaitant se déplacer autant ou davantage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mobilités d'études et d'initiation | 10 (7 %) | 9 (6) | 2,7 | 140 | 90 % | 31 % | 100 % |
| Mobilités liées à la recherche et à la formation | 20 (13 %) | 9 (6) | 2,3 | 54 | 70 % | 62 % | 95 % |
| *Total* | *30 (20 %)* | *9 (6)* | *2,4* | *83* | *77 %* | *52 %* | *97 %* |

* Dans des mobilités liées aux études, au travail ou au tourisme pour les passagers en situation de mobilités d'études et d'initiation, liées au travail pour les autres passagers.
* Mobilités motivées au moins en partie par des activités de travail rémunérées.
Source : J.-B. Frétigny 2013, traitements des questionnaires et des entretiens des quatre aéroports.

**Tableau 9 – Les passagers des situations de mobilités participant largement des diverses sphères.**

| Situations de mobilité | Effectif | Âge moyen (années) | Part des cadres (CPIS) | Part des femmes | En couple cohabitant au moins 6 mois par an | Ayant déjà résidé 6 mois consécutifs dans un autre pays |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mobilités d'études et d'initiation | 10 (7 %) | 25 | 10 % | 60 % | 10 % | 50 % |
| Mobilités liées à la recherche et à la formation | 20 (13 %) | 42 | 85 % | 25 % | 75 % | 52 % |
| *Total* | *30 (20 %)* | *36* | *60 %* | *36 %* | *53 %* | *51 %* |

CPIS : cadres et professions intellectuelles supérieures
Source : J.-B. Frétigny 2013, traitements des questionnaires et des entretiens des quatre aéroports.

### *III – A. Les mobilités d'études et d'initiation, particulièrement variées, prolongées et à forte combinaison d'activités*

Ces situations de mobilités se singularisent par une forte variété des formes de mobilité mais aussi des déplacements nettement plus longs en moyenne : près de 15 jours, contre 6 pour l'ensemble des passagers. Elles occasionnant un panachage important d'activités. Ces mobilités apparaissent ainsi transverses : elles obligent à dépasser les représentations les plus canoniques des mobilités de travail, de tourisme et de visite à l'entourage. Elles concernent les étudiants ou jeunes actifs, les mobilités de ces derniers portent la marque d'une insertion récente dans le monde professionnel ou de visites répétées à des amis en situation de mobilité étudiante internationale. Ces mobilités participent fortement de cette étape clé de transition dans le cycle de vie et d'évolution de la

territorialité des individus à travers des stratégies de mobilisation et l'acquisition de ressources majeures en termes de capital culturel (diplômes et connaissance des langues notamment), social, économique, et symbolique. Elles relèvent pour partie de formes de circulation migratoire, notamment dans le cadre de la circulation internationale estudiantine (de Wit 2008) mais sans s'y réduire. Elles tiennent autant de pratiques de mobilité alternatives sur le plan économique (Mosedale 2011) qu'à d'autres qui au contraire soulignent l'intégration progressive aux territorialités des organisations du monde du travail.

Ces déplacements interrogent la mobilité de travail en se situant aux marges du monde professionnel, associées à des régimes de mobilité spécifiques des institutions étatiques, universitaires ou professionnelles, qu'il s'agisse des mobilités pour études (visas d'études, programmes d'échanges, excursions et voyages de promotion, écoles d'été ou séjours linguistiques), pour stages (liés ou non aux études) ou engageant d'autres formes de travail temporaire : visas *ad hoc*, notamment les visas vacances travail, bénévolat, volontariat international, ou séjour au pair par exemple. Ces mobilités correspondent à un très large spectre d'expériences, qui font de cette situation de mobilité une phase d'expérimentation transitoire de mobilités et de spatialités diverses.

L'évolution des ces mobilités est particulièrement sensible dans certains entretiens, qui montrent des ruptures sensibles, vécues dans le cas de William par l'usage successif de modes de transport différenciés, qui constitue un thème récurrent dans l'entretien. Originaire d'une commune périurbaine de Toulouse, il achève sa scolarité en génie civil dans une école d'ingénieur à Toulouse, il réalise un stage de fin d'études à Bruxelles, un voyage de promotion à Singapour puis part en volontariat international en administration (VIA) à l'ambassade de France d'un pays d'Afrique orientale :

> Là, je vais encore pas mal voyager dans les six prochains mois, uniquement en avion, dans des pays différents. Je vais oublier le train pendant 6 mois ! […]
>
> Avant que je fasse mon stage, je prenais la voiture sur courte distance ou alors pendant les vacances, pour aller au bord de la mer. Et après, je suis passé au train plus avion [entre Bruxelles, Paris et Toulouse et pour Singapour] puis qu'avion [avec le VIA] […] parce qu'à l'ambassade on s'occupe du patrimoine immobilier de l'ensemble de l'Afrique de l'est subsaharienne et australe, donc pour les chantiers, on est obligé de se déplacer.

Cette évolution des mobilités montre aussi l'affirmation croissante des contraintes liées aux mobilités de travail avec l'intégration progressive dans le monde professionnel, que montre bien le parcours d'Amy. Native de Los Angeles, où ses parents tiennent une entreprise d'importation de cadeaux chinois, elle est étudiante depuis deux ans en ingénierie mécanique, au sein du Massachusetts Institute of Technology (MIT) près de Boston. Son stage à Francfort, qui s'achève avec l'entretien au mois d'août, s'inscrit dans le prolongement d'un parcours entamé de longue date de mobilités d'initiation. Mais il contraste fortement avec son expérience des années précédentes. L'an dernier, elle avait participé à une école d'été de trois semaines à l'université de Hong Kong, comprenant un séjour d'une semaine à Macao sur le thème de l'économie du jeu, puis suivi un stage de neuf semaines à Taicang, dans l'aire urbaine de Shanghai :

> I make an internship in Boston this summer. My boss asked me to go to Donington [near Leicester, in the English Midlands] to go to a cars and trucks race circuit [for] post processing data there. He was planning to leave me in England by myself and have me drive a manual car to work every day but I don't drive manual and I don't know England, so he took me to Frankfurt. And let me here until he went to Italy [rire].
>
> It is definitely very different from last summer. I feel like last summer was a little bit more

organized. Whereas this year was more my boss saying: “hey! Do you want to go to Europe?” I was supposed to come in June but he emailed me and said: “mid-July would you take it?” And I was supposed to go to Italy. He never told me I was going to England. So the ticket was London [rire] and then he decided on Friday that I was going to London on Sunday and got me the ticket Saturday night to fly on Sunday. It’s a very spontaneous summer. […]

Last year, I have visited more touristic places. This year was really intense work: I worked sixty hours a week, so I guess this is why I didn’t have a lot of opportunities to go out and see different things. […] Before going to the University, I went every summer to east coast, like Philadelphia, Boston, Washington DC. I did a lot of summer programs: University of Pennsylvania, Harvard too. I met a lot of peoples and go and see the sites with friends. […] I would probably [travel more if I could], but it also depends if I have company to travel with: after this experience, I really realize that I enjoy travelling with other people than just by myself. My boss was with me from Birmingham to Frankfurt, after that he went to Italy. So I was that sort of in Frankfurt alone until another girl arrived.

Cet entretien montre aussi l’incorporation variable de pratiques touristiques dans les mobilités pour études ou pour des stages, en lien étroit avec des formes de sociabilité étudiante. C’est cette association étroite entre expérience d’étude ou de travail, expérience touristique et sociabilités amicales qui fait la spécificité de ces systèmes de mobilité, à distance des formes les plus conventionnelles de mobilité touristique et de visite à l’entourage.

Ces circulants combinent diverses formes de mobilité lors d’un de leurs déplacements, qui tient étroitement aux fortes interdépendances dans leur système de mobilité. La combinaison la plus diffusée est celle de la mobilité touristique avec retrouvailles d’amis, qui concerne la majorité de ces étudiants ou jeunes actifs. Les pratiques touristiques sont ainsi greffées à la visite d’amis partis à l’étranger, ou, symétriquement, pour ces amis eux-mêmes, des déplacements touristiques suscités par les visites qu’ils reçoivent. Ces amis ont aussi été régulièrement rencontrés lors d’une mobilité pour études précédente. Une étudiante en master d’anglais, partie deux semaines à Bath dans le cadre d’un séjour linguistique, s’apprête ainsi quatre mois plus tard à rendre visite à une amie à Madrid, rencontrée à Bath :

Je voyage beaucoup plus depuis quelques années, depuis que je suis étudiante. Mais plus seule ou avec des amis. Cette année, je suis allée trois fois à l'étranger et je compte repartir dans quelques mois. […] J'ai rencontré cet été des amis en Angleterre, [notamment] une amie qui habite à Madrid et je m'étais dit que j'irai la voir. Et là j'ai une semaine de trou dans mes cours, donc j’ai pensé que c'était le moment d'aller à Madrid : j'ai mis un peu d'argent de côté et comme je suis logée sur place, ça m'arrange pas mal !

*Tu l’avais rencontré dans le cadre du séjour linguistique de cet été ?*

Oui, à l'université : il n’y avait que des étrangers de toute nationalité.

Cette interdépendance est aussi sensible dans l’acquisition d’une première expérience professionnelle à l’étranger qui se combine à la visite d’amis ou de famille sur place ayant migré antérieurement. C’est la mobilité de ceux-ci qui a facilité ou rendu possible cette mobilité de travail. Silvia, originaire de la région de la Souabe en Allemagne, prépare un diplôme de trois ans en gestion hôtelière en formation par alternance. Elle s’est rendue trois fois à Dubaï au cours des années précédentes, avec ses parents, ses grands-parents puis des amis en raison de la présence de son oncle à Dubaï. La réalisation de son stage de fin d’études de dix mois dans un hôtel de Dubaï est ainsi grandement facilitée par ces mobilités antérieures et par l’existence d’une attache familiale sur place.

Mais la mobilité de travail peut aussi s’inscrire dans une mobilité aux motivations plus larges, y compris touristiques et militantes. Tobias par exemple, qui prépare des études de

travailleur social à l'université d'Heidelberg, accompagne régulièrement des élèves autistes en voyage dans le cadre de ses activités associatives, comme cette année à Paris. Il voit dans cette mobilité l'occasion à la fois de réaliser un geste militant, de compléter sa formation universitaire, de découvrir la ville mais aussi d'améliorer ses finances pour partir en vacances. La mobilité de travail est aussi intégrée dans le cadre plus large d'une mobilité itinérante de *backpacking*, pratiquée par les étudiants des classes moyennes et supérieures des pays développés anglophones, dans le cadre de la fréquente année à l'étranger intercalée dans le *cursus* scolaire et universitaire qualifiée de *gap year* (O'Reilly 2006). Celle-ci prend le sens d'une recherche de territorialité alternative pour Ainsley, étudiante canadienne qui a interrompu ses études d'art à l'université après trois ans d'insatisfaction. Pendant un an, elle multiplie les visites des villes et des bourgs, sur une période d'une semaine à un mois par pays. Ses activités de travail, rémunérées aussi en nature, assurent le maintien de sa mobilité. Celle-ci puise aussi intensément dans la mobilisation et le développement de son réseau social, l'usage intense de sites internet de sociabilité, de travail et d'hébergement à titre gratuit, et la recherche des possibilités de transport à moindre frais :

I've left Canada this time last year, I'm from Nova Scotia, and I went for a drive down to New York and then went over to Rhode Island. And then down to North and South Carolina [working a bit in Pennsylvania], and then Georgia. From there, I flew to Guatemala, and I've been in Guatemala for three months and then I flew to Guadalajara in Mexico, and then from Guadalajara to Los Angeles, have spent some time. I went over Arizona and then I flew to France and then I took the train to Germany and I drove with my friends' car to Austria [rire] and to Switzerland and then drove back to Germany [rire] and then to France again. And I stayed in France for another month [working]. And then I flew from France to England, London and then from London I made my way by bus and train to the middle of Wales and spent one month in Wales [working]. Then I took a train leading to London and then flew to Dublin, Ireland. There from Dublin, I flew to Budapest (rire), from Budapest I took a train to Bosnia. From Bosnia I took a train and bus to Croatia […] and then from Croatia, I take the train back to Budapest and then I flew to Germany here in Frankfurt. And now I'm gonna take a plane to Halifax, go home, after a year of backpacking. […] www.workaway.info is an awesome site that allows people to chose where in the world they wanna go and they get a big list of work options and so you work in exchange of food and a place to sleep. So there's no money involved. And it varies from running houses to gardening to house sitting to farming, […] I like that because I'm not working for money, I'm working for my meals. And www.couchsurfing.com: I'm a couch surfing champion. And friends. […] Probably half of the places were friends. […] I started out with six friends and I have a lot of travelling friends because I'm a traveler, so we kind of organically live together and the boyfriend that I started to live with is in Budapest.

Ces mobilités et leurs pratiques combinées ne se réduisent pas *stricto sensu* à une tranche d'âge étroite liée aux seuls étudiants et aux jeunes actifs. Elle concerne aussi certains lycéens, comme le montre l'entretien réalisé avec Meiju, lycéenne finlandaise de 17 ans. Elle a passé un an et demi au Brésil à l'âge de 15 ans. La construction de cette centration alimente depuis des mobilités régulières mais aussi des formes d'immobilité relative, puisqu'elle restreint en partie ses déplacements pour participer au financement de ses vacances :

I was [in Brazil] one and half year as an exchange student, so now I went back to see my friends first in Rio de Janeiro [prononcé à la portugaise] by myself and then I went to Sao Paulo to see one of my friends. […]

*You also went to Tallinn?* I've made an exchange of house with a Brazilian when I was in Brazil. I've stayed one month in her place and that Brazilian girl went [when I went back] to my place 2

months. […] so we just showed her the place. [Tallinn] is so close: we go there every one or twice a year, just to do some shopping and see the place. […]

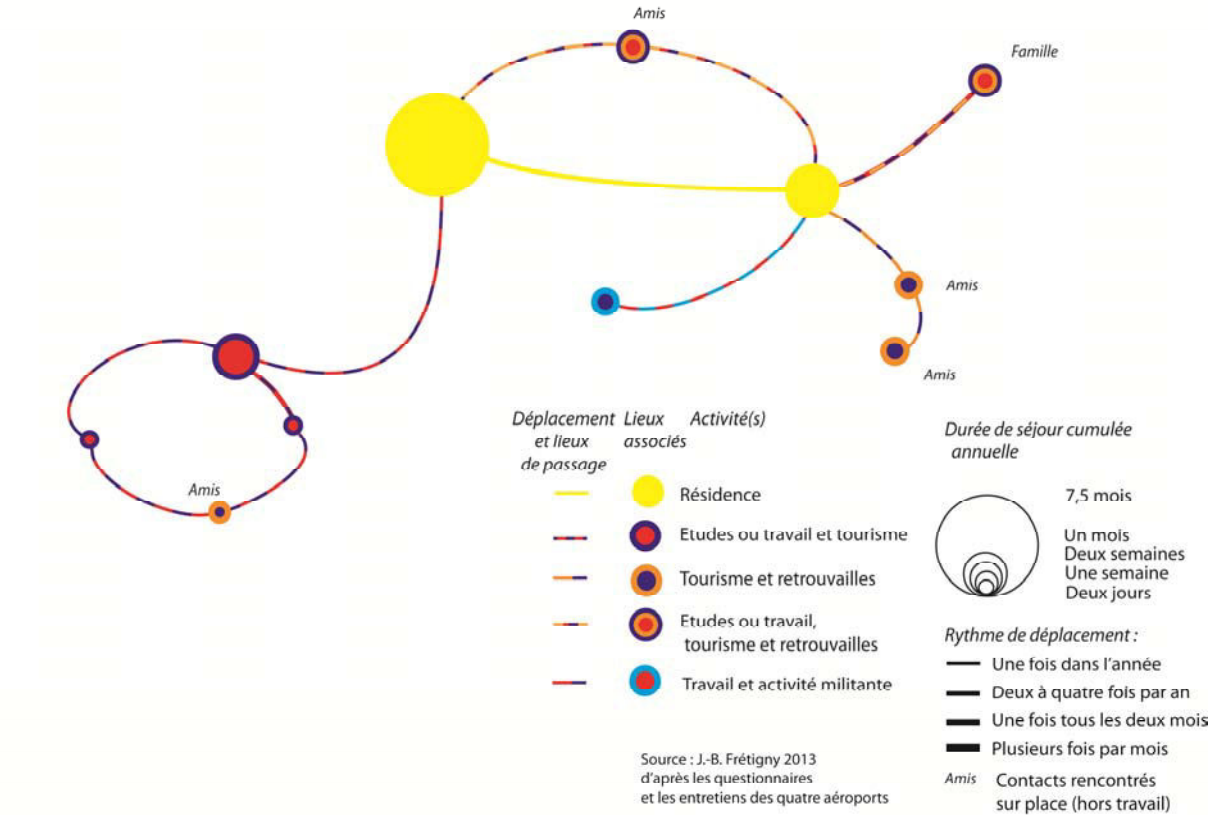
I went just once in our cottage because I worked so that I can have money and travel

A l'inverse des individus plus âgés peuvent être aussi concernés, dans le cadre d'une reconversion professionnelle, comme le suggère la mobilité de Yàn, Taïwanaise célibataire quinquagénaire, résidant à Taipei avec sa famille élargie. Elle passe quatre mois à Florence depuis trois ans pour suivre des cours de cuisine en anglais et intègre systématiquement des visites de la péninsule ou de pays proches. Elle est accompagnée le jour de l'entretien d'un couple d'amis dont elle facilite non sans fierté le séjour touristique, occasion de démontrer sa connaissance de cette centration construite sur la longue durée :

In these three years I always come to Florence and go for vacations or week ends to other cities. Before, I have spent once a year in Europe with friends, in Italy, Austria and England, a long time ago. […] I take the flight at 11.15 am to Florence with my other two friends, because I'm familiar with Florence so I will act as a tour guide [rire].

Ces situations de mobilités sont donc particulièrement emblématiques de l'impossibilité de tracer une frontière objective entre les motifs classiques de mobilité (figure 6). Elle révèle la construction intense de territorialités en réseau susceptibles d'être entretenues à plus long terme dans d'autres situations de mobilité.

**Figure 6 – Situation de mobilités d'études et d'initiation.**




Sans que le brouillage des formes de mobilité y soit aussi marqué, les situations qui ont trait aux activités de recherche et de formation, aux savoirs professionnels et scientifiques, participent aussi à cette articulation étroite des diverses sphères d'activités dans la mobilité qui en recompose le sens.

### *III – B. Les mobilités liées à la recherche et à la formation, aux modalités diversifiées et régulièrement panachées d'autres activités*

Dans ces situations de mobilité, les déplacements liés d'une manière ou d'une autre au travail sont majoritaires. Mais les mobilités agencées sont dans l'ensemble diversifiées, à la fois en termes de destinations et d'activités de travail, et se prêtent de manière plus accentuée au développement d'autres activités que pour les situations de mobilité très liées à la sphère professionnelle. Les individus associés sont engagés dans des mondes de mobilité liés à la recherche et à la formation. Ils ont été englobés dans la catégorie aux contours flous des *manipulateurs de symboles* (Reich 1991), dont le savoir-faire, fortement légitimé dans le cadre d'une économie post-fordiste par rapport à celui d'autres professions, concerne aussi par bien des aspects certains des circulants des mondes précédents, spécialistes de la présentation de l'information concernant leur entreprise]. Ils participent aussi des *organisations de la connaissance* (Castells 1996). Les trois-quarts d'entre eux sont chercheurs ou enseignants-chercheurs salariés, occupant des positions diverses dans des institutions publiques. Ces mobilités liées aux savoirs concernent plus ponctuellement d'autres passagers, sans qu'elles ne prennent jamais une place prépondérante dans leur situation de mobilité, par exemple pour des mobilités de formation ou des séminaires d'entreprise pour des actifs qui ne se déplacent que très peu pour leur travail, quelle que soit leur position dans le monde professionnel.

Cette circulation des savoirs recouvre des modalités variées. Concernant les *petits mondes* des mobilités universitaires (Lodge 1991 ; Byram, Dervin 2008) les colloques constituent les déplacements les plus nombreux, de l'ordre de deux par an par chercheur ou enseignant-chercheur. Sans surprise, ils ne sont que rarement associés à des lieux fréquentés régulièrement, d'un an sur l'autre. Mais les congrès des réseaux transnationaux de recherche font apparaître des lieux mobiles, des centralités éphémères reconstituées chaque année. Rebecca, professeur assistant en informatique à Berkeley, assiste par exemple chaque année à un colloque qui fait lieu. La question en apparence simple de savoir si elle se rend régulièrement *là-bas* chaque année conduit à distinguer le site ponctuel d'hébergement du colloque et sa construction comme arène d'interaction, lieu de coprésence mobile :

> Usually I tend to attend two conferences in a year. […]
> *Do you go there regularly?* To the destination: no. To the conference: yes, every year.

Les déplacements de coopérations de recherche sont à peine moins nombreux que pour les colloques et sont plus réguliers. Les déplacements sur des terrains de recherche s'avèrent moins fréquents mais aussi plus réguliers à long terme, comme les excursions avec les étudiants ou avec les élèves. Témoignant de l'internationalisation progressive des territorialités universitaires, les mobilités liées aux échanges universitaires de professeurs et chercheurs invités sont aussi perceptibles, mais aussi celles de campagnes de recrutement à l'échelle internationale. Ces mobilités à l'échelle internationale sont aussi très nettes dans le domaine de l'expertise universitaire aux entreprises, que pratique Robert, neurophysiologiste étatsunien et retraité. Capitalisant sur son expérience passée d'universitaire, il se déplace désormais vingt fois par an en Amérique du Nord et en Europe à l'invitation de firmes pharmaceutiques.

Cette internationalisation est aussi sensible pour les mobilités des acteurs de l'enseignement secondaire. Elles renvoient à l'entretien intense du réseau des écoles

internationales, chacune d'entre elles étant associée à des pratiques fortement distinctives par l'internationalisation (Wagner 1998). Ces mobilités montrent toute la vigueur de cette territorialité en réseau construite par diverses relations. Elle se traduit d'abord par l'entretien à la fois d'un certain cosmopolitisme et d'un entre-soi qu'illustrent les mobilités des responsables de ces écoles à l'international. Thomas, retraité, ancien enseignant et directeur de lycée, est administrateur de la fondation d'une école privée d'Amsterdam. Il se rend chaque mois trois jours à cette école depuis les Cornouailles britanniques. Il doit aussi se déplacer régulièrement dans d'autres pays en tant qu'administrateur, pour visiter d'autres écoles. Les mobilités d'Isaac, professeur d'économie, éclairent, elles, davantage l'internationalisation de l'enseignement scolaire. De citoyenneté britannique, il enseigne dans un lycée international à proximité de Genève. Non seulement il organise systématiquement pour ses classes des excursions scolaires à l'échelle euro-méditerranéenne. Mais il se rend aussi régulièrement à Oxford et à Cambridge, pour enseigner ou y suivre des formations. De plus, il participe chaque année aux réunions de coordination du baccalauréat international, réservé aux écoles internationales, soit par vidéoconférence soit par déplacement au siège de l'organisation, tous les deux ans, à Cardiff.

Les congrès et salons professionnels, organisés chaque année dans la même ville, apparaissent quant à eux davantage comme des destinations régulières pour la recherche appliquée. La mobilité de travail de Christian, ingénieur à l'Institut allemand de radiotechnique de Munich, réside dans la fréquentation assidue de deux grands congrès professionnels, l'International Broadcasting Convention d'Amsterdam, spécialisée dans l'industrie audiovisuelle et la radiodiffusion et le salon de l'automobile de Leipzig.

Les mobilités de formation et de création relèvent quant à elles aussi bien de destinations régulières et familières qu'exceptionnelles. Ces mobilités passent autant par la pratique de lieux centraux incontournables que de lieux périphériques. Lotta par exemple, aiguilleuse du ciel d'un petit aéroport en Finlande, suit une formation pour devenir superviseur de la salle de contrôle. Elle se rend régulièrement à Helsinki et à Luxembourg, où se situent les sièges respectifs de l'aviation civile finlandaise et de l'autorité européenne de l'aviation civile, Eurocontrol. En revanche Jonas, officier de police stagiaire letton, bénéficie de formations ponctuelles à Budapest et à Rotterdam dans le cadre de coopérations policières plus horizontales.

Les passagers qui considèrent avoir greffé à une de leur mobilité de travail au moins des activités signifiantes de tourisme ou de visite aux amis ou à la famille sont en proportion équivalente à celle des circulants engagés dans des mobilités soutenues et multidirectionnelles, ou plus épisodiques. Mais la greffe est souvent plus profonde et de plus longue durée, plutôt de quelques jours que d'une après-midi. Elle tient notamment à une maîtrise accrue de l'agenda et du temps de la mobilité pour les chercheurs et enseignants-chercheurs. Il s'agit aussi pour certains d'entre eux des seuls jours d'expérience touristique de l'année, comme pour des doctorante et post-doctorante biologistes comme Sophie et Bettina, en situation de birésidence, voire de leurs seuls déplacements à large échelle, pour Kaito et Wei, professeurs aux universités de Kobe et de Francfort respectivement. Elle tient aussi aux parcours biographiques souvent très internationaux. La moitié des circulants a déjà séjourné plus de six mois au moins dans un pays dont ils ne sont pas ressortissants, alimentant une circulation migratoire. Les ressources de mobilité acquises dans ce contexte favorisent l'adjonction d'activités en déplacement.

La longue durée du séjour est aussi particulièrement propice à l'adjonction d'autres

activités, qu'il s'agisse de séjours de recherche dans des universités, de travail de terrain ou d'adjonction de temps libre à des conférences. Ils montrent bien que l'activité de recherche et la mobilité académique n'est pas séparée de la vie personnelle et du parcours biographique des chercheurs. Les deux mois de terrain à Hangzhou, dans la province chinoise du Zhejiang, sont l'occasion pour Wu, post-doctorant à Paris, de retrouver son entourage dans sa ville natale, qu'il a quitté pour son doctorat à Francfort. Cette imbrication s'amplifie encore lorsque le chercheur est accompagné de sa famille. Elias par exemple est maître de conférences en études orientales au sein d'une université des Midlands. Ce quadragénaire est spécialiste du Japon où il a vécu longtemps à l'occasion de divers séjours prolongés. Il y a rencontré son épouse et retourne au moins une fois par an dans l'archipel. Le Japon constitue donc une centration forte de sa territorialité, indissociablement personnelle et professionnelle. Le jour de l'entretien, il se rend à Tokyo avec sa femme, alors sans activité rémunérée, et ses deux enfants en bas âge, à l'occasion d'un congé de recherche de quatre mois. Le séjour de recherche est l'occasion de rendre visite à sa belle-famille mais aussi de greffer des pratiques touristiques à plus large échelle :

I have lived for twelve years in Japan. Four years ago I went to [the Midlands]. I studied in Cologne. Pretty much after my studies, I went back and forth to Japan. So three places basically. In Japan, I also moved, but I was mostly in Tokyo. […]

*Do you bring a lot of things to your destination?* This time yes: we have a house there, we have everything. But we will be travelling to our own to New Zealand and Australia, so different clothes, different seasons. And we bring also work related documents and computers!

La participation de l'épouse ou de la famille lors d'un déplacement de travail au cours des douze derniers mois concerne là aussi un quart des circulants. Celle-ci s'avère sélective en fonction des destinations, ce qu'explicite tout particulièrement la situation de mobilité de Robert et Abigail, sexagénaires retraités, qui fait figure en la matière de cas limite. Abigail accompagne son conjoint lors de la moitié de ses vingt déplacements annuels de conseil en neurophysiologie, selon l'intérêt touristique attribué aux lieux fréquentés, ou aux lieux à proximité, pour des activités de découverte. Cette habitude de greffe est ancienne pour Robert, qui la pratiquait déjà du temps de son activité universitaire. Ces déplacements greffés sont leurs seules mobilités touristiques effectives :

*Do you have others travels than for business or for seeing family?* Nowhere. We live in Timbon Sprints, Colorado: where we live is where people go in vacation [a ski resort. It was a place where we had a vacation home and we moved there when we retired because we both like skiing]. […]

Robert : It's business but it's a combination. So this trip coming here [in Schiphol] is to go to London for business. We're [then] going to Copenhagen for fun and then we're coming back here [in Amsterdam] for business. So that's kind of combination! […]

*Do you always travel together?* Robert et Abigail [en même temps] : No!

Robert : On big trips, if that's a trip where we can do something nice down there. Some of the trips are strictly for work and then I will do them by myself.

*Which kind of trips for instance?* So the trip to Dubai next month, I'll do it by myself. I'll be there for 1,5 day, turn around and go home. But for this trip where we're going to Copenhagen just for fun, then my wife comes.

*Would that be one travel on three?* Maybe 50% of the time.

Abigail: Chicago or those trips, I just stay home! […]

Robert: When I was in academia, I was doing maybe one or two trips a year for some sort of meeting:

one over here for a meeting called the European Winter Brand Conference, which was often in a skiing resort, much often the French Alps: Courchevel, Val Thorens, etc. A friend of mine was also a habit skier. We came over for 2 weeks, did a week, went somewhere, found something, maybe did something with a guide and then went to the meeting.

Toutefois, même ce cas limite souligne que la combinaison d'activités et de mobilités n'est pas systématique pour ceux qui la pratiquent. Par ailleurs, les 30 % de circulants qui ne combinent aucune activité lors de leurs déplacements disposent d'un régime de mobilité plus contraint ou effectuent des mobilités régulières, pour les non chercheurs surtout. Il s'agit aussi de chercheurs qui contraignent leur agenda pour des raisons professionnelles ou familiales.

Mais la combinaison d'activités s'effectue aussi bien à l'inverse, dans la greffe d'activités professionnelles dans le cadre de déplacements touristiques ou de visite à la famille et aux amis, ce que souligne notamment l'entretien mené avec Piet, maître de conférences en géographie dans une université de l'est des Pays-Bas. Il consacre la moitié de son temps total de déplacement à la mobilité de travail, qu'il décrit comme entièrement consacrée à ses tâches professionnelles. Sondé sur ses pratiques touristiques lors de ces déplacements de coopération scientifique, il évoque un *researcher gaze* se substituant au *tourist gaze* de John Urry (1990) et imprègne ses diverses mobilités. Ce discours peut être lu comme une présentation de soi distinctive, une posture de *voyageur* et non de *touriste* (Urbain 1991, MIT 2002), ou un signe de connivence disciplinaire avec l'enquêteur. Mais au-delà de ces aspects, c'est bien la prégnance de son regard et de ses pratiques de chercheur dans ses déplacements touristiques qui ressurgit :

*En ce qui concerne vos déplacements professionnels, vous n'avez pas consacré de temps à la visite des lieux ?* Ah si, oui, ça en fait toujours un petit peu partie bien sûr… mais on pourrait on dire non pas avec un regard touristique [*touristic gaze*], mais avec un regard de chercheur [*researcher gaze*] [sourire]. Alors, par exemple j'ai pris des photos d'éléments utiles pour un article sur Hambourg, que vous connaissez naturellement en tant que géographe. Nous avons nous autres un travail difficile, parce que nous n'avons jamais de temps libre ! [rire] Y compris en vacances ![8]

Les mobilités liées à la formation et à la création dans le domaine industriel présentent aussi des combinaisons de travail et de tourisme dont l'initiative relève davantage des régimes de mobilité des entreprises. Dans le domaine de la création, les déplacements de Raphaël sont marqués par la circulation de savoirs-faire artistiques. Graphiste de 27 ans, il est responsable du pôle création d'une entreprise de taille intermédiaire qui fabrique des sous-vêtements sur le littoral basque. Avec divers collègues, il se déplace trois fois par an à Paris pour rencontrer les artistes qui créent les motifs textiles utilisés pour les imprimés. Il participe au salon de la mode à Munich et à deux événements sportifs réguliers que l'entreprise sponsorise. Mais il organise aussi avec deux de ses collègues un voyage annuel de dix jours, cette année à Hong Kong, dont le lieu change chacune année :

On fait un voyage annuel de *sourcing* et de *shopping* avec mon équipe de création, pour voir les tendances. Ça a l'air de vacances mais c'est très productif : c'est bien de sortir de son petit milieu et de voir ce qu'il y a ailleurs !

[8] *Für die Research-Ziele, Sie haben nicht ein bisschen besichtigt oder?* Na ja, das geht ein bisschen dabei natürlich, aber man könnte sagen, anstatt der *tourist gaze*, ein *researcher gaze* [sourire]. Ach so, ich hab' alle Fotos gemacht von Sache für einen Artikel über Hamburg, das Sie kennen natürlich als Geograph. Wir haben einen schweren Job, weil wir niemals Freizeit haben! Auch für die Ferien! [rire]

Cette description illustre bien l'ambivalence de ces mobilités de travail associées à certaines organisations de la connaissance, qui consistent à déplacer les actifs dans un nouveau contexte afin de faire surgir des idées nouvelles (Wittel 2001, Lassen 2006). Elles participent d'un régime managérial de mobilité qui présente la mobilité comme l'occasion d'un déplacement des limites entre travail et recréation mais qui reste soigneusement définie et encadrée par les dirigeants de ces organisations. Ce type de mobilité traverse plus largement le monde du travail au vu des entretiens. Il se manifeste notamment dans certaines mobilités de formation, comme celles de Jonas, officier policier stagiaire letton depuis deux ans et qui en prévoit davantage encore au cours des années à venir. Il s'est déplacé deux fois dans l'année avec ses collègues à Budapest et à Rotterdam pour des stages pratiques sur le terrain, qui s'accompagnent aussi de discussions de groupe et de visites touristiques qui visent à renforcer la cohésion de la brigade :

*Did you have some time for sightseeing in Budapest?* Oh, yes, of course: first day [on four days] actually was for sightseeing. […]

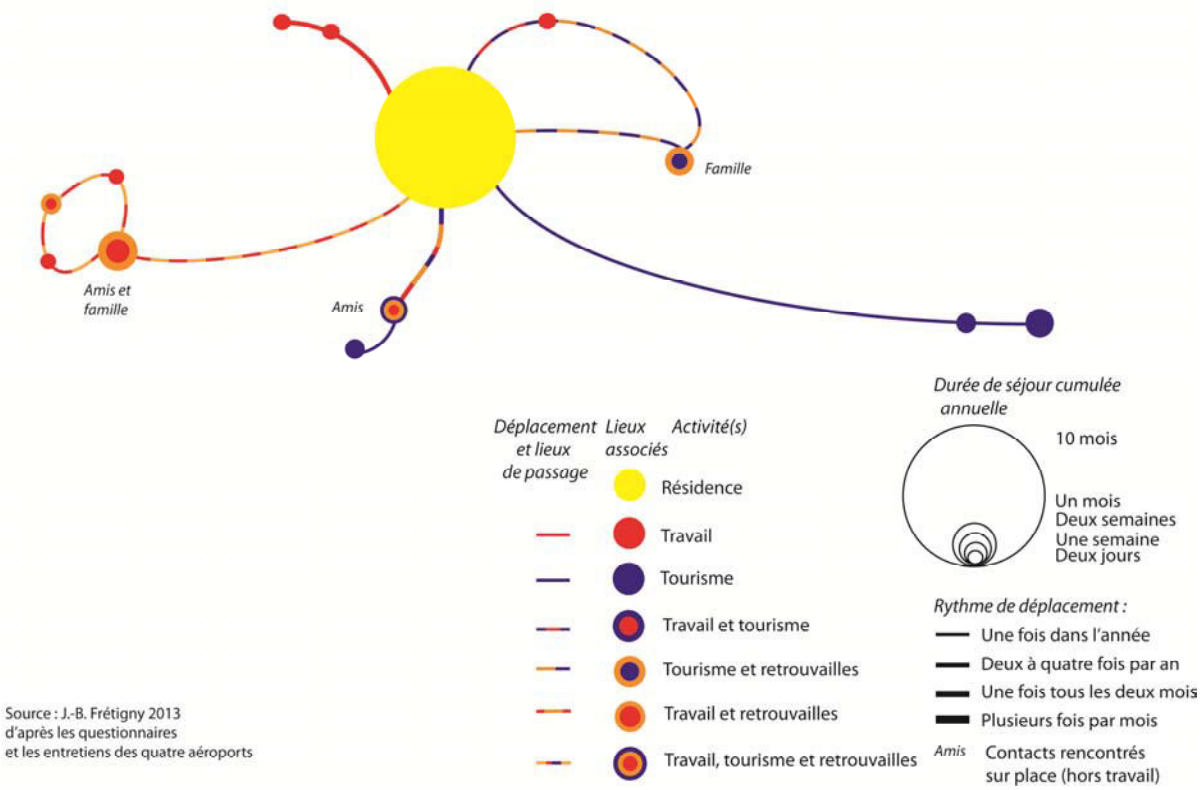
[The first day in Rotterdam,] there was a program for dangerous good on roads. So we [were] inspecting those carriers that are carrying dangerous goods by road. We had [also] this meeting where we were discussing about problems at work […]

And there was an excursion for us: an evening program. So we saw the city!

Les mobilités diverses de formation ou de séminaires d'entreprise entretiennent une certaine ambivalence que reflète sur le plan sémantique la catégorie très contestée et plus englobante de *tourisme d'affaires* portée par certains acteurs du tourisme (Dupuy 2005 par exemple). Elles concernent, hors de ce groupe, plus largement les passagers se déplaçant dans le cadre du travail, et sont susceptibles de prendre divers formes d'articulation ambiguë entre travail et tourisme, comme pour les mobilités de congrès médical, financées par les industries pharmaceutiques (Moubarak *et al.* 2010), qualifiées de déplacements *semi-professionnels* par les passagers concernés. On voit comment la réflexion menée sur les mobilités liées aux savoirs à propos de ce groupe permet d'envisager des formes de panachage à l'œuvre pour des mobilités d'autres acteurs, voisines mais non prédominantes, participant d'autres situations. Les agencements de mobilités de recherche et de formation apparaissent donc particulièrement riches à l'analyse (figure 7).

Les diverses situations de mobilités liées aux savoirs, marquées par une combinaison des trois sphères d'activités dans la mobilité, contribuent à construire des territorialités en réseau, tout particulièrement pour les mobilités d'études et d'initiation, marquée par l'érosion forte des contours de la mobilité de travail. Les spatialités touristiques mises en jeu dans les situations d'études ou de formation et de recherche, mais aussi les autres pratiques diversifiées liées aux séjours prolongés et aux mobilités régulières jouent un grand rôle dans l'extension et la mise en réseau progressive, inégale mais significative des territorialités des individus de ces deux grands types de situations. Ces situations soulignent l'intérêt d'envisager les croisements de sphères d'activités dans les mobilités prépondérantes. L'étude conjointe des agencements de mobilité liés de manière prédominante aux sphères communautaire permet aussi de souligner l'existence de situations qui participent autant des deux sphères.

**Figure 7 – Situation de mobilités de recherche et de formation.**




## IV – Les situations de mobilités marquant un engagement prévalent dans les sphères communautaire et touristique

Ces situations de mobilités relèvent principalement de deux sphères complémentaires à la sphère professionnelle. La sphère communautaire concerne l'implication par la mobilité dans des collectifs qui ne relèvent pas directement d'organisations de travail reconnu et rémunéré, qu'ils soient amicaux, familiaux, religieux, associatifs ou militants. La sphère touristique, ou recréative, porte en revanche sur les mobilités liées à la reconstitution du corps et de l'esprit, mettant en jeu des mobilités dominantes de tourisme[9].

Les situations de circulation migratoire de relation à l'entourage et celles de relation amoureuse à distance relèvent davantage de la sphère communautaire, quand celles de tourisme d'ancrage, liées au moins en partie à la pratique touristique régulière de certains lieux, et celle de tourisme centrifuge participent de la sphère éponyme. Mais la situation de tourisme et retrouvailles participe très explicitement des deux, puisque les mobilités de tourisme et de retrouvailles y dominent. Le tableau 10 souligne certes la moindre intensité de pratique de ces mobilités et la faible importance des mobilités liées au travail. Mais il permet aussi de mettre en évidence l'importance non négligeable du temps à distance du lieu de résidence le plus pratiqué, notamment, mais pas seulement, pour les inactifs. La force des mobilités à plusieurs est aussi visible ainsi qu'un fort attachement à ces mobilités, que souligne l'aspiration très fréquente à les renforcer.

[9] Ou possiblement de santé, bien qu'aucun passager enquêté ne soit engagé dans une telle situation.

Dans ces situations, les individus engagés occupent des positions sociales plus variées, moins dominantes que les précédentes évoquées. Les femmes y apparaissent aussi très régulièrement majoritaires. Les parcours biographiques sont très variés, avec de forts contrastes par la présence ou l'absence d'expériences longues de mobilité (tableau 11), qui renvoient à la spécificité des diverses situations de mobilités.

**Tableau 10 – Les situations de mobilité liées aux sphères d'activités communautaire et touristique.**

| Situations de mobilité | Effectif | Déplace-ments par individu (pour des lieux distincts) | Taille du groupe de voyage par mobilité | Nombre de jours hors du lieu de résidence le plus pratiqué | Proportion d'individus ayant greffé dans l'année des activités à la mobilité prépondérante * | Part des mobilités liées au travail dans le temps de déplacement annuel ** | Individus souhaitant se déplacer autant ou davantage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Circulation migratoire de relation à l'entourage | 22 (15 %) | 4 (3) | 4,1 | 36 | 32 % | 5 % | 95 % |
| Relation amoureuse à distance | 4 (3 %) | 10 (5) | 1,5 | 62 | 75 % | 18 % | 100 % |
| Tourisme et retrouvailles | 13 (9 %) | 10 (5) | 1,9 | 67 | 100 % | 3 % | 100 % |
| Tourisme d'ancrage | 19 (13 %) | 10 (5) | 2,7 | 51 | 32 % | 5 % | 95 % |
| Tourisme centrifuge | 11 (7 %) | 5 (5) | 3,1 | 36 | 64 % | 6 % | 91 % |
| *Total* | 69 (47 %) | 7 (4) | 3 | 47,5 | *52 %* | 6 % | 96 % |

* Dans des mobilités liées aux visites à l'entourage pour la circulation migratoire de relation à l'entourage comme pour les situations de relations amoureuses à distance. Dans des mobilités liées aux activités touristiques, pour les situations de mobilité touristique.
** Mobilités motivées au moins en partie par des activités de travail rémunérées.
Source : J.-B. Frétigny 2013, traitements des questionnaires et des entretiens des quatre aéroports.

**Tableau 11 – Caractéristiques des passagers aux mobilités liées aux sphères d'activités communautaire et touristique.**

| Situations de mobilité | Effectif | Âge moyen (années) | Part des cadres (CPIS) | Part des femmes | En couple cohabitant au moins 6 mois par an | Ayant déjà résidé 6 mois consécutifs dans un autre pays |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Circulation migratoire de relation à l'entourage | 22 (15 %) | 41 | 14 % | 50 | 59 % | 95 % |
| Relation amoureuse à distance | 4 (3 %) | 36 | 0 % | 25 | 0 % | 50 % |
| Tourisme et retrouvailles | 13 (9 %) | 45 | 23 % | 62 | 30 % | 46 % |
| Tourisme d'ancrage | 19 (13 %) | 47 | 19 % | 58 | 64 % | 26 % |
| Tourisme centrifuge | 11 (7 %) | 49 | 27 % | 54 | 75 % | 0 % |
| *Total* | 69 (47 %) | 44 | 18 % | 54 % | 54 % | 49 % |

CPIS : cadres et professions intellectuelles supérieures
Source : J.-B. Frétigny 2013, traitements des questionnaires et des entretiens des quatre aéroports.

Les diverses situations sont ici envisagées selon le degré d'affirmation de

territorialités en réseau, des plus marquées, pour les situations liées de manière prédominante à la sphère communautaire au sens large, à celles où ces constructions sont plus discrètes, liées à la sphère touristique, en passant par les situations de tourisme et retrouvailles, qui se situent en position intermédiaire.

### *IV – A. Les situations de mobilité liées à la sphère communautaire, amicale, familiale, religieuse, diasporique et politique*

Ces situations de mobilités se singularisent par le rôle prépondérant qu'y jouent les mobilités de visite à l'entourage, notamment amical, familial ou amoureux. Le développement des mobilités marquant l'engagement dans la sphère communautaire est lié au double changement d'échelle des lieux pratiqués et des liens sociaux hors de la sphère professionnelle des passagers.

Les mobilités associées n'ont pas véritablement été étudiées de manière conjointe par les chercheurs, en raison de la polarisation des champs d'étude par les mobilités touristiques d'un côté et les logiques migratoires de l'autre. A partir du milieu des années 1990, les chercheurs de l'économie touristique ont cependant forgé et diffusé la catégorie hybride de visite *aux amis et à la famille* (*visiting friends and relatives*, VFR) (Morrison, Leary 1995 ; Moscardo *et al.* 2000), mobilisée tout particulièrement dans les études réalisées dans les aéroports. Ils ont ainsi mis en avant cette catégorie de mobilité, au-delà des mobilités touristiques et de travail. Jusque là peu privilégiés par les opérateurs de l'industrie touristique, en raison de leur hébergement fréquent auprès de leur entourage, les individus mobiles associés et leurs pratiques de consommation sont fortement soulignés par ces auteurs, critiquant leur absence de prise en compte dans les taxonomies marchandes de mobilité.

C'est dans le domaine de l'aménagement et des transports, qu'ont émergé les premières réflexions sur ces mobilités, par des approches néopositivistes inspirées de la *time geography* et l'analyse des réseaux sociaux (Harvey, Taylor 2000 ; Carrasco 2008). Elles soulignent l'importance de saisir ces réseaux sociaux pour comprendre les comportements de déplacement des individus, forgeant la catégorie de *déplacement en vue d'activités sociales* (*social activity-travel behavior*), implicitement non liées au travail. Des approches plus récentes, dans le sillage du *new mobilities paradigm* invitent plutôt à interroger plus largement ces mobilités et leur rapport aux champs institués de la mobilité ainsi interpellés (Larsen *et al.* 2006, Larsen 2008). La catégorie *visting friends and relatives* a notamment été critiquée parce qu'elle suggère une mobilité abstraite de la pratique des lieux (Larsen *et al.* 2006). Elle paraît en effet ne pas tenir compte de combinaisons possibles entre la visite à l'entourage et la pratique touristique, qui seront évoquées par la suite. En étant présentée comme la catégorie complémentaire des mobilités touristiques et de travail, elle passe aussi sous silence des pratiques de mobilités liées à la sphère religieuse ou à la sphère militante. De plus, elle ne prend pas en compte les logiques migratoires et postcoloniales qui les sous-tendent pour une large partie et qu'elle contribue à invisibiliser. Ces mobilités tierces ne relèvent précisément ni de manière prépondérante de travail ni du tourisme de façon univoque. L'approche de la sphère communautaire permet en revanche d'aborder ces situations de mobilités qui imprègnent la territorialité des passagers.

Analysons d'abord les situations de circulation migratoire nourrie par la relation à l'entourage, les plus emblématiques, puis les situations liées à l'entretien d'une relation amoureuse à distance, plus originale.

### *IV – A. 1. La circulation migratoire nourrie par la relation à l'entourage*

Ces situations sont marquées par les mobilités les moins fréquentes de tous les divers groupes, mais régulières, plus longues en moyenne, très souvent à plusieurs, avec une greffe relativement faible d'autres activités dans le déplacement. Elles n'excluent pas d'autres déplacements plus variés. Ces assemblages de mobilités construisent de manière emblématique des territorialités en réseau. Au-delà de l'entretien de la relation par téléphone et par internet, l'actualisation par la mobilité physique de la territorialité et de la relation à l'entourage constitue une question particulièrement vive pour les passagers qui se sont éloignés de leur entourage par la migration. Elle met fondamentalement en jeu leur territorialité et ses diverses centrations. Ces mobilités de visite à l'entourage ne sont pas seulement en jeu entre les pays développés ou les Emirats d'un côté et les pays émergents ou en développement de l'autre. Ce type de relation ne représente que la moitié des situations, soulignant les limites d'une réduction à une conception classique de mobilités nord-sud. Manifestant l'importance attachée à ces centrations, 60 % d'entre eux n'ont réalisé que des mobilités associées à la visite de leur entourage au cours de l'année précédant l'entretien, comme Jian Guo, technicien en électronique à Hambourg. Divorcé et fils unique, il réserve tous ses déplacements à large échelle à la visite annuelle ou bisannuelle de ses parents à Changhzhou, près de Shanghai. Il y concentre l'intégralité de ses vacances et ne s'est pas déplacé en dehors de l'Allemagne depuis son arrivée à Hambourg comme étudiant il y a onze ans, sauf lorsque ses parents sont venus lui rendre visite :

> Mes parents sont âgés, je dois leur rendre visite. Ils ont déjà 80 ans. […] Je reste à la maison [à Changzhou] normalement […] Mes parents sont séparés. J'ai accompagné mon père à Pékin au cours des quatre dernières années : les anciens amis de mon père se voient régulièrement. L'an dernier, je me suis aussi rendu dans une autre province pour faire du tourisme, mais je ne voyage pas tant que ça en Chine. Je souhaite voir les autres provinces car je les trouve très belles […] Mais pour le moment je dois voir mes parents. Peut-être plus tard, dans dix ans, peut-être n'aurai-je plus de visite auprès de mes parents et voyagerai davantage : tu vois ce que je veux dire ? […] Je suis allé une fois en Grèce, lorsque mes parents sont venus ici [en Europe en 2006], et à Paris, à Amsterdam et au Danemark. Sinon, par le passé, je n'ai pas passé de temps seul en dehors de l'Allemagne.[10]

La question du rythme des mobilités de visite est un enjeu fréquent de préoccupation en entretien, qui soulève le risque de distension de ces territorialités lorsque les interactions à distance ne suffisent plus. L'obligation de coprésence physique avec l'entourage se fait plus particulièrement sentir notamment avec le vieillissement des parents ou la naissance des enfants. La naissance d'un nouvel enfant a reporté d'un an le retour annuel au Venezuela de Gustavo et Carolina, ingénieurs pétroliers à Abu Dhabi. Les parents de

[10] Meine Eltern sind jetzt alt, ich muss sie besuchen. Sie sind schon 80 Jahre alt. […] Ich bleibe zur Hause [in Changzhou] normalerweise […] Meine Eltern sind verteidigt. In den vier letzen Jahren habe ich mein Vater nach Beijing begleitet: die ehemalige Freunde von meinem Vater treffen sie sich regelmäßig. Letztes Jahr war ich auch allein in einer anderen Provinz, im Sommer, wegen Tourismus, aber ich reise nicht so viel in China. Ich möchte andere Provinzen sehen, ich finde sie sehr schön. […] Am Moment muss ich meine Eltern besuchen. Vielleicht später, in zehn Jahren vielleicht, werde ich nicht mehr meine Eltern besuchen und mehr reisen: du weißt was ich meine? […] Ich war einmal in Griechenland, wenn meine Eltern hier waren [in Europa in 2006], und in Amsterdam, in Dänemark. Aber allein in der Vergangenheit habe ich kein Mal Zeit aus Deutschland verbracht.

Gustavo, trop âgés, n'ont pu faire le déplacement, contrairement à ceux de Carolina :

Gustavo: So far so good. Our parents are getting older. Especially mine, they're 72 and 74. You never know what will happen now. So the more I see them, [the better it is]. But of course you never know when they will disappear.

Le vieillissement lui-même des migrants les incite à arbitrer en faveur de l'achèvement des va-et-vient répétés alimentant une de leurs centrations, comme pour Alberto, âgé de 71 ans. Originaire d'Istrie, en Croatie, marié à une Étatsunienne, il habite dans l'État de New York depuis 50 ans et s'apprête à rejoindre une dernière fois ses sœurs restées en Istrie, cinq mois après la mort de l'une d'entre elles. Tout l'entretien opère des glissements entre son ancrage étatsunien, prépondérant, l'usage de l'anglais, sa maison large et spacieuse, et son ancrage istrien, italophone et dialectal, émaillant de quelques termes son discours, sa maison de famille ancienne et dangereuse. L'achèvement de ses mobilités transatlantiques ne signifie pas la fin de sa territorialité en réseau à large échelle mais son recentrage autour de ses mobilités étatsuniennes de tourisme et de la sociabilité liée à son entourage familial et amical présent sur place, il envisage même de se rendre à Hawaï l'année suivante :

*In Croatia*, *you go just for visit or do you plan to do other activities?* Visit, that's all. Before I get too old! I have three sisters there. My wife is American and she doesn't speak Italian, and my dialect. I took her three or four times, that's enough. Three years ago I took my kids and now I go by myself. I have four sisters, one died in April. The house they've got! Stone steps. She fell, *adios*! So we decided I go one more time and then that's enough: I go in Europe no more. It's too much for me. I like to play gulf and get the time all there. […] I go in New York sometimes, I have a daughter in New York you know, it's only 150 miles. She comes [more often] and meets me because I have a large house. In a lot of rooms you get two doors.

Cet exemple illustre bien cette pratique mesurée d'autres activités dans le déplacement et surtout le refus de les considérer comme suffisamment signifiantes pour être reconnues. Deux-tiers des passagers considèrent qu'ils n'ont pas inséré d'activités dans leurs mobilités de visites à l'entourage. Cette faible combinaison d'activités s'explique plus largement par le fait que les lieux pratiqués sont pour l'essentiel familiers, dans lesquels les migrants ont grandi et fréquemment qualifiés de *seconde habitation*, ce qui exclut de les pratiquer comme des lieux touristiques.

Cela tient aussi à l'intensité des événements qui les attendent à destination, heureux ou tragiques. La mobilité liée aux enterrements est par exemple tangible dans les terminaux des destinations à forte circulation migratoire, par la présence fréquente de décorations funéraires. Les événements religieux associés aux visites ne sont pas considérés comme une activité à part mais comme coextensifs d'activités de retrouvailles et de coprésence, qu'il s'agisse de l'Aïd pour les migrants musulmans de Dubaï, ou de fêtes plus largement laïcisées comme Noël ou Thanksgiving.

La période de l'année à laquelle se situent ces rendez-vous incontournables n'est pas toujours considérée comme favorable au couplage d'autres activités, comme pour Liisa, agente immobilière retraitée sexagénaire, qui vit aux États-Unis depuis l'âge de dix ans. Mais ce déplacement prend bien sens à l'échelle de sa territorialité individuelle comme de la territorialité familiale :

I do usually travel when people want me to help them [as for my daughter when she needed me to make a dog sitting this year]. My brother wants me for Christmas. That's not exactly the time I would have chosen to go to Finland. I go for my family. Hopefully I won't freeze! You travel for family

and you travel for obligation. Other time you travel for your own. You pick the time. You go on good weather. *So, you would say it's for obligation?* Exactly, that's my reason. […]

I might sound like an American but I am 100% Finnish. […] I was working for my brother [in real estate], the only way I had was to sold the buildings [he had] and ship him to Finland. He was mad but it was time to retire. […] He was a foreigner in the US who went back home. Me on the other hand I'm American, I can't change that!

I went to California, I was also looking for a place to live, because I never found my roots out. […] I have changed a lot of region of residency. I moved permanently from Finland to the US at ten [and then inside the United States]. But what happens when you give up your own country? You're not an alien. I was in school [in the United States], I did the whole thing. But I'm still different. Imported rather than domestic. […] two countries, two heritages, two backgrounds, and you assimilate yourself in a sense but you're not like them. And when you get older, you can't lose that. You get married, you can get children, but all the time you realize: "where am I?" You have to define yourself: I am an American and I'm not.

Liisa n'est revenue que deux fois en Finlande depuis l'âge de dix ans, avant le retour de son frère, il y a six ans, date à partir de laquelle elle a renoué davantage avec le lieu et obtenu de recouvrer sa nationalité. Précisément, la pratique plus espacée des lieux d'ancrage des migrants est plus favorable à la combinaison explicite d'activités, qu'il s'agisse d'activités touristiques, comme pour Jai. Né dans l'Andhra Pradesh en Inde, il est arrivé à l'âge de quatre ans aux États-Unis. Âgé de 17ans et accompagné de son frère, il rend visite à sa famille en Inde, à Hyderâbâd et Warangal pour la première fois depuis quatre ans et « visite la région et ses temples, comme celui de Sarasvatî à Basara ».

La mobilité résidentielle de l'entourage à qui l'on rend visite, lui aussi possiblement en situation de circulation migratoire, contribue aussi à favoriser la pratique touristique. Annie, employée retraitée vit depuis seize ans en Nouvelle-Californie. Elle retourne chaque année en France voir sa famille et enchâsse parfois dans ce déplacement une visite à sa fille, partie habiter au Canada. Le déménagement de sa fille de Toronto à Windsor occasionne l'adjonction de pratiques touristiques de découverte de la ville, médiatisée par sa fille, associées à des moments plus classiques de coprésence quotidienne :

Disons que je viens surtout voir la famille, les petits-enfants, par mon fils qui est en France. Je viens voir ma mère qui a la maladie d'Alzheimer et rentre tous les soirs pour profiter des petits-enfants [près de Cholet], puisque j'habite Nouméa. Ma mère est en Mayenne, à Laval. […]

*Vous ne faites pas de tourisme particulièrement ?* Non, parce que je suis originaire de la région donc je connais bien. À Windsor, je vais voir ma fille, l'aînée des enfants. Ca faisait cinq ans [rire] [que je n'y étais pas allée]. Donc je suis restée quatorze jours […] *Est-ce que là vous avait fait un peu tourisme ?* Oui, on est allé justement dans le Michigan, dans l'Ohio, pour visiter entre autres, je ne sais pas si vous connaissez, mais le village du laboratoire où Edison y a inventé la lampe à incandescence. […] C'est essentiellement ce qu'on a fait parce qu'en quatorze jours, elle était occupée [à travailler].

*Avez-vous été voir des amis là-bas ?* Non, pas directement : c'était plutôt ses amis à elle que j'ai rencontrée, et avec lesquels j'ai fait un pique-nique. Ca, ce n'était pas vraiment du tourisme. […] Je n'étais pas allé à Windsor auparavant : elle était à Toronto. […] Par contre, je la vois tous les ans en France. Tous les ans je suis là !

Les autres greffes déclarées d'activités complémentaires dans ces mobilités de visite correspondent à des lieux moins associés à l'entourage proche. Bilal, vendeur pakistanais au Dubai Mall visite ainsi Karachi, lieu d'étape nécessaire et peu familier, à l'occasion de la nuit qu'il passe sur place, entre son trajet en taxi depuis sa ville d'origine, Hyderâbâd, et son vol de retour pour Dubaï. Le couplage peut tenir aussi à la visite à un entourage plus éloigné autorisant le développement d'activités plus autonomes, de tourisme comme pour Ziad. Cet

architecte syrien habitant à Dubaï, se rend régulièrement à Casablanca et à Istanbul pour un tourisme de découverte et de repos. Hébergé en hôtel, il rend visite à sa famille et sa belle-famille éloignée. Mais ce couplage peut aussi porter sur des activités militantes, l'exemple le plus saisissant étant sans conteste celui de d'Azumah, étudiant en informatique à Manchester. Originaire du Ghana, il habite en Angleterre depuis 15 ans avec ses parents et ses frères et sœurs. Il revient d'Accra, au Ghana, il a revu sa famille élargie mais aussi participé à des ateliers de lutte contre le Sida, qui s'inscrivent dans le cadre d'activités militantes transnationales pour la communauté ghanéenne :

My parents they are all in the UK, my family everyone is in the UK. Brothers, sisters, they are all older than me and live in the UK. They all migrated. […] I have been in Ghana to visit family. It's been fantastic! I have been to places and to workshops about HIV, in order not to let them but to offer them an accommodation, a shelter for three months to stay, because their parents, housewives or landlords kick them out, because they are HIV positive. I'm doing this aside of my studies, to help the community: how to talk to these HIV sufferers, how to encourage them not to feel bad or being ignored. […] My last time in Ghana was four years ago but I went there back also because ot these workshops and I'm going to reduce it to every 2 years.

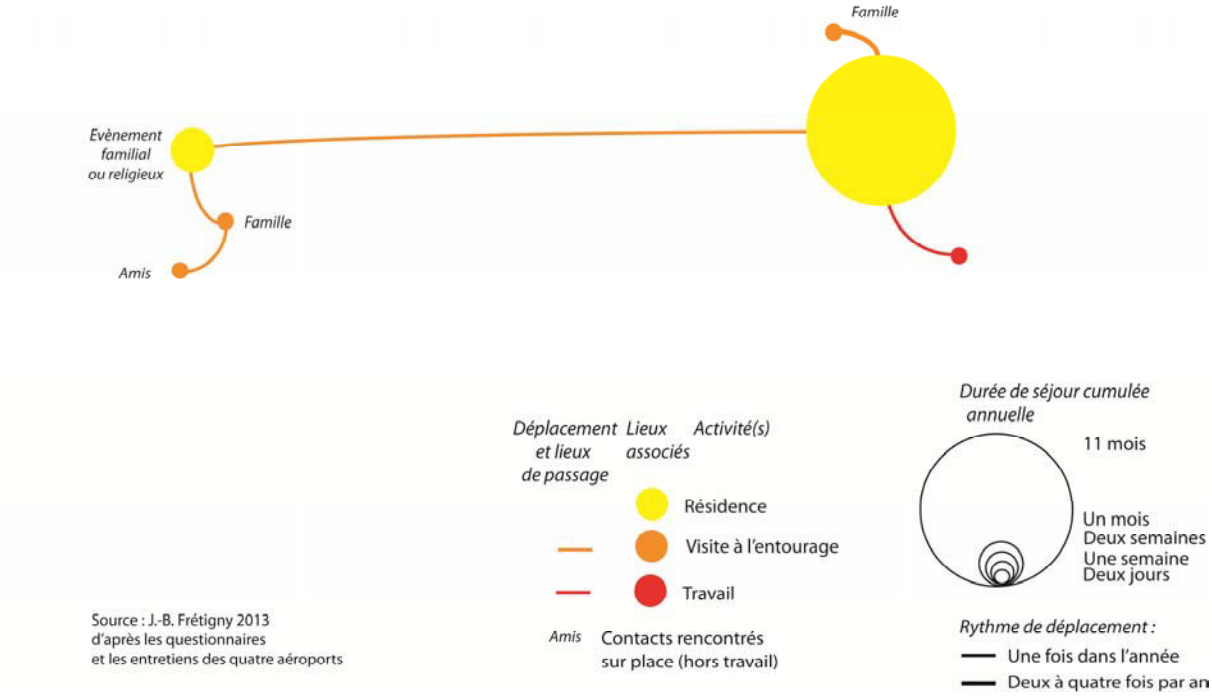
La seule relation qui ne souffre pas d'adjonction d'activités est la mobilité de pèlerinage, où l'entourage est élargi à une communauté religieuse. La force des territorialités qu'elles peuvent mettre en jeu est particulièrement visible dans le cas des mobilités à la fois religieuses et diasporiques, comme l'illustre la pratique qui consiste à consacrer par exemple l'unique déplacement annuel à large échelle à une telle mobilité, sans panachage aucun comme dans le cas de Noah. Ce juif de la minorité hassidique, une des composantes des juifs orthodoxes, réside à Brooklyn et se rend régulièrement sur la tombe du rabbin Nahman à Ouman en Ukraine, lieu de pèlerinage fortement fréquenté par les juifs, strictement de sexe masculin. Plus de 20 000 juifs étatsuniens et israéliens hassidiques s'y rassemblent chaque année pour le nouvel an juif (Ioannides *et al.* 2004, Akao 2007). L'entretien met en évidence l'investissement dans cette mobilité annuelle de pèlerinage à Ouman ou en Israël pour ce conseiller de parcours de soin médical :

I was not this year in Israel but the year before in May. I made no other travel, I stayed in New York. I was born in Israel, I came to New York when I was seven years old. […] For Ouman, we're coming from New York, we're coming from Israel, we're coming from Argentina, we meet all of Jewish in Breslov […] this is a real opportunity to give you a new boost for the new year. It's the first time I take my son, because [the rabbi] promised that, if you bring a child before the age of seven, he will be more protected, we trust very much this rabbi […]

*Do* you *discuss between each other?* Yes, we try to be connected, to talk about others, sometimes it's a challenge: "let's talk about whatever"! […] You know, we are not here for vacation. It's not vacation at all. I'm exhausted! It's really for our souls. Vacation is when you go with the wife and hotel!

Ces situations de circulation migratoire liées à l'entourage ne sont donc pas marquées par des mobilités aussi fréquentes et aussi variées que les circulations migratoires liées au commerce, de plus en plus étudiées et évoquées à propos des situations de mobilités soutenues et multidirectionnelles ou épisodiques. L'attachement à la coprésence physique malgré le coût du franchissement de la distance souligne cependant le rôle puissant conféré à la mobilité physique dans la mise en réseau de ces territorialités, au-delà des télécommunications et des formes non négligeables d'adjonctions d'activités dans la mobilité de visite (figure 8).

**Figure 8 – Situation de circulation migratoire de relation à l'entourage.**




La relation à l'entourage occupe aussi un rôle majeur dans les situations de mobilité plus spécifiques d'entretien de relations amoureuses à distance.

### *IV – A. 2. Les relations amoureuses à distance*

Ces mobilités plus fréquentes, liées à des voyages seuls, compensent la situation de décohabitation des couples associés et sont plus composites, avec le panachage fréquent d'autres activités. La greffe d'activités touristiques est souvent associée à la découverte d'un lieu nouveau, en compagnie du conjoint sur place. Le branchement de pratiques d'achat, de commerce à la valise, est fréquent pour contribuer à financer leur déplacement coûteux :

I hope to marry [my girlfriend] by this year, by July. I met her in Liberia, when his father was ambassador. I go to meet the family some time [in Damascus] […] the father is supposed to come and […] I [will] tell him that me and his daughter we're going to marry in Liberia, the African way. […] Since I have the privilege, the opportunity to come here, people want me to buy some things: so I use the opportunity to get these things. I don't know how you call this business?

*In French literally that would be "suitcase trade", if you get money in exchange. Is it so?* Yeah: that's what it is! (Roissy, Daniel, étudiant en commerce à Monrovia au Ghana, en déplacement à Damas pour demander la main de son amie à son père)

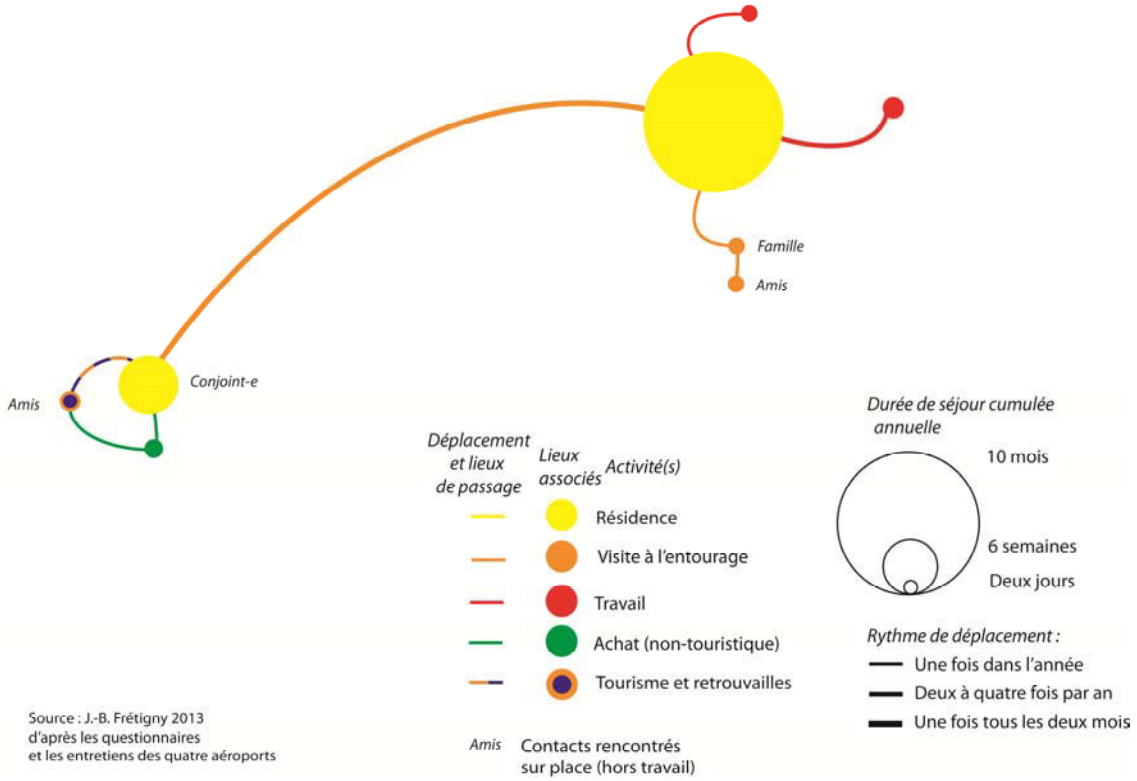
Ces passagers ne sont pas eux-mêmes engagés dans des pratiques migratoires comme les migrants précédemment évoqués car ils résident dans le pays où ils ont passé une part majeure de leur existence[11].

[11] Deux d'entre eux cependant ont résidé dans un pays étranger, pour une courte période de six mois en Espagne pour Harry et de près de dix ans à Accra pour Daniel, durant la guerre libérienne de 1987-1997. Daniel minimise cependant le rôle de la frontière internationale héritée de la colonisation, surimposée à un réseau social et amical le reliant étroitement aux pays environnants, où il se rend régulièrement : « [I was this year] in Guinée Conakry: I have my uncle and aunty, in Sierra Leone: I have my friends who live there. All because they have divided in all places among themselves, between the French and the English people! »

D'autres passagers sont plus largement concernés par ce type de relations amoureuses à distance tout en n'occupant pas une place prépondérante dans leur temps total de déplacement. Au cours de l'année précédant l'entretien en effet, dix-sept individus au total se sont trouvés en effet éloignés de manière durable ou répétée dans deux lieux de résidence distincte, sans prendre en compte les couples dont l'un des membres – ou les deux – étaient de manière longue ou régulière en déplacement.

Lorsque ces mobilités sont prédominantes (figure 9), elles amorcent bien la constitution de territorialités en réseau. La situation qui les anime est celle d'un entre-deux, entre celles des migrants principalement focalisées sur l'entretien des relations familiales, et celles des passagers mêlant plus franchement retrouvailles et expérience touristique. Ce sont les situations de ces derniers, à la croisée des sphères communautaire et touristique, que nous allons désormais envisager.

**Figure 9 – Situation de mobilité liée aux relations amoureuses à distance.**




### *IV – B. L'expérience touristique combinée aux retrouvailles*

Dans ces situations de mobilités, les déplacements prépondérants de ces situations illustrent toute la force de conjonction des activités motivant la mobilité. Ils engagent une expérience touristique indissociablement liée à la recherche de *moments privilégiés* de coprésence avec un entourage habituellement à distance, donc de retrouvailles. Ces individus rendent visite à leur entourage, le lieu étant alors médiatisé par les proches qui l'habitent, ou bien les individus et leur entourage se retrouvent dans un autre lieu. Dans ces situations, les mobilités sont assez fréquentes. Elles relèvent aussi des visites à l'entourage non combinées à des pratiques touristiques. Ce sont souvent des mobilités suscitées par la circulation migratoire de l'entourage. Les passagers dans ces situations sont tous, parmi les passagers enquêtés, ressortissants de pays de l'Union européenne et d'Amérique du nord.

Ce tourisme est médiatisé par des amis et des connaissances pour les jeunes actifs célibataires. Ils rendent visite à des amis, voire nourrissent aussi des relations sociales plus larges, à travers l'usage des réseaux sociaux. Ricardo, technicien dans la construction aéronautique à Los Angeles, déclare se déplacer plus d'une centaine de jours par an, surtout en fin de semaine, le long de la côte ouest des États-Unis, mais aussi en Allemagne, Hongrie, Roumanie et Croatie :

All travels close to home are for weekends or long weekends [San Francisco, Las Vegas, Portland, Tijuana and Portland] and I've got 3 weeks of holidays, but I request additional time. I get it together with holidays: we have holidays shutdowns paid with vacation so I use that, because my company is really flexible.

I have a lot of friends, most socialising with internet on social websites and I see relatives. I travel to see them and for travelling: sometimes people make excuse to go some place, sometimes you just have to do it, just for the experience.

La découverte des lieux par Ricardo passe donc aussi par la rencontre de contacts qui ne sont pas nécessairement des migrants. C'est aussi le cas de Laura, qui rend visite à des amis dans les lieux dans lesquels elle a séjourné durant quelques mois, son travail lui permettant facilement de travailler à l'étranger. Pour cette esthéticienne quinquagénaire espagnole, c'est aussi l'occasion de prolonger l'expérience de ces lieux, avec lesquels elle a développé un certain attachement, en particulier Amsterdam où elle se rend six fois par an, pour rendre visite à un ami et visiter les lieux. De telles pratiques soulignent le rôle du tourisme non seulement pour essayer les lieux avant migration (Ceriani 2007), mais aussi à entretenir la centration :

Sometimes, I go outside but for a short time, like three months outside.

*For working there?* Yes: I was in Italy, in Greece and in Amsterdam.

*You were there because you were interested in touristic destinations or because you had job opportunities to go there?* For both actually! […]

*How would you travel if you had no constraints at all, in an ideal world?* I would travel more! Here, in Holland, I would stay more, and in Italy also.

La participation à la territorialité migratoire à l'échelle de la famille s'inscrit davantage sur la longue durée, pour les autres passagers. Une visite à la famille élargie peut n'engager qu'à ses limites la territorialité des passagers. Par exemple, la visite périodique aux membres de la famille élargie de Kirsten et de Jens, partis habiter au Paraguay, est combinée à une semaine de tourisme insulaire et de repos balnéaire dans un lieu déjà pratiqué par ce couple sexagénaire danois. La relation à l'altérité et à l'Ailleurs s'avère plus intense quand la mobilité est liée à la territorialité de membres proches de la famille nucléaire, comme dans le cas de Kai. Né dans le Middle West d'une mère japonaise au foyer et d'un père ouvrier étatsunien, son déplacement au Japon pour rendre visite à la famille de sa mère à Kobe s'accompagne d'une pratique touristique intense de découverte de l'archipel :

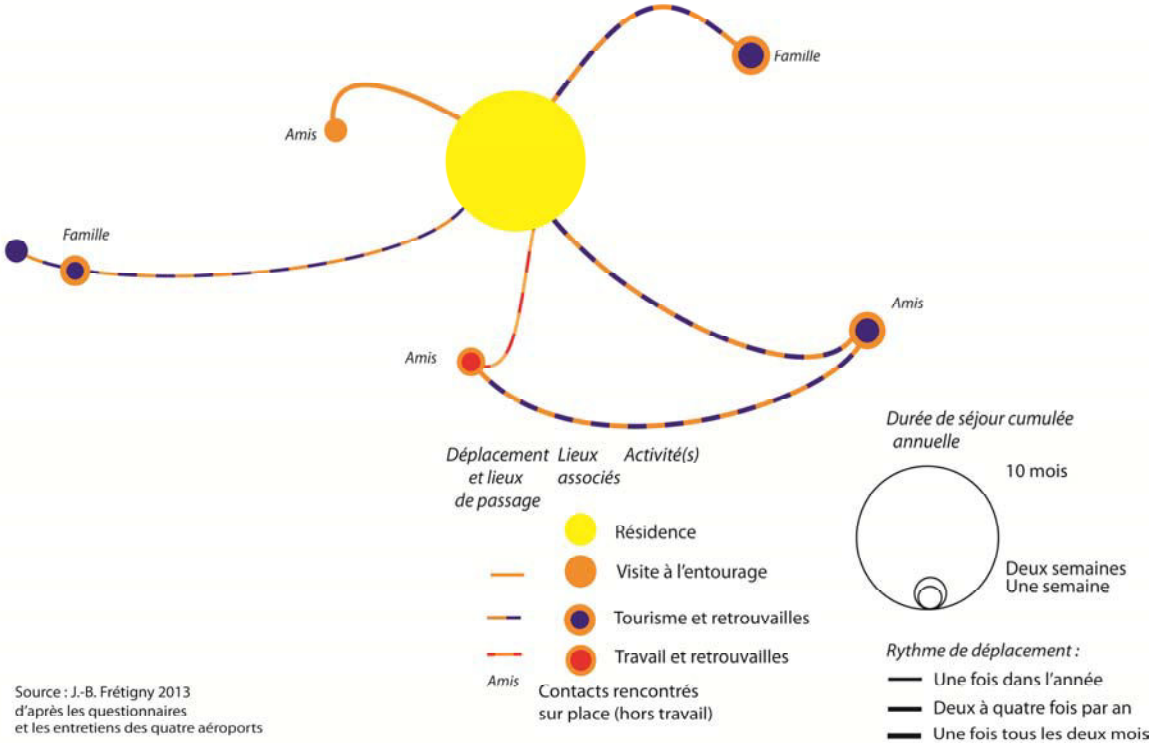
That was my first in Japan for twenty-three years. I have met family I haven't seen in decades: it that was really something. Very rare! […] In Japan I was all other the place [Tokyo, Osaka and the Fuji Mount among others]. It was good! All family and I was also visiting! […] Before I went to Japan just when I was five and again when I was eleven.

L'association à la territorialité du conjoint migrant se traduit par la participation aux mobilités régulières de retour, combinant visite à la famille et tourisme dans le pays d'origine du migrant. Cette association se traduit par le développement d'une centration familiale qui perdure à la mort du migrant, comme dans le cas d'Astrid. Cette sexagénaire suédoise,

responsable d'une pépinière d'entreprises, est veuve depuis peu d'un ingénieur français aisé venu à travailler à Göteborg dans le cadre de l'alliance entre les constructeurs automobiles Renault et Volvo. Elle prévoit de continuer ses déplacements touristiques en France combinés à la visite de la famille et d'amis :

We have lived in Senegal for several years. But our main residence if we take Senegal away otherwise was in Gothenburg. I was born there and I brought my husband there! [rire] It was just for vacation that we stayed in France. We went at least three or four times a year. We had our own flat in Port-Camargue. We were there for very long periods sometimes. […] They are different places in France I will go several times a year. Destinations changes, except of course Strasbourg because I have relatives there and Paris also. I will probably go to Cannes every year also because we have friends there.

**Figure 10 – Situation de mobilité touristique et de retrouvailles.**




Proches et passagers se retrouvent aussi à mi-chemin, à travers une expérience touristique commune qui est l'occasion d'une coprésence en synchronisant les déplacements. Les déplacements de Claire et Thomas, enseignants retraités dans le comté britannique de Cornouailles, montrent toute l'importance de ces mobilités de rencontre, dans le cadre d'un système de déplacement associant étroitement pratiques touristiques et coprésence à l'entourage. Ils retrouvent ainsi à Albi leur fils, enseignant à Séville, et leur fille, qui réside en Australie :

Claire: In Toulouse we met our son coming from Spain and our daughter coming from Sydney: we all met there, near Albi, to watch the world cup of football [2010]. […] [Our daughter] flew across the snow in December for work, so we met her in London: if she flies, we join her once a year. […] I have family near London so I go there, because we [now] live in the west: we have to expect to travel to see our family. […] We retired 5 years ago to go down there.

Comme le souligne ce dernier exemple, dans l'ensemble ces situations, les mobilités prédominantes activent et réactivent des territorialités en réseau, ou en explorent les marges, lorsqu'elles se réalisent à mi-parcours (figure 10). Elles permettent de mieux

comprendre des mobilités plus largement pratiquées par l'ensemble des passagers, au point de représenter près de 13 % du temps total de déplacement moyen des 149 passagers interrogés. Elles n'en amoindrissent pas pour autant l'importance des situations où les mobilités essentiellement touristiques l'emportent.

### *IV – C. Les mobilités à dominante touristique*

Ces situations de mobilités engagent de manière prépondérante des déplacements de nature touristique. Elles renvoient à des formes de recréation au sens de la reconstitution du corps et de l'esprit par le repos, la découverte ou la pratique d'activités ludiques, et s'effectuent bien souvent à plusieurs. Les individus y mobilisent davantage la voiture que les autres voyageurs. Leurs situations de mobilité participent de deux grandes logiques. Dans la première, les mobilités de ces passagers concernent notamment des lieux fréquentés de manière récurrente, même à des rythmes de basse intensité, au-delà de la période annuelle de recueil mais suffisamment signifiants pour être évoqués par les passagers. Ils constituent à ce titre des lieux d'ancrage, des centrations plus ou moins marquées. Dans la deuxième logique, ces pratiques régulières sont moins visibles : les mobilités apparaissent surtout centrifuges. Abordons successivement ces deux logiques, en commençant par la première, qui participe plus nettement de la constitution de territorialités en réseau.

#### *IV – C. 1. Les mobilités touristiques portées par des lieux d'ancrage*

Ces assemblages portent sur des mobilités orientées par des lieux de pratique régulière, souvent sur de courtes durées, de l'ordre de 5 jours en moyenne. Ces lieux représentent plus du tiers du temps annuel passé en déplacement pour chacun des individus. Les lieux d'ancrage privilégiés sont situés à proximité du lieu de résidence le plus usuel des passagers, dans leur pays de résidence, pour la moitié des passagers. Ce sont des lieux de villégiature réguliers, ayant ou non le statut de résidence secondaire : datcha près de Moscou ou appartement loué dans les stations de la côte toscane depuis Florence par exemple.

La participation directe ou indirecte à la circulation migratoire concerne la moitié d'entre eux. Les visites à l'entourage occasionnent notamment des mobilités composites de retrouvailles et de pratiques touristiques. C'est ce qui explique que près d'un tiers des passagers de ce groupe ait déjà panaché au moins une fois leur mobilité touristique d'autres activités, sans toutefois que ces mobilités n'occupent pas une place prépondérante dans leur temps total de déplacement. Ces situations offrent ainsi d'autres visions de la circulation migratoire que celles des territorialités principalement marquées par le retour annuel au pays évoquées *supra*. La situation de mobilité de Cristina, qui a grandi et étudié en Equateur et réside depuis huit ans en Italie en est emblématique. A Plaisance, près de Milan, elle multiplie les contrats de travail temporaire peu qualifié, faute de reconnaissance de ses diplômes, et se forme aux métiers des ressources humaines. Fiancée à un technicien italien, elle ne s'est déplacée à large échelle au cours de l'année écoulée que pour des séjours touristiques, en Italie et à Paris, sans pratiquer de lieu de manière régulière. Mais, commentant ses déplacements, elle insiste sur sa mobilité de visite en Equateur, qu'elle transforme en mobilité plus touristique pour inciter son fiancé à concrétiser le projet de s'y rendre pour la première fois avec elle :

Cristina : L'an prochain, si tout va bien, nous allons dans mon pays : les îles Galápagos…

Vincenzo : 22 heures de vol !

Cristina : Non ! [rire] près de 12 heures. Puis de Guayaquil, quatre heures en voiture [jusqu'à chez moi]. Je suis retournée là-bas il y a quatre ans, ça me semble assez normal de revenir ![12]

Les mobilités physiques de Cristina à son entourage en Equateur ne rythment donc pas sa territorialité d'une manière aussi intense que pour les migrants qui y consacrent tous leurs déplacements. De même, pour les individus retraités engagés dans des mobilités saisonnières dans ces situations, c'est moins la relation à l'entourage qu'une forme de birésidence d'agrément et de nature touristique qui donne sens à leur territorialité. La circulation migratoire des retraités, notamment de part et d'autre de la Méditerranée, est de plus en plus prise en compte par la littérature (Schaeffer 2001 ; Dehoorne 2002 ; Attias-Donfut, Wolff 2005). Mais ce va-et-vient ne se réduit pas toujours à des mobilités migratoires de retour à un lieu évident d'origine, ni à une mobilité choisie de retraités européens s'installant dans des lieux qu'ils ont pu pratiquer auparavant dans le cadre de mobilités courtes de tourisme. La pratique d'Izaline montre une mobilité d'entre-deux, élective et liée à son parcours migratoire lié à la diaspora noire antillaise. Cette formatrice au handicap à la retraite, veuve et sans enfant, partage son temps de retraite entre la Suisse alémanique, où elle réside dans un village près de Baden, et Paramaribo, au Surinam. Sa mobilité s'inscrit dans le cadre de l'héritage colonial néerlandais mais aussi d'une territorialité en réseau diasporique et cosmopolite :

I have lived in several countries. I was born in Curacao[13] then I went to live in Surinam when I was sixteen and then I came to Holland some years, I have studied there, and then I was some time in England, I was some months in Iran. And then I came back to Holland and got married. My husband was Swiss so I came to Switzerland.

*And what about your second home in Paramaribo to which you're flying to*? I lived five years there and I liked it very much. So I thought: when I don't need to work anymore I'll go and stay there longer, not just for two or three weeks but for some months. I do this since I'm retired.

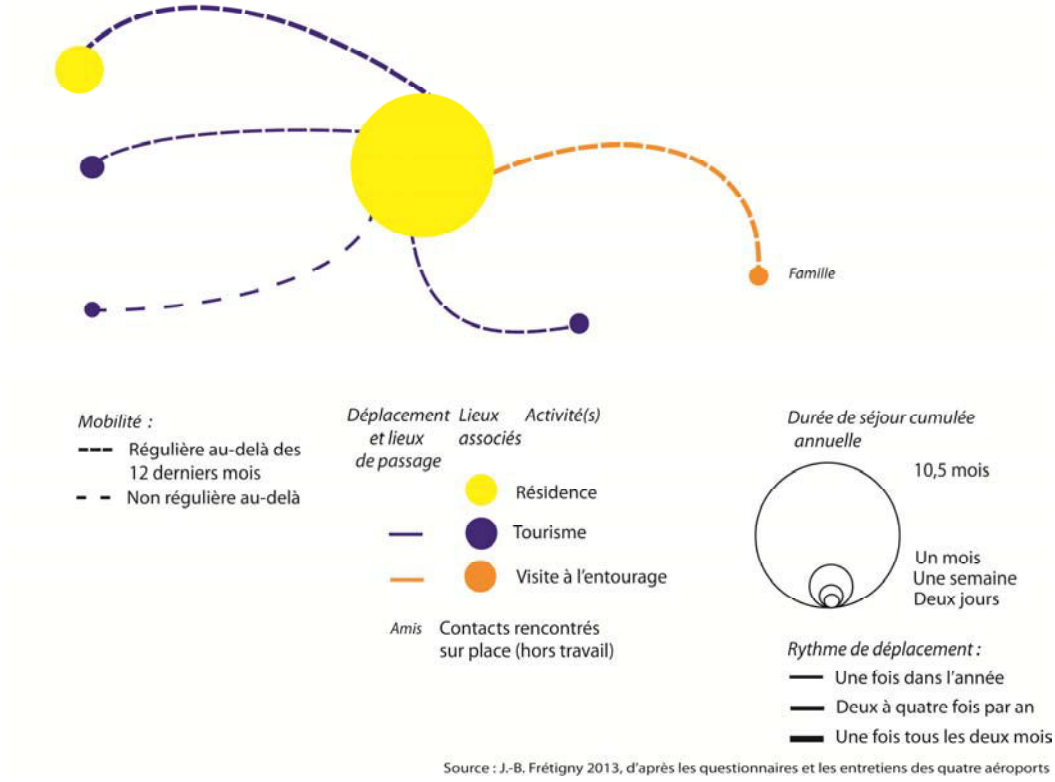
*You stay in Paramaribo?* I don't travel around. […] I see a little bit the sun in my garden you know. I spend all my vacation there. I'm flying from the cold. I go in winter you know and come back in spring, after four months. […] And I also stay in Amsterdam with my brother.

L'autre moitié de ces pratiques régulières de lieux éloignés, hors du cadre national, ne relève pas, directement ou non, d'une circulation migratoire. Cette fréquentation régulière dans le cadre de mobilités touristiques régulières concerne par exemple des destinations topographiquement lointaines mais fortement présentes dans les pratiques des touristes internationaux occidentaux, comme la Thaïlande. Philip et Lillian, par exemple, charpentier et secrétaire de direction sexagénaires qui habitent à Liverpool, s'y rendent chaque année, au mois de décembre depuis sept ans pour un tourisme de repos balnéaire sur l'île de Phuket. Ils y associent d'autres « vacances long courrier » de quinze jours au printemps dans d'autres destinations tropicales qui varient en revanche d'une année sur l'autre. Ces ultimes déplacements soulignent que l'affirmation de lieux de référence, constructrice de territorialités en réseau (figure 11), n'exclut pas des mobilités plus centrifuges, qui marquent cependant davantage les spatialités des autres passagers que nous allons désormais aborder.

[12] Cristina : Il prossimo anno si tutto va bene, andiamo nel mio paese. Le isole Galapagos...
Vincenzo : 22 ore di volo.
Cristina : No ! [rire] 12 ore, più o meno. Poi da Guyaquil, ci spostiamo 4 ore in macchina. Io 4 anni fa sono tornata, sembra giusto tornare !

[13] Île des petites Antilles, État à part entière au sein du royaume des Pays-Bas.

**Figure 11 – Situation de mobilités de tourisme d'ancrage.**




Source : J.-B. Frétigny 2013, d'après les questionnaires et les entretiens des quatre aéroports

### *IV – C. 2. Les mobilités touristiques centrifuges*

Dans ces situations, les mobilités à large échelle sont moins intenses, de l'ordre de cinq déplacements par an. Elles accordent une large place à la pratique d'exploration touristique de lieux nouveaux. Les mobilités régulières y sont rares et sont mises en œuvre une fois par an maximum. Deux-tiers des individus ont combiné des pratiques touristiques à d'autres activités, dans le cadre de la mobilité de travail ou lors de la seule visite annuelle à l'entourage. Leur entourage familial et amical se situe en effet souvent à relative proximité de leur lieu de résidence, ne nécessitant pas de rester une nuit sur place, ou bien ces proches se déplacent davantage pour leur rendre visite que l'inverse. Cela tient notamment à parcours résidentiel plus stable de ces passagers. Alors qu'un tiers des passagers en situation de mobilités touristiques portées par des lieux d'ancrage est marqué par une expérience de plus de six mois dans un autre pays, aucun des passagers dans cette situation n'a significativement connu ce type de mobilité. Dans la mesure où ces mobilités ne correspondent pas véritablement à l'entretien de liens de longue durée avec les lieux, leur fréquence d'une année sur l'autre est marquée par une variabilité importante. La présentation des mobilités réalisées souligne très régulièrement ces diverses caractéristiques :

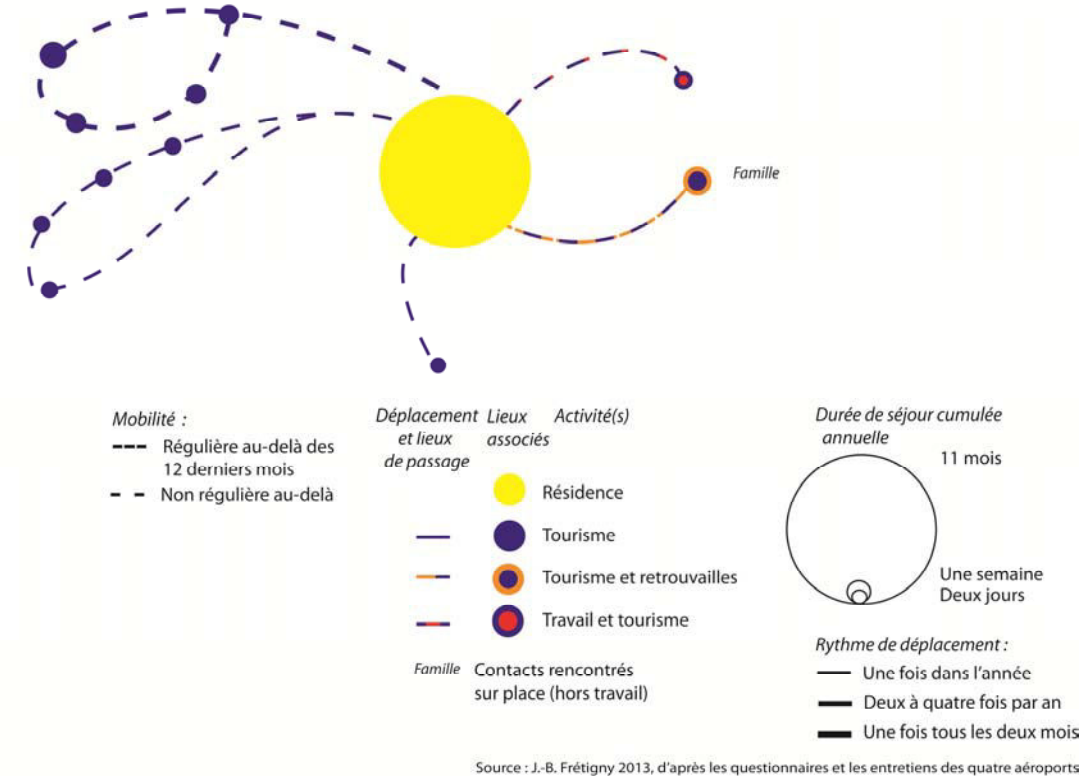
*Est-ce que l'image que nous avons construite de vos déplacements évolue d'année en année ?* Oui, elle change tout le temps. Il n'y a pas de régularité pour les destinations. L'intensité de voyage change aussi : lorsqu'on n'a plus trop d'argent, alors on ne peut plus voyager de nouveau [rire]. *Cela vous arrive souvent ?* Assez peu, mais parfois on consacre plus d'argent à d'autres choses. […] L'organisation, la situation est au fond la même, ce sont les lieux qui changent. […] Nous avons toujours vécu dans la région, en Saxe-Anhalt. (Francfort, Eva, libraire dans une petite ville près de Leipzig, à destination de Bilbao pour deux semaines de vacances balnéaires, avec ses deux enfants et son époux, employé de banque)

Ces mobilités touristiques multidirectionnelles s'inscrivent dans une logique d'élargissement de l'horizon d'altérité des individus. Elles sont souvent décrites aussi comme « un rattrapage ». Celui-ci prend sens rapport à des périodes antérieures de faible pratique touristique, mais aussi, implicitement, par rapport à une attente et aussi par rapport à des représentations et des normes du *voyage* et à des divers lieux faisant figure de *destinations* qui s'imposent. Cette dynamique de *rattrapage* concerne plus largement de nombreux individus associés aux situations de mobilités épisodiques, de tourisme orienté d'ancrage, d'études et d'initiation comme de tourisme et de coprésence, mais elle est particulièrement sensible pour ce groupe. Elle concerne notamment les adultes, et notamment, l'âge augmentant, de nombreux parents disposant de plus de temps, les enfants partis et des retraités, aspirant à développer au maximum ces pratiques « avant que [leur] santé ne se détériore », à l'image de Susan, infirmière étatsunienne à la retraite âgée de 71 ans. Achevant une croisière sur la Seine, de Paris à Rouen, elle insiste sur la multiplicité de ces déplacements récents :

I have lived mostly where I live now, in the area of Buffalo. I built a new house 5 years ago and I've been raised there. […] Every year, I do a couple of large trips and then smaller ones like the one [on a bus tour] in Mackinac Island [du lac Huron, dans l'État du Michigan aux États-Unis], for 5 days. [Before] I have been to China, Poland, to Prague, Paris, Australia, New Zealand, Costa Rica and to Peru. So I have been on more trips in the last ten years than I had before when my children were small. […] I'm retired for eight years so I have more time to do that. […] I try not to go back to the places I have been, there is so much to see, and I have limited money to do that. But I love here [Paris], so you never know [rire], it's beautiful. […] I have two sons that live in Florida, so sometimes I travel to see them. I have travelled to see them maybe a few months before the last twelve months, because they were busy with their work and couldn't come here [which is what they usually do].

Ces déplacements sont l'occasion aussi du couplage de l'expérience touristique à celle de la coprésence avec des « amis, toujours différents », comme Susan, veuve, sans pour autant qu'elle soit considérée comme un objectif en soi. Ces mobilités, électives, font l'objet d'une large adhésion des passagers. Certains cependant aspirent à réduire ces déplacements, notamment certains hommes au sein des couples, dans ce groupe comme dans d'autres, considérant notamment qu'ils ont finalement « trop » voyagé l'année écoulée, par exemple pour « compenser » l'impossibilité de se déplacer l'année précédente. Ce rapport à la mobilité souligne bien la variabilité des pratiques, le caractère collectif de la pratique de déplacement, à l'échelle du couple, mais aussi que la norme d'intensification des mobilités touristiques, massivement à l'œuvre, n'est pas toujours de mise. Ces situations de mobilités touristiques centrifuges sont ainsi les plus emblématiques de pratiques de hors-quotidien, de la recherche de dépassement de l'espace-temps de territorialité des individus (figure 12).

**Figure 12 – Situation de mobilités touristiques centrifuges.**




Source : J.-B. Frétigny 2013, d'après les questionnaires et les entretiens des quatre aéroports

L'analyse des diverses situations de mobilités liées aux sphères communautaire et touristique montre d'abord la force des territorialités sous-jacentes. Le fait que onze passagers seulement soient engagés dans des situations surtout marquées par les mobilités touristiques centrifuges, qu'on aurait pu croire plus diffusées, souligne l'importance des formes d'ancrage dans la mobilité, des multiples relations tissées, entretenues et renouvelées dans la mobilité, de lieux et de liens. Celles-ci soulignent pleinement la mise en réseau des territorialités dans le cadre de la circulation migratoire ou des relations amoureuses à distance, mais aussi le rôle de la pratique touristique dans ces processus. Les situations de mobilités touristiques d'ancrage montrent la force de la construction de centrations autres, d'expériences de secondarité progressivement intégrées dans la territorialité, comme pour divers exemples de migrations saisonnières de retraite. Les mobilités touristiques combinées à la coprésence, participent plus largement de l'entretien de territorialités familiales ou amicales, par la découverte ou la pratique renouvelée des lieux associés à l'entourage, ou bien par l'expérience plus originale de lieux autres à mi-distance où se travaillent à leur limite ces territorialités.

## Conclusion

Par l'analyse des systèmes de mobilités des individus à partir de leurs propres catégorisations et de leurs propres évocations de leurs mobilités, ce chapitre a proposé d'investir la notion de situation de mobilité pour mieux saisir les mobilités des individus dans toute leur complexité. Ces mobilités à l'échelle individuelle ne sont pas considérées isolément les unes des autres mais dans leur articulation, replacées dans les pratiques, les représentations et les territorialités qu'elles mettent en jeu. La mise en évidence de douze

macro-situations de mobilité a permis de montrer la diversité et la complexité des mobilités mises en œuvre. Ces situations de mobilité ne sont pas nécessairement pérennes, comme le souligne tout particulièrement l'étude des mobilités d'études et d'initiation, mais elles mettent bien évidence de forts contrastes entre individus et marquent de fortes différences liées au genre et à la position socio-professionnelle des individus.

Contribuant à dépasser l'opposition stricte entre l'approche étanche des diverses formes de mobilité et celle qui insiste au contraire sur leur fluidité, l'analyse des divers déplacements des individus souligne l'existence de formes prépondérantes de mobilités, relevant de la sphère professionnelle, communautaire ou touristique pour la majorité des passagers. Un passager sur cinq néanmoins participe à des mobilités très diversifiées au point que leur temps total de déplacement ne laisse pas apparaître un engagement prévalent dans la première ou dans les deux dernières sphères. Pour autant, l'étude de la combinaison des motifs, le couplage des formes de mobilité dans chaque déplacement permet de souligner aussi la mise en œuvre significative mais inégale de pratiques composites. Cette combinaison est très forte pour les individus en situations de mobilité intense et répétée, surtout engagés dans des professions itinérantes, ou pour les passagers des mobilités d'études et d'initiation, et, à un moindre degré, pour les situations d'expatriation ou de mobilité de recherche et de formation. Elle est aussi à l'œuvre de manière significative pour une part importante des passagers de six autres situations de mobilité. Mais elle est beaucoup moins sensible pour des situations de circulation migratoire de relation à l'entourage ou de tourisme d'ancrage.

Ces pratiques de branchements de mobilité invitent à revisiter les représentations associées au *motif* de la mobilité de travail au regard des expériences très hétérogènes qu'elles mobilisent. L'expérience de la mobilité de travail est bien susceptible dans certaines situations d'engager un rapport à l'altérité et à l'Ailleurs recherché, non totalement médiatisé ni empêché par le régime de mobilité des individus. Les mobilités de travail participent aussi à la création à l'entretien de liens réguliers extra-professionnels aux lieux, notamment amicaux et familiaux. Cette dernière forme de diversification d'activités dans la mobilité s'avère aussi une stratégie pour parer au poids que représente cette mobilité pour certains passagers. Les combinaisons d'activité relèvent d'opportunités mais aussi de contraintes liées aux mobilités, loin de la figure hypermobile qui composerait à loisir et en toute indépendance ses activités dans le déplacement. Ces expériences adjointes s'effectuent souvent dans les interstices de la mobilité, bien qu'elles puissent prendre plus rarement une place prépondérante, au point d'éroder les contours de cette mobilité de travail. Mais le *motif,* comme moteur exclusif qui imprime sa marque dans le déplacement est toujours puissamment et systématiquement à l'œuvre pour une part minoritaire des passagers engagés dans la mobilité de travail.

Les représentations liées au *motif* touristique sont aussi interrogées par l'importance des situations à forte mobilité de tourisme d'ancrage, liée à la fréquentation régulière de lieux de pratique recréative, et par celle où les mobilités couplant tourisme et coprésence de proches sont prépondérantes. Si les passagers concernés surtout par des situations de mobilité touristique centrifuge ne représentent qu'une faible part de l'ensemble, c'est sans doute que les pratiques touristiques prennent sens aussi dans le cadre plus général de la construction de territorialités en réseau et d'habiter transtopiques.

Un résultat majeur de l'étude de ces situations est la vigueur de la mise en réseau des territorialités qu'elle suggère. L'ensemble des passagers entretiennent des liens

réguliers à large échelle avec d'autres lieux ou bien des liens de nature non exclusivement touristiques donc qui engagent une certaine familiarité dans les pratiques déployées, une relation qui n'est pas exclusivement de hors-quotidien touristique. La seule exception est constituée par les passagers se déplaçant de manière prépondérante pour des mobilités touristiques centrifuges, soit seulement 7 % de l'ensemble. Certes la population des passagers d'aéroport diffère de celle des populations mobiles en général, mais l'étude de leur situation de mobilité n'en souligne pas moins un déploiement à large échelle majeur de leur territorialité pour cette vaste population.

La construction de ces territorialités en réseau est cependant plus ou moins affirmée selon les situations. L'intensité de déplacement, le panachage d'activités dans la mobilité et la succession variée de formes de mobilité d'un déplacement à l'autre en sont des éléments majeurs mais la représentation même de ces mobilités y contribue aussi grandement. Ainsi, les circulations migratoires portées par la relation à l'entourage comptent parmi les mobilités les moins fréquentes. Le faible panachage d'activité y signifie pourtant l'ampleur de l'attachement à la relation et la force de territorialités en réseau par ailleurs entretenues au quotidien par l'usage des télécommunications. Avec les situations de mobilités intenses et régulières, ou soutenues et multidirectionnelles, de relation amoureuse à distance, d'expatriation comme de mobilités d'études et d'initiation, elles dessinent dans l'ensemble les plus fortes territorialités en réseau. Celles portées par les mobilités de recherche et de formation, de rotations liées à l'industrie extractive, de tourisme et de coprésence, voire de mobilités épisodiques suggèrent dans l'ensemble des constructions moins affirmées mais majeures. Enfin, les situations de mobilités touristiques d'ancrage et surtout centrifuges marquent dans l'ensemble le caractère plus inachevé, voire inexistant de ces territorialités en réseau.

L'étude de ces macro-situations de mobilité dégagées invite à mieux comprendre la pratique à micro-échelle du lieu dans la mobilité. C'est ce que permet l'étude des activités des passagers à l'aéroport, engagés dans des micro-situations de mobilité. Elles peuvent désormais être replacées à large échelle et mises en relation avec leur territorialité.

# Chapitre 8 – Les activités des passagers à l'aéroport : quotidien, hors-quotidien et ordinaire à distance

## Introduction

Le chapitre précédent a permis de dégager à large échelle des macro-situations de mobilité qui soulignent l'importance de territorialités en réseau contrastées des individus pour saisir les espaces de vie des individus. Comment dès lors rendre compte de l'*habiter de traverse* (Lussault 2007b), de l'habiter trans-topique qui est au cœur de ces agencements ? Ce chapitre fait le pari que l'étude des activités individuelles du lieu de passage, qui sont aussi des micro-situations de mobilité, peut précisément permettre de mieux comprendre cet habiter parce qu'il est engagé dans un lieu de mobilité par excellence. Les activités du lieu sont en effet en étroite relation avec celle des autres lieux fréquentés et opèrent par excellence une mise en relation non seulement matérielle mais aussi symbolique de ces lieux. C'est le positionnement de ces pratiques par rapport à la territorialité des individus qui est en question.

Une telle perspective invite à réinvestir et à revisiter la dualité classique du hors-quotidien et du quotidien, proposé par le champ d'études touristiques comme cadre théorique majeur d'appréhension plus large des mobilités spatiales (Knafou *et al.* 1997). Cette distinction est d'une indéniable utilité pour saisir ce qui relève du cœur et des marges de la territorialité des individus, pour saisir les réitérations et les contraintes qui rythment les spatialités les plus quotidiennes et au contraire leur relâchement, la sortie des routines qu'occasionne l'expérience extra-quotidienne par la mobilité touristique. Pour en souligner tout l'intérêt, les approches touristiques ont tendu à privilégier les *lieux où les touristes sont plus touristiques que d'autres* (Stock 2001), insistant par là-même sur les lieux par excellence du hors-quotidien.

Pourtant, les macro-situations de mobilité mises en évidence au chapitre précédent suggèrent des interrelations complexes entre pratiques du quotidien et du hors-quotidien. La littérature souligne progressivement l'interdépendance de plus en plus marquée de ces deux composantes de la vie sociale. Elle indique la capacité de l'espace-temps touristique à transformer le quotidien et le rôle et, à l'inverse, le rôle joué par les collectifs préexistants (Ceriani *et al.* 2008, Lussault 2007b). Les communications à distance avec le monde

quotidien quitté émaillent aussi régulièrement de nombreuses expériences touristiques (Haldrup, Larsen 2010 ; Mascheroni 2007).

On souhaite ici questionner la prégnance de l'enchevêtrement des expériences du quotidien et du hors-quotidien à l'aune de lieux particulièrement emblématiques des mobilités, les lieux de passage lui-même. Ce chapitre fait l'hypothèse que ces lieux méconnus de l'investigation scientifique des formes de mobilité, considérés comme des marges de l'expérience touristique, permettent de mieux saisir l'importance de l'articulation et du passage entre quotidien et extra-quotidien comme une des modalités possibles de la mise en réseau des territorialités. Ils sont ainsi envisagés comme des lieux de l'entre-deux, aux limites des catégories classiques mais à la charnière des positions des sujets et du déploiement de leurs territorialités en réseau. L'étude des lieux de passage permet ainsi d'éclairer le processus de distanciation symbolique et pratique mis en jeu ou non par le voyage physique selon les mobilités engagées.

Par l'étude des aéroports, l'enjeu est de saisir comment les passagers trouvent littéralement des solutions de continuité dans leur territorialité, non au sens classique et contre-intuitif de l'expression de discontinuité, mais bien d'articulation entre lieu de départ et d'arrivée, qu'elle relève de l'interruption, de la continuité marquée ou bien de transitions plus complexes. Il s'agit alors de saisir ce qui dans la pratique d'un lieu peut relever du prolongement, de l'anticipation, de la transition ou de la rupture d'activité par rapport à d'autres lieux.

C'est pourquoi ce chapitre propose une typologie des micro-situations de mobilités des passagers selon leurs activités, en tant qu'elles révèlent trois grandes spatialités de l'aéroport qui correspondent à autant d'inscriptions diverses du lieu dans la territorialité des individus. Une telle perspective permet de saisir des expériences de ces lieux bien moins homogènes et universelles que ne l'a notamment laissé entendre l'analyse en termes de *non-lieu* développée par Marc Augé (1992). Elle éclaire ainsi leur contribution à large échelle à des mobilités et à des territorialités inégales, ces différences soulignant aussi des relations de pouvoir auxquelles participent.

L'analyse s'appuie ici sur principalement sur le travail de terrain des trois plateformes européennes, dans la mesure où les activités des passagers ont pu y être davantage sondées au long de leur parcours aéroportuaire et notamment par la réalisation des entretiens à l'aval du cheminement. L'investigation porte ainsi sur les entretiens semi-directifs réalisés avec 136 passagers au départ de ces plateformes, la réalisation concomitante de 82 cartes mentales et 32 accompagnements associés. Elle se fonde aussi sur le travail d'observation en zone publique et en zone réservée aux passagers des aérogares étudiées.

On montrera que l'aéroport est un lieu intense d'expérience quotidienne, hors-quotidienne mais aussi de ce qu'on pourrait appeler un ordinaire à distance, irréductible au quotidien comme à l'extra-quotidien. La première partie précise l'approche privilégiée pour décrypter les pratiques des passagers, les modalités de construction de la typologie et présenter la typologie des six répertoires d'activités dégagés ainsi que les trois spatialités associées. Cette approche englobante permet ensuite, de questionner les pratiques associées à chacune des spatialités et leur signification par rapport à la territorialité des individus d'abord pour la spatialité du quotidien, en deuxième partie, puis celle contraire du hors-quotidien, en troisième partie, et enfin, celle de l'ordinaire à distance. En apparence

quotidiennes, elles engagent une expérience véritablement à mi-distance du lieu.

## I – L'investigation des activités déployées à l'aéroport

Pour préciser l'analyse des activités déployées par les individus mobiles, l'intérêt de l'examen des activités des passagers à micro-échelle à l'aéroport en rapport avec leur macro-mobilité est d'abord apparu bien vite dans l'expérience des entretiens et fait l'objet d'un premier développement sur l'approche méthodologique employée. Ce cadrage a ensuite permis de délimiter les matériaux analysés et les modalités de constitution de la typologie des répertoires d'activités et des passagers. Celle-ci est enfin exposée et permet déjà de confirmer l'hypothèse d'un lien fort entre, d'un côté, les activités déployées à micro-échelle et, de l'autre, les macro-situations de mobilité et les territorialités en réseau des passagers.

### *I – A. Les grandes plateformes aéroportuaires : des lieux à fort enjeu d'usage du temps dans la mobilité*

L'intérêt heuristique des aéroports réside notamment dans le fait que leur pratique spatiale par les passagers est aussi une forme d'usage du temps de déplacement. Les pratiques des passagers à l'aéroport peuvent être analysées dans une double dimension : elles sont autant redevables d'une analyse en termes d'appropriation du temps de déplacement que d'une analyse en termes de pratique des lieux eux-mêmes. Une telle perspective permet de réinvestir la réflexion associée à la question de l'appropriation du temps de déplacement dans le cadre d'une analyse transtopique des pratiques.

A la jonction des études de transport et de mobilités, notamment dans le sillage du *new mobilities paradigm*, la littérature a ouvert un champ d'investigation important sur le rapport des individus au temps de déplacement. Selon Mokhtarian et Salomon (2001), ce rapport au déplacement est fondé sur trois registres d'activités : les activités qui motivent le déplacement, les activités qui le rendent possibles (le déplacement physique en tant que tel) et les autres activités accompagnant le déplacement, qu'ils qualifient d'« annexes ». C'est sur ce registre que se concentrent les travaux entrepris en ce domaine (Vincent 2008 ; Lyons, Jain, Holley 2007), bien qu'il appelle aussi à être relié aux deux autres.

Or les analyses de la *time geography* (Chardonnel 1999, Pred 1981, Cloulelis 2009), qui privilégient l'observation des activités menées par les populations mobiles dans différents lieux au cours du temps de manière plus englobante, indiquent par là-même toute l'importance qu'il y a à prendre en compte la configuration globale de déplacements et des autres lieux fréquentés par les individus pour comprendre leurs activités.

Le temps du déplacement apparaît dans ces travaux comme fondamentalement dual. C'est un temps de prolongement ou d'anticipation des activités associées aux lieux de départ et d'arrivée (Meissonnier 2001 ; Laurier *et al.* 2008). Mais il se fait aussi temps de rupture, ayant ses propres logiques (Flamm 2004), avec un certain attachement accordé à ce temps de transport et aux rituels associés (Buhler 2012 ; Tarrius 2000 ; Jain, Lyons 2008). Contrairement aux lieux les plus institués qui renvoient à des sphères d'activités particulièrement explicites, comme l'espace domestique ou le lieu de travail professionnel,

les lieux de passage fixes et mobiles paraissent moins soumis à des injonctions d'usage (Flamm 2004).

Certains de ces travaux montrent la variété des relations des individus au temps et à l'espace de déplacement. Ils opposent des pratiques étanches et planifiées du temps à d'autres pratiques flexibles et adaptables, qu'ils associent aussi à des représentations topographiques ou topologiques des espaces de mobilité (Montulet 2004 ; Tillous *et al.* 2008). La plupart de ces travaux se concentrent sur des fractions précises de population, pour l'essentiel prises dans des mobilités quotidiennes à *grande distance*, pour des motifs professionnels. Les autres abordent des populations plus larges (Lyons, Jain, Holley 2007 ; Watts, Urry 2008, Flamm 2004) mais dont le contexte plus général de mobilité n'est que peu abordé. L'étude des aéroports offre la possibilité d'élargir le spectre de mobilités et d'acteurs étudiés pour y saisir l'usage du temps de déplacement, moment de pratique du lieu dans la mobilité. Cette question n'a été que peu défrichée, principalement dans la littérature à destination du monde professionnel (Bergadaà 2009 notamment).

Les grandes plateformes aéroportuaires font pourtant figure de modèle de la pratique du lieu dans la mobilité au regard des activités déployées et de l'usage du temps de déplacement. Tout d'abord, la forte diversité d'horizons géographiques et sociaux comme de mobilités de ceux qui les pratiquent peut nous permettre d'apprécier l'évolution de l'expérience du lieu avec la fréquence de la pratique, la mobilité engagée et la territorialité des passagers par rapport à laquelle la pratique prend sens.

Ensuite, ces lieux sont l'objet d'une réflexion privilégiée de la part des acteurs de la mobilité sur la pratique du lieu et de l'usage du temps de transport. Cela tient d'abord au temps prolongé de présence des passagers, mais aussi au fait qu'ils comptent souvent parmi les lieux de transit les moins fréquentés quotidiennement par la plupart des personnes qui l'empruntent : l'usage du temps disponible n'y va donc pas de soi.

Ce sont des lieux propices à la réflexion des populations mobiles sur l'usage du temps de déplacement, comme le montrent les entretiens *in situ*. Significativement, de multiples ouvrages sont régulièrement publiés, à destination de passagers curieux ou en mal d'inspiration. Ils recensent les activités proposées par aéroport, les qualités attribuées au lieu, à la manière de guides touristiques, ou détaillent les divers points d'intérêt pour le public à l'aéroport, envisagé de manière générique (Reid 2011, Knitter 1996, Baskas 2001).

**Figure 1 – Les aéroports, lieux d'injonctions d'usage du temps de halte.**

Haut : Schiphol (gauche), zone d'embarquement hors Schengen de Francfort (jetée 1B) (droite).
Bas : Roissy, zone d'embarquement des terminaux hors Schengen 1, 2F2 et 2B.
Source : J.-B. Frétigny 2012 (Schiphol et Francfort) et 2010 (Roissy).

Les passagers sont aussi confrontés à de multiples incitations d'usage, favorables à la consommation de services et à la fréquentation des commerces. Ce temps et sa valorisation constituent un enjeu économique de premier plan pour les acteurs institutionnels de la mobilité. Les acteurs aéronautiques et les opérateurs commerciaux s'intéressent grandement à la valeur marchande de ce temps de présence dans l'aéroport, qualifié de *dwelling time*, autrement dit de temps de séjour. Le chapitre 5 a souligné l'ampleur des stratégies marchandes visant à infléchir les activités des passagers. Le chapitre 6 a souligné le rôle du dispositif publicitaire dans des injonctions à un usage flexible du temps, qui participe d'un plus vaste système légitimant certaines activités plus que d'autres des passagers (figure 1).

Les exploitants d'aéroport souhaitent enrichir leur offre de services et d'équipements afin d'augmenter leurs recettes commerciales et aussi renforcer l'attractivité de l'aéroport pour les passagers en correspondance par rapport à d'autres aéroports européens. Par la densité de cette offre et l'importance du temps de présence des passagers, l'aéroport est sans doute un des lieux de passage les plus incitatifs en matière d'activités.

L'étude de la pratique des aéroports s'avère donc particulièrement fructueuse pour saisir les territorialités des individus en réinvestissant la réflexion sur l'usage du temps de transport. Pour l'aborder, c'est une analyse des répertoires d'activités des passagers qui est

ici proposée. Comment dès lors rendre compte d'un large spectre de pratiques de l'aéroport opérées par les individus mobiles ?

### *I – B. La constitution d'une typologie des répertoires d'activité des passagers*

Pour dégager les répertoires d'activité des individus mobiles, l'analyse a mobilisé le triple matériau extrait du travail d'entretien, de la réalisation de cartes mentales avec les passagers et de l'activité d'observation. L'entretien a porté largement sur les pratiques menées à l'aéroport (encadré 1). Il concerne non seulement sur les activités menées le jour même à l'aéroport étudié, mais aussi sur les pratiques antérieures de l'aéroport enquêté, voire d'autres aéroports. L'objectif est ainsi d'obtenir un recueil plus profond plus large et de leurs activités, dans d'autres contextes de déplacement. Cette évocation large a d'ailleurs été entreprise spontanément par les passagers.

On a pris soin de différencier les pratiques antérieures identiques à celle engagées le jour même, situation fréquente, des pratiques discordantes. Lorsque ces activités sont similaires, les éléments évoqués sont pleinement pris en compte dans l'analyse du répertoire d'activité. Lorsque ces activités diffèrent, souvent dans un autre contexte de mobilité, ces éléments sont utilisés pour éclairer plus généralement l'analyse d'autres répertoires d'activités.

L'analyse des entretiens a permis de prêter attention à la description des pratiques et à leur agencement spatial et temporel tel qu'évoqué par les passagers. Cet agencement est conçu dans la perspective de la notion de *taskscape* (Ingold 1993). Celle-ci renvoie à un ensemble de représentations et de pratiques d'un lieu, à leur possible caractère répétitif ou évolutif ainsi qu'au regard porté sur ce travail d'assemblage par l'individu ou le collectif qui l'opère. Les exemples de *taskscape* présentés par Ingold relèvent davantage de la longue durée, comme son analyse restée la plus fameuse du tableau de Pieter Brueghel *La Moisson*. La notion a par la suite été transposée à des échelles de temps plus brèves, notamment dans le champ des mobilités (Vannini 2011).

La notion de *taskscape* permet de montrer toute l'importance du rôle des objets et du corps dans l'effectuation de ces pratiques. Les notions fructueuses de *temps façonné* (*crafted time*) et de *temps équipé* (*equipped time*) y contribuent aussi. Alors qu'elles abordent la performance du point de vue de la seule perspective temporelle (Jains, Lyons 2008), le *taskscape* permet de penser aussi l'agencement dans sa dimension spatiale.

***Encadré 1 – Les pratiques de l'aéroport évoquées en entretien***

Fort de l'analyse de la macro-situation de mobilités des passagers, qui explorait en particulier le questionnaire et la phase portant sur les mobilités à large échelle des passagers, ce chapitre se concentre surtout sur les deux séquences de l'entretien centrées sur l'aéroport et sa pratique. La première mobilise trois thèmes majeurs :

- l'expérience générale des aéroports : la familiarité avec l'aéroport d'enquête et avec les aéroports en général, ainsi que sur la fréquence de leur pratique ;
- les activités menées à l'aéroport : la planification ou non de ces activités ; leur teneur, leurs motivations et leurs possibles liens avec les activités à destination ou au lieu de départ : travail, lecture, sociabilité au sein du groupe de passagers, repos, promenade et visite, lèche-vitrines, achats, alimentation et prise de vues notamment ; les objets utilisés ; la comparaison avec les activités déployées lors de pratiques antérieures de l'aéroport d'enquête ou d'autres aéroports ;
- les interactions à l'aéroport : à distance (par écrit, par téléphone ou par internet), avec les agents de la plateforme ou avec d'autres passagers, l'attention portée aux autres passagers (activité d'observation) ; comparaison avec les pratiques antérieures ;

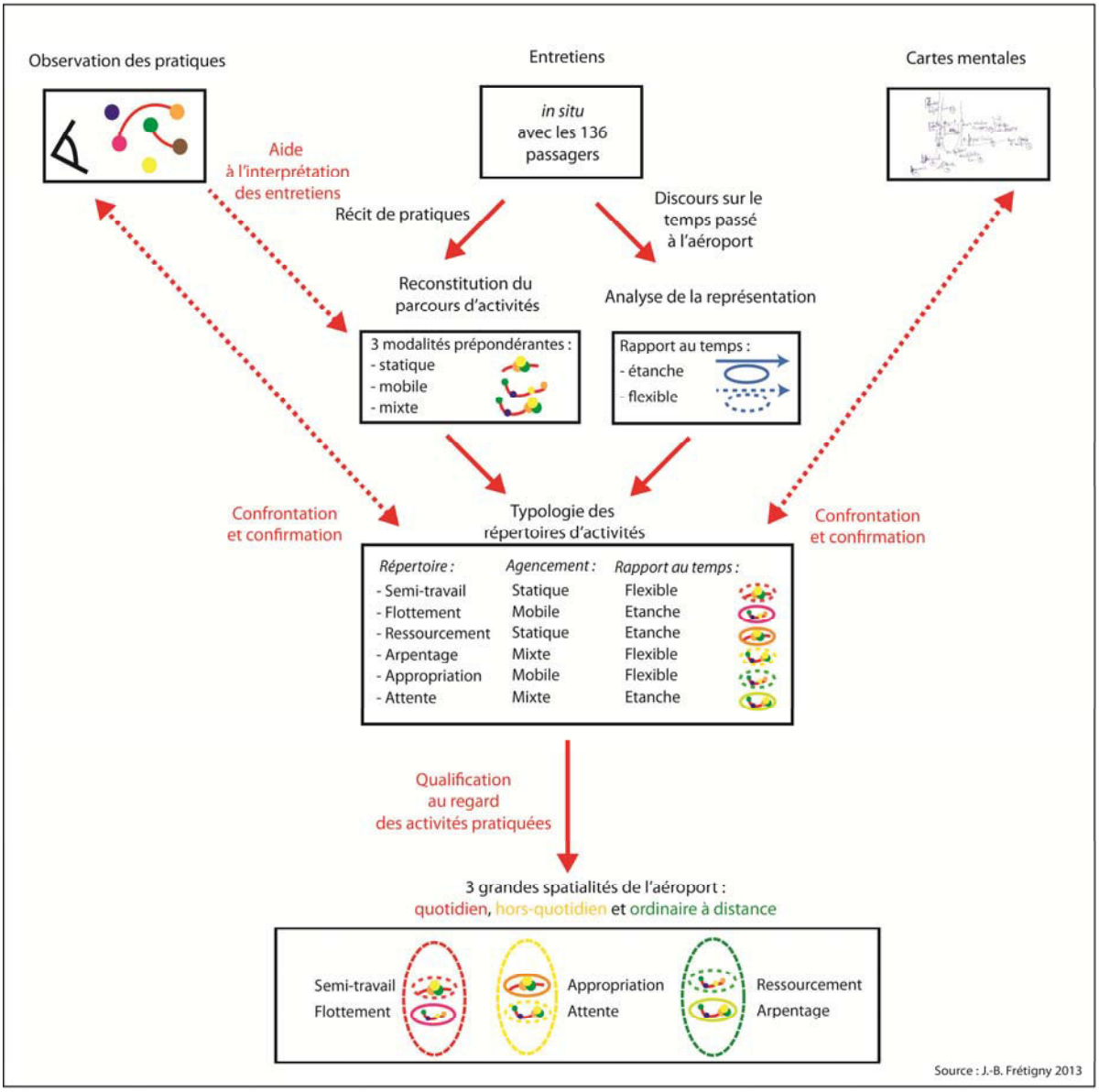
L'autre séquence concerne la réalisation de la carte mentale, dans une phase récapitulative, qui permet d'approcher de manière plus englobante le séjour à l'aéroport. Les passagers sont invités à se remémorer et à tracer leur parcours au sein de l'aéroport ainsi qu'à souligner les différentes activités menées. C'est ensuite qu'il leur est demandé ce qu'ils pensent dans l'ensemble du temps passé à l'aéroport, afin d'apprécier la valeur qu'ils y accordent.

Les agencements d'activités des divers passagers ont été regroupés au prisme de deux critères majeurs d'analyse, qui décrivent de manière englobante leur agencement spatial et temporel (figure 2). Le premier critère qualifie le parcours d'activités déployé par les passagers, reconstitué à partir des récits de pratiques en entretien des passagers, qui ont permis de recueillir un matériau précis, au plus près de leur expérience de l'aéroport. L'interprétation des entretiens est facilitée par leur mise en contexte par l'observation. Elle mobilise à la fois le travail d'observation directe des espaces aéroportuaires et de la variété des pratiques entreprises par l'ensemble des passagers, mais aussi l'observation participante, lors des accompagnements ou précédant ou suivant l'entretien. C'est ainsi que le critère adopté apprécie la succession localisée d'activités décrites, associées à un éventail plus ou moins large d'activités. Trois modalités ont été retenues. La première concerne des parcours où les activités sont concentrées surtout certains emplacements du parcours et sont principalement statiques. La deuxième est liée à des parcours où ces activités au contraire sont surtout mobiles, réalisés en déplacement à micro-échelle dans l'aéroport. La troisième, enfin, correspond à des parcours mixtes, combinant une concentration statique notable d'activités et un déploiement en mouvement d'activités.

Le deuxième critère porte sur le regard porté par les personnes mobiles sur leur temps passé à l'aéroport. Leur discours sur ce temps vécu, relatif et relationnel, permet d'éclairer dans certains cas le caractère fluide du temps d'activité, lorsque les passagers saisissent les occasions d'usage, prôné par les acteurs institutionnels de l'aéroport comme l'a souligné le chapitre 6 par l'étude des publicités. Dans d'autres cas au contraire, l'agencement d'activités fait apparaître un rapport séquentiel et planifié au temps. Ces deux

modalités, flexible ou étanche, du temps de mobilité, reprennent une opposition dont Bertrand Montulet (2004) a montré tout l'intérêt et qui se prêtent bien à rendre compte des spatialités des passagers.

**Figure 2 – Méthodologie employée pour identifier les répertoires d'activités et les spatialités de l'aéroport.**




La combinaison de ces deux critères a permis de dégager six répertoires d'activités qui résument chacun la complexité des agencements différenciés de passagers : de semi-travail, de flottement, de ressourcement, d'arpentage, d'appropriation et d'attente. La pertinence de la typologie a ensuite été éprouvée en les confrontant au travail d'observation et à la production graphique et orale de la carte mentale. En qualifiant les activités déployées dans chacun de ces répertoires, l'analyse a permis d'identifier trois grandes spatialités de l'aéroport : du quotidien, du hors-quotidien, mais aussi d'un ordinaire à distance. Chacune concerne plus spécialement chacune deux répertoires, qui sont envisagés comme des modes emblématiques de ces spatialités. Alors que la dimension routinière des activités de la première spatialité tranche sur des pratiques distanciées du lieu dans la deuxième, la

troisième, d'ordinaire à distance, opère dans un véritable entre-deux. C'est ainsi trois spatialités contrastées, trois figures de l'aéroport que ces pratiques mettent en jeu.

### *I – C. Trois spatialités du lieu de mobilité : quotidien, hors-quotidien et ordinaire à distance*

Les activités les plus caractéristiques de chaque spatialité sont résumées à grand trait au tableau 1. Sa lecture permet de les placer en regard porté du regard posé sur le temps passé à l'aéroport dans son ensemble. Celui-ci n'est pas considéré comme un *temps mort* ou un *temps perdu* mais comme un temps signifiant, recouvrant une certaine valeur, pour six passagers sur dix. Un tel résultat remet ainsi en cause les conceptions les plus fonctionnalistes des lieux de transport et confirme d'autres analyses menées sur le temps de déplacement des individus (Marzloff, Glaziou 1999 : 45 notamment).

**Tableau 1 – Activités régulièrement menées par les passagers (en pourcentage d'individus concernés).**

| | QUOTIDIEN | | ORDINAIRE A DISTANCE | | HORS-QUOTIDIEN | | Ensemble |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Activités | Semi-travail | Flottement | Ressour-cement | Arpentage | Appropriation | Attente | |
| Travail | 100 | 41 | 0 | 30 | 0 | 0 | 27 |
| Lecture | 100 | 65 | 89 | 76 | 67 | 17 | 75 |
| Sommeil | 11 | 6 | 22 | 27 | 33 | 8 | 20 |
| Usage d'internet | 83 | 41 | 28 | 36 | 27 | 8 | 41 |
| Appel téléphonique (plus que dans d'autres lieux) | 67 | 24 | 25 | 31 | 53 | 25 | 36 |
| Discussion | 67 | 18 | 69 | 62 | 73 | 50 | 41 |
| Boisson ou repas | 72 | 59 | 67 | 73 | 73 | 33 | 66 |
| Observation des passagers | 72 | 53 | 92 | 84 | 100 | 75 | 81 |
| Promenade | 50 | 41 | 28 | 100 | 87 | 8 | 57 |
| Flânerie près des boutiques | 56 | 41 | 47 | 92 | 93 | 25 | 63 |
| Recours ciblé aux boutiques pour achat planifié (sans lèche-vitrines) | 22 | 12 | 22 | 3 | 0 | 0 | 10 |
| Photographies dans ou depuis l'aéroport | 29 | 20 | 38 | 47 | 70 | 64 | 42 |
| *Total* | *100* | *100* | *100* | *100* | *100* | *100* | *100* |
| Temps à l'aéroport signifiant | 100 | 0 | 68 | 81 | 40 | 17 | 60 |
| *Nombre de passagers (%)* | *18 (13%)* | *17 (13 %)* | *38 (28 %)* | *36 (26 %)* | *15 (11 %)* | *12 (9 %)* | *136 (100 %)* |

Source : Enquêtes à Roissy (2010-2011), Francfort et Amsterdam (2012).

Dans l'expérience de l'aéroport comme lieu du quotidien, les activités de travail et de communication à distance jouent un rôle important. Pour ceux qui pratiquent l'aéroport sur le mode du semi-travail, le travail est une activité régulière, contribuant à la concentration à un emplacement fixe des activités. Elle n'exclut pas certaines activités de temps libre, dans une alternance flexible entre travail et pause où le temps de transit paraît toujours signifiant. Ce répertoire s'oppose à un autre de flottement, dans lequel les passagers entreprennent

diverses activités, notamment de travail, mais ne se satisfont pas de ce temps de halte, associé à trop de contraintes et de déplacements dans le parcours. La mobilité des activités, imposée par le processus aéronautique, heurte leurs pratiques du lieu étanches et planifiées. La quotidienneté des expériences des deux répertoires est aussi liée, en creux, à la rareté d'activités de mise à distance dans la pratique du lieu, comme la prise de photographies ou de vidéos.

Par contraste, les passagers pratiquant l'aéroport comme un lieu du hors-quotidien montrent un rapport plus réflexif au lieu, qu'illustre la pratique fréquente de prise de vues dans et de l'aérogare. Cet aéroport du hors-quotidien est vécu selon des modalités divergentes. Le mode d'appropriation consiste en un assemblage dense et mobile d'activités dans le cadre d'un parcours intense de découverte de l'aéroport et de consommation du lieu. Par usage flexible du temps de présence à l'aéroport, il mobilise des pratiques de promenade, voire de lèche-vitrine et d'observation des passagers. Le mode d'attente renvoie au contraire aux passagers qui disent *ne rien faire* dans l'aéroport et passer l'essentiel de leur temps à suivre les cheminements indiqués pour le déplacement puis à leur place, dans l'expectative. Dans ce parcours mixte, ils se livrent cependant à d'intenses expériences d'observation : trois-quarts d'entre eux indiquent engager régulièrement de telles pratiques. Le temps à l'aéroport est considéré comme perdu dans ces expériences du hors-quotidien par une majorité de ses passagers, mais pour des raisons diverses. Dans le cas des individus pratiquant l'aéroport sur le mode de l'appropriation, la perte de temps correspond à une certaine déception quand l'aéroport ne se prête pas aux activités qu'ils y avaient projetées. Pour les passagers de l'attente, c'est leur représentation étanche du temps de déplacement comme exclusivement consacré au transport qui leur fait considérer d'emblée le temps aéroportuaire comme un temps mort.

Enfin, les passagers concevant l'aéroport comme un lieu de pratiques ordinaires à distance déploient une large palette d'activités. Elles concernent autant des activités d'observation des passagers, que de sociabilité ou de lecture. Elles se déclinent suivant deux modes. Les passagers du mode de ressourcement insistent sur les activités statiques réalisées autour d'une place où ils se stabilisent. Ils envisagent le temps de transit comme un temps de rupture et de non-travail, dans une conception étanche de son usage. Le mode d'arpentage comprend en revanche la réalisation d'une excursion dans la zone réservée aux passagers, associée à un temps d'observation, de découverte par chance ou sérendipité, voire de flânerie, au cours duquel les passagers déterminent les activités qu'ils mènent par la suite. Dans les deux répertoires, ce temps, flexible ou étanche, apparaît souvent signifiant aux yeux des passagers.

Le résultat majeur de cette typologie est que ces pratiques à mi-distance de l'aéroport sont loin d'être marginales par rapport à des pratiques du quotidien et du hors-quotidien *stricto sensu.* Bien au contraire, elles concernent une majorité de passagers, l'aéroport apparaissant comme un lieu d'ordinaire à distance au regard des pratiques évoquées par 54 % des passagers enquêtés. Cette prépondérance est sensible dans chacun des quatre aéroports étudiés, comme le souligne le tableau 2. Une proportion semblable des passagers enquêtés dans les divers aéroports est engagée dans les divers répertoires, légitimant une approche englobante des pratiques des passagers.

**Tableau 2 – Les passagers par aéroport et par répertoire d'activité.**

| Spatialité | Répertoires de pratiques | Proportion de passagers concernée par le répertoire (en %) | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Roissy | Schiphol | Francfort | Ensemble |
| du quotidien | Semi-travail | 12 | 17 | 11 | 13 |
| | Flottement | 14 | 10 | 13 | 13 |
| de l'ordinaire à distance | Ressourcement | 26 | 27 | 29 | 27 |
| | Arpentage | 21 | 27 | 37 | 27 |
| du hors-quotidien | Appropriation | 16 | 12 | 3 | 11 |
| | Attente | 11 | 7 | 8 | 9 |
| *Total (nombre de passagers concernés)* | | *100 (57)* | *100 (41)* | *100 (38)* | *100 (149)* |

Source : Enquêtes à Roissy (2010-2011), Francfort et Amsterdam (2012).

Par qui dès lors, et dans quel contexte de mobilité, ces divers répertoires sont-ils mis en œuvre ? Ces spatialités s'insèrent pleinement dans la mobilité et la territorialité des passagers à plus large échelle.

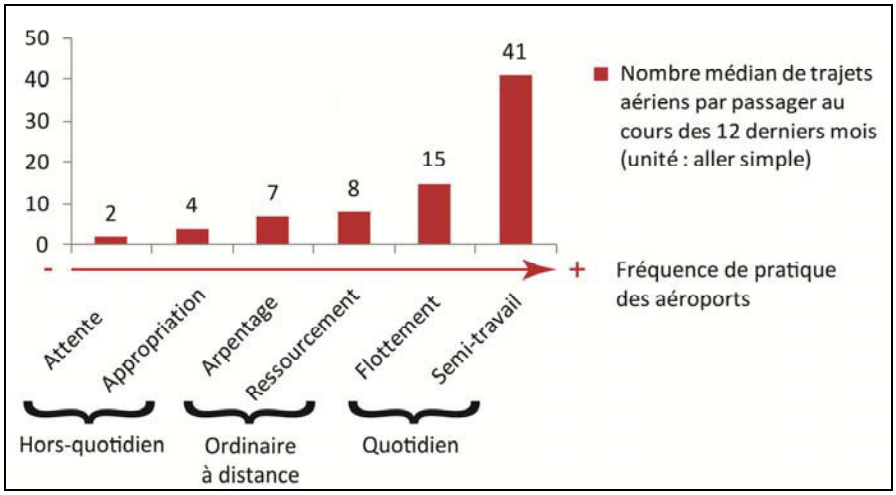
### *I – D. Des pratiques révélatrices de la mobilité et de la territorialité des passagers*

La pratique de l'aéroport comme lieu du quotidien, de l'extra-quotidienneté ou de l'ordinaire à distance varie fortement selon de marqueurs puissants de la mobilité et de la territorialité tels que la fréquence de pratique des aéroports, la macro-situation de mobilité des passagers, leur position sociale et leurs lieux de résidence.

Alors même qu'elle ne figure pas parmi les critères de la typologie, la fréquence pratique des aéroports pour des mobilités aériennes joue un rôle considérable dans la spatialité de l'aéroport. La figure 4 suggère une transformation progressive des pratiques selon leur fréquence[1], selon l'intensité de séjour provisoire en aéroport. De ce point de vue, les aéroports étudiés, fréquentés de manière très variables par ceux qui les empruntent, faisant office de modèle de lieu de mobilité, viennent étayer l'hypothèse d'évolution de la pratique des lieux au gré de l'accroissement de leur fréquence (Stock 2006).

[1] C'est la fréquence de pratique des aéroports en général et non de l'aéroport où a lieu l'entretien qui est ici abordée. On fait l'hypothèse que les aéroports, comme lieux en réseau ont une dimension singulière mais aussi une dimension générique telle que la pratique d'un aéroport modifie celle des autres aéroports. La variation de la pratique des aéroports enquêtés en fonction de cette fréquence conforte la pertinence de cette hypothèse. On mesure cette fréquence par trajet aérien, c'est-à-dire par aller simple, composé d'un vol ou de plusieurs en cas de correspondance ou d'escale. Elle permet de prendre en compte les déplacements qui ne sont pas des allers-retours. Elle ne prend pas en compte la pratique d'aéroports de correspondance ou d'escale, dont le recueil de ces aéroports a bien été réalisé, mais qui rendrait la mesure moins lisible. La mesure par aller-simple permet de saisir aussi la fréquence de pratique des mobilités aériennes, autrement dit du recours au transport aérien.

**Figure 3 – Des expériences liées à la fréquence de pratique des aéroports.**




Source : Enquêtes à Roissy (2010-2011), Francfort et Amsterdam (2012).

**Tableau 3 – Les passagers de chaque répertoire d'activités déployé par macro-situation de mobilité (en pourcentages).**

| Macro-situation de mobilité | QUOTIDIEN | | ORDINAIRE A DISTANCE | | HORS-QUOTIDIEN | | Ensemble |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Semi-travail | Flottement | Ressourcement | Arpentage | Appropriation | Attente | |
| Mobilités intenses et récurrentes | 0 | 12 | 0 | 3 | 0 | 0 | *2* |
| Mobilités soutenues et multidirectionnelles | 67 | 12 | 0 | 3 | 0 | 0 | *11* |
| Mobilités épisodiques | 6 | 24 | 16 | 17 | 13 | 8 | *15* |
| Expatriation | 0 | 0 | 5 | 6 | 7 | 0 | *4* |
| Mobilités liées à l'industrie extractive | 6 | 6 | 5 | 0 | 0 | 0 | *3* |
| Mobilités liées à la recherche et formation | 17 | 24 | 16 | 11 | 7 | 0 | *13* |
| Mobilités d'études et d'initiation | 0 | 12 | 5 | 11 | 7 | 0 | *7* |
| Tourisme et retrouvailles | 0 | 6 | 16 | 11 | 7 | 8 | *10* |
| Relations amoureuses à distance | 0 | 0 | 0 | 3 | 13 | 8 | *3* |
| Mobilités touristiques d'ancrage | 6 | 0 | 21 | 6 | 27 | 25 | *13* |
| Mobilités touristiques centrifuges | 0 | 0 | 11 | 14 | 7 | 0 | *7* |
| Circulation migratoire de relation à l'entourage | 0 | 6 | 5 | 17 | 13 | 50 | *13* |
| *Tous motifs confondus* | *100* | *100* | *100* | *100* | *100* | *100* | *100* |

Source : Enquêtes à Roissy (2010-2011), Francfort et Amsterdam (2012).

Ces spatialités sont liées aussi, de manière plus attendue, aux mobilités engagées le jour de l'entretien, mais aussi à la macro-situation de mobilité des passagers (étudiée au chapitre précédent) et à leur assemblage de mobilité à large échelle, comme le montre le tableau 3. Les spatialités de l'aéroport du quotidien concernent en effet plus particulièrement des passagers engagés dans des situations de mobilités marquées par la sphère

professionnelle et aux mobilités aériennes souvent plus fréquentes. En revanche, les spatialités de l'aéroport du hors-quotidien sont expérimentées par des individus dont les situations de mobilité marquent plus souvent un engagement dans les sphères communautaire et touristique, par des individus qui prennent souvent moins l'avion.

Ce résultat confirme à micro-échelle celui observé à macro-échelle à propos des situations de mobilité vues au chapitre précédent. Pour les passagers qui se déplacent le plus, le lieu de passage est d'abord un lieu d'activités quotidiennes, même si d'autres activités peuvent être greffées. L'analyse de la pratique du lieu de mobilité à micro-échelle infirme encore la figure hypermobile promue dans le dispositif aéroportuaire. Supposée combiner parfaitement activités de travail et activités de loisir, suggérant même que la mobilité la plus intense est au fond ce qui permet de les articuler aisément, voire de les confondre à l'envi, comme l'a montré le chapitre 6, ce *motif* est bien en décalage par rapport aux expériences des passagers.

Ces activités prennent ainsi bien tout leur sens en relation avec la situation d'ensemble de mobilité des passagers et les territorialités associées. Mais les spatialités de l'ordinaire à distance, déployées par la majorité des passagers, sont associées à des rythmes de fréquentation de l'aéroport plutôt intermédiaires et à des situations de mobilité particulièrement variées. Elles obligent ainsi à dépasser la saisie des mobilités au prisme d'une opposition univoque entre la figure de la mobilité de l'homme d'affaires se déplaçant souvent, engagé dans des pratiques de quotidien, et une figure du touriste occasionnel participant du seul hors-quotidien. La contribution des situations de mobilité d'études et d'initiation ou liées à la recherche et à la formation y est plus importante que ne le laisserait prévoir leur importance numérique parmi l'ensemble des passagers, malgré leur relative fréquence d'usage des aéroports, voire celles de tourisme et de retrouvailles. Elles indiquent que le caractère plus composite de leurs mobilités à large échelle est bien aussi à l'œuvre à micro-échelle dans la pratique du lieu de mobilité. Les passagers en situation de tourisme centrifuge y sont aussi plus nombreux qu'attendu, ce qui suggère que l'ordinaire à distance imprègne aussi les expériences des passagers aux territorialités les moins puissamment mises en réseau par le transport.

**Tableau 4 – Des pratiques différenciées de l'aéroport selon le lieu de résidence (en %).**

| | QUOTIDIEN | | ORDINAIRE A DISTANCE | | HORS-QUOTIDIEN | | Passagers concernés |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Importance de chaque mode | Semi-travail | Flottement | Ressour-cement | Arpentage | Appropriation | Attente | |
| Résidant du pays associé à l'aéroport* | 14 | 14 | 36 | 22 | 0 | 14 | *26* |
| Non résidents | 13 | 12 | 25 | 28 | 15 | 7 | *74* |
| *Total* | 13 | 13 | 28 | 26 | 11 | 9 | *100* |

* Plus d'un mois par an au cours des deux années précédant l'entretien.
Source : Enquêtes à Roissy (2010-2011), Francfort et Amsterdam (2012).

En outre, les individus mobiles qui résident au moins une partie de l'année dans le pays d'ancrage de l'aéroport, par exemple en France pour Roissy, pratiquent moins l'aéroport comme lieu de hors-quotidien que les non-résidents : ils sont moins engagés dans un rapport d'altérité au lieu pratiqué (tableau 4). Aucun n'engage les pratiques de consommation intenses de l'aéroport qui caractérisent le répertoire d'appropriation et ils se livrent davantage à des pratiques à mi-distance de l'aéroport. Mais, fait remarquable, la pratique de l'aéroport comme lieu quotidien est aussi importante ou presque chez les non-

résidents que chez les résidents, ce qui montre une réelle insertion de ces lieux de mobilité dans des territorialités en réseau à large échelle.

Les passagers ne pratiquent pas non plus l'aéroport de la même manière selon leur position sociale. Sa multidimensionnalité est ici appréhendée à travers la situation socio-professionnelle[2] et le genre (tableau 5). Plus l'aéroport est pratiqué comme un lieu quotidien, de routine certes, mais aussi d'aisance dans la pratique du lieu, et plus les positions socio-professionnelles occupées par les passagers sont homogènes et dominantes. Un tel enseignement invite à nuancer fortement l'image cohésive et irénique de l'aéroville associée aux espaces publics aéroportuaires pour souligner au contraire combien leur pratique est traversée par des rapports de pouvoir. Ces spatialités participent aussi d'inégalités en matière de genre. Alors que deux-tiers des passagers se livrant à des pratiques d'attente sont des passagères, celles-ci ne composent qu'un quart des passagers du répertoire de semi-travail.

**Tableau 5 – Situation socioprofessionnelle et sexe des passagers par répertoire d'activité (en %).**

| Statut socio-professionnel | QUOTIDIEN | | ORDINAIRE A DISTANCE | | HORS-QUOTIDIEN | | Ensemble |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Semi-travail | Flottement | Ressour-cement | Situation de mobilité | Semi-travail | Flottement | |
| Cadres et professions intellectuelles supérieures | 78 | 53 | 49 | 24 | 20 | 17 | 40 |
| Professions intermédiaires | 22 | 24 | 24 | 41 | 27 | 8 | 27 |
| Commerçants | 0 | 0 | 5 | 5 | 13 | 0 | 4 |
| Artisans | 0 | 6 | 3 | 3 | 7 | 0 | 3 |
| Employés | 0 | 6 | 8 | 8 | 20 | 50 | 12 |
| Ouvriers | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 17 | 2 |
| Agriculteur | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 1 |
| Etudiants | 0 | 12 | 5 | 11 | 13 | 8 | 8 |
| Autres | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 1 |
| *Total* | *100* | *100* | *100* | *100* | *100* | *100* | *100* |
| Hommes | 72 | 65 | 59 | 51 | 53 | 33 | *57* |
| Femmes | 28 | 35 | 41 | 49 | 47 | 67 | *43* |

* Les retraités ont été intégrés au sein des autres groupes socioprofessionnels en fonction de leur précédent statut. Source : Enquêtes à Roissy (2010-2011), Francfort et Amsterdam (2012).

Cette analyse très englobante nous permet de saisir combien les spatialités de l'aéroport obligent à dépasser l'opposition entre quotidien et hors-quotidien pour saisir les mobilités et les territorialités des individus. Elles montrent tout l'intérêt d'une analyse fine de ces divers répertoires d'activités pour saisir comment l'aéroport est situé dans la territorialité des individus et comment il participe à la construction de solutions de continuité variées

[2] Appréhendée à travers la nomenclature des professions et catégories socio-professionnelles de l'Insee. Cette grille de lecture située, pensée à l'échelle nationale de la France, est ici consciemment transposée à des passagers d'échelle mondiale. Le haut niveau de généralité des groupes socio-professionnels permet de saisir un marqueur toujours pertinent des territorialités individuelles et collectives.

entre les lieux reliés par la mobilité.

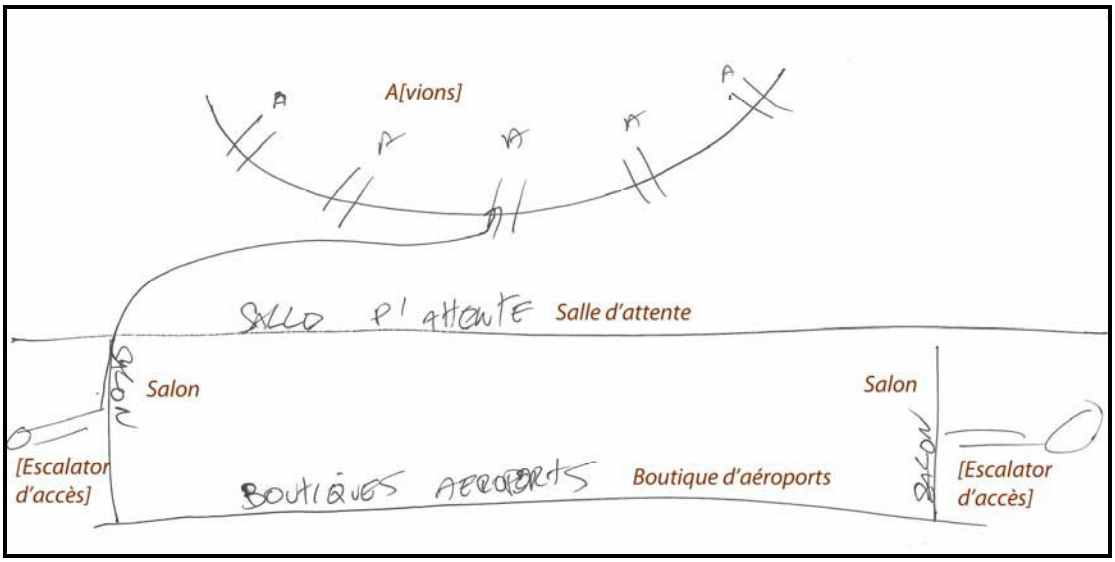
## II – L'aéroport, lieu du quotidien

Les aéroports ne sont pas, pour l'immense majorité des passagers, des lieux de fréquentation à un rythme quotidien. Mais pour près d'un quart des passagers, prenant l'avion à un rythme soutenu, ils engagent bien des spatialités du quotidien. L'aéroport est conçu dans le prolongement et dans l'anticipation des lieux de la vie quotidienne. Les expériences du lieu se déclinent à travers deux grands répertoires, de semi-travail et de flottement.

### *II – A. Le répertoire de semi-travail*

Les passagers engagés dans ce répertoire d'activités évoquent une succession flexible d'activités de travail et de hors-travail, fixes pour l'essentiel, sur lesquelles ils portent une appréciation positive. Leur situation de mobilité est marquée par un fort engagement dans la sphère professionnelle, tout particulièrement des mobilités soutenues et multidirectionnelles. Ce sont sans surprise surtout des hommes et des passagers qui occupent des positions socio-professionnelles dominantes. Ils ont recours fortement au transport aérien et, pour près des deux tiers d'entre eux, aux salons des compagnies aériennes. Le salon, pour la majorité de ces individus, occupe une position centrale dans leur carte mentale. Gabriela, par exemple, responsable commerciale d'une industrie d'équipement agro-alimentaire dominicaine, insiste sur le caractère structurant du salon du terminal 2C de Roissy, dans sa pratique du lieu (figure 4). Celui-ci encadre le niveau de départ, les boutiques d'aéroport qu'elle fréquente régulièrement et la zone d'embarquement qu'elle ne fait que traverser.

**Figure 4 – Le salon comme lieu d'ancrage : la carte mentale de Gabriela.**




En situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles.
Terminal 2C de Roissy. Source : Enquête passagers 2011.

L'alternance d'activités de travail et des activités de loisir est un leitmotiv de la description d'activités développée par les passagers de ce répertoire :

*Quel type de travail faites-vous ici ?* Des mails surtout. Pour pouvoir les écrire plus facilement que sur un téléphone, je préfère me loguer avec mon PC.

*Vous passez essentiellement votre temps à travailler ?* Non, on va dire 50-50. Quand j'ai du boulot, j'essaie de faire les dossiers chauds le plus rapidement possible, tout en sachant très bien que je ne pourrai pas tout faire d'ici, donc je gagne du temps.

(Roissy, Antoine, parisien, chargé de répondre à des appels d'offre pour la construction de centrales électriques, en situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles)

L'alternance temporelle des activités est révélatrice d'une conception flexible du temps de déplacement. Cette alternance tient aussi au caractère fluctuant de la limite entre travail et loisir dans les pratiques mentionnées. Consulter sa boîte ou écrire des courriels, téléphoner, se connecter à internet, mais aussi discuter avec un collègue ou lire le journal peut relever de l'une comme de l'autre sphère d'activité. Cette ambivalence est particulièrement sensible dans la pratique des outils de communication, de loin la plus intense de tous les répertoires, comme l'indique le tableau. Le téléphone et internet permettent de contacter et d'être joint par l'entourage proche mais aussi par les clients et salariés de l'entreprise, secrétaires, assistants et supérieurs hiérarchiques. Equipé d'ordinateurs, de compartiments relativement calmes où téléphoner et surtout de réseaux *wifi*, le salon apparaît comme un véritable puits de connexion avec les lieux les plus familiers, où alternent les communications privées et professionnelles :

*What kind of objects do you use at the airport?* A headset with a microphone because I often have meetings in airports [sourit].

For meetings, you use your headset?

Yeah, yeah, it's in my backpack! [elle tapote le haut son sac-à-dos]

Oh online meetings?

Yeah! With internet. [sourit]

I also use a lot my computer to catch up on friends' emails.

(Schiphol, Olga, ingénieure en logiciels résidant à Boston et à Bucarest, en situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles)

Ces passagers déploient-ils pour autant des activités permettant un certain relâchement des contraintes quotidiennes dans l'aéroport ? L'analyse fine des pratiques montre que la sphère d'activité professionnelle encadre les autres activités menées, de telle sorte que ces autres pratiques ne s'inscrivent que par rapport à elle, comme des activités de pause ou de battement. Les activités qui motivent le déplacement participent d'une logique d'action surplombante qui influence les activités de ces passagers dans le déplacement :

I know I have to do this report back, so I can do it before, because it's fresh on my mind, it is easier to write up. […] I don't know if it's because I'm on business: I feel like I should do some business [rire], but in family you do what the family want and you leave the work at home. […] [This time is] no free time for me, I feel obligated to work when I'm travelling for business.

(Roissy, Stephen, directeur de recherche en biologie aux États-Unis, en situation de mobilités de recherche et de formation)

Si ces individus insistent sur leur volonté de faire de l'aéroport un temps de pause, comme compensation symbolique et physique des mobilités associées à leur travail professionnel, cette appropriation du temps de transport à distance du travail est plus un projet qu'une réalisation effective, principalement formulé par la négative :

What are your activities at the airport?

I try not to do business, unless I have meeting. I try to relax. I try to read. I try not do work. […]

*What do you think of the time you spend at the airport?* It's not… I don't lose the time because […] I'm trying to avoid work as much as possible. So it forces me to take care of the social part of my life. (Schiphol, Olga)

Faisant écho à leur macro-situation de mobilité, l'évocation des pratiques du lieu de mobilité apparaissent pleinement marquées d'une ambivalence sur la place du travail dans leur usage du temps. L'évocation par exemple de l'accès au salon comme lieu exclusif, laisse place ensuite à l'évocation des contraintes associées aux déplacements :

Maintenant j'ai la chance de pouvoir attendre au salon Air France, ce qui change tout. […] Rien que le fait de prendre un journal, de se poser, de pouvoir boire un café, d'avoir de l'espace, ça change tout. En salle d'embarquement, il n'y a pas de place, on est mal assis, on a aucun plaisir, on a envie de partir. Alors que là, c'est limite si on n'a pas envie de faire durer. […]

*Vous vous promenez ?* […] Mais alors pas du tout.

*Pourquoi ?* Parce que je n'ai pas l'esprit libre pour ça, je ne suis pas dans une optique de détente, de flâner ou de prendre du temps pour moi, pas du tout.

*Parce que c'est professionnel ?* Parce que c'est professionnel, parce que ce qui m'attend à ma destination n'est pas forcément très marrant non plus, donc je n'ai pas l'esprit libre.

(Roissy, Antoine)

L'association du salon à un lieu de travail pleinement inscrit dans le quotidien est manifeste dans les pratiques, rares mais significatives, d'évitement de cette fraction d'espace :

*You could have been to the [KLM] lounge [instead of the gate]?*

No, no! Not today, I try not to turn on my computer [rire], so not go there!

When you are in the lounge somehow you have to work?

Yes, for that becomes a nature! [rire]: you go in, you try to because just everyone does that so… I don't want to get in!

(Schiphol, Lin, taiwanais, chargé de ventes en plasturgie,
en situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles)

Yes, sometimes, I take out the shops, see what's going on. [Although you have coffee and food inside the lounge] I go outside the lounge to the coffee shop because it's more fun, maybe there's more people to have a cup of coffee with.

(Pablo, représentant commercial espagnol, en situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles)

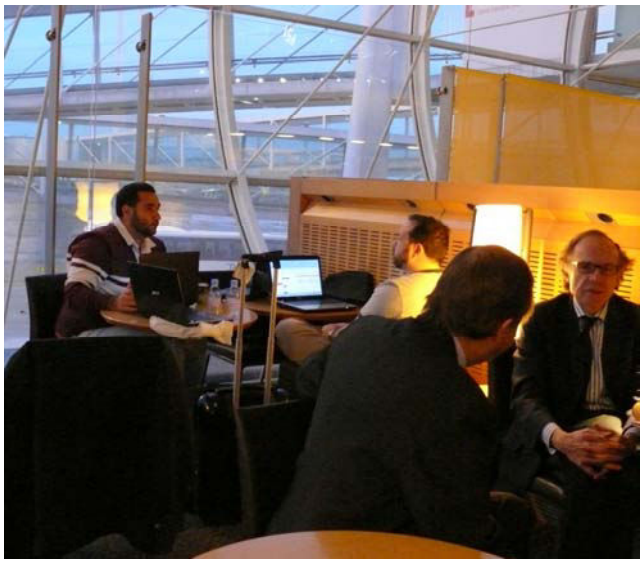
De telles pratiques tranchent sur la représentation idéalisante et à visée performative de l'*effet de club* de leurs *salons*, favorisant une sociabilité d'entre-soi entre les *membres* de leurs *cercles*, véhiculée par les compagnies aériennes. L'urbanité des salons est plus feutrée. Deux-tiers des enquêtés participent régulièrement à des discussions à l'aéroport, soit bien plus que les passagers dans leur ensemble (tableau 1). Elles ont souvent lieu tôt le matin en direction des vols moyen-courrier des compagnies aériennes qui ont leur *hub* à l'aéroport (figure 5). Un tel enseignement va à l'encontre du *motif* systématiquement solitaire de l'*homme d'affaires*.

Mais la plupart des passagers de ce répertoire accorde pourtant peu d'importance aux interactions développées notamment dans les salons, non sans décalage entre le discours en entretien et la pratique concomitante du lieu :

*C'est un lieu de vie ?* Oui, parce qu'il y a des gens qui y travaillent, parce qu'il y a des gens qui y transitent, maintenant non, parce que je pense qu'il y a beaucoup de gens qui partagent mon opinion, parce qu'ils n'y sont pas là pour y passer du temps. [Jean-Paul, une connaissance de travail occupant d'importantes responsabilités aux yeux de l'enquêté, passe dans le couloir.]

Salut Jean-Paul, ça va ? […] Je te rejoins, j'en ai encore pour un quart d'heure. J'arrive.
[*voix altérée*] On en a encore pour longtemps ou pas ?
*Non, non, un quart d'heure c'est très bien.*
Il faudrait que je le rejoigne dès que possible.
*Oui.*
*Ca vous arrive de rencontrer...*
Oui, ça m'arrive, de plus en plus. Bon, je suis navré. Malheureusement je vais couper. C'est important pour moi donc... C'est un petit peu un lieu de vie quand même.
*Oui, c'est une bonne démonstration.*
Ca vient de casser mon argumentation... (Roissy, Antoine)

**Figure 5 – Le salon dans l'entretien de relations liées au travail.**



Salon Air France, terminal 2F Schengen. Source : J.-B. Frétigny 2010.

La sous-estimation de ces relations tient d'abord à un refus d'idéalisation de l'expérience de la pratique de la mobilité et de son lieu que synthétise bien cet extrait d'entretien, marquant bien les contraintes liées au déplacement de travail. Mais cette faible reconnaissance des relations tient précisément au fait qu'elles se déroulent précisément dans un tiers lieu du quotidien, où les relations sont moins explicitement formalisées que dans d'autres lieux de travail. Ces relations relèvent de spatialités qui hésitent entre le prolongement du lieu de travail fixe, par des interactions avec des collègues (cf. l'extrait précédent), et une urbanité liée aux lieux formalisés de rencontre avec d'autres acteurs, comme les salons professionnels et les foires, de liens faibles mobilisés dans le cadre professionnel, qu'évoquent aussi largement les passagers :

Especially when we are in the business lounge, you're going to meet other business people, you know, when one sat… […] You meet people, you talk to people, you know, you never know. (Schiphol, Esther, avocate internationale ghanéenne, en situation de mobilités épisodiques)

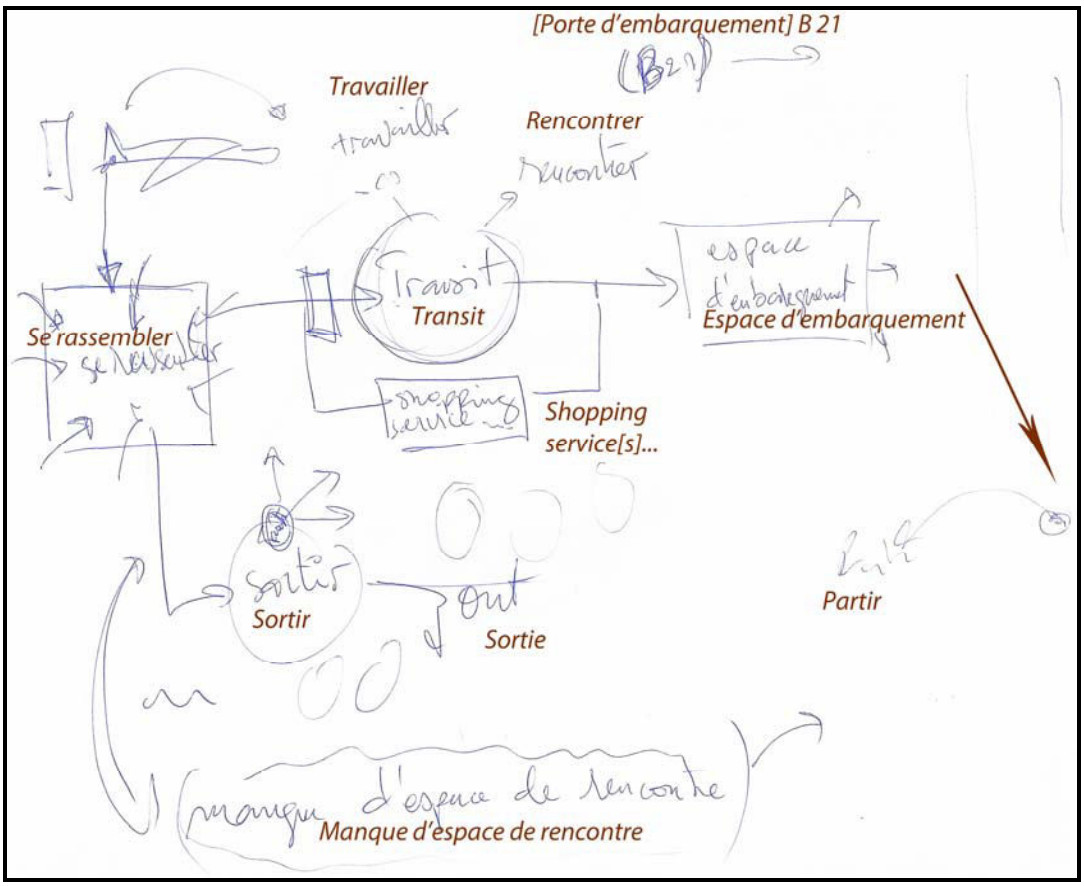
Les passagers interrogés évoquent davantage des relations plus feutrées. Dans la mesure où les espaces associés à ces individus et à leurs *motifs* excèdent les salons et s'agencent en réseau, comme l'a montré le chapitre 5, les interactions ont lieu aussi dans les autres nœuds aéroportuaires, comme les files d'embarquement prioritaire.

The priority people stand in line early to board early and they are always conversations there… I think people tend to think to it as a little bit of a club, so they are more willing to talk to people in the line, as they know at least it's somebody as a business person or someone who's travelling a lot

so they are a lot of casual conversations of this sort.

(Schiphol, Linda, en situation de mobilités liées aux activités extractives)

**Figure 6 – La carte mentale de Noureddine : une performance de travail pour cet architecte, dans le prolongement de ses activités professionnelles à l'aéroport.**




En situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles.
Francfort, terminal 1B hors Schengen. Source : enquête passagers 2012.

Cet extrait d'entretien étaie aussi le caractère performatif de la catégorisation du *motif* par les compagnies. L'importance des activités relationnelles liées au travail et au quotidien ressurgit bien dans les cartes mentales. Un exemple emblématique est la construction de la carte de Noureddine (figure 6), architecte d'intérieur algérien qui travaille depuis quelques années à son compte à l'échelle de l'Algérie et du bassin euroméditerranéen. Il y mentionne ces activités de rencontre : « si je rencontre quelqu'un de mon domaine, on peut développer un état d'esprit ». Cette inscription de l'aéroport dans la sphère professionnelle est réitérée par la mention d'activités de travail. Mais c'est l'acte même de réalisation de la carte qui a valeur d'assignation de l'aéroport à la sphère professionnelle. Partant de sa propre pratique du lieu, il crée de fait une esquisse de ce qui serait un diagnostic et un projet architectural pour les espaces intérieurs de l'aéroport de Francfort, l'entretien apparaissant non pas en rupture mais en prolongement des activités de travail développées avant la prise de contact.

L'aéroport apparaît pleinement comme un lieu quotidien, marqué par une réelle auto-contention et par des pratiques souvent récursives. Dans ce répertoire, les passagers combinent diverses activités, mais dans un éventail plus restreint que celui prêté à la figure

hypermobile. Les activités de non-travail, voire déroutinisantes, sont bien présentes, négociées et limitées par l'inscription prédominante de l'agencement des activités dans le faisceau des activités professionnelles du quotidien. Une telle perspective confirme bien à micro-échelle l'approche des situations de mobilités soutenues et multidirectionnelles menée au chapitre précédent. L'étape de l'aéroport fait l'objet d'une appréciation positive par ces circulants, en tant que lieu d'ancrage de travail et de loisir sur fond de déplacements à un rythme intensif, que les passagers aux activités flottantes peinent à établir, offrant une image inversée des spatialités du quotidien.

### *II – B. Le répertoire de flottement*

Les passagers engagés dans un répertoire de flottement d'activités décrivent de multiples pratiques du lieu tout au long de leur parcours mais elles ne leur paraissent pas fructueuses. Leurs situations de mobilité sont dans l'ensemble plus variées que pour les passagers engagés dans le répertoire précédent, mais relèvent toujours plus particulièrement de la sphère professionnelle. Alors que l'essentiel du travail des passagers en semi-travail relève de relations de face à face ou à distance, ces individus occupent souvent des professions exigeant davantage de temps de travail personnel. Leur conception étanche et planifiée du temps de déplacement les conduit à considérer le temps à l'aéroport comme un temps perdu. Ils décrivent un parcours mobile où leurs activités sont hachées par les diverses étapes imposées du déplacement dans l'aéroport, cette alternance de stase et de mobilité décrite par Gillian Fuller (2009). Le temps de présence à l'aéroport est souvent décrit comme « un temps pas trop adaptable, pas trop utilisable. […] Un temps plus ou moins perdu, on essaie de travailler mais on doit toujours bouger », comme le résume par exemple Ewald à Roissy, en situation de mobilités épisodiques.

Cet ancrage difficile au lieu apparaît dans l'insistance sur les diverses entraves matérielles à la mise en place d'activités. L'aéroport apparaît comme un environnement qui ne leur offre pas de prises pour en faire un lieu de travail ou de loisir, notamment pour les objets et les technologies qu'ils mobilisent. Ces prises sont parfois des plus littérales, puisqu'ils insistent massivement sur l'accès malaisé aux prises électriques pour brancher leurs outils de communication et la difficile connexion à internet pour se mettre en relation avec les autres lieux pratiqués de leur territorialité. Le caractère public et normé des espaces pratiqués apparaît d'abord comme un obstacle au déploiement des activités quotidiennes, de l'exposition au bruit ambiant qui les empêche de se concentrer (figure 7) aux restrictions d'emplacements où fumer est possible. C'est bien aux *tyrannies de l'intimité* (Sennett 1977) auxquels ils aspirent pour engager leurs activités.

L'aéroport fait figure de lieu par défaut, par la limitation des équipements ou le coût des services et l'épuisement des activités disponibles qui les conduit à déployer des activités de substitution peu signifiantes à leurs yeux :

> J'ai l'habitude d'acheter un magazine et quelque chose à manger selon les heures, la bouffe d'aéroport est pas de bonne qualité donc je vais au plus près. […] Ce sont des boutiques chics, donc je n'ai pas les moyens d'acheter. Je regarde les vitrines. [….] Je ne travaille pas dans l'aéroport, sauf une fois pour revoir mes diapos pour revoir ma présentation. Sinon je regarde mes mails. Je n'aime pas y travailler, il y a trop de bruit. Je lis un bouquin. […] On peut pas dire que je me repose dans un aéroport, je n'aime pas ça.
>
> (Roissy, Sophie, nantaise d'origine, achève un postdoctorat en biologie au Québec et fait escale à Roissy après un entretien d'embauche à Manchester, en situation de mobilités de recherche et de formation).

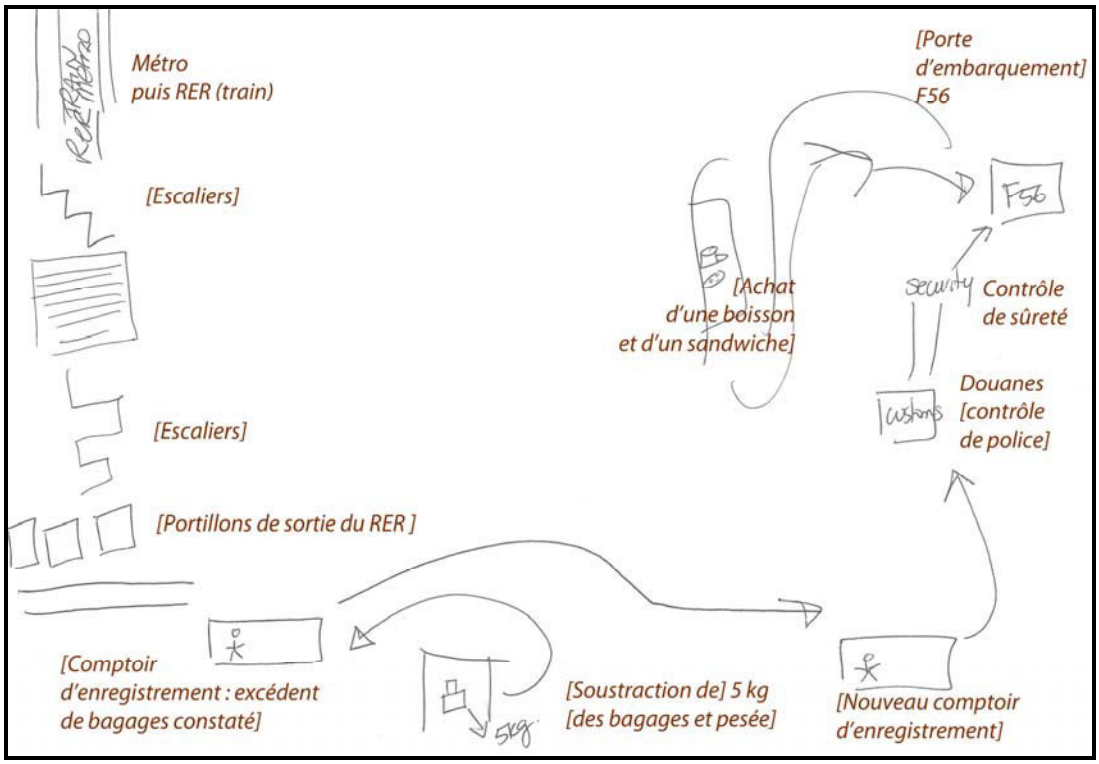
**Figure 7 – L'aéroport comme espace de cohabitation trop intense.**

Roissy, terminal 1 Schengen, satellite consacré à Lufthansa. Source : J.-B. Frétigny 2010.

Cette mobilité éprouvante est liée aussi à une fatigue du corps, qu'elle soit liée au parcours pédestre et aux files d'attente dans l'aéroport ou au décalage horaire et à des temps de déplacement totaux élevés, notamment entre deux vols long-courriers. Le stress de prendre l'avion, ou d'accomplir les différentes étapes obligées du parcours, affecte aussi ces passagers voyageant fréquemment. La carte mentale d'Olivia est emblématique de ce flottement des activités (figure 8). On a pu, en accompagnant son parcours dans l'aéroport, interpréter au plus près ses pratiques et ses représentations. Canadienne, depuis peu assistante en organisation d'évènements, elle est venue retrouver une amie en Erasmus à Paris. Le tracé de sa carte participe d'un discours sur la pénibilité de son retour à Toronto depuis Roissy. Elle dessine la difficulté à gravir depuis le RER avec son bagage de 32 kg, à passer le portique de sortie du RER avec son ticket puis les va-et-vient – simplifiés sur la carte – qu'ont occasionné son trop-plein de bagages entre un premier puis un deuxième guichet d'enregistrement et la balance pour en réajuster le poids. Elle insiste sur les restrictions d'objets dont elle dispose après l'enregistrement et le contrôle de sûreté : « On n'a même pas nos affaires avec nous. Il faut acheter de l'eau. C'est juste ennuyant et ennuyeux. »[3] Elle dessine une nourriture générique et une promenade décrite de quelques traits comme une activité pour tromper l'attente. Significativement, elle n'a pas représenté son amie pourtant venue l'accompagner jusqu'au filtre de police. Sa carte traduit la difficulté de ces passagers à rendre signifiant ce temps de déplacement et à articuler l'aéroport aux lieux qu'elle pratique par ailleurs.

[3] You don't even have your stuff with you. You have to go buy water. It's just annoying and boring.

**Figure 8 – L'aéroport comme lieu de contraintes liées au réseau aérien : la carte mentale d'Olivia.**




En situation de tourisme et retrouvailles.
Roissy, terminal 2F. Source : Enquête passagers 2010.

Cette difficulté à trouver leur place dans l'aéroport est liée à une représentation de l'aéroport comme un lieu de pratique touristique qui ne leur est pas destiné. Ils évoquent avec ironie le dispositif commercial de l'aéroport comme un ensemble de *pièges à touristes* ou l'aéroport comme un lieu de déploiement d'activités de sociabilité dans des mobilités contrastant avec la leur, bien marquée par une certaine solitude :

> I have a mental image: I don't like waiting in airports, because you're trying to kill and to save time, it's psychological. You think, okay: now, what do you do? When going with friends, you say: maybe we will go and have some drink, but you haven't [anybody to] talk [to] and you're alone, so…
>
> (Schiphol, Manuel, cadre commercial portugais travaillant dans le domaine de l'informatique à Londres, en situation de mobilités épisodiques)

Les formes de flottement les plus marquées sont surtout associées aux déplacements routiniers, à des situations de mobilités intenses et récurrentes ou des situations de mobilités épisodiques. L'aéroport est un lieu de routine emblématique associé au travail pour Armin par exemple, officier mécanicien qui prend l'avion quotidiennement de Malabo, où il réside, en Guinée équatoriale à Abuja, au Nigeria. Cette expérience récursive est étendue aux mobilités régulières liées aux formations de la compagnie aérienne dans d'autres bases ou aux retours réguliers en Allemagne et en Europe pour les vacances. Armin réalise bien des activités à l'aéroport. Il achète à chaque retour de Francfort une liste très précise de produits au supermarché de l'aéroport qu'on ne trouve pas à Abuja et il observe intensément les avions. Mais ces actions restent peu signifiantes à l'égard de l'ensemble du temps passé dans ce lieu de passage. Ce répertoire est bien aussi emblématique d'une relation étroite entre la territorialité en réseau liée à la situation de mobilité à large échelle et les pratiques à micro-échelle de l'aéroport.

L'analyse de ces deux registres montre ainsi combien les pratiques du lieu de mobilité par une partie importante des passagers peuvent engager puissamment leur quotidienneté, tout en n'excluant pas la greffe à la marge d'autres activités. L'aéroport est investi d'activités réalisées aussi dans d'autres lieux fréquemment pratiqués, que cet investissement apparaisse réussi, dans le cas du répertoire de semi-travail, ou qu'il soit considéré comme trop limité, trop précaire, pour le répertoire de flottement. Ces expériences ambivalentes de l'aéroport comme lieu du quotidien à micro-échelle sont en étroite relation avec les tensions et les relations de pouvoir liées à la mobilité de travail. Ces tensions et relations affectent inégalement à plus large échelle la territorialité en réseau des individus. La continuité postulée par ces passagers entre l'aéroport et les autres lieux du quotidien, par contiguïté, montre toute leur insertion dans une territorialité en réseau. Cette solution de continuité déployée par ces individus mobiles contraste fortement avec celle adoptée par les passagers pratiquant l'aéroport comme lieu hors-quotidien, placé en rupture des lieux les plus pratiqués.

## III – L'aéroport, lieu de l'extra-quotidien

L'aéroport est placé hors du quotidien par des passagers qui ont peu recours au transport aérien mais qui n'entretiennent pas moins un rapport particulièrement intense à l'espace-temps de l'aéroport, selon deux modes en apparence assez opposés : les répertoires d'appropriation et d'attente.

### *III – A. Le répertoire d'appropriation*

Le répertoire d'activités d'appropriation est agencé par des sujets mobiles engagés dans des situations de mobilité variées et une large palette de statuts socio-professionnels, comme le soulignent les tableaux 3 et 5. Significativement, il ne concerne aucun des résidents du pays associé à l'aéroport (tableau 4). A l'étude de leurs pratiques et de leurs représentations, l'aéroport apparaît bien comme un lieu intense de découverte par un parcours mobile d'activités et l'usage flexible d'un temps disponible à de multiples pratiques. Leurs activités se singularisent par l'importance accordée à la consommation du lieu sous toutes ces formes, qu'il s'agisse d'activités de promenade, de lèche-vitrine, d'achats, de fréquentation des bars ou de prises de photographies.

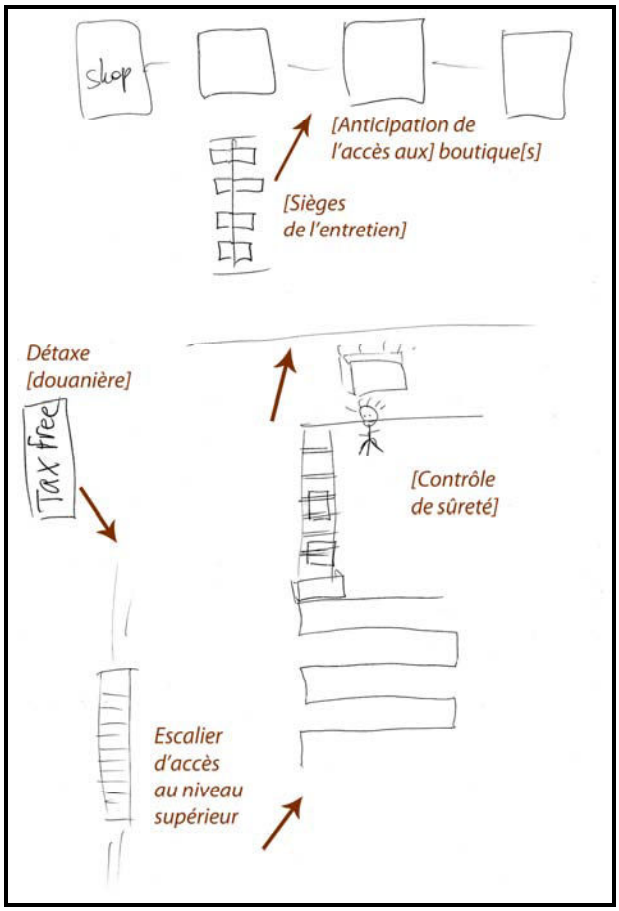
Fait remarquable, la consommation touristique intense de l'aéroport s'inscrit largement dans le cadre d'une correspondance, phénomène qui concerne trois passagers sur les quatre inscrits dans ce répertoire. Les activités de découverte de l'aéroport sont associées à celle de la métropole ou du pays d'ancrage de l'aéroport et sont intensifiées par le faible temps de présence dans cet espace :

> [During] a layover […] [you can] really explore where you are and why you're there. […] I want to get a little bit of taste of what the place is like and cultures and things that are here. I want to feel core at least instead of shade it out and falling into sleep.
>
> (Schiphol, Kai, étatsunien, souhaitant profiter de sa correspondance à Schiphol à l'aller comme à Roissy au retour, en situation de tourisme et retrouvailles)

La carte mentale d'Ielena (figure 10) résume cette appropriation qui passe notamment par la recherche d'achats à l'aéroport. Cette lycéenne moscovite de 17 ans, d'une famille très aisée, achève un séjour touristique à Paris avec ses parents et sa sœur.

La famille arrive bien en avance, 4 heures avant le départ du vol et j'ai pu suivre son parcours au sein de l'aéroport. Par sa carte, Ielena insiste sur l'horizon des boutiques hors-taxe qui l'a marqué depuis la file d'attente au poste de sûreté. Sa famille prévoit d'y acheter des parfums, des cosmétiques, des souvenirs et peut-être des vêtements ou une montre. Lorsqu'elle réalise cette carte, elle est assise sur les sièges représentés, alors qu'elle s'apprête à rejoindre sa famille, qui fréquente déjà les boutiques. Sa mention du guichet de détaxe douanière rappelle les multiples achats réalisés à Paris et montre que le lieu s'inscrit dans leur continuité, tout en prenant une valeur particulière liée au passage de frontière. Non seulement le caractère hors-taxe des boutiques est souligné mais le remboursement des taxes des achats préalables incite à l'utilisation des devises dégagées.

**Figure 10 – L'aéroport comme lieu d'appropriation par les boutiques hors-taxe : la carte mentale de Ielena.**




En situation de tourisme d'ancrage.
Roissy, terminal 2F1. Source : enquête passagers 2010.

La plupart des passagers considèrent leur temps comme perdu car précisément le lieu n'est pas à la hauteur des activités anticipées. De telles réactions soulignent combien l'aéroport focalise des attentes de consommation, notamment touristiques, du lieu :

I would expect more ambiance [prononcé à la française]. It has no ambiance! You'll not remember a lot except the tunnel [of access between the terminal and the satellite] [*rire*]. That's what people never been here before will take away! There is nothing French here, nothing that stands out. […] I just bought a key ring of Ferragamo: I could buy it in New York.

*Did you take any picture?* Minimum: I took one picture of the signs below and there wasn't much to say: this was the airport in Paris [dépitée].

[…] I was looking forward to come here, you know, to see all these shops, I was looking forward to be here! Airports are part of the experience.

(Roissy, Liisa, étatsunienne et finlandaise, en correspondance au terminal 1, circulation migratoire de relation à l'entourage)

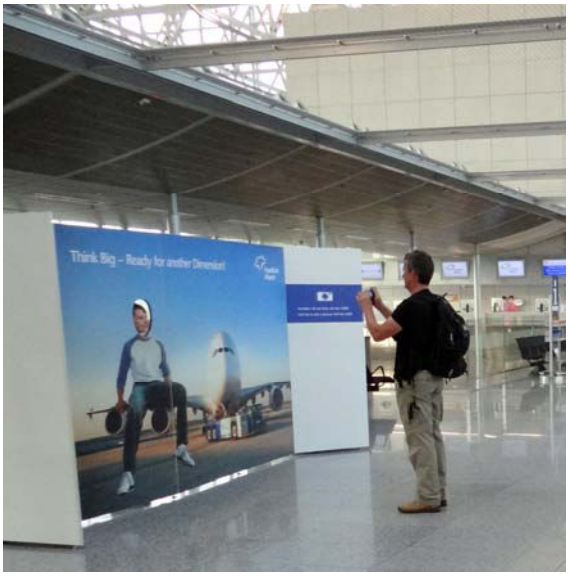
La consommation touristique du lieu ne passe pas toujours par la pratique d'achat ou de fréquentation des boutiques. Elle implique aussi des activités très diverses, ce que soulignent fréquemment les autres cartes mentales, plus englobantes. Elles insistent sur le nombre d'activités pratiquées ou sur l'étendue de la trajectoire à travers l'aéroport, pour apprécier le bâtiment et ses diverses composantes. Ces activités vont ainsi de l'attention à l'architecture de l'aéroport ainsi qu'à ses œuvres d'art à la recherche de nourriture locale, en passant par l'observation des avions. Cette dernière participe d'un tourisme original, aéronautique (figure 11), comme expérience de l'environnement technologique particulier associé à la mobilité aérienne et à l'environnement aérien, qui apparaissent comme des ailleurs :

First of all, I have been to see around, I went to the panorama, on the balcony. Just to feel how it looks. Because it's not everyday [you can see] some big planes like here. I try to visit and explore this airport.

(Schiphol, Jonas, policier letton, deuxième voyage en avion, observant des avions très gros-porteurs invisibles à Riga, situation de mobilités de recherche et de formation)

Ces pratiques ne sont pas seulement engagées par des passagers en mobilité touristique. Dans les activités des individus en déplacement professionnel ou de visite à la famille ou aux amis, les pratiques d'achat dans l'aéroport occupent sporadiquement une place prépondérante, à titre de compensation de l'absence auprès de l'entourage ou bien encore du commerce à la valise, pour financer le déplacement en revendant au retour les produits achetés à l'aéroport. L'aéroport est ainsi conçu très largement comme un lieu de hors-quotidien, en étroite interrelation avec la macro-situation de mobilité et la territorialité des passagers. Mais les pratiques d'appropriation ne sont pas les seules à introduire un rapport intense à l'aéroport comme lieu de hors-quotidien.

**Figure 11 – L'aéroport comme lieu de l'Ailleurs lié à des pratiques de tourisme aéronautique.**




Page précédente : Francfort, terminal 1A. Ci-dessus : Dubaï, satellite 2 (gauche) et Francfort, terminal 2E (droite). Source : J.-B. Frétigny 2011 (Dubaï) et 2012 (Francfort).

### *III – B. Le répertoire de l'attente*

Les passagers engagés dans ce répertoire disent « ne rien faire » à l'aéroport et sont parmi ceux qui ont le moins recours à l'avion. Un tiers d'entre eux réalisent leur premier voyage en avion au moment de l'entretien, pour leur voyage de noces, dans le cadre d'une migration ou d'un déplacement professionnel. Deux tiers d'entre eux sont ouvriers ou employés. Ils attachent une égale importance au déplacement à micro-échelle dans le commutateur qu'à leur implantation, dans un parcours mixte d'activité :

> Celui qui fait un voyage la première fois comme moi, il ne s'intéresse à rien. Il s'intéresse seulement à avoir des renseignements, [à] avoir l'avion, il respecte l'horaire […], il cherche comme ça, il regarde comme ça [*mimant l'observation*]. Mais dans le deuxième ou le troisième voyage, […] il commence à découvrir plus… voilà, c'est ça !
>
> (Roissy, Ichem, en correspondance, de retour en Tunisie d'un déplacement de travail à Bilbao, premier déplacement en avion, situation de mobilités épisodiques)

Cette insistance sur l'attente souligne combien prendre l'avion consiste en une activité absorbante (figure 12), qui suppose, comme pour tout type de déplacement, attention et apprentissage (Löfgren 2008). Surveiller les bagages est aussi une activité mobilisatrice emblématique. Azumah, de retour d'Accra avec 15 heures de correspondance à Amsterdam avant de revenir à Manchester, reprend à son compte la phrase rappelée en boucle à ce sujet dans les annonces sonores de l'aéroport :

> The only thing which I keep looking at is the surveillance: those CCTV. It's very good to have them in every airport all over the world, very good. Because it detects crime so it's a deterrent. It's good so that the public are safe. […] *Did you have contacts at the airport?* [No, you need to] keep your belongings with you. I want to keep my eye on them, just be seated.
>
> (Circulation migratoire de relation à l'entourage)

**Figure 12 – L'aéroport comme lieu de focalisation sur les modalités du transport.**

Roissy, terminal 3 hors Schengen. Source : J.-B. Frétigny 2011.

Cette activité d'attente n'exclut pourtant pas des activités ponctuelles, reléguées sur un mode mineur et minimisées dans les discours. Sébastien et Jennifer, originaires d'un village du Jura, prennent pour la première fois l'avion à l'occasion de leur voyage de noces, dans le cadre d'un voyage à forfait à Saint-Domingue au départ de Roissy. Leur entretien témoigne, tout au long de leur parcours dans l'aéroport et sans s'en écarter, d'une activité attentive d'observation, portant sur le lieu, les commerces, les autres passagers, les agents de police et de sûreté ou encore le public aux arrivées. « Rien faire » n'exclut de fait pas non plus la réalisation d'une photographie de l'aéroport pour leurs parents ou l'envoi de messages électroniques.

Ne rien faire en attendant l'avion n'empêche pas non plus des activités significatives en amont de la salle d'embarquement comme le montre la carte mentale de Caspar, ouvrier mécanicien à Erlangen, près de Nuremberg (figure 12). Il voyage pour rendre visite à son « meilleur pote » à Chicago et s'est fait accompagner dès 4 heures du matin par un ami en voiture. La trajectoire complexe montre la recherche du bon hall d'enregistrement avec l'aide d'un chauffeur de taxi, de l'enregistrement dans un angle de la galerie commerciale, la tentative d'enregistrement automatique puis l'aide d'une agente d'escale, le raccompagnement de l'ami chauffeur et les adieux sur le parking.

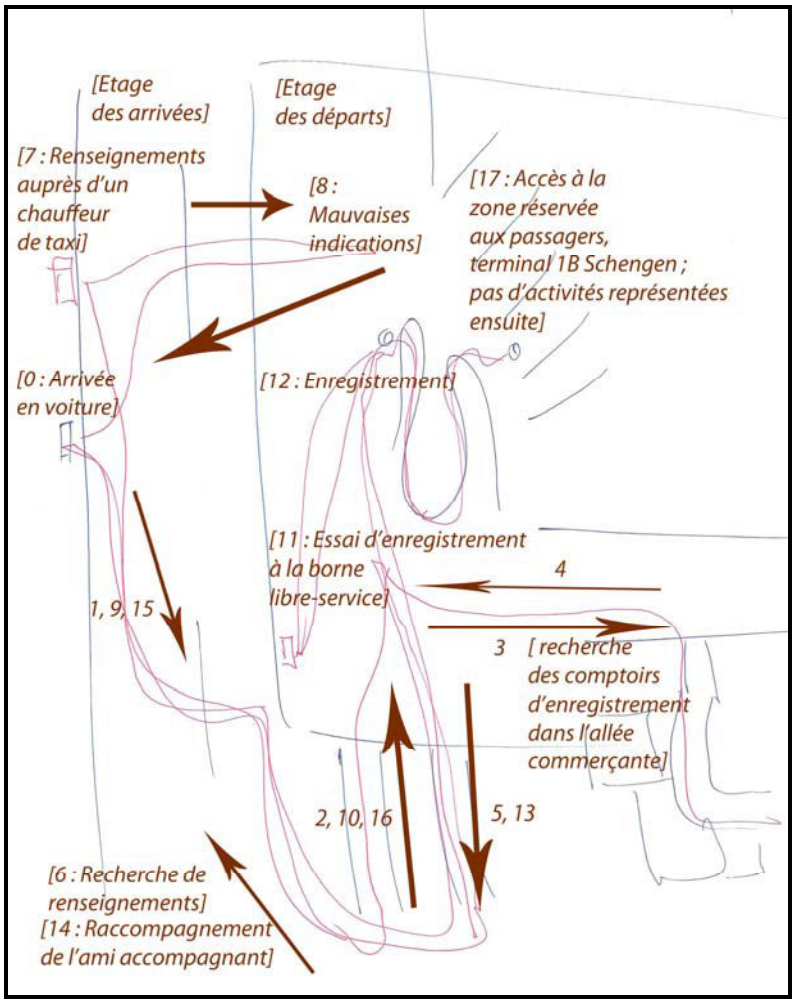
Le statut socio-économique des passagers intervient cependant comme facteur limitatif des pratiques de lèche-vitrines dans l'aéroport, ces passagers insistant aussi explicitement sur le coût des boutiques et des commerces. La dimension de genre est aussi très sensible. Les passagères indiquent, pour la moitié d'entre elles, ne pas se promener seules, à l'image de Stéphanie, esthéticienne trentenaire habitant près de Lyon, partie retrouver son petit ami à Stuttgart. Sa présence dans un univers linguistique germanophone qu'elle ne maîtrise pas renforce encore cette volonté de ne pas se déplacer :

*Vous ne vous promenez pas ?* Ah non, je suis pas… c'est pas du tout dans ma nature ça [rire]. Toute seule… voilà, c'est pour ça, quand à Stuttgart, quand [mon ami] va travailler, je ne vais pas sortir. Je ne connais pas, je…

*Même dans l'aéroport ?* Ouais, non, non, du tout [rire]. […] j'ai bien l'impression d'être en Allemagne, hein ! Surtout, c'est vraiment une langue que j'ai pas du tout étudié à l'école, donc j'ai vraiment aucune notion donc … oui, on comprend rien, enfin je comprends rien.

(Situation de relation amoureuse à distance)

**Figure 12 – L'aéroport comme lieu absorbant : la carte mentale de Caspar.**




En situation de tourisme et retrouvailles.
Francfort, terminal 1B. Source : Enquête passagers 2012.

L'attente, expression de relations de pouvoir dans la mobilité, n'en est pas pour autant uniquement subie. Elle correspond aussi à une véritable activité, à propos de laquelle le changement de regard en sciences sociales et en géographie est récent (Bissell 2007). Ces individus développent une vision étanche du temps, comme une séquence unique consacrée à cette activité :

*Que faites-vous ici ?* Rien. […] Je ne vais pas me promener parce que je suis fatiguée. […] Je ne prends rien à manger et à boire. Je ne peux pas lire ici parce que j'ai des problèmes de vision. […] C'est un temps mort, on est obligé d'attendre. Quand je suis au bureau ou à la maison, j'ai des activités à faire, mais là je n'ai rien à faire. (Roissy, Ndiaye, secrétaire consulaire à Alger de retour d'un séjour de visite à sa fille près de Paris, circulation migratoire de la relation à l'entourage)

Ce temps est presque toujours considéré comme perdu mais il est aussi assumé comme tel, sans chercher à tromper l'attente. Il ne marque pas moins une réelle intensité du

rapport au lieu, qui marque ainsi l'implication de ces passagers dans le déplacement lui-même. Cette disponibilité souligne implicitement la valeur accordée au déplacement dans la territorialité des passagers, à ce qui motive ce déplacement : migration, déplacement de travail, visite à la famille ou voyage de noces. Une telle pratique renvoie une perspective orthogonale à une posture maximisatrice et flexible d'usage du temps, promue dans la catégorisation publicitaire de la mobilité étudiée au chapitre 6. L'aéroport apparaît pleinement comme lieu de transition et de disponibilité pour penser aux activités qui motivent la mobilité :

*Quelles sont vos activités à l'aéroport* ? Aujourd'hui je n'ai rien fait. Je n'ai pas besoin de quoi que ce soit. J'attends ici, là. J'attends que la porte [d'embarquement] s'ouvre.

*Vous regardez un peu les pistes ?* Oui, un peu. Aujourd'hui, je préfère. […]

*D'habitude vous prenez quelque chose à lire ?* Oui, j'ai oublié, c'est vrai. […]

*Est-ce que vous promenez un peu dans l'aéroport ?* Oui. Je me suis promené un peu, mais je n'ai besoin de rien. Je préfère rester ici à l'aise avant le vol. […]

*Vous n'avez pas discuté avec qui que ce soit à l'aéroport ?* Non… Je préfère.

(Schiphol, Yasmina, ancienne infirmière néerlandaise de retour à Rabat au chevet de sa mère, gravement malade, circulation migratoire de relation à l'entourage)

Les divers passagers de l'attente sont engagés dans des mobilités particulièrement fortes au regard de leur territorialité : migration, visite à la famille ou voyage de noces par exemple. L'absence d'activités déclarées de ces passagers explicite bien le rôle attribué à l'aéroport comme lieu où s'expérimente une solution de continuité fondée sur la rupture, un passage particulièrement fort entre les lieux pratiqués.

Dans les deux répertoires d'appropriation et d'attente, l'aéroport du hors-quotidien est bien le lieu d'expériences déroutinisantes. La confrontation à l'aéroport est celle d'un Ailleurs investi de pratiques touristiques ou un lieu autre tout entier porté par l'effectuation du passage à fine comme à large échelle. Comme pour les passagers du répertoire de flottement, les passagers de l'attente ne se sentent pas tout à fait à leur place dans ce lieu. Ce répertoire souligne les inégalités qui traversent l'expérience des lieux de mobilité, même si l'expérience de l'attente ne peut s'y réduire. Cet aéroport du hors-quotidien montre bien que les passagers les moins accoutumés au transport aérien entretiennent eux aussi un rapport majeur à l'aéroport, en discontinuité des lieux les plus pratiqués. Mais la pratique des trois plateformes ne se réduit pas à une opposition duale entre quotidien et hors-quotidien. Elle montre au contraire l'intérêt d'aborder une autre spatialité: l'ordinaire à distance.

## IV – L'aéroport, lieu de l'ordinaire à distance

Ces pratiques concernent des passagers dont la fréquentation des aéroports est d'intensité intermédiaire. Ces passagers inscrivent leur espace-temps dans l'aéroport selon des procédures contrôlées mais non routinières. Ils développent un rapport de distance intermédiaire au lieu à travers une variété considérable de pratiques. L'aéroport apparaît pour ces passagers comme un lieu suffisamment familier pour qu'ils puissent y développer des activités de transition entre quotidien et non quotidien. Elles s'organisent selon deux répertoires d'activités distincts qui tout deux concernent les types de mobilités les plus variés et remettent en cause la séparation du quotidien et du hors quotidien.

### *IV – A. Le répertoire du ressourcement*

L'aéroport correspond à un temps de sortie du temps prescrit. C'est tout le paradoxe du lieu de mobilité. Contrastant avec l'énergie requise pour l'effectuation physique du déplacement, les horaires stricts qui le scandent comme le vaste dispositif sécuritaire du transport aérien, des pratiques de relâchement des contraintes, de sortie du temps prescrit et d'oisiveté sont intensément développées par les passagers, tout particulièrement dans ce répertoire d'activité.

Liée à la construction de leur place dans l'aéroport, ces passagers évoquent souvent la « bulle » d'isolement à laquelle ils sont attachés, comme condensé d'habiter dans la mobilité, comme espace de préservation du moi et du groupe de passagers. Cette préoccupation des individus est bien connue, notamment au sein des espaces publics (Goffman 1971, Sloterdijk 2004, Hall 1966). Mais cette sphère est tout particulièrement encouragée à l'aéroport, où la recherche du confort individuel est beaucoup plus marquée par le mobilier et par l'aménagement de la zone réservée aux passagers que dans les autres lieux publics de mobilité. C'est ce qu'illustrent tout particulièrement des aménagements emblématiques comme les *leisure zone* de Francfort, les *espaces de détente* de Roissy ou les multiples aménagements de Schiphol, isolés dans l'espace aéroportuaire et munis de chaises longues ou d'assises au confort renforcé (figure 13). La mobilité aérienne renforce l'effet de rupture évoqué dans la littérature à propos des mobilités quotidiennes à l'échelle infra-urbaine : « normalement je me déconnecte, tout simplement [4]» mentionne par exemple Tobias, étudiant de 21 ans à Heidelberg qui part randonner en Suède au départ de Francfort. Mi-août, Eva, libraire en Saxe part avec ses deux filles et son mari pour les plages du Pays Basque espagnol. Le terminal 1A de Francfort étant peu dense en ce début d'après-midi, elle n'hésite pas à le comparer une plage « parce qu'on peut y respirer » et à anticiper les vacances en s'appropriant facilement un espace d'attente.

**Figure 13 –Un mobilier urbain singulier pour des pratiques du lieu à mi-distance : exemple d'aménagements emblématiques à Schiphol (gauche) et Roissy (droite).**

Gauche : Holland Boulevard, droite : jetée du terminal 2E. Source : J-B. Frétigny 2012 et 2010.

Le ressourcement relève littéralement d'une détente, d'un dépliement et d'un déploiement du corps qui contraste avec la pratique spatialement contrainte des lieux

[4] Normalerweise schalte ich einfach ab.

mobiles de transport qui précèdent et prolongent le temps aéroportuaire, notamment entre deux vols long-courrier. Ce relâchement constitue un élément décisif dans l'appréciation de ces passagers :

*So it's not a time you lose?* No, no! Because when you relax you don't get so tired later on, so you don't have to waste so much time to rest from the jetlag.

(Schiphol, Esther, de retour de vacances chez sa sœur à Houston avec ses quatre enfants, s'apprêtant à partir pour Accra au Ghana, en situation de mobilités épisodiques)

Or cette rupture ne concerne pas que les passagers engagés dans des mobilités touristiques et de visite à l'entourage. Quinze passagers en déplacement professionnel insistent sur une répartition étanche de leur temps et de leurs activités en fonction des lieux. Ils souhaitent ne pas pratiquer l'aéroport comme lieu de travail :

*Vous discutez aussi avec vos collègues pendant le voyage ?*

Oui, surtout à propos du travail [rire].

*C'est un donc un peu un temps pour le travail ?*

Oui, mais ça ne me plait pas, ça ne me plait pas. Parce que c'est un temps de travail privé, un temps personnel ! [5] (Schiphol, Jin, interprète chinoise pour une filiale chinoise d'une entreprise d'optique allemande, en situation de mobilités épisodiques)

Le temps passé à l'aéroport est souvent considéré comme signifiant parce qu'il s'oppose à des lieux quotidiens plus accaparants :

[It's a] free time, because it's still [for] work but it's also vacation. Because over there [in Chad], we work 24 hours a day: we get called at the clinic. So in the hub you are yourself.

(Roissy, Christopher, en correspondance, médecin philippin cinquantenaire qui alterne un mois de travail intense dans une base d'extraction pétrolifère au Tchad et un mois de congé en Philippines, où il réside avec sa femme, en situation de mobilités liées à l'industrie extractive)

It's a time to use. Because I didn't have such a relax time at home [rire]. I had to do the routine: washing, cleaning and cooking. I had to be busy all the time. I don't need to do that away from home! (Francfort, Miya, professeure d'anglais au Japon, en situation de tourisme d'ancrage)

Les activités purement individuelles de ressourcement sont des plus diverses : visionnage de films, écoute musicale, jeux vidéo, mots-croisés ou *sudoku*. Mais la lecture occupe une place toute particulière. Pratiquée par 89 % des passagers interrogés, elle est révélatrice de ce quotidien à distance à l'aéroport. La lecture s'avère une pratique très valorisée parmi les passagers de couches intermédiaires et supérieures parce qu'elle ne trouve pas au quotidien la place qu'ils souhaiteraient lui donner. La pratique de la lecture à l'aéroport et dans l'avion participe de l'idéalisation du quotidien et s'avère souvent spécifique au temps de déplacement :

*You were reading a book. Do you usually read books and magazines at the airport?* Always. It's part of having tourism for me, because at home, I'm very busy, and don't have so much time to read. And I love to read.

*Is this something you do when travelling at the airport and in the plane?* I do. *Do you read also in other places?* After the day is finished, then I read at the hotel. But as much as possible, I try to be out of the hotel and experience where I am.

(Roissy, Elizabeth, loueuse de terrains pour résidences touristiques dans l'Ontario au Canada, en situation de tourisme et retrouvailles)

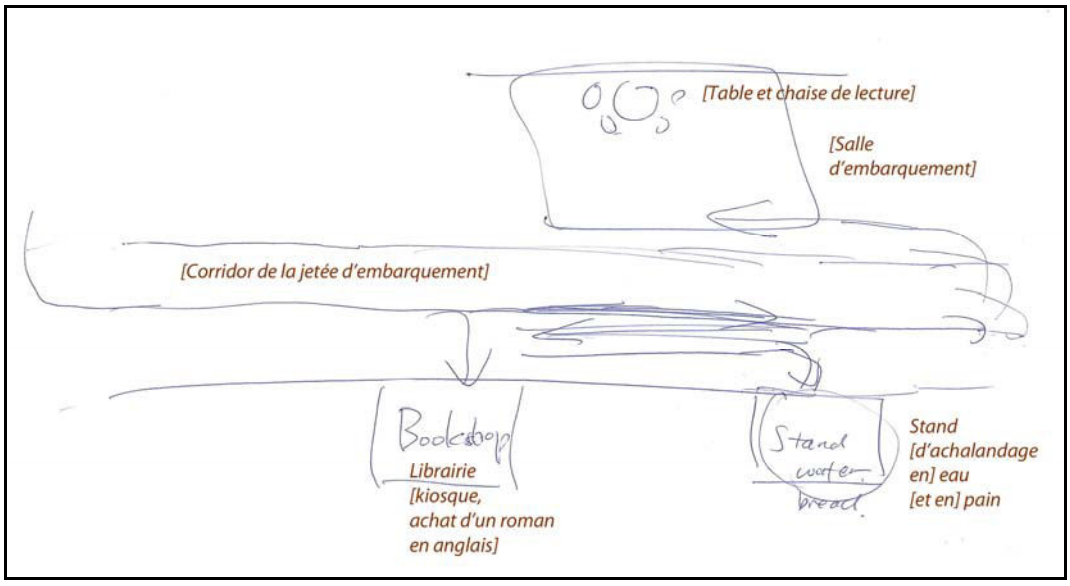
[5] Sie reisen mit Kollegen. Unterhalten sie sich? Ja, meistens über die Arbeit (rire). Dann ist es ein bisschen eine Zeit für die Arbeit? Ja, aber das gefällt mir nicht, das gefällt mir nicht. Weil das ist eine Zeit für privat, persönliche Zeit!

L'idéalisation du quotidien passe aussi par la lecture des journaux nationaux mis à disposition par les compagnies classiques mais rarement lus au jour le jour :

> En général je lis les journaux offerts par la Lufthansa.
> *Vous lisez beaucoup de titres différents ?*
> En réalité oui. Je prends *die Welt* et la *Frankfurter Rundschau* qui sont de beaux journaux, que je n'achèterais pas sinon, et qu'on peut lire ici avec plaisir, calmement.[6]
>
> (Francfort, Gregor, originaire de Brême, se rend dans sa maison de vacances près de Lisbonne, en situation de tourisme d'ancrage).

Conscients de cette importance accordée à la lecture, les gestionnaires de Schiphol ont implanté en 2010 ce qu'ils présentent comme « la première bibliothèque aéroportuaire du monde », dans leur stratégie de singularisation de la plateforme. Mais pour les passagers de ce répertoire, c'est bien le déploiement de la lecture associée à une place confortée et reconnue qui prime. Comme pour la plupart des cartes mentales de ces passagers, Myia accorde une place prépondérante dans son dessin (figure 14) à l'emplacement où elle s'est installée, qu'elle commence par détailler minutieusement. Elle mentionne ensuite les deux boutiques qui ont été strictement nécessaires à la poursuite de ses activités de restauration et de lecture. L'achat d'un ouvrage de langue anglaise est de nature transitionnelle. Il vise à la replonger dans l'univers linguistique et littéraire des Îles Britanniques. Celles-ci constituent pour elles une véritable centration secondaire qu'elle n'a pas toujours le temps de pratiquer à distance depuis le Japon, avec laquelle elle souhaite renouer par son voyage touristique en solitaire en Irlande, occasion d'actualiser et de renforcer sa territorialité en réseau.

**Figure 14 – L'aéroport comme lieu de lecture à valeur transitionnelle.**
**La carte mentale de Myia.**



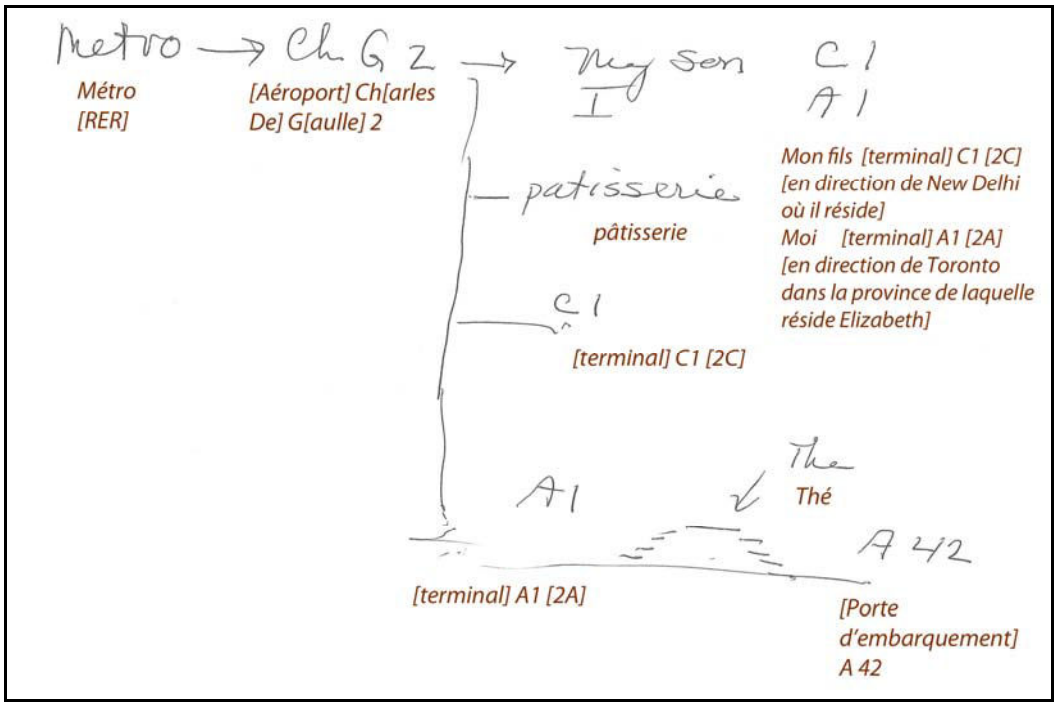

En situation de tourisme d'ancrage.
Francfort, terminal 1B hors Schengen. Source : Enquête passagers 2012.

Ces pratiques d'ordinaire à distance concernent aussi les collectifs pour lesquels l'aéroport correspond à un lieu clé d'affirmation de la cohésion. C'est tout particulièrement le

[6] Zeitungen die hier warten, bei der Lufthansa kostenlos zu haben, in der Regel ja. Viele verschiedene? Es kommt daran was da ist, ja, eigentlich schon. Ich schaue was da ist und nehme *die Welt* und *Frankfurter Rundschau* sind schöne Zeitungen, kann man gut lesen würde ich mir sonst nicht kaufen und hier lesen einmal in aller Ruhe.

cas lorsqu'ils se forment ou se reforment pour le voyage ou lorsque les aéroports marquent l'achèvement de la coprésence collective. La pratique récurrente par exemple des photographies de groupe à l'aéroport de départ ou de correspondance vise ainsi à conjurer leur dissolution au moment-clé où celle-ci se marque le plus. Les cafés sont des emplacements particulièrement investis de ces pratiques d'ordinaire à distance. Ils permettent plus facilement aux passagers seuls d'avoir un large espace personnel, mais ils facilitent aussi, pour les collectifs, la construction visible d'une place commune moins contrainte que sur les sièges ordinaires. La carte d'Elizabeth illustre cet investissement des lieux de restauration pour le déploiement d'une sociabilité alimentaire et familiale à l'achèvement de la coprésence (figure 15). Elle participe de ces mobilités où le déplacement permet de rejoindre l'entourage et d'avoir une expérience touristique commune en coprésence. Elle achève un séjour en Turquie puis à Paris avec son fils, à mi-distance de leurs deux pays de résidence, le Canada et l'Inde. Dans son dessin, elle résume la configuration de l'aéroport à quelques traits topologiques pour s'attarder sur la sociabilité alimentaire avec son fils autour de « pâtisseries françaises », la fin des retrouvailles et, par contraste, sa présence solitaire dans un café juché au sommet de deux volées de marches.

**Figure 15 – L'aéroport comme lieu de ressourcement par la sociabilité interne à des collectifs réunis pour la pratique touristique : la carte mentale d'Elizabeth.**




En situation de tourisme et retrouvailles.
Roissy, terminal 2A hors Schengen. Source : enquête passagers 2010.

La cohésion interne au groupe se déploie parfois de manière spectaculaire dans les pratiques liées aux collectifs diasporiques ou religieux. La pratique de la prière non pas seulement dans les lieux du quotidien mais aussi à distance, dans le déplacement, la marque d'une importance toute particulière, encore renforcée dans le cadre de pèlerinages. L'entretien à Schiphol avec Noah, juif orthodoxe hassidique résidant dans l'État de New York, montre combien la reconduction de pratiques quotidiennes dans la mobilité, jusque dans la cabine de l'avion, peut en changer le sens. De retour d'un pèlerinage à Ouman, en Ukraine, ses trente compagnons de voyage transforment un angle de la salle

d'embarquement en un lieu de prière improvisé. Une dizaine des participants n'a pas pu prier le matin même et Noah interrompt plusieurs fois l'entretien pour s'associer à leur pratique.

Le renforcement des collectifs dans l'aéroport passe aussi par les communications à distance avec l'entourage non pas seulement à destination (Haldrup, Larsen 2010 ; Mascheroni 2007) mais aussi lors des moments charnières de la mobilité comme à l'aéroport. L'écriture de cartes postales à l'achèvement du voyage est un rituel fréquent, pour lequel de multiples boîtes aux lettres sont disposées dans chacune des aérogares. L'utilisation d'internet (figure 8) ou la passation d'appels téléphoniques participent de la même logique. Bettina par exemple est doctorante en biologie à Salzburg mais elle est originaire de Darmstadt, près de Francfort. Quand d'autres passagers de ce groupe éteignent leur portable pour se détendre, les correspondances par Francfort sont pour elle l'occasion de renouer avec ses proches, et notamment sa mère qui a longtemps travaillé comme hôtesse de l'air à l'aéroport de Francfort :

*L'aéroport est-il un moment de détente ?* Je ne suis pas tendue quand je fais ma correspondance à Francfort, parce que j'ai un téléphone portable avec une puce allemande et j'ai des minutes disponibles. C'est pour ça qu'ici, normalement, je passe tout mon temps à téléphoner. J'ai déjà appelé ma mère et mes deux amies ! [rire][7]. (En situation de recherche et de formation)

**Figure 16 – Des lieux de renforcement des collectifs par la coprésence (gauche) ou par connexion (droite).**

Droite : 5 écrans sur 6 affichent une connexion au site de réseau social Facebook.
Jetée du terminal 2E de Roissy. Source : J-B. Frétigny 2011 et 2010.

Ces pratiques de ressourcement s'élargissent aussi aux pratiques d'observation, non pas seulement de l'architecture de l'aéroport et des avions, mais aussi des autres voyageurs. Massivement pratiquée par l'ensemble des passagers, elle est particulièrement usitée parmi les passagers associés au ressourcement. Cette pratique révèle une réelle attention à l'altérité et à l'Ailleurs, une véritable pratique du lieu. La métaphore théâtrale est régulièrement et spontanément filée par les passagers :

Ici c'est simplement une gigantesque halle dans laquelle tout le monde s'assied et attend que quelque chose se passe. On n'a pas besoin de lire, on s'assoit simplement et on regarde tout le

[7] Entspannst du dich am Flughafen? Wenn ich nicht angespannt, aber es ist meistens wenn ich über Frankfurt fliege, weil ich in Deutschland Handy habe, ich habe ein deutscher Vertrag und ich habe frei Minuten, und dann bin ich normalerweise die ganze Zeit telefonierend. Ich habe schon mit meiner Mama und meine zwei Freunde telefoniert!

spectacle : en fait, c'est on ne peut plus varié et amusant.[8]

(Francfort, Gregor, officier allemand à la retraite, en situation de tourisme d'ancrage)

S'ils osent rarement photographier les autres passagers, les entretiens montrent des pratiques de prolongement artistique de cette activité :

I'm interested in what they are doing during the waiting time. I was in Heathrow airport spending time making a picture of another passenger [rire] […] I have a picture book and I draw pictures of some sceneries. (Francfort, Myia)

L'observation apparaît même, pour une part non négligeable des passagers, comme une source d'inspiration pour son travail, une sorte de travail-limite, ou de travail à côté :

Non, [je ne travaille pas à l'aéroport], je n'ai pas de *Blackberry*, d'ordi portable. Je passe déjà 8 heures par jour devant mon écran, la retouche d'image c'est quand même assez abrutissant. […] Je préfère regarder les gens : c'est autant de travail de prendre le temps de [les] regarder […] que d'être encore le nez dans mes mails. D'ailleurs aujourd'hui je ne voyage avec rien du tout.

(Roissy, Raphaël, infographiste et responsable du *design* des vêtements d'une entreprise textile de Biarritz, en situation de mobilités épisodiques)

Malgré tout l'attachement à cette place, le lieu de mobilité n'est jamais un simple arrière-plan pour se livrer à d'autres activités. Ces formes d'idéalisation du quotidien associées à des pratiques planifiées, voire ritualisées, contrastent avec l'autre répertoire d'ordinaire à distance, qui repose sur la pratique de l'aéroport comme un condensé d'urbanité et laisse place à une large sérendipité dans le choix des activités.

### *IV – B. Les activités d'arpentage de l'aéroport*

L'expérience d'urbanité qui imprègne tout particulièrement la pratique de ces passagers renvoie à la multiplicité d'interactions et d'évitements mis en œuvre, à la diversité et la densité d'acteurs et d'activités dans ces lieux, qui en font un condensé original d'urbanité métropolitaine. D'échelle mondiale, elle intensifie les pratiques urbaines ordinaires et par là-même en propose une expérience décalée. Ces passagers décrivent les activités les plus variées à l'aéroport. Ils mentionnent toujours une excursion dans la zone réservée aux passagers, associée à un temps d'observation, voire de flânerie. Ils regardent les boutiques, observent les passagers et explorent les différents équipements du lieu. Après ce temps de marche, ils déterminent leurs diverses activités : sociabilité au sein du groupe de passagers, achats, implantation dans un café ou à la porte d'embarquement, surf sur internet, appels téléphoniques, lecture ou travail par exemple.

La pratique de marche et de promenade résulte de motivations diverses avancées par les passagers. Ils invoquent des préoccupations sanitaires, leur habitude des pratiques sportives, la lutte contre l'endormissement, la volonté de mieux se repérer pour mieux s'orienter lors d'un prochain passage. Mais il s'agit aussi d'observer les passagers et les boutiques, la promenade et la fréquentation de la zone des boutiques étant étroitement associées dans les discours. La carte mentale d'Amy permet de saisir la combinaison de ces facteurs incitatifs. Amy est étudiante en ingénierie mécanique au MIT, et rentre à Boston d'un stage en Angleterre puis à Francfort. Elle marche pour bien s'orienter dans l'aéroport, une préoccupation constante dans l'entretien et que traduit d'emblée sa carte mentale (figure

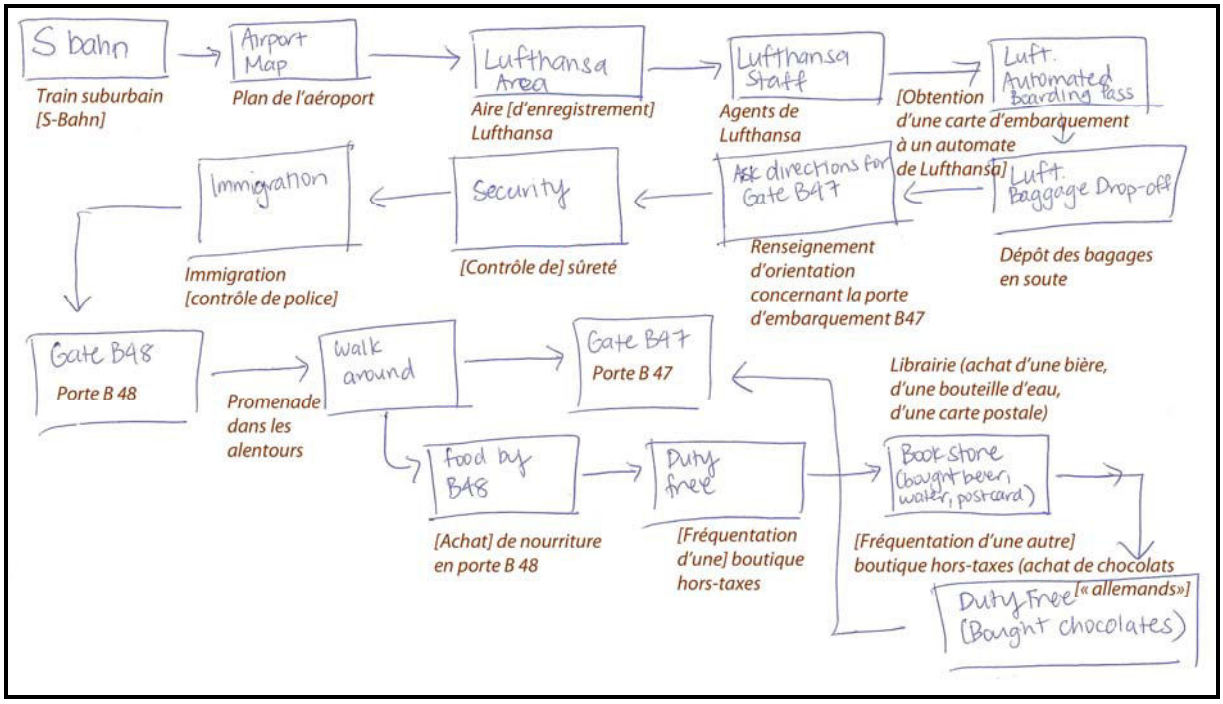
[8] Das ist einfach nur eine riese Halle und alle sitzen und warten dass hier irgendwann los sind. Da braucht auch man nicht lesen, da setzen mal sich hin und schauen die ganze Schauspiel zu und das ist also sehr abwechslungsreich, sehr unterhaltsam.

17). Elle y mentionne la consultation du plan de l'aéroport, des contacts répétés avec les agents et privilégie surtout une représentation topologique de l'aéroport. Un tiers des cartes de ce groupe a opté pour une telle représentation de l'aéroport, sous forme d'un diagramme sagittal. Cela montre l'intérêt de ces passagers pour le cheminement proprement dit au sein de l'aéroport. La marche se transforme aussi en déambulation pour acheter des souvenirs ou de la nourriture, mais aussi en raison d'une certaine fébrilité, par transposition de pratiques ordinaires de marche dans un contexte tendu d'orientation :

*You don't plan your activities?* No, because generally I don't really have a very good sense of direction so when I'm in a city that I'm unfamiliar with I have to plan ahead to make sure I get [at the airport] on time. Like I couldn't find my way to my room if it had more than only one door [rire] so I don't really know where I'm going. So I just try to comfort that and make sure that I don't miss anything. […] I just tend to walk around a lot.

*Why?* I don't really feel like seating down [rire]. I really like to move. And I guess in Boston everyone tends to walk a lot because now a lot of people haven't cars so if you want to go somewhere you just walk. So I'm more used to walk a lot.

**Figure 17 – L'aéroport comme lieu d'arpentage, entre interactions contraintes et découverte : la carte mentale d'Amy.**




En situation de mobilités d'études et d'initiation.
Terminal 1B hors Schengen. Source : enquête à Francfort (2012).

Ces pratiques de marche participent grandement à l'urbanité de l'aéroport, qui passe notamment par le tissage de contacts pour s'orienter. Réitérées dans le cas d'Amy auprès du personnel de la plateforme, ces interactions peuvent aussi permettre de nouer des relations avec d'autres passagers. L'entretien avec Annie illustre bien cette urbanité construite dans les pratiques d'acheminement dans le réseau de panneaux, de corridors et de portes d'embarquement de l'aéroport. Fraîchement retraitée, elle a émigré il y a seize ans avec son mari et l'un de ses fils en Nouvelle-Calédonie, après avoir vécu dans la région nantaise. Elle y retourne chaque année voir sa mère, son fils et ses petits-enfants à Laval. Cette année, elle emprunte les aéroports d'Amsterdam et d'Osaka pour le retour.

L'orientation à Amsterdam n'est pas facile, d'autant qu'elle ne parle pas anglais. Elle s'associe à une passagère qui peine elle aussi à trouver son chemin :

Quand on est arrivé, sur notre carte d'embarquement, le terminal 20 était indiqué [porte d'embarquement 20] et sur les panneaux de départ le terminal 22. Et je suis allée au terminal 22 : c'est le Japon aussi, mais c'est Tokyo. Donc ce n'est pas du tout la même arrivée ! [rire] […] et la jeune fille ici, qui est française, [assise à côté d'Annie], qui va pour la première fois en Calédonie, était dans la même situation. Elle disait : "je ne sais plus où aller !" Et bien on est allé demander ! […] Un petit peu comme aujourd'hui avec la jeune fille, il m'est arrivé de rencontrer des gens qui habitent Nouméa, que ne je connaissais pas, avec lesquels j'ai discuté et que je retrouve ensuite là-bas.

(En situation de circulation migratoire liée à l'entourage)

**Figure 18 – La socialité de la marche, pratique caractéristique du mode d'arpentage. Exemple de la jetée Schengen 1A de Francfort lors de l'effervescence estivale.**

Source : J.-B. Frétigny 2012.

Ces pratiques d'arpentage se prolongent sporadiquement par une socialité plus visiblement active et par l'initiation de discussions avec d'autres passagers. Leur thématique porte surtout sur le contexte du voyage aérien de chaque participant : elle ne confronte donc pas l'altérité des participants de manière frontale.

C'est la communauté de situation qui est soulignée, même si ces conversations en apparence ordinaire renvoient en fait à des interactions mettant intensément en jeu l'altérité et l'Ailleurs. Cette pratique est loin d'être absente des aérogares (figure 19).

L'attrait de la pratique des boutiques tient à l'observation des objets vendus, mais souvent avec un regard oblique sur ces produits. L'illustre bien par exemple le regard posé par les passagers résidants dans la métropole ou le pays d'ancrage de l'aéroport sur les produits touristiques proposés :

J'aime bien voir les boutiques de souvenirs, voir un peu ce qu'ils ont de toutes les régions. Les marques prestigieuses, les chocolats, les sablés et les galettes, plutôt vers Brest, les spécialités de Provence… […] ce qu'un étranger ramène comme nous on pourrait ramener de Londres,

d'Amsterdam ou d'Espagne, c'est assez amusant : les souvenirs, les petites boites. C'est un peu un instantané de tout ce qu'on peut ramener de France et un peu plus de Paris.

(Roissy, Marie, en situation de mobilités intenses et régulières).

**Figure 19 – L'ordinaire à distance dans l'instauration des discussions entre passagers : une pratique occasionnelle emblématique du mode d'arpentage.**

Zone publique des départs du terminal 2E de Roissy. Source : J-B. Frétigny 2010.

Comme pour les hypercentres urbains (Germès 2008), la fréquentation des espaces liés au commerce tient par la densité et la diversité des populations et des acteurs qui s'y concentrent, mais aussi par l'urbanité à large échelle auxquels participent les espaces commerciaux.

L'association des boutiques et des agents à une forme d'urbanité et de sociabilité se révèle régulièrement dans les entretiens, comme celui de Christine et de Thomas. De retour d'un voyage touristique à Paris pour fêter l'anniversaire de Christine, ils embarquent à 20 heures 45 de la zone hors Schengen du terminal 2B de Roissy. Peu fréquenté en soirée, les commerces sont fermés et ce couple s'enquiert de la situation, même s'il ne souhaite rien y acheter. La dynamique de l'entretien montre une association implicite constante entre l'urbanité du lieu et la présence de boutiques, d'agents et des vendeurs :

Thomas : We don't usually allow us time to shop, except if we have present to give. […] We are not giving money to the airport! [rire] […] When you go through after, where are the shops?

*There are no shops afterwards. The shops are here and they are closed now.*

This is a lost opportunity! We expected to go through and get a lot of shops, just the same and better! […]

*Is this airport a place of sociability?*

Christine : I don't think so. If we were stopped, is anyone walking around with the badge saying we can help you? Is there anyone to ask?

Thomas : Sociability, no…

Christine : What time do the shops close?

(Thomas : en situation de recherche et de formation,
Christine : en situation de tourisme et retrouvailles)

Cet attachement à l'animation liée aux boutiques comme des médiateurs de sociabilité est régulièrement révélé par le thème récurrent de la déploration de la fermeture des boutiques, malgré leurs très larges horaires d'ouverture. Cette urbanité se construit aussi dans les cafés.

Les passagers explorateurs les fréquentent autant que ceux qui se ressourcent, mais davantage comme un lieu de socialité et d'observation des autres passagers : prendre un café, boire un verre de vin ou une bière selon les heures participe de pratiques bien ancrées

de sociabilité. Ils figurent sur la majorité des cartes mentales et sont régulièrement évoquées sous l'angle de la diversité des populations observées :

[Schiphol airport] is like a café because in a café you can see all kind of people, it's like in a big city where you can see like a picture of all the people in the city: young and old, male and female… (Schiphol, Lotta, aiguilleuse du ciel finlandaise, en situation de mobilités de recherche et de formation)

Ces pratiques très variées dans l'ensemble conduisent ainsi à l'appréciation fréquemment positive du temps passé à l'aéroport pour ces passagers, reliant quotidien et non quotidien :

Non [ça n'est pas du temps perdu]. Quand même, j'ai lu le journal, j'ai fait un petit tour, je cherche à me faire une idée de l'aéroport de Paris, ce qui peut m'être utile pour le travail…
(Roissy, Mattéo, Italien cinquantenaire achevant un séjour touristique à Paris et responsable d'une petite agence de voyage près de Milan, en situation de tourisme centrifuge)

L'urbanité aéroportuaire imprègne aussi les pratiques du quart de passagers de ce répertoire qui se déplacent pour des raisons professionnelles. Une majorité d'entre eux exerce des professions qui ne se prêtent pas à un usage professionnel du temps de transport, comme employés ou ouvriers par exemple. Les mobilités de travail à large échelle ne sont pas seulement celles d'individus occupant des positions socioprofessionnelles dominantes. De plus, pour les autres passagers, les activités de travail sont présentées comme des activités possibles parmi d'autres, qui n'ont pas la prépondérance reconnue au travail dans les entretiens des passagers du quotidien. Les interactions à distance avec les collègues de travail peuvent être évitées et permettre un développement sans forte contrainte d'activités de temps libre :

I spent a lot of time going this round trip [dans la jetée C] and check and just looking at all the shops and see if there's anything new, the things we don't have back at home for example. […] It's relaxing time because you are in the middle of two worlds in a way and no one can really tell you that you have to do certain things or reach you because you are travelling. And it's a moment in which people need to wait, especially on the work side, they can't force you to do something, so in that sense, you are working but you are working a little bit more relax, because you are in between worlds.
*It's not a time you lose?* I can use it, absolutely, but it's also relaxing.
(Schiphol, Nils, informaticien suédois de retour d'Amsterdam, ayant consulté sa boîte électronique professionnelle avant l'entretien, en situation de mobilités épisodiques)

Cela ne les empêche pas de pratiquer aussi des activités relevant de la sphère du travail mais dont la réalisation est davantage délibérée, comme des lectures de travail. L'anonymat de l'aéroport est régulièrement évoqué par contraste avec les lieux de travail habituel pour souligner l'intérêt de ce lieu pour lire sans perturbation, marquant bien là encore l'urbanité clé dans ce répertoire. Ces activités de travail sont aussi régulièrement engagées dans le cadre de mobilités non professionnelles, comme le montre la figure 20, qui témoigne bien de la diversité des pratiques de l'ordinaire à distance.

Ces pratiques de travail renvoient aussi à de multiples activités plus informelles. Un bon exemple en est l'entretien de relations liées au travail mais de manière indirecte, comme pour Aziz, à la tête d'une petite entreprise d'import-export à Ouagadougou, au Burkina Faso. En correspondance à Roissy pour se rendre à Dubaï, ce négociant en profite pour entretenir des relations commerciales :

[A mon dernier passage,] j'ai vu mes amis […] qui font des affaires, dans le cadre d'un *business club*, des propriétaires de sociétés d'import-export avec qui je travaille et qui sont devenus des amis. On se rencontre pour discuter dans les affaires.

*Dans une salle de réunion ?* Non, dans un café. Dans l'aéroport, à la sortie. Ils sont venus pour moi. Ils ne vivent pas ici [à Roissy]. La dernière fois c'était pareil. Cette fois-ci j'ai rencontré quelqu'un juste pour leur remettre [des cadeaux] et […] pour continuer [notre relation].

(En situation de mobilités épisodiques)

**Figure 20 – Exemple de pratique de travail dans le cadre d'une mobilité de temps libre.**

Jetée du terminal 2E de Roissy. Source : J-B. Frétigny 2010.

Ce dernier exemple montre bien la très large palette des activités mobilisées dans ce répertoire de l'arpentage et liées à la territorialité des passagers et à leur situations de mobilité à large échelle. Avec le répertoire du ressourcement, il forme bien un ensemble de spatialités de l'ordinaire à distance qui font de l'aéroport un lieu processus majeur. Il s'agit alors d'un lieu d'expérience à côté, qui ne se laisse pas réduire au quotidien ou au hors-quotidien. La solution de continuité entre les lieux pratiqués relève d'un agencement à mi-distance et transitionnel. Cet agencement mobilise un large spectre de pratiques dont l'appréhension oblige à dépasser la dichotomie du quotidien et du hors-quotidien.

## Conclusion

Les aéroports étudiés font bien figure de modèles de lieu dans la mobilité. L'analyse des activités à micro-échelle des passagers dans les aéroports de Roissy, Schiphol et Francfort a permis de saisir des expériences particulièrement riches et variées de ces lieux dans des contextes de déplacement variés. Elle montre combien, au-delà de la fragmentation intentionnelle des espaces aéroportuaires, étudiée au chapitre 5, les activités elles-mêmes déployées par les passagers contribuent fortement à ce qu'ils ne pratiquent ni le lieu de la même de la manière, ni les mêmes espaces. Par l'analyse des entretiens, des cartes mentales et du matériau d'observation, l'étude de l'agencement spatial et temporel de ces micro-situations de mobilité des passagers a rendu possible l'identification de six répertoires d'activités. Leur examen souligne la convergence de formes de pratiques des trois aéroports de Roissy, Schiphol et Francfort et l'intérêt de les étudier de manière englobante. Ces répertoires permettent aussi pleinement de valider l'hypothèse selon

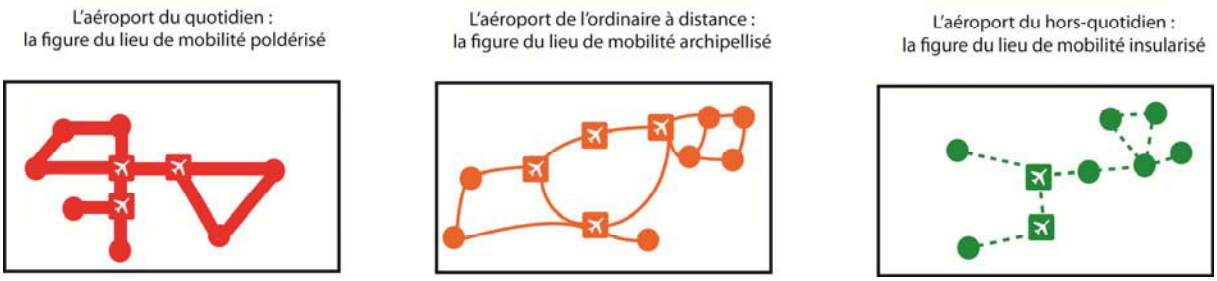
laquelle les activités à micro-échelle développées par les individus mobiles dans l'aéroport sont étroitement liées aux mobilités à large échelle qu'ils entreprennent et à leurs territorialités en réseau. L'étude de l'expérience mobile à micro-échelle des individus s'avère donc bien utile pour mieux comprendre leurs mobilités à large échelle comme leurs territorialités en réseau et mettre en évidence les jeux de pouvoir qui les traversent.

Ces répertoires appréhendent sous des modalités variées trois grandes spatialités du lieu de mobilité: du quotidien, du hors-quotidien mais aussi de l'ordinaire à distance. Pour chaque passager, l'une d'entre elle est prépondérante dans sa pratique de l'aéroport. La singularité de ces répertoires s'apprécie bien dans le rapport aux objets emblématiques que leurs acteurs mobilisent respectivement dans leur pratique : outils de communication de travail et de pause pour les premiers, appareil photo de pratique touristique pour les deuxièmes et livre, bière ou café pour les troisièmes. Les spatialités sont toutes trois largement mises en œuvre dans les trois aéroports. Leur analyse suggère toute la vigueur des expériences du quotidien et du hors-quotidien. Il n'y a pas de dilution systématique des catégories de quotidien et de hors-quotidien dans les pratiques de mobilité au profit d'une forme d'expérience indifférenciée combinant notamment à l'envi travail et tourisme dans la même mobilité, contrairement à la représentation véhiculée par la catégorisation hypermobile. La quotidienneté est particulièrement sensible pour un quart de passagers, notamment ceux qui se déplacent le plus souvent pour des raisons professionnelles. L'aéroport comme lieu de hors-quotidien est investi de pratiques originales et intenses, qui en font un lieu touristique et un lieu de passage à part entière.

Mais surtout, une majorité de passagers, d'intensité de déplacement intermédiaire, est engagée dans des pratiques d'ordinaire à distance qui ne se réduisent pas à cette opposition duale. Ces spatialités à mi-distance du lieu, associées à des mobilités variées à large échelle, soulignent la prégnance des pratiques de familiarité intermédiaire. Sans atteindre la réflexivité de la pratique ni la rupture avec l'autocontrôle associée au hors-quotidien, elles relèvent d'une idéalisation du quotidien et d'une relation médiatisée à l'altérité, qui, loin d'être marginales, elles sont au cœur de processus d'intégration du hors-quotidien au quotidien et en brouillent les limites.

Les aéroports apparaissent bien comme des révélateurs d'expériences présentes dans d'autres lieux, mais que leur statut de lieu seuil dans la mobilité permet de mettre plus explicitement en évidence. Ce sont ainsi trois positionnements contrastés du lieu de mobilité dans la territorialité et dans l'habiter des divers individus mobiles qui peuvent être dégagés (figure 21).

**Figure 21 – Trois positionnements de l'aéroport et du lieu de mobilité dans la territorialité en réseau des individus.**




Source : J.-B. Frétigny 2013.

L'aéroport du quotidien marque une pleine insertion du lieu de mobilité dans la territorialité en réseau de certains individus. Il participe d'une continuité tissée tout au long des espaces réticulaires parcourus : les lieux de passage sont largement intégrés dans cet espace de vie dans lequel la mobilité physique conjuguée aux outils de communication place fréquemment les lieux mobiles et fixes en étroite interrelation. Pour décrire cette figure du lieu de mobilité, on peut reprendre l'image du *polder* proposée par le collectif Terrhab-mobile (2012) à propos des territorialités mobiles liées aux réseaux de transport. Les corridors de circulation parcourus y deviennent des espaces émergés et sillonnés quand l'image de l'archipel les place en position plus amphibie. Le lieu de mobilité est ici poldérisé.

Par contraste, pour d'autres individus, l'aéroport du hors-quotidien situe le lieu de mobilité en lisière de leur territorialité en réseau. Il est insularisé en ce que son expérience le place explicitement en rupture des spatialités quotidiennes, comme lieu de confrontation à l'altérité et à l'Ailleurs. Sa pratique comme lieu distancié du quotidien est en étroit rapport avec des lieux et des espaces autres qui lui sont associés, comme la métropole ou le pays d'ancrage de l'aéroport, ou bien comme lieu singulier, lié au tourisme aéronautique par exemple.

Enfin, l'aéroport de l'ordinaire à distance apparaît à demi-inséré dans la territorialité en réseau d'un troisième ensemble d'individu. Tout en étant producteur de familiarité, il est aussi fortement un lieu de médiation de l'altérité et participe d'un faisceau de lieux de pratique intermédiaire. C'est un lieu de mobilité archipellisé qui interroge pleinement les limites de l'espace-réseau de la territorialité et souligne sa mutabilité imaginée, illusoire ou effective.

Ces divers positionnements du lieu de mobilité dans l'agencement des territorialités en réseau sont aussi traversés par des rapports de pouvoir qui tiennent à l'inégale capacité à négocier le passage par ces lieux. Comment la frontière marque-t-elle les expériences de ces lieux de fréquentation quotidienne, extra-quotidienne ou intermédiaire ? Quel sens prend-t-elle par rapport à ces territorialités contrastées des individus ?

# Chapitre 9 – La frontière aéroportuaire comme expérience territoriale des populations mobiles

## Introduction

Ce chapitre aborde la frontière comme un analyseur puissant de la recomposition et de la négociation des territorialités en réseau des populations mobiles à l'œuvre dans les lieux de passage. La projection de frontière semble y relever du paradoxe. C'est en effet un oxymore au regard de nos représentations les plus archétypales de la frontière, qui associent volontiers la frontière à une limite de souveraineté d'une certaine stabilité, inscrite dans les temps longs de la construction territoriale. Une telle conception est inséparable du paradigme territorial de l'État-nation et de l'identification d'un collectif à un espace continu et borné. Le tracé frontalier y acquiert un caractère d'évidence où la mobilité de la frontière doit relever davantage de l'accident que de la norme. Pourtant, le développement des mobilités et des réseaux de circulation à large maille s'accompagne d'une projection croissante des composantes de l'institution frontalière dans de nouveaux espaces, institués en-deçà et au-delà des frontières linéaires. Les notions de *frontière nodale*, de *frontière réseau* et même de *frontière-ville* ont émergé dans diverses analyses pour rendre compte de ces mutations (Arbaret-Schulz 2002, Frontières 2004, Beyer 2007, Interfaces 2008). Elles invitent à penser les changements de forme et d'échelle de la frontière, de plus en plus structurée par et pour certains flux. Une telle perspective permet de prolonger la réflexion plus généralement menée sur la *trans-spatialité* (Lussault 2013), comme passage d'un espace à un autre, associé à des *codes de procédure spatiale*, mais aussi sur les limites topographiques et réticulaires des territoires (Lévy 2010) et sur l'émergence de nouvelles territorialités transfrontalières en Europe (Amilhat-Szary, Fourny 2006). C'est dans le droit fil de ces analyses que s'inscrit ce chapitre.

La mise en réseau de la frontière ne se limite pas à une simple transposition des fonctions frontalières au sein des réseaux de transport. Elle recouvre une mutation plus profonde, de nature technique et économique, mais aussi politique, sociale, identitaire et territoriale. La frontière rompt avec sa structuration linéaire conventionnelle. Son franchissement fait appel à des interactions multiples réalisées dans des lieux très divers. Ce sont des lieux associés à la circulation des populations (gares, aéroports, consulats ou

centres de rétention de migrants), mais aussi aux échanges de biens, de capitaux et d'information : ports, plateformes logistiques, centres financiers ou commerces où débute la procédure de détaxe des achats des non-résidents. Cette mutation de la frontière oblige d'abord à considérer la frontière comme un objet évolutif, un processus (Reitel 2011) au moins autant qu'un résultat. Elle exige aussi des approches plus relationnelles de cette institution, impliquant bien d'autres acteurs que les seuls États, qu'il s'agisse d'acteurs privés ou des populations mobiles elles-mêmes. Elle impose enfin de considérer que le mouvement est plus qu'une phase marginale entre deux États (ou états) stables (Nelles, Walther 2011 ; Retaillé 2011).

La circulation devient un élément de plus en plus structurant dans la construction des territoires, refaçonnés par leurs limites. La symbiose opérée entre frontière et réseaux dans les grands nœuds métropolitains produit un *corps double et ambivalent* aux formes *tellement surprenantes et si banales qu'on peine à les reconnaître comme des frontières* (Arbaret-Schulz 2002 : 226, 219). Comment dès lors saisir les contours et le sens pour les populations d'une frontière qui s'ancre si étroitement dans ces réseaux, au point de sembler parfois invisible ? Pour mieux l'appréhender, on fait ici l'hypothèse que la frontière se saisit et se manifeste dans le rapport aux mobilités qu'elle intercepte ou infléchit. Car c'est bien d'une articulation de plus en plus étroite de la frontière non pas aux seuls réseaux mais à la mobilité qu'il s'agit, opérant de plus en plus finement dans l'accompagnement, dans l'anticipation et dans le prolongement des déplacements [1]. Les grands aéroports internationaux apparaissent désormais comme des lieux majeurs de socialisation à la frontière, intensément fréquentés et où ces frontières s'affirment le plus nettement.

Alors que l'aéroport est associé à une certaine ouverture sur le monde dans les représentations dominantes, les travaux sur l'aéroport comme dispositif de contrôle, évoqués au chapitre 2, en soulignent au contraire la clôture croissante. Ils décrivent l'intensification des contrôles, liés au terrorisme comme aux migrations internationales et le profilage des voyageurs dès l'achat du billet d'avion. Ils analysent un biopouvoir à l'œuvre qui prend en compte jusqu'aux affects des individus et transforme leur corps en frontière ultime par l'exercice de la biométrie (Cosgrove 1999 ; Adey 2004b, 2009 ; Budd *et al.* 2011). Ce phénomène de fermeture, décrit comme paradoxal (Demettre 2008 ; Nassa 2011), renvoie à l'ambivalence constitutive de la frontière et de la mobilité, qui hésitent toutes deux entre déplacement et blocage, entre réalisation et potentialité. Au cœur de l'aéroport ressurgit la fonction de filtrage de la circulation exercée par la frontière. Cette ambivalence souligne aussi la sélectivité de la mobilité. En tant que norme, elle est, sous des formes bien précises, de plus en plus valorisée par de multiples acteurs. Mais, en tant que fait, elle n'en renvoie pas moins à la mobilisation de ressources très inégales au sein des espaces de déplacement.

Les mobilités, inégales, et les frontières, sélectives, participent d'un même mouvement de contrôle de la relation entre les populations mobiles et les lieux. Dans les lieux seuils du déplacement que sont les aéroports, les populations mobiles font l'objet d'un travail intense de catégorisation par assignation à espace. Cette catégorisation n'est jamais aussi systématique que dans les grands aéroports internationaux, qui fonctionnent comme

[1] Comme le confirme le numéro thématique que la revue *Mobilities* vient de consacrer aux relations entre frontières et mobilités. Il souligne l'intérêt d'étudier une intersection longtemps restée dans l'ombre : « little attention has so far been devoted to the interrelations between the fields of border studies and mobilities studies » (Richardson 2013 : 1).

de grandes machines de classement des personnes mobiles. C'est la formation des régimes de mobilité étroitement liés à l'essor des préoccupations sécuritaires anti-terroristes qui a tout particulièrement retenu l'attention, à travers l'analyse des normes et des mécanismes juridiques, institutionnelles et technologiques en jeu (Salter 2008 par exemple). Les pratiques coercitives liées aux expulsions et aux non-admissions de migrants et demandeurs d'asile déboutés ont aussi été fortement soulignées (Lloyd 2002, Fuller 2003) et documentées (Clochard *et al.* 2003 ; Iserte 2008 ; Makaremi 2008). La frontière étatique dans ces évolutions est souvent plus incidemment évoquée, plus rarement questionnée et jamais de manière englobante (Beyer 2007, Chalfin 2008, Iserte 2008, Kloppenburg 2013).

Ces éclairages partiels de la frontière étatique ne permettent pas de rompre pleinement avec la représentation très diffusée de la frontière comme une distinction évidente, unique, franche et incontestable entre l'ami et l'ennemi, le supérieur et l'inférieur, l'intérieur et l'extérieur, dont l'inadéquation contemporaine s'inscrit dans le temps long (O'Dowd 2010, Rovisco 2010)[2]. Or l'étude non de modes de classement isolés, liés notamment aux pratiques sécuritaires, mais de leur ensemble, comme l'étude de la mise en œuvre concrète et quotidienne de ces classements, leur mise à l'épreuve de la pratique et l'interrogation de la marge de manœuvre de ces acteurs dans ce dispositif peut permettre de mieux saisir la frontière dans sa signification pour la territorialité des personnes mobiles.

Apprécier l'ampleur des transformations de la frontière, son inscription spatiale dans le système des mobilités aériennes, permet de saisir sa portée territoriale, qui change de sens au point de constituer un assemblage souple au service de territorialités en réseau, défi posé aux représentations des acteurs et des chercheurs. Il s'agira d'identifier la construction de la frontière qui émerge dans la mobilité à micro-échelle par l'espace aéroportuaire. Créant une distance matérielle et symbolique entre individus et collectifs, elle prend sens à l'échelle englobante de leurs mobilités et de leurs territorialités.

Alors que la France métropolitaine n'entretient que huit relations avec d'autres États par ses frontières terrestres, c'est plus d'une centaine de relations d'État à État, de *dyades* par voie aérienne, qui sont en jeu dans les divers aéroports. Si dans les représentations socialement dominantes, la mobilité internationale par excellence passe par le transport aérien, réciproquement la norme de la mobilité aérienne liée aux quatre aéroports étudiés y est le passage de frontière et les vols intérieurs l'exception[3]. En 2011, 91 % de ses 61 millions de passagers de Roissy franchissent par avion une limite d'État. C'est ce qui en fait la frontière aéroportuaire la plus fréquentée au monde après celle de Londres Heathrow, au regard du nombre de passagers internationaux qui la franchissent.

[2] « Historic state borders have always been shaped by nonstate actors as well as by other states. […] Territorialy bounded national states have never been the 'integrated wholes' or 'containers' imagined by many border theorists. […] A recognition that empires and national states, imperialism and nationalism have coexisted, interacted, and mutually constituted each other since the late 19th century would undermine the exaggerated novelty of contemporary globalization » (O'Dowd 2010 : 1031, 1048).

[3] L'ancrage territorial des aéroports étudiés compte pour beaucoup dans ce constat. Ce couplage étroit entre transport aérien et passage de frontière est lié à la spécialisation relative des aéroports dans le système aéroportuaire régional, à la finesse du pavage étatique des quatre pays d'attache des aéroports étudiés, et au développement de lignes ferroviaires à grande vitesse. Le transport aérien aux États-Unis est à l'inverse associé à la cohésion territoriale du pays, qui modifie sensiblement l'expérience d'un vol international, comme le souligne Amy, étudiante étatsunienne à Boston : « Leaving Boston […] into the plane they made sure everyone had their passport and that we knew that we were using an international flight [rire]. »

C'est aussi la première frontière aéroportuaire de l'espace Schengen. Les aéroports de Dubaï, Amsterdam et Francfort sont les quatrième, cinquième et sixième frontières aéroportuaires mondiales. 88 % des passagers à Francfort, 98 % à Dubaï et près de 100 % à Schiphol ont expérimenté le franchissement de frontière à l'aéroport.

Pour interroger la territorialité de la frontière à l'aéroport, on s'appuiera ici plus particulièrement sur le travail d'observation mené au sein des aérogares et les entretiens formels et informels menés avec les acteurs institutionnels les plus concernés par cette thématique, notamment des protagonistes de la puissance publique ou de la sous-traitance dans le domaine de la sûreté, des responsables des flux liés aux contrôles de sûreté et de police parmi les gestionnaires d'aéroport et des compagnies aériennes ou encore des opérateurs commerciaux. L'analyse repose aussi sur les entretiens réalisés avec les passagers[4], l'accompagnement de 20 % d'entre eux au sein des diverses plateformes et l'analyse des documents produits par les acteurs institutionnels.

C'est d'abord l'assemblage spatial complexe de la frontière à l'aéroport qui est questionné dans une première partie. On verra combien il rompt avec les formes classiques de la frontière et correspond plutôt à des réseaux de cheminement à micro-échelle aux étapes finement différenciées selon le parcours aérien des passagers. Malgré l'hétérogénéité de cette frontière, liée à l'intense segmentation de ses cheminements, la deuxième partie montre que, sous ces diverses formes, l'expérience du passage de la frontière étatique est bien toujours porteuse d'un sens territorial puissant pour les divers acteurs de ces mobilités. Elle montre en quoi la frontière aéroportuaire s'avère l'une des affirmations symboliques les plus prégnantes des États à leur limite en soulignant le rôle de la pratique d'un rite de passage dans la mobilité aérienne. Elle souligne aussi combien paradoxalement elle fait émerger une territorialité transfrontalière qui participe à des constructions supra-étatiques. C'est fort de ce constat que la performance du franchissement frontalier sera interrogée en troisième partie, montrant qu'elle relève d'une assignation des individus à des catégories territoriales étatiques et supra-étatiques. Mais son analyse montre que cette assignation n'est imposée de manière systématique et mécaniste et que les divers acteurs disposent dans ce franchissement d'une certaine marge de manœuvre.

## I – La complexité de la frontière à l'aéroport : un agencement spatial multiforme

La frontière à l'aéroport connaît une mue considérable et devient une série de réseaux de cheminements. Sa complexité se marque dans sa dénomination, dans sa labilité même et dans la démultiplication des relations interétatiques qui l'animent.

### *I – A. La gageure de la nomination de la frontière*

Dire la frontière n'est pas chose aisée pour les acteurs à l'aéroport en raison des diverses fonctions qu'elle assume à l'aéroport. L'urbanisation de la frontière, placée à l'aéroport au cœur d'espaces publics urbains fréquentés par de multiples acteurs, renforce

[4] Comme les entretiens de passagers à Dubaï ont été réalisés en zone publique et à l'étape d'enregistrement et non plus à l'aval de leurs parcours, le thème de la frontière a été moins développé. C'est pourquoi l'analyse des entretiens privilégie ici plus particulièrement les passagers des aéroports européens.

sa fonction de filtrage. Les mesures anti-terroristes greffées aux mobilités aériennes l'accroissent d'autant. De plus, l'exploitation commerciale du temps de halte des passagers dans les aéroports enrichit aussi sa fonction fiscale, avec l'essor des boutiques défiscalisées hors-taxes (*duty free*). Enfin, les politiques publiques menées par les États accroissent aussi sa fonction migratoire.

Pour se repérer au quotidien à travers cette frontière puissamment multifonctionnelle, les agents des plateformes utilisent une terminologie particulière. Sans être jamais intégralement explicitée, elle est à l'œuvre dans les brochures, les sites internet et les plans à destination des passagers et des agents. Les différents acteurs de l'aéroport la mobilisent aussi dans les visites et les entretiens réalisés. Cette terminologie ne désigne jamais une frontière étatique monolithique, linéaire et aisément identifiable, mais bien plutôt une frontière hétérogène, appréhendée à partir de grandes divisions binaires topographiques de l'espace aéroportuaire résumées au tableau 1.

Ces catégories duales désignent toutes une ou plusieurs fonctions frontalières spécifiques. Elles ne se recouvrent que partiellement car l'espace Schengen de libre-circulation des personnes n'est pas exactement emboîté dans l'union douanière de l'Union Européenne : ces deux espaces occupent plutôt la même étendue, dans une situation de co-spatialité. Pourtant, ces zones sont bien souvent employées comme synonymes, marquant un certain flou dans l'appréhension de la frontière. Mais c'est bien la terminologie désignant ces zones qui est équivoque, à l'image des *zones réservées Schengen* et *internationale*, qui sont les catégories les plus prégnantes de la frontière aéroportuaire. La zone des *vols intérieurs*[5] a évolué en 1996 avec l'application du traité de Schengen : il n'y a plus de terminal national dans aucun des aéroports étudiés[6]. Mais l'usage de l'appellation de *zone internationale* a persisté pour désigner la zone des autres vols, malgré le flou d'un tel intitulé.

De même, les catégories de *zones sous douane* et *hors douane* ont perdu leur sens précis en étant transposées à la mobilité des passagers. Elles sont utilisées surtout à Roissy, par exemple dans les dépliants destinés aux passagers, pour localiser les commerces. A Francfort, c'est le contrôle de sûreté qui sert de repère : on différencie les commerces situés *en zone publique* de ceux placés *après le contrôle de sûreté*. La distinction est plus opératoire, mais elle ne vaut pas pour les passagers en correspondance à leur sortie de l'avion, qui trouvent aussi des commerces. A Schiphol en revanche, on évoque volontiers l'avant et l'après contrôle de passeport (*voor de paspoortcontrole*, *na de paspoortcontrole*). Même si l'expression est très compréhensible, elle ne s'applique pas aux passagers partant pour une destination de l'espace Schengen, qui ne passent pas de contrôle de police. A Dubaï, on se contente d'opposer les terminaux de départ et d'arrivée aux satellites, sans faire référence à la frontière, dont l'assignation à des espaces topographiques stables est une gageure : elle se construit dans le cheminement.

[5] La notion de *vol intérieur* est même utilisée pour désigner les vols internes à l'espace Schengen dans le décret d'application de l'accord (n° 95-304 du 21 mars 1995).
[6] Et il n'y en a jamais eu à proprement parler à Schiphol et Dubaï, compte tenu de la taille du pays.

**Tableau 1 – Dire la frontière : un défi à l'aéroport.**

| | Catégories duales | Fonction frontalière étatique | Ambiguïté de la terminologie |
|---|---|---|---|
| Catégories juridiques | *Zone publique* et *zone réservée*[7] ou *côté ville* et *côté piste*[8] | Fonction de filtrage de l'accès à la frontière. Seuls les passagers et certains agents sont habilités à accéder à la zone réservée. | La restriction d'accès répond aussi à des préoccupations anti-terroristes (sûreté). La zone réservée enveloppe la zone soumise à contrôle systématique d'*inspection filtrage* pour intercepter les objets interdits en cabine, *zone critique*, de protection maximale[9]. |
| | *Zone Schengen* et *zone internationale* | Fonction de contrôle policier aux frontières extérieures : la zone réservée est séparée entre destinations Schengen et non Schengen. | La *zone internationale* dessert aussi diverses destinations de la France et des Pays-Bas d'outre-mer, qui ne font pas partie de l'espace Schengen[10]. Sauf pour l'aéroport de Dubaï, on parlera donc de zone hors-Schengen, expression d'usage attesté mais moins fréquente. |
| | *Zone d'attente* et reste du territoire | Fonction migratoire : zone pour laquelle la présence ne vaut pas entrée sur le territoire pour les passagers *non-admis*, le temps nécessaire à leur refoulement, ou ceux qui demandent l'asile, le temps de statuer sur le caractère manifestement infondé ou non de leur demande sur le territoire. L'aéroport de Dubaï ne dispose pas d'un tel cadre juridique[11]. | La délimitation de la zone, variable, recouvre la zone hors Schengen de la plateforme, mais aussi possiblement l'ensemble des lieux où sont conduits ces passagers : tribunaux, hôpital ou centres d'hébergement. Située à côté des pistes, la zone d'attente pour les personnes en instance (ZAPI) 3, créée en 2001, est la seule structure durable d'hébergement à cet effet en France. Elle connaît un équivalent à Francfort (*Flüchtlingsunterkunft*), situé dans la zone de fret et à Schiphol, où la *structure frontalière* (*Grenshospitium*) de détention est associée à un centre de demande d'asile dans l'enceinte de l'aérogare. |
| Catégories usuelles | *Zone sous douane* et *zone hors douane* | Fonction fiscale : par opposition au reste de l'aéroport, la zone sous douane désigne fréquemment l'espace des boutiques hors taxes destinées aux passagers quittant l'Union européenne, après le filtre de police. | Depuis la disparition des achats hors taxes internes à l'Union européenne en 1999, la zone hors Schengen n'est plus hors taxes en direction des Îles Britanniques. Il n'y a donc pas à proprement parler de zone hors douane ou même *duty free* dans les terminaux. L'expression est d'autant plus ambiguë, qu'elle est fréquemment utilisée pour désigner l'ensemble de la zone réservée, dans laquelle les douaniers sont susceptibles d'intervenir. |

Source : J.-B. Frétigny 2013.

Les représentations de la frontière accusent donc un certain décalage face à la dissociation spatiale progressive des différentes fonctions de la frontière et leur agencement

[7] Des expressions voisines sont utilisées à Francfort (*zone de transit* : LuftSiG 2005), à Amsterdam et à Dubaï. A Roissy, cf. arrêté n°05-4979 de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, 7 novembre 2005. On retrouve aussi l'expression non juridique de *zone contrôlée* pour désigner la zone réservée, par exemple dans les plans de la plate-forme diffusés par Air France.

[8] C'est la reprise de la terminologie anglophone, qui sépare *landside* et *airside*. Largement adoptée à Schiphol et à Dubaï, elle se diffuse avec l'essor de la réglementation de l'Union européenne, qui l'utilise. Contre-intuitivement, le *côté piste* comprend donc aussi une partie des terminaux.

[9] Dans le vocabulaire français du transport aérien, la *sûreté* (*security*) renvoie à la prévention d'actes de malveillance et s'oppose à la *sécurité* (*safety*), qui porte sur des défaillances non intentionnelles.

[10] Les Pays-Bas d'outre-mer sont ici les Pays-Bas caribéens, exclaves de l'État des Pays-Bas, ainsi qu'aux autres pays constitutifs du Royaume des Pays-Bas : Aruba, Curaçao et Saint-Martin. Les passagers en provenance d'outre-mer sont contrôlés par la police à leur départ d'outre-mer et à leur arrivée à Roissy. Ce double contrôle pour des vols intérieurs fait l'objet de polémiques récurrentes.

[11] Les Emirats n'ayant notamment pas signé la *Convention relative aux réfugiés* de 1951.

non plus seulement par rapport à des aires mais aussi en réseau. La frontière n'est pas seulement polymorphe d'un point de vue fonctionnel, elle est plus fondamentalement une frontière *à géométrie variable*, au sens littéral de l'expression, qui désigne à l'origine un objet dont la forme s'adapte à la circulation, comme certaines ailes d'avion face à la vitesse du vent. La frontière s'agence ainsi de manière différente selon les acteurs du déplacement concernés et apparaît profondément labile.

### *I – B. Une frontière labile*

Les multiples visages de la frontière sont déjà sensibles dans l'analyse de la configuration de la *zone internationale* ou plutôt *zone hors Schengen*, qui connaît une présence policière beaucoup plus forte qu'en zone d'embarquement Schengen. Son étude montre qu'elle ne correspond pas véritablement à un espace continu mais à un archipel de nœuds, particulièrement visible à l'échelle des terminaux à Roissy. La zone hors-Schengen se déploie au sein de chacun des trois terminaux, en six nœuds implantés dans les neuf aérogares que compte l'aéroport (figure 1a). Chacun de ces nœuds frontaliers offre un visage différent, parce qu'il est étroitement associé à des compagnies aériennes spécifiques et à leurs grandes alliances mondialisées. Selon des modalités similaires, Francfort et Dubaï comptent chacun deux grands nœuds fixes. A Francfort, un grand nœud, construit par de multiples couloirs, réunit l'essentiel de la zone, mais les passagers des divers vols des États-Unis des compagnies de Star Alliance sont placés dans un nœud à part, dans l'aérogare Z (figure 1b). A Dubaï, ce sont principalement les passagers des compagnies à bas prix, réunis au terminal 2, comme qui sont isolés (figure 1c). Il n'y a qu'à Schiphol que la zone hors Schengen est d'un seul tenant dans les terminaux (figure 1d).

**Figure 1a – L'agencement des espaces frontaliers passagers de Roissy (début 2012).**

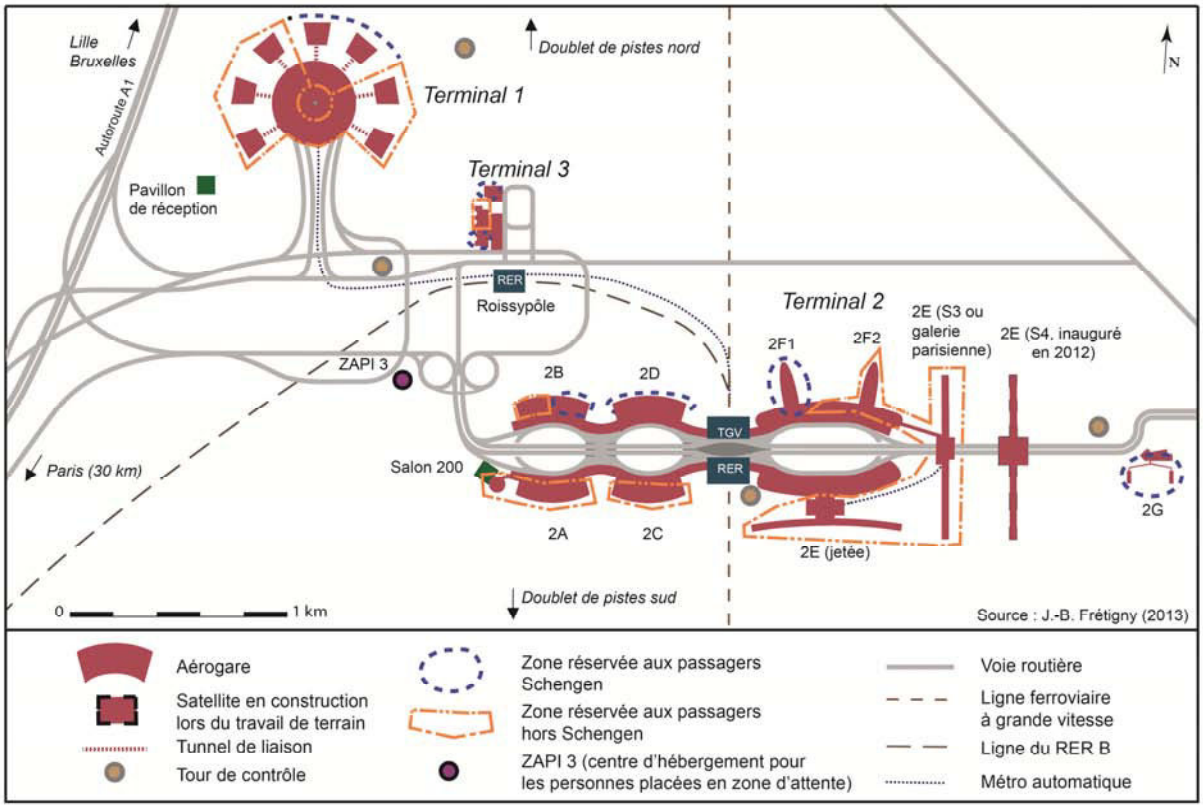


**Figure 1b – L'agencement des espaces frontaliers passagers de Francfort.**

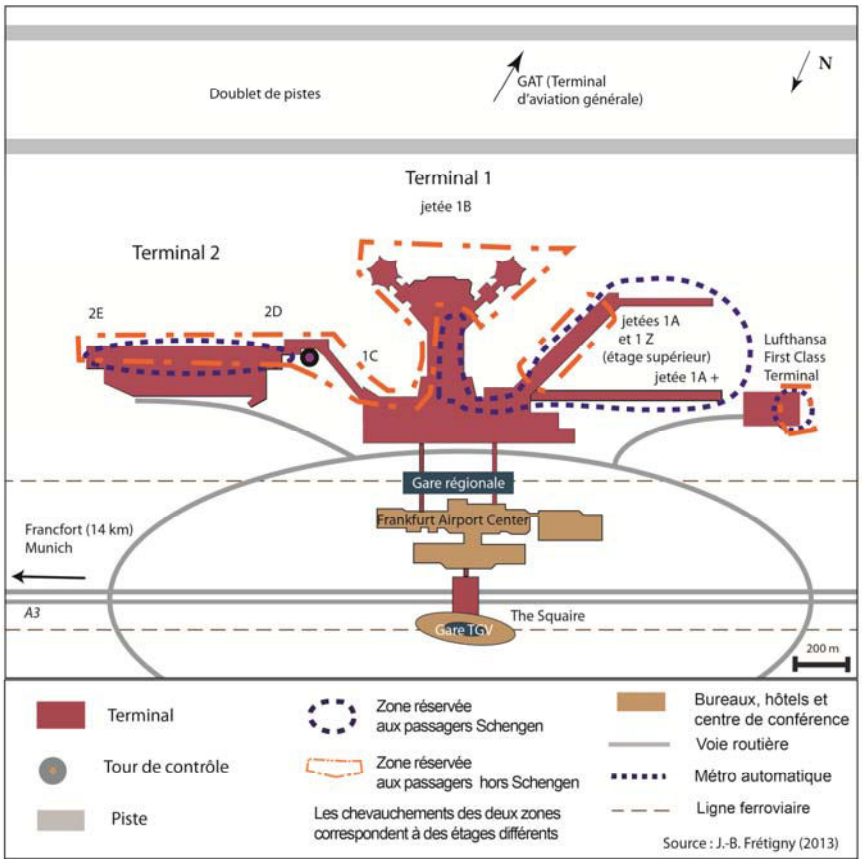



**Figure 1c – L'agencement des espaces frontaliers passagers de Dubaï.**

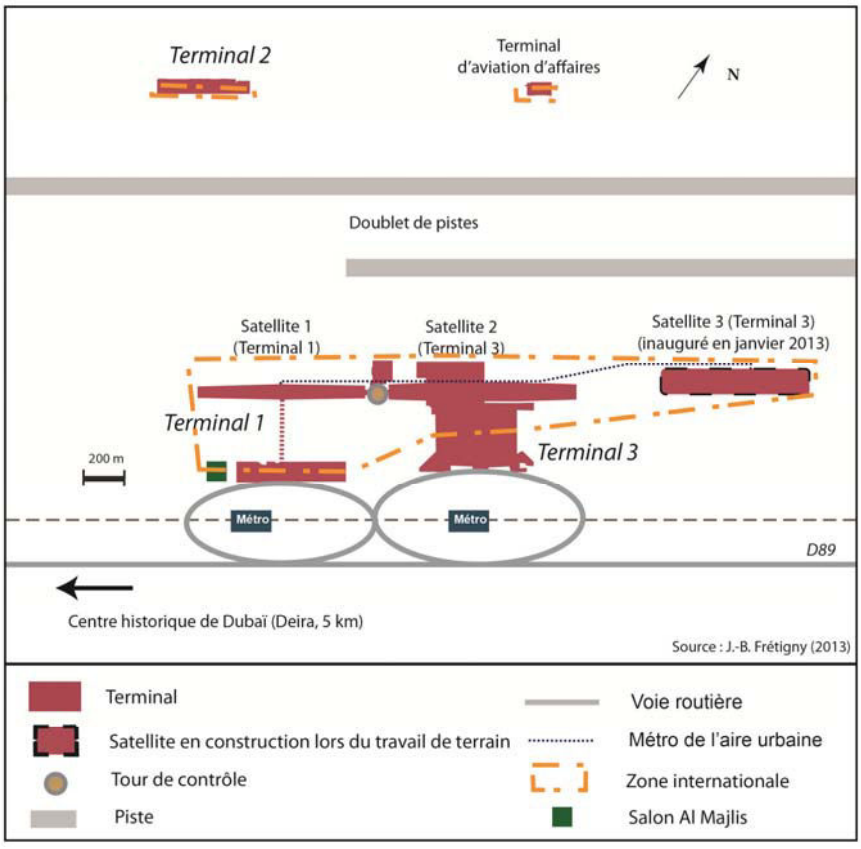
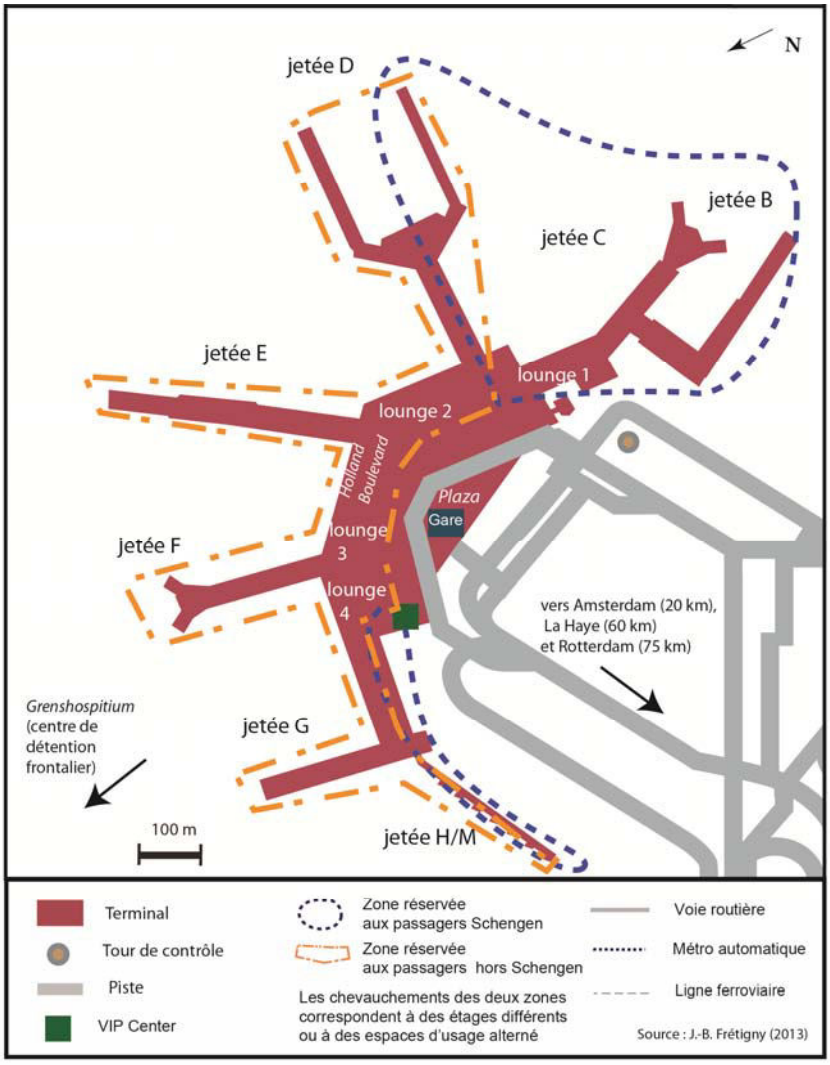


**Figure 1d – L'agencement des espaces frontaliers passagers de Schiphol.**




Mais la dimension archipélagique de cette zone hors Schengen est sensible aussi à plus fine et à plus large échelle. Elle invite à concevoir un assemblage changeant, marqué par des temps et des rythmes parfois très courts, qui sont ceux des mobilités associées à l'aéroport. Les autobus assurent la cohésion interne de l'archipel, d'un puits de correspondance à l'autre, comme le métro léger Lisa à Roissy. A Francfort, les deux voitures du métro léger automatique *Skyline* séparent soigneusement le trafic des deux zones. Elles sont soit attribuées exclusivement à la zone hors Schengen (figure 2), ou bien assignée des deux zones, chacune disposant de sa voiture. Par le jeu des portes automatiques, les passagers des deux voitures se jouxtent ainsi d'une voiture à l'autre sans jamais pouvoir se croiser, appartenant à deux espaces des plus étanches. Ces rames sont ainsi exemplaires des multiples technologies de gestion de la distance mises en œuvre pour cette frontière. Ces véhicules redessinent ainsi littéralement la limite de la zone à chacun de leurs déplacements. A Amsterdam comme ailleurs, les autobus font office de frontière en desservant aussi les avions, qui, eux aussi, reconfigurant en permanence les limites de cet archipel, non plus seulement à l'échelle de la plate-forme mais cette fois aussi à l'échelle mondiale.

**Figure 2 – Affiche destinée aux passagers du métro automatique de Francfort en zone Schengen.**

« Si les portes automatiques de la rame ne s'ouvrent pas, c'est que le train est réservé au seul transport de transit hors Schengen ». Source : J.- B. Frétigny 2012.

A des échelles de temps plus longues, les contours de l'archipel hors Schengen sont redéfinis à chaque extension de la convention Schengen à de nouveaux États signataires. A Roissy, à la manière d'un front, la zone hors Schengen suit l'expansion du terminal 2, qui se développe d'ouest en est. Depuis l'inauguration de l'aéroport en 1974, la zone internationale puis hors Schengen des vols d'Air France s'est déplacée du premier terminal construit au terminal 2, en 1982, puis à l'intérieur de ce terminal, jusqu'au regroupement de l'ensemble du trafic hors Schengen d'Air France à l'est de la gare TGV, dans le seul terminal 2E, avec l'ouverture du satellite S4 du terminal 2E en juin 2012. C'est le trafic hors Schengen d'Air France qui bénéficie des terminaux les plus récents, parce qu'il est non seulement le plus prestigieux mais aussi le plus rentable en raison des dépenses accrues de ses passagers dans les boutiques. Ainsi les espaces commerciaux les plus récents de l'aérogare 2E sont consacrés aux passagers des destinations qui génèrent le plus de revenus commerciaux, chinoises, russes, japonaises et étatsuniennes tout spécialement. Ce choix s'inscrit pleinement dans le cadre des stratégies marchandes abordées au chapitre 5 et ce front de progression de la frontière répond ainsi à des intérêts commerciaux. La labilité de la frontière extérieure Schengen à l'échelle de l'aéroport est donc liée à des logiques interétatiques, à une certaine construction européenne, mais aussi, et de manière très prégnante à Roissy, aux logiques et aux territorialités des gestionnaires de réseau.

Pour le repérage des passagers dans le réseau frontalier, la carte d'embarquement joue un rôle clé. Cet objet est un *embrayeur de spatialité* (Lussault 2007a) qui assure l'inscription dans le bon cheminement frontalier car y figure la destination du passager. Attribut essentiel de catégorisation des passagers, c'est au fond une véritable frontière embarquée et individualisée[12]. En fonction de la destination indiquée, les agents et les policiers aux frontières s'assurent de la bonne orientation des passagers, notamment en direction des zones réservées Schengen ou hors Schengen. De nombreux passagers connaissent l'importance du document. Une passagère sexagénaire accompagnée à Roissy éprouve par exemple de réelles difficultés à s'orienter, au point de surnommer l'aéroport *le*

[12] L'expression anglophone de « *boarding pass* » explicite tout particulièrement la fonction de moyen d'accès conférée par le document, de passage étymologiquement, comme pour le terme de passeport. L'expression de carte renvoie elle plus généralement à un document de la vie publique (carte de visite, carte d'identité ou carte de crédit).

*labyrinthe*. Mais elle connait l'importance de la carte d'embarquement pour trouver son chemin. Tout au long du parcours accompagné, elle le brandit comme un sauf-conduit : « je demande beaucoup avec mon *boarding pass* ! ». La carte d'embarquement permet aussi d'identifier les passagers qui quittent ou non l'Union européenne aux caisses des boutiques, en zone réservée Schengen ou hors Schengen. Elle y est systématiquement contrôlée lors de la transaction commerciale, afin d'établir si elle de nature frontalière et donc s'il faut l'exempter de taxes, codification plus subtile qu'il n'y paraît[13]. Au rôle de viatique de la carte d'embarquement pour les passagers correspond le badge des employés de la plate-forme, dont la manipulation prend aussi sens par rapport à la frontière (encadré 1).

***Encadré 1 – La circulation des agents dans les filets de la frontière***

Les personnels travaillant sur la plate-forme frôlent quotidiennement la frontière. Ils font l'objet d'un contrôle dans la mesure où leur parcours se confond à certaines étapes avec celui des passagers. Les modalités concrètes de contrôle frontalier des personnels sont variables selon les aéroports, ce qui montre aussi la variabilité des formes de mise en réseau de la frontière. C'est seulement à Roissy que les agents ont un contact systématique avec les policiers aux frontières. Ils doivent exhiber leur badge devant le policier préposé au contrôle des agents au filtre Schengen, qui approuve leur passage d'un hochement de tête. Ce n'est pas le cas à Francfort[14] et à Amsterdam, où le contrôle de police est automatisé, par le recours au badge par le franchissement des sas frontières, seul à Francfort ou sous la surveillance directe d'un agent de sûreté à Amsterdam.

Les agents peuvent aussi être considérés comme de potentiels vecteurs de marchandises remises ou collectées auprès des passagers. A Roissy, les circuits des sorties des personnels, de la zone réservée à la zone publique, marquent toujours un passage par un filtre de douane, quand celui-ci n'est en rien indispensable à Schiphol. La situation à Francfort est celle d'un entre-deux : les agents sortent généralement par un filtre de douane après un passage en zone hors Schengen, ce qui peut rallonger fortement les trajets. La douane simplifie parfois leur circulation, comme l'indique la figure 3. Ces formes multiples de passage montrent que les agents aussi pratiquent la frontière.

**Figure 3 – Sas d'entrée dans l'espace Schengen des agents de l'aéroport de Francfort (jetée 1B).**

Sur l'écriteau : « Le passage par le sas pour le personnel n'est pas autorisé en cas de port de sac ou équivalent. Utilisez en ce cas le filtre de douane central de la jetée 1B, niveau 3, poste de contrôle 6. »

Source : J.-B. Frétigny 2012

[13] L'opération fiscale met en jeu la relation complexe aux États et à l'Union européenne de l'outre-mer français et néerlandais, des îles Canaries, des Pays-Bas ultramarins, des Îles Anglo-normandes ainsi que d'autres territoires non desservis régulièrement par les aéroports étudiés: bien que partie intégrante de l'Union, ils sont considérés comme des territoires d'exportation (*territoires fiscalement tiers*).

[14] A l'exception de certains postes de police d'entrée et de sortie de l'aérogare Z de Francfort, réservée à divers vols à destination des États-Unis.

La complexité de la frontière à l'aéroport est donc sensible dans sa dénomination, dans sa labilité mais aussi dans la spécialisation plus étroite encore des cheminements en fonction des États d'origine ou de destination des passagers.

### *I – C. Une frontière en réseau façonnée par les États desservis*

La frontière étatique à l'aéroport est loin d'être homogène ni indifférente aux États desservis. Bien au contraire, les observations, les entretiens avec les responsables aéroportuaires comme les accompagnements de passagers montrent que les États associés par contiguïté topologique aux plates-formes étudiées impliquent des interfaces frontalières très diverses sur la plateforme. Elles se traduisent concrètement par la pratique d'étapes supplémentaires, plus ou moins fréquentes, comme dans le cas de la douane, ou systématiques, dans le parcours des passagers. Elles peuvent se comprendre comme des stratégies de mise à distance ou au contraire de rapprochement des États les uns les autres. Ces différences de relations s'expriment ainsi dans chacune des grandes étapes qui jalonnent le parcours transfrontalier, résumées au tableau 2.

**Tableau 2 – Étapes de franchissement de la frontière liées à l'État de provenance ou de destination.**

| Étapes de franchissement | Modalités | Destination ou provenance de personnes mobiles concernées |
|---|---|---|
| Contrôles de police au poste-frontière | Contrôle des documents de voyage et le cas échéant des conditions du déplacement (justification du motif, de la durée de séjour, de l'hébergement, de réservation du retour et de ressources monétaires suffisantes pour le séjour) | A destination ou en provenance de pays tiers (hors espace Schengen) |
| Contrôles anticipant l'accès au territoire de divers États | Contrôle de l'authenticité des documents de voyage. | Multiples destinations hors Schengen. |
| | Questionnement approfondi (*profiling*) à l'enregistrement. | A destination des États-Unis et d'Israël[15] tout particulièrement. |
| Achat en boutique en zone réservée | Contrôle de la carte d'embarquement en caisse. | A destination de l'UE ou non (exemption d'impôts indirects)*. |
| Contrôles de police au débarquement | Contrôle en porte d'avion ou en passerelle par les brigades mobiles d'intervention de la police aux frontières*. | Passagers en provenance de destinations catégorisées comme « sensibles » par la police aux frontières. |
| Contrôles de douane | Au débarquement surtout, avant accès en zone publique. | Contrôle sporadique pour les passagers en provenance de l'UE (contrôle interne à l'union douanière)*. |

Source : J.-B. Frétigny 2013. * pour les trois aéroports de l'Union européenne étudiés.

Étudions d'abord le jeu de la douane dans ces interfaces, emblématique de l'introduction d'une étape plus ou moins fréquente dans le parcours des passagers, selon leur destination.

[15] Hors aéroport de Dubaï, qui n'entretient pas de relation aérienne directe avec Israël en raison des fortes dissensions entre les deux États.

### *I – C. 1. La présence inégale de la douane dans le parcours d'État à État*

Contrairement aux représentations héritées de l'institution douanière, et par opposition aux contrôles de police, la douane est désormais visible, même brièvement, dans le parcours de l'ensemble des passagers. A l'exception de la douane dubaïote, le périmètre d'action des contrôles douaniers est en effet désormais étendu à l'ensemble des mobilités aériennes, qu'elles soient de portée nationale, communautaire ou impliquant des pays tiers. Cette articulation de plus en plus étroite de la douane à la circulation, est certes particulièrement manifeste dans le domaine du transport de marchandises, où elle mêle mission de conseil et d'assistance aux entreprises et mission de répression. Mais elle est aussi sensible dans le domaine des mobilités aériennes humaines. La douane concerne potentiellement chaque déplacement, mais fait l'objet de contrôles de fait particulièrement ciblés en fonction des États de destination ou de provenance, à travers une grille de lecture spatiale élaborée des mobilités. Celle-ci traduit un savoir-faire mobilitaire normatif et empirique original à l'œuvre dans les pratiques sélectives de contrôle frontalier (encadré 2). Elle se situe ainsi dans le prolongement de la technicité spécialisée dont s'enorgueillit l'institution, bien au-delà de la seule analyse psychologique des comportements suspects des passagers lorsqu'ils passent le filtre de douane (Jacob 1995, Duprez 2000).

**Figure 4 – Mobilier des douanes néerlandaises à la jetée G de Schiphol, prêt à être déplacé au droit des flux interceptés.**

Source : J.-B. Frétigny 2012.

Pour cibler ces relations d'État à État plus régulièrement contrôlées, les douaniers construisent donc une frontière mouvante, par des interventions variables qui ne se limitent pas à la sortie de la zone de livraison des bagages. La mobilité à micro-échelle au sein des terminaux et à proximité, sur les voies d'accès à l'aéroport, est au cœur du travail quotidien des agents de brigade. Parmi leurs nombreuses pratiques, dont certaines sont confidentielles, compte celle des douaniers en civil dans l'aérogare. Cette mobilité des douanes se traduit par la présence d'un mobilier fixe disposé dans divers interstices de l'aéroport, en dehors des arrivées, de tables de fouille séparées par de minces cloisons et mobilisé de manière ponctuelle par les douaniers. Mais elle passe aussi par l'usage d'un mobilier mobile, fait de tables de fouille, de pupitres et de panneaux déplaçables en porte d'embarquement, marquant bien la mobilité à micro-échelle de la frontière (figure 4). Dans ces microcosmes de circulation dense, ces micro-déplacements ont une efficacité très forte

de ciblage des déplacements. L'emplacement de cet équipement douanier à la jetée G de Schiphol ne doit rien au hasard. Les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret et l'avion lui-même des « vols [classés] à risques » reliant les Pays-Bas à ses territoires ultramarins sont systématiquement passés au peigne fin (Kloppenburg 2013). Le nombre important de passeurs de drogue est au cœur de préoccupations politiques très médiatisées dans le royaume néerlandais et ces vols partent et arrivent régulièrement de cette jetée.

***Encadré 2 – La représentation kaléidoscopique de la frontière entretenue par les douaniers***

Les douaniers développent une représentation mouvante des interfaces frontalières, qui tient à la construction d'un savoir-faire lié aux pratiques successives de contrôle à la frontière, comme l'a bien montré l'entretien réalisé avec le secrétaire général des douanes de Roissy. Le ciblage des vols et des relations frontalières tient à la combinaison plus ou moins explicite de quatre grands facteurs :

- les informations détenues sur les passagers du vol, par l'analyse par exemple de la liste de passagers, même si de nombreuses autres techniques plus confidentielles sont mobilisées ;
- l'association du pays de provenance ou de destination à un ou plusieurs types de fraude, les représentations associées à chaque pays étant notamment forgées au gré des contrôles et de la connaissance des douaniers des systèmes de production et d'achat des marchandises en jeu ;
- la priorité politique accordée à la lutte contre chaque type de fraude ;
- la réalisation de contrôles aléatoires auprès de vols moins surveillés, auxquels peuvent avoir recours les fraudeurs pour contourner les contrôles. Cette parcellisation des origines remet en cause la pertinence des catégories mobilisées.

Aux yeux des responsables de la douane de Roissy, par exemple, l'intensité des contrôles doit obéir à la hiérarchie suivante des fraudes, des plus importantes aux moins prioritaires, qui correspondent à des faisceaux de circulation d'individus et d'objets :

- 1 : les stupéfiants, « priorité numéro un », ciblant d'abord les vols d'Amérique du sud, l'Afrique de l'ouest et des Caraïbes
- 2 : les contrefaçons : associés principalement à la Chine, mais aussi à la Turquie et parfois au Vietnam
- 3 : le tabac : concernant les pays à faible coût d'achat : Roumanie, Moldavie, Ukraine, Russie et certains pays africains comme le Sénégal
- 4 : la fraude fiscale : concernant les pays où les achats des passagers excèdent souvent les franchises, tels Singapour surtout, le Qatar ou les États-Unis
  et le blanchiment d'argent : portant notamment sur les passagers au départ, lié notamment au transport de remises d'épargne non déclarées par les migrants, en direction des pays d'Asie orientale
- 5 : le trafic d'espèces protégées au titre de la *Convention de Washington*[16], notamment pour les régions du monde tropical (comme pour les coraux), ou la Russie, l'Ukraine et la Moldavie pour les œufs d'esturgeon, et la politique de prévention sanitaire, notamment liée à la « viande de brousse » [17] en provenance de certains pays d'Afrique et d'Asie.

[16] *Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction* signée en 1973.
[17] Viande liée à la chasse ou au braconnage d'animaux sauvages.

Ces priorités varient selon les États. Les douaniers français accordent une importance particulière aux contrefaçons en raison de l'importance de son industrie du luxe. Ceux des Pays-Bas et surtout des Emirats ciblent plus spécialement le trafic de drogue. Les douaniers allemands, enfin, opèrent des contrôles plus généralistes.

A cette différenciation d'un filtre qui concerne l'ensemble des passagers aérien s'ajoute un épaississement additionnel systématique de la frontière pour certains États.

### *I – C. 2. Des étapes supplémentaires en provenance de certains États*

Les vols liés à certains États sont d'abord catégorisés comme *sensibles* sur le plan migratoire par la police aux frontières des trois aéroports de l'Union. Pour ces vols, les agents de police opèrent des contrôles supplémentaires dès la sortie de l'avion, comme celui de la figure 5. Ils affluent ainsi régulièrement en direction des certaines portes d'embarquement, par exemple à la jetée G d'Amsterdam, où se concentrent notamment des vols du Maghreb, du Proche et du Moyen-Orient et d'anciennes colonies antillaises ou sud-américaines des Pays-Bas.

**Figure 5 – La silhouette d'un policier aux frontières à Roissy, annonciatrice d'un contrôle en pré-passerelle.**

Vol Air France en provenance de Shanghai (satellite S3, terminal 2E). Source : J. Estebanez 2012.

A l'amont des espaces publics aéroportuaires, divers filtres limitent puissamment l'arrivée aux trois aéroports de l'Union, non seulement pour accéder au territoire national mais aussi pour une simple correspondance dans la zone hors Schengen de l'aéroport, pour les ressortissants d'une vingtaine pays. Ils doivent obtenir avant leur départ un *visa de transit aéroportuaire*, souvent très difficile à obtenir, et qui vise à dissuader l'accès au territoire de migrants. L'imposition de ces visas de transit aéroportuaire est contestée par les associations de protection des migrants, qui dénoncent l'obstacle que constitue ce visa aux demandeurs d'asile. Elle relève aussi d'une mise à distance douloureusement ressentie pour

les ressortissants d'États avec lesquels la France et les Pays-Bas entretiennent des liens de proximité hérités de la colonisation. Certains commerçants de la circulation migratoire de ces États doivent ainsi contourner ces aéroports, comme Fred, rencontré à Dubaï. Négociant brazzavillois en voitures d'occasion en provenance des marchés européens et japonais. Trois à quatre fois par an, il en fait l'acquisition à Dubaï pour les revendre ensuite à Brazzaville et doit changer d'avion à Nairobi puis à Douala : « on n'a pas le choix : Air France, sans visa, ne prend personne ! »

L'aéroport de Dubaï se singularise quant à lui par un filtre supplémentaire pour les migrants occupant les positions les moins qualifiées de l'émirat, originaires d'États exclus du régime de facilitation de visa. Eux seuls doivent en effet faire un détour par des guichets spécifiques de retrait de visa à l'arrivée, peu avant le contrôle de police. Faute de pouvoir disposer de leur carte de séjour avant l'arrivée à l'aéroport, ils doivent y patienter longtemps pour la retirer après contrôle de leurs documents, le personnel étant en faible nombre aux guichets. Dans le cadre du système de la *kefala*, de prise en charge des migrants par un sponsor *emirati,* leur carte de séjour leur est remise en échange de leur passeport. Mais contrairement aux autres migrants, celui-ci est régulièrement confisqué par ce sponsor (Lavergne 2003, Mahdavi 2011). Les guichets sont catégorisés par nationalités : un comptoir est consacré aux seuls passagers indiens et pakistanais, un autre aux migrants originaires des *pays arabes et africains*, un troisième enfin est destiné aux autres pays sans facilitation de visa, notamment du sud-est asiatique (figure 6). Lors de la réalisation du travail de terrain en 2011 les migrants de ces pays étaient en outre les seuls à devoir se plier à un système biométrique de scan de l'iris. Avant d'être récemment généralisé à l'ensemble des passagers, celui-ci a en effet été instauré précocement par les autorités émiraties. Dès 2001, l'année même de création du programme biométrique Privium de facilitation du passage des voyageurs pour affaires à Schiphol, ce dispositif vise à empêcher les migrants expulsés du pays de revenir sous une fausse identité. Cet exemple dubaïote confirme la force de ces stratégies de mise à distance variable selon les États de provenance ou la nationalité des passagers.

**Figure 6 – Le retrait des visas de travail de migrants pakistanais (*ci-dessous*) et de migrantes indonésiennes (*page suivante*) à l'arrivée du terminal 1 de Dubaï.**

Source : J.-B. Frétigny 2011.

### *I – C. 3. La présence des États de destination*

La frontière aéroportuaire ne se réduit pas à un côté français, allemand, néerlandais ou émirati de l'interface, une frontière tronquée ou demi-frontière, même différenciée en fonction des États de destination ou de provenance. Elle se construit aussi dans la superposition, la co-spatialité de l'État d'ancrage de l'aéroport et des États avec lesquels l'aéroport est en contact. Pour un nombre croissant de destinations, diverses procédures d'entrée sur le territoire sont projetées dans l'aéroport de départ. Divers pays, comme le Royaume-Uni, le Canada, mais aussi la Chine, le Brésil ou l'Argentine, exigent du transporteur aérien qu'il s'assure de la validité des documents de voyage des passagers et de leur concordance avec leur porteur à travers un *pré-contrôle* à l'aéroport de départ.

**Figure 7 – Le pré-contrôle des documents de voyage par des agents de l'entreprise Securitas à Francfort. Vol pour Mexico (aérogare 1B).**

Source : J.-B. Frétigny 2012.

Si l'admission dans le pays d'arrivée est refusée à un passager, le transporteur est soumis à une amende et doit le réacheminer à ses frais dans le pays de départ. C'est pourquoi les compagnies aériennes sous-traitent fréquemment ce contrôle à des sociétés de

sécurité spécialisées comme Brink's, ICTS, Securitas ou Emirates Security à Dubaï (figure 7). Il s'ajoute au contrôle des documents de voyage que réalisent aussi les agents de la compagnie aérienne lors de l'embarquement.

Cette territorialisation des États, par la médiation des acteurs privés, s'intercale dans le parcours des passagers. Elle mobilise là encore tout un personnel et un équipement mobile. Les pupitres des compagnies de sécurité, montés sur des roulettes, sont déplacés dans les couloirs d'un comptoir d'enregistrement à l'autre ou d'une porte d'embarquement à une autre. Ce paysage de la frontière est particulièrement sensible à destination des États-Unis et d'Israël, dont les procédures de contrôle d'accès sont particulièrement strictes. Elles ne se limitent pas à l'examen des documents de voyage. Les agents des compagnies ou des sociétés de sécurité procèdent sur des ordinateurs portables à un questionnement approfondi des passagers (*profiling*), parfois au milieu des serpentins de la file d'attente à l'enregistrement. Cet entretien constitue en fait une véritable anticipation du contrôle aux frontières réalisé dans l'aéroport d'arrivée.

L'avis du *profiler* est en effet décisif dans la décision du responsable d'exploitation du vol de la compagnie de refuser l'embarquement aux passagers. La procédure électronique d'autorisation de voyage pour les ressortissants des pays exemptés de visa aux États-Unis, ou procédure ESTA, se traduit aussi par une territorialisation fixe dans les aéroports, à travers divers guichets ou automates mis à disposition par l'exploitant aéroportuaire, les compagnies aériennes ou les agences de voyage (figure 8). Quatre officiers du service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis sont de plus présents sur la plateforme de Roissy depuis août 2010. Ils ont accès aux listes des passagers ainsi qu'aux aires d'enregistrement et d'embarquement afin d'identifier les passagers qui seront refoulés à leur arrivée aux États-Unis et de dissuader les compagnies aériennes de les transporter. On voit combien la frontière n'est plus seulement de nature linéaire mais bien réticulaire. Elle remet en cause la conception moderne d'une séparation étanche entre l'Ici et l'Ailleurs des territoires nationaux en combinant en un même lieu ces espaces de départ et d'arrivée, chacun avec des étapes d'accès agencées en réseau à l'aéroport.

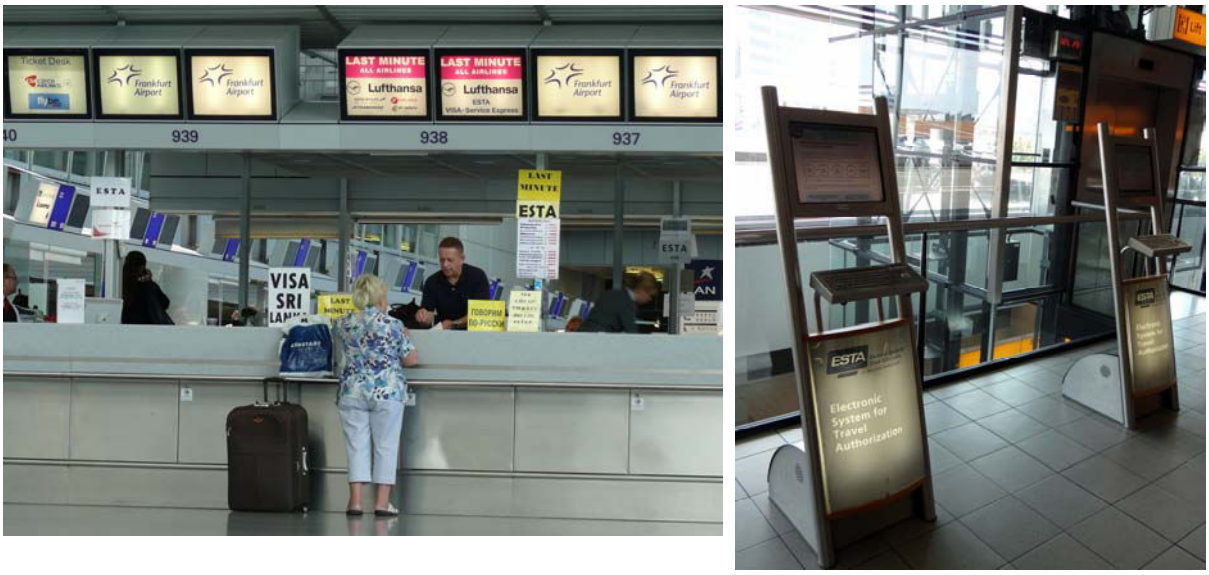
Pour certains États, ce marquage spatial spécifique est accentué par la visibilité de mesures de sûreté spécifiques, définies par l'État d'ancrage de l'aéroport, l'État desservi ou par les compagnies porte-drapeaux elles-mêmes. Les vols des compagnies israéliennes sont ainsi liés à des aires d'enregistrement et des zones d'embarquement confinées dans les trois aéroports européens[18], associées à une surveillance militaire ou policière systématique. Les contraintes de sûreté imposées par les États-Unis ont aussi favorisé la constitution d'une jetée exclusivement à destination de cet État à Francfort, le terminal 1Z (figure 9).

Ces espaces à part dans l'aéroport au nom de la sûreté mettent en exergue la présence étatique des États desservis, en particulier d'un des plus puissants d'entre eux, les États-Unis. La jetée francfortoise exclusivement consacrée aux départs pour les États-Unis est unique parmi les aéroports étudiés. Elle fait écho à la présence toute particulière des acteurs étatsuniens à Francfort, notamment aux arrivées du terminal 1C. Pour les militaires des diverses bases étatsuniennes implantées en Allemagne, les douanes de la police militaire y disposent d'un bureau. Les soldats et leurs familles sont aussi accueillies aux heures d'arrivée des vols depuis les États-Unis, entre 7 et 15 heures par une association qui

[18] Dubaï n'entretien pas de liaisons directes avec Israël en raison de tensions géopolitiques persistantes.

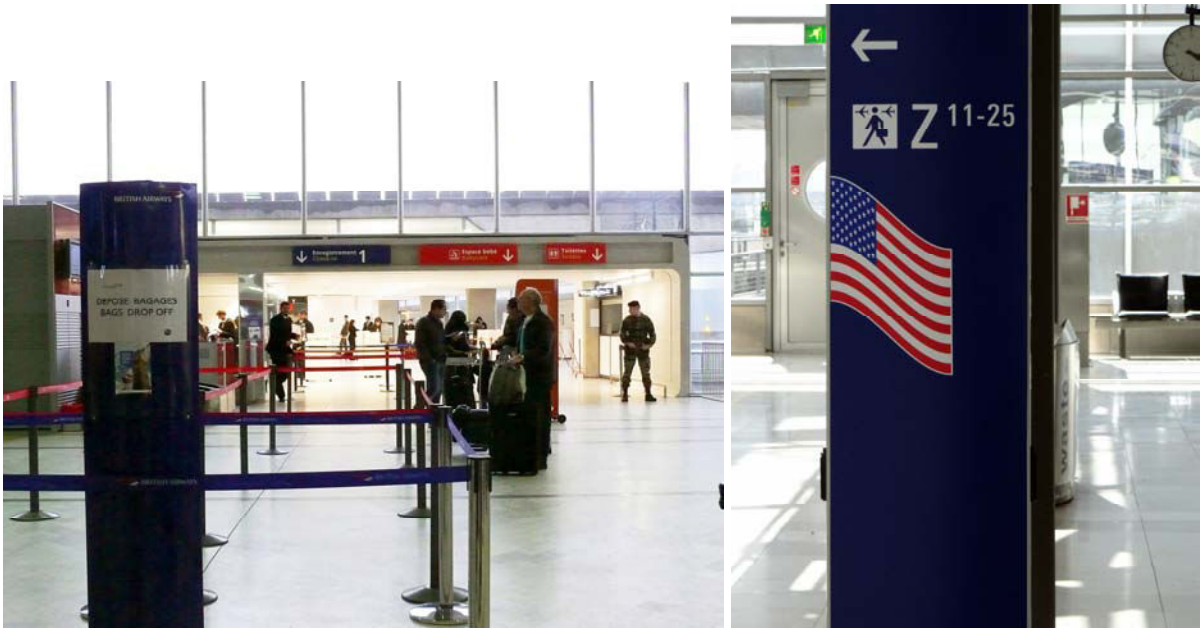
les aide à s'orienter jusqu'à leur base, *Until everyone comes home*. Cet exemple montre combien les aéroports sont des constructions frontalières composites multi-États.

**Figure 8 – Le système étatsunien d'autorisation de voyage Esta dans le paysage aéroportuaire de Francfort à gauche (aérogare 2E) et d'Amsterdam (hall 3).**




Source : J.-B. Frétigny 2012.

**Figure 9 – Des espaces à part : enregistrement des compagnies israéliennes à Roissy (gauche) et jetée d'embarquement réservée aux États-Unis à Francfort (droite).**




Terminal 2A de Roissy et jetée 1Z de Francfort. Source : J-B. Frétigny 2010 et 2012.

Les représentations classiques de la frontière sont ainsi mises au défi de son agencement complexe à l'aéroport. La frontière y met à l'épreuve sa nomination, qui tient à la diversité de ses fonctions et à la labilité de son fonctionnement à géométrie variable. Cette

complexité tient à sa construction dans le déplacement lui-même et à la multiplicité des protagonistes qu'elle mobilise. Les passagers, les agents, l'État d'ancrage de la plateforme comme les États desservis agencent la frontière.

Mais d'autres acteurs extra-étatiques y participent : supra-étatiques, liés à l'Union européenne, mais aussi privés comme les compagnies aériennes, les entreprises de sûreté et les opérateurs commerciaux. L'assemblage différencié des circuits de circulation qui en résulte n'offre-t-il qu'une construction éclatée et kaléidoscopique de la frontière ? Ou bien est-il justiciable d'une construction cohérente qui autorise à parler à son endroit d'une véritable territorialité ? Quel sens revêt alors un tel assemblage ?

## II – Le sens territorial de la frontière : une construction symbolique étatique et transnationale

Au-delà de la multiplicité des procédures de franchissement de la frontière, l'espace transfrontalier semble bien recouvrir des valeurs et des pratiques communes aux passagers. L'analyse de la construction symbolique de la frontière permet d'étayer l'hypothèse d'une territorialité originale de la frontière relevant d'un double mouvement. Elle constitue à l'aéroport un moment de réaffirmation puissante des territoires étatiques tout en marquant aussi la force de constructions territoriales supra-étatiques et transnationales.

### *II – A. Une frontière étatique épaisse*

L'analyse des représentations et des pratiques des passagers peut permettre de souligner la vigueur du marquage étatique persistant associé à la frontière à l'aéroport, revisitant ainsi les évocations qui en suggèrent l'érosion ou la dilution. Une telle perspective suppose de prendre au sérieux le discours sur la frontière des passagers. La question a été soulevée auprès des passagers internationaux enquêtés : *vous traversez une ou plusieurs frontières internationales aujourd'hui. Où situez-vous la frontière ? L'avez-vous déjà franchie ?* Les éléments clés des représentations associées sont synthétisés au tableau 3.

Les entretiens des aéroports de Francfort, Roissy et Schiphol, plus particulièrement étudiés ici, traduisent une indéniable difficulté des passagers à cerner les contours du passage de la frontière : « *I don't associate a part of the airport as being the border* » remarque, songeur, David, conseiller en propriété industrielle en Grande-Bretagne. A l'exception de trois passagers qui évoquent un effacement des frontières au sein de l'Union européenne, la frontière qu'ils franchissent est présentée comme une évidence par les passagers, mais qu'ils peinent à décrire.

Interrogés sur leur expérience de la frontière, ils parlent aussi spontanément des *contrôles de sécurité* et emploient fréquemment les expressions *passer la police* ou *passer la douane* pour désigner en fait les contrôles anti-terroristes du poste d'inspection filtrage et non le contrôle souverain des passeports et des bagages. Cette confusion montre l'importance de la sûreté dans l'expérience des passagers avec la montée en puissance des enjeux terroristes dans le transport aérien depuis la fin des années 1960.

Par contraste, les contrôles de police aux frontières, moins évoqués, pourraient donner l'impression d'avoir peu évolué, voire d'avoir perdu en importance avec la mise en

place de l'espace de libre-circulation Schengen. La frontière étatique s'effacerait ainsi progressivement du parcours des passagers aériens.

**Tableau 3 – Les représentations de la frontière mobilisées par les passagers en entretien.**

| Représentations de la frontière franchie | Entretiens concernés* |
|---|---|
| Une frontière aux limites floues (usage d'un terme pour un autre, évocation de diverses étapes, frontière insituable) | 40 |
| Une *zone internationale* | 30 |
| Une série d'épreuves (restrictions, réactions ou transgressions associées aux procédures de contrôle) | 26 |
| Un espace où l'autorité est signifiée par l'attente précédant le contrôle, considérée décrite comme arbitraire ou comme étant liée à un traitement inégal des passagers | 18 |
| Le contact avec un nouveau pays, à l'atterrissage ou à la sortie de l'avion | 11 |
| Une frontière « naturelle », terrestre ou maritime, difficile à saisir | 10 |
| Une étape singulière (contrôle de sûreté au départ, passage des douanes, contrôle de police à l'arrivée notamment) | 10 |
| L'embarquement (accès à l'espace d'une compagnie porte-drapeau du pays d'arrivée et moment de non retour) | 5 |
| Non réponse (non franchissement d'une frontière internationale notamment) | 12 |

* Un entretien peut renvoyer à plusieurs représentations. Hors entretiens réalisés à Dubaï.

Source : J-B. Frétigny 2013.

Pourtant, les quatre terrains aéroportuaires contestent fortement cette interprétation. On verra que le rôle toujours majeur du contrôle de passeport, la signification étatique de la sûreté et surtout la pratique de l'aéroport dans un véritable rite de passage frontalier sont autant de facteurs d'expérience dense de la frontière étatique, dans laquelle cette confusion est des plus significatives. Opérant tout au long du franchissement, l'assemblage frontalier étatique apparaît alors dans toute son épaisseur.

### *II – A. 1. L'épreuve persistante du contrôle de passeport : un moment d'incertitude*

Un premier facteur de force de la frontière étatique tient au fait que le contrôle de police reste une étape importante, en raison du temps d'attente mais aussi de l'épreuve qu'il constitue pour de multiples passagers, notamment perceptible pour les ressortissants des pays en développement ou émergents. Les accompagnements de passagers réalisés à Roissy permettent d'en saisir diverses modalités, des plus banales ou plus brutales, comme dans cet accompagnement d'une jeune passagère, interrompu au contrôle de police :

Gare RER Charles de Gaulle II : accompagnement d'une étudiante chinoise âgée d'une vingtaine d'année pour son vol pour Shanghai. Elle rentre retrouver ses parents et fêter en famille, dans quelques semaines, le nouvel an chinois [le 3 février]. Deux de ses amis, étudiants eux aussi, lui tiennent compagnie et portent ses bagages volumineux. […] Excitée à l'idée de partir, elle s'inquiète d'avoir dépassé de quelques jours son visa pour études. Ses amis en plaisantent mais elle n'est pas rassurée. […] Après avoir fait ses adieux à ses amis, nous passons le filtre de la police aux frontières

[du terminal 2E]. Je lui explique que je ne peux pas passer le contrôle avec elle, que les agents doivent passer ailleurs et que je l'attendrai de l'autre côté du filtre. L'entretien de la jeune fille avec le policier aux frontières, que j'observe à travers la vitre arrière de l'aubette, s'éternise. Le policier l'emmène dans le poste de police adjacent. J'explique au policier que j'accompagne l'étudiante dans le cadre d'une étude pour l'université. Il me répond fermement que l'accompagnement n'est plus possible et qu'à partir de maintenant ça ne me regarde pas. Vaine attente devant le poste. […] A l'heure de l'embarquement, l'étudiante n'est pas en porte. Elle ne prend pas le vol. […] Samedi 15 janvier. […] Je m'enquière de l'étudiante aux policiers du filtre d'hier. La policière en faction m'éconduit : "nous n'avons pas à vous répondre."

(Carnet de recherche, Roissy, 14 janvier 2011, 14 h)

Il n'est pas exceptionnel que des passagers soient conduits au poste de police lors du contrôle de passeports. Si la plupart des passagers n'en font pas l'expérience, ils peuvent l'observer lors de la file d'attente au poste. Les annonces régulières invitant les passagers aux noms à consonance étrangère à contacter les services de police, voire les *agents américains* pour les vols étatsuniens de Roissy ne sont pas rares et rappellent aux passagers la persistance du filtrage. Mais d'autres accompagnements attestent de cet enjeu d'épreuve spatiale, y compris dans des gestes en apparence plus anodins, qui soulignent tout le poids des formalités liées à certains régimes de mobilité à la frontière. Malik, médecin tchadien, travaille pour l'organisation belge Médecins Sans Frontières. De retour à N'Djamena, il s'assure avec soin que son passeport a bien été tamponné après le passage du même filtre de police de sortie de l'espace Schengen, dans le métro automatique :

Je vérifie toujours qu'ils ont bien mis le cachet. OK : c'est bon. […] *Les coups de tampon précédents sont regardés lorsque vous revenez ici ?* Pas forcément, mais on ne sait jamais, [par exemple] à l'ambassade de France au Tchad. (En situation d'expatriation)

A Dubaï, le test du scan de l'iris, longtemps appliqué aux non ressortissants des pays développés à régime de facilitation de visa, et désormais étendu à tous, souligne bien la vigueur du contrôle de police lui-même.

On aurait tort de considérer que les titulaires de passeports des pays développés et industrialisés n'appréhendent jamais le passage du contrôle, même lorsqu'ils se plient à toutes les règles du régime de mobilité. Leur parcours biographique et migratoire antérieur les rend parfois très conscients des enjeux. Grace, aide-soignante afro-américaine à Attleboro, dans le Massachussetts, est originaire du Ghana, mais vit depuis 1990 aux États-Unis où elle a été depuis naturalisée. Elle associe immédiatement dans l'entretien la frontière au passage des contrôles de police et à son passeport étatsunien. Il lui apparaît comme un outil d'autonomisation, d'accélération du passage mais aussi d'assurance que celui-ci aura une fin positive, par contraste avec d'autres formes de mobilité dont elle a bien conscience :

When you have a US passport […] more than a Ghanean passport or a foreign passport […] you don't have to stay away, they have to check and check and check but with the US passport it's not stressful, you don't waste time. *So you use it as a shortcut in the airport?* Yes [rire]. *So the border for you, that's passport control?* Yes! (En situation de circulation migratoire de relation avec l'entourage)

Les passagers qui disposent de plusieurs passeports soulignent en creux l'enjeu de la neutralisation des problèmes de passage qu'ils permettent, à l'image de Gabriela. Originaire de la République dominicaine, elle se rend régulièrement aux États-Unis, en Amérique centrale et dans l'Union européenne pour son travail et la frontière est d'abord un dédoublement de la présentation de soi : « *Et pour le passage de la frontière ?* C'est bien parce que j'ai le passeport italien donc pas de problème. J'ai la double nationalité, à cause mon ex-mari qui était italien. »

Or même certains passagers des pays développés, en situation dominante par leur profession, se déplacent de manière intense pour leur travail, peuvent aussi se heurter à certaines difficultés au contrôle de police et aux contraintes des régimes de mobilité des États. La littérature souligne de manière récurrente leur mobilité valorisée et facilitée, mais évoque surtout des mobilités temporaires. Or les formes de multirésidence à l'échelle internationale, liée à des circulations migratoires, même de la *mondialisation par le haut*, peuvent être plus difficilement acceptées, comme le montre l'exemple d'Olga, rencontrée à Amsterdam, au départ d'un vol pour Boston. De citoyenneté tchèque, cette informaticienne dispose d'une carte de résident permanent aux États-Unis. Ingénieure informatique, elle est responsable de vente auprès des clients pour une entreprise étatsunienne de logiciels qui a ses bureaux à Boston et à Bucarest. Elle réside en partie à Boston mais aussi à Bucarest, ce qui fait de chaque vol en direction des États-Unis une épreuve de catégorisation. Elle envisage avec appréhension le contrôle réalisé par les agents de sûreté à Amsterdam. Celui-ci commence pour le vol en fin d'entretien, sous nos yeux, à quelques mètres des sièges où a lieu l'entretien. Il fait écho au contrôle de passeport sur place, à l'aéroport de Boston, quelques heures plus tard, qu'elle appréhende aussi :

[The border you] feel it for the US though, because you're knowing that you're being checked for the US: they check my green card, they ask also about my residency, why I live in Europe and not in the US and I tell I live in both and it's okay, I'm not a criminal for you, so the US stop you and make you feel like… arrh!! [moue] […]

[à la fin de l'entretien :] I hope it will go fine…

*It should be, shouldn't it?* No! you never know! And they ask exactly the same questions at arrival, they repeat exactly the same questions! I have a permanent visa, you know, and the green card require to be 6 on 12 months in the USA, you have to explain then this is because you work for a US company, that this secures 400 to 500 jobs in the US, because of the clients you are in contact with. If you don't say that, I have been retained… they just interrogate you during hours for this, I felt like a criminal. (En situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles)

L'observation directe ou participante, par la pratique des accompagnements, comme les entretiens *in situ* permettent de mettre en évidence toute la force encore de l'étape du contrôle de passeport. Mais la sûreté elle-même apparaît aussi étroitement liée à l'affirmation de la frontière étatique.

### *II – A. 2. La sûreté : une série de pratiques véritablement frontalières*

L'importance croissante de la sûreté dans le parcours des passagers contribue au renforcement plutôt qu'à l'affaiblissement de la frontière étatique. L'observation attentive des pratiques de sûreté montre que la protection du réseau de transport, avancée pour les justifier, est inséparable de logiques de protection des territoires étatiques. Certaines de ces pratiques entretiennent de plus une similarité, fonctionnelle et symbolique, avec le contrôle de police aux frontières, comme les *rapprochements documentaires* successifs réalisés lors du contrôle de sûreté, et présents aussi, fréquemment, à l'enregistrement, voire à l'embarquement. Il n'est donc guère étonnant que certains des passagers interrogés mentionnent ces rapprochements documentaires dans leur expérience de la frontière, même s'ils sont opérés par des acteurs privés. Ces étapes peuvent être très rapprochées, ce qui renforce leur association, comme en témoigne l'évocation orale et graphique des parcours aéroportuaires au regard des cartes mentales, comme celle d'Astrid :

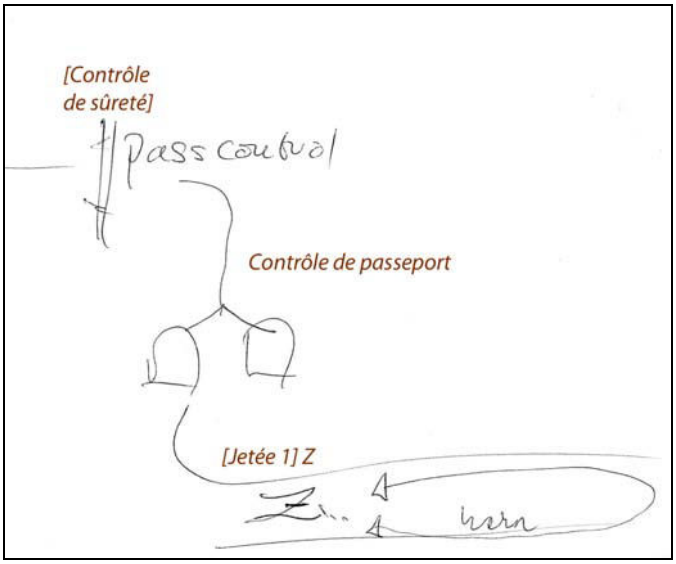
And then I had to show documents first there and then there.

*Were they two passport controls?*

They were: first they checked my paper for the boarding and the pass. Then I had to show the two and think also the paper, I mean the little visa. Even if you're going as a tourist, you need to apply for something, ESTA I think it's called. So, it was quite long…

(Francfort, Astrid, Suédoise, en correspondance à la jetée 1Z pour les États-Unis en situation de tourisme et retrouvailles)

**Figure 10 – Extrait de carte mentale d'Astrid : le contrôle souverain de passeport par la police allemande et le contrôle privé de sûreté sur le même plan.**




Terminal 1Z. Source : enquête passagers 2012.

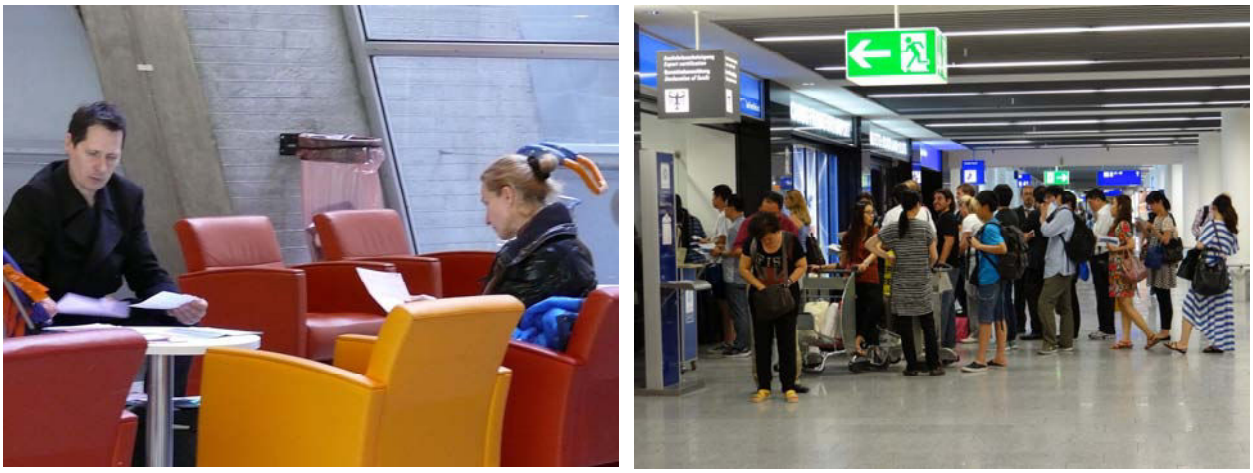
Ces pratiques suggèrent bien une extension du contrôle frontalier, conféré à de nouveaux acteurs. C'est dans ce sens aussi que l'on peut interpréter le transfert de responsabilité de la mission d'inspection filtrage, du contrôle de sûreté qui vise à écarter tout objet interdit en cabine. Assurée longtemps par les polices aux frontières, elle est maintenant conférée au gestionnaire de l'aéroport, qui la sous-traite à moindre coût aux sociétés privées spécialisées. C'est le cas par exemple à Roissy depuis 1994. Mais la mission reste à chaque fois contrôlée par la police aux frontières. C'est elle qui a été significativement chargée de remplacer les agents de sécurité qui se sont mis en grève en décembre 2011 à Roissy par exemple. Dans un autre registre, les patrouilles armées au sein de la zone publique de l'aéroport dans le cadre des plans antiterroristes montrent aussi que la sûreté participe bien d'une affirmation de la souveraineté de l'État à ses frontières. C'est particulièrement net à Roissy, où la présence des soldats de l'armée de Terre dans le cadre du plan Vigipirate est la plus ostensible de toutes les plateformes. La police fédérale allemande, la Maréchaussée royale néerlandaise et la police aéroportuaire de Dubaï disposent aussi d'unités réalisant la même fonction.

En apparence le passage de la frontière étatique perd de sa cohérence, le contrôle de police devenant une étape parmi d'autres dans le circuit des passagers quittant l'espace Schengen. Mais si la frontière s'organise en réseau, le sens de son franchissement ne s'inscrit plus dans le passage d'un seuil unique mais dans une série d'actions qui jalonnent le parcours. Elles relèvent de la traversée non plus d'une ligne frontière mais d'une frontière épaisse, tissée de micro-franchissements qui en émaillent le passage, unique ou répété. L'association spontanée que font les passagers entre la sûreté et la frontière confirme que la sûreté est bien partie prenante d'un large processus de franchissement de la frontière.

### *II – A. 3. Un puissant rituel de transition d'État à État*

L'expérience de la frontière passe par un nombre considérable d'étapes successives, des plus visibles aux plus insignifiantes en apparence, formant une *chorégraphie de la société des accédants* (Lussault 2013). Chaque entretien en développe certaines spatialités. Elizabeth, Étatsunienne résidant au Canada, évoque par exemple un véritable travail d'anticipation de la frontière au retour de ses séjours touristiques à l'étranger : « *I prepare for the trip when I go home, checking my receipts because I have to declare what I have bought, making sure things are in order before passing through customs and immigration* ». Les activités de détaxe peuvent être particulièrement absorbantes, associées au remplissage des bordereaux de détaxe, aux déplacements en direction des guichets douaniers, pour validation, aux files d'attente souvent longues devant, comme devant ceux de l'entreprise Travelex, investie de la mission remboursement (figure 11). L'utilisation des bornes automatiques de détaxe, en zone publique puis en zone hors Schengen, dites bornes Pablo en France, simplifient pour partie ces opérations. Elles contribuent encore à marquer le passage de la frontière et sont partie prenante d'un paysage frontalier très riche dans ces lieux de mobilité. La frontière fait appel à des activités très diverses, de change, de remplissage des bordereaux d'immigration, de changement de réseau téléphonique lié aux frontières étatiques ou encore d'ajustement du fuseau horaire, ou encore d'achat provisoire et détaxé d'un véhicule en régime de *tourisme temporaire* (TT)[19]. La frontière est sensible à l'achat en boutique hors-taxe (figure 12) comme dans le simple dépôt d'une carte postale dans la boîte aux lettres hors Schengen de Francfort (figure 13).

**Figure 11 – Des étapes dans le franchissement de la frontière : le remplissage des bordereaux d'exportation à Roissy et l'attente à la détaxe à Francfort.**



Roissy, zone publique du terminal 1 et Francfort, zone hors Schengen du terminal 1B.
Source : J.-B. Frétigny 2011, 2012.

[19] Dispositif emblématique des mobilités d'expatriés, associé en France aux plaques d'immatriculation rouges des automobiles.

**Figure 12 – La mobilité frontalière signifiée par l'achat à Roissy (haut) et à Francfort (bas).**

Etiquette de la boutique en zone d'embarquement Schengen du terminal 3 de Roissy et panneau disposé sur la caisse d'une boutique hors-taxe de l'aérogare 1Z de Francfort : « Merci de préparer votre passeport et votre carte d'embarquement ».

Source : J.-B. Frétigny 2010, 2012.

**Figure 13 – Boîte aux lettres frontalière en zone hors Schengen de Francfort (jetée 1B).**

Source : J.-B. Frétigny 2012.

Chacune de ces étapes met en œuvre ces *technologies de localisation* évoquées au chapitre 1 à propos d'Appadurai (1996), contribuant au dépassement de la discontinuité spatiale liée à la mobilité des populations. Il s'agit bien, même pour ces territoires très

institués comme ceux des États, de réactiver par ces pratiques les identités collectives et les rapports sociaux qui les fondent dans le *contexte* plus large et plus englobant des territorialités à l'œuvre à l'aéroport. La systématicité de ce processus apparaît bien dans le discours des passagers :

> You have your immigration control station, everybody goes to immigration station, and then you get your bags and then customs, you know, and after you beat customs and go out, you have all people standing there, waiting for everybody to come off the plane and that's pretty much the same from airport to airport, that's the same ritual.
>
> (Roissy, Stephen, biologiste étatsunien, en situation de recherche et de formation)

La mise en scène de l'arrivée des passagers participe de la réduction progressive de la distance physique et symbolique instaurée au départ, entre les passagers et le public de l'aéroport. Elle marque l'achèvement du préalable frontalier à l'inscription dans un nouveau collectif et dans un nouveau territoire. Les salles de livraison des bagages, lorsqu'elles sont en partie équipées de vitres comme à Roissy ou à Schiphol, permettent une atténuation progressive de la distance avec les premiers contacts visuels, voire auditifs, intenses des passagers avec ceux qui les attendent, soit que la vitre ne sépare pas sur toute la hauteur la zone réservée ou publique, soit que des hygiaphones ou des téléphones soient disposés pour réduire la distance. L'achèvement de cette transition est ensuite marqué par le dispositif scénique et théâtral caractéristique des halls d'arrivée.

Toutes ces étapes apparaissent comme dictées par des logiques techniques mais contribuent ainsi à un véritable rite de passage du voyage aérien, hypothèse proposée par Julian Pitt-Rivers (1986) et que les entretiens comme l'observation permettent d'étayer et développer. On a *moins prêté attention au symbolisme spatial des rites de passage qu'à leur symbolisme corporel et social* (Appadurai 1996 : 249). Pourtant, leur dimension spatiale est majeure à l'aéroport. Il s'agit bien au fond de *faire méconnaître en tant qu'arbitraire et reconnaître en tant que légitime une limite arbitraire* (Bourdieu 1982 : 59). Si l'aéroport révèle littéralement la limite des État souverains, les pratiques décrites par les passagers semblent bien encadrer et compenser la suspension des règles des territoires étatiques. Tout au long du parcours des passagers, la persistance des signes étatiques dans le paysage aéroportuaire est sensible, notamment par l'intermédiaire des compagnies aériennes comme Air France, KLM, Lufthansa et Emirates, qui en sont toujours les porte-drapeaux. C'est donc bien le passage ritualisé d'un État à un autre que consacre la frontière épaisse.

La territorialité de la frontière ne se prête pas seulement à la territorialisation des États. Le fait que le tiers des passagers interrogés dispose de plus d'une nationalité ou d'un titre de permis de séjour dans un autre pays, souligne déjà l'ambiguïté des pratiques frontalières, qui dépassent l'allégeance à un seul État. Mais différentes étapes montrent un changement d'échelle de la frontière, y compris dans les fonctions les plus classiquement régaliennes. La douane par exemple sensibilise les passagers à des règles définies à l'échelle du territoire douanier de l'Union européenne. Elle s'adresse non pas aux seuls résidents de l'État d'ancrage de l'aéroport mais aussi à tous ceux qui résident dans l'Union, comme le montre la publicité de la douane néerlandaise (figure 14). Elle vise à rappeler, en langue anglaise, les règles du rite de passage de retour aux différents passagers au départ. Elle concerne notamment les 41 % de passagers en correspondance à Schiphol, dont les bagages à main sont susceptibles d'être contrôlés.

L'étape du poste d'inspection filtrage lui-même est la plus emblématique du changement d'échelle de ce rite de passage, puisqu'elle est de plus en plus harmonisée par

diverses normes européennes, comme le rappellent régulièrement aux passagers les annonces sonores de Schiphol : « *they are strict European rules regarding liquids and gels* ». Pour cette raison, les passagers en provenance de l'Union européenne ne repassent plus les contrôles de sûreté en cas de correspondance, si la configuration de l'aéroport le permet. Cette *inspection filtrage unique* à l'échelle de l'Union, mise en place à partir de 2009 à Roissy, témoigne là aussi d'un certain changement d'échelle du sens territorial du rite de passage au profit de l'Union européenne. Il s'inscrit dans le cadre de politiques publiques volontaristes de l'Union européenne participant d'un projet normatif de construction d'une identité européenne par la facilitation de mobilités à large échelle et le développement des infrastructures associées (Jensen, Richardson 2004).

Mais la construction symbolique par le déplacement opère aussi à plus large échelle, par l'autonomisation d'un espace véritablement transfrontalier. Il se saisit tout particulièrement en examinant l'espace central de ce rite de passage, pour la police, la sécurité aéronautique, la sûreté comme les acteurs du commerce : l'espace de la zone réservée aux passagers, sur terre et dans les airs[20].

**Figure 14 – Publicité en anglais de la douane néerlandaise de prévention à l'achat de contrefaçons, pour les passagers en partance du salon 3 de Schiphol.**

Source : J.-B. Frétigny 2012.

### *II – B. La territorialité transnationale de la* zone internationale : *de la marge inter-étatique à l'imaginaire transfrontalier de la mobilité aérienne*

La zone réservée hors Schengen ou internationale est aussi une marge créée par l'État pour contrôler certaines populations arrivantes. Des figures de mobilité précédemment situées aux marges terrestres et maritimes du territoire national sont désormais projetées au cœur des nœuds de communication les plus centraux. Pour la seule année 2007, la plateforme de Roissy concerne par exemple 6 personnes sur 10 refusées (*non-admises*) sur le territoire. Elle est aussi le point d'arrivée de 98 % des demandeurs d'asile en France (Anafé 2008). C'est pour donner un cadre juridique aux pratiques de rétention dans les lieux de transport de ces personnes mobiles que la notion de *zone d'attente* ou *zone d'attente*

[20] Cette construction symbolique forte de l'aéroport centrée sur de la zone d'embarquement et l'avion est évoquée par Abraham Moles comme un *gradus ad parnassum* (1972 : 122) dans un passage méconnu de sa *Psychosociologie de l'espace*. Il analyse la topologie de l'aéroport comme un exemple de l'*espace sacré* des sociétés modernes, de la dimension symbolique que ses contemporains se refusent à reconnaître dans les espaces qualifiés de fonctionnels, la rendant à certains égards plus prégnante encore.

*pour les personnes en instance* (ZAPI) a été créée en 1992[21] en France, jusque là réalisée hors de tout cadre légal. La *procédure aéroportuaire* de maintien dans la *zone de transit* aéroportuaire a été instaurée un an plus tard en Allemagne[22]. Elle concerne les aéroports de Francfort, Berlin Schönefeld et Brandebourg, Hambourg, Düsseldorf et Munich. La *rétention aux frontières* aux Pays-Bas a, elle, été progressivement encadrée de 1989 à 2000[23], comme procédure portuaire ou aéroportuaire, sans zone spécifiée. Deux centres de détention aéroportuaire existent dans le pays, à Schiphol et à l'aéroport de Rotterdam. Le centre de Schiphol-Oost, improvisé en 1986 à partir de conteneurs, pour les migrants comme pour les passeurs de drogue, n'a été fermé qu'en 2012. Un incendie en 2005 a fait 11 morts parmi les migrants et souligné la dureté des conditions de détention.

Dans cette zone, ces circulants sont considérés comme n'ayant pas pénétré le territoire français, allemand ou néerlandais, bien que cette zone en soit de fait partie intégrante. Au regard du droit et de la conception moderne du territoire, continu et soigneusement délimité, il s'agit d'une fiction juridique, qui vise à assurer l'application des procédures administratives. Cette zone est surtout connue pour une finalité opposée, non de contrôle mais de libre-circulation. Elle dispense en effet les passagers en correspondance de formalités d'entrée du territoire s'ils ne font qu'y transiter, suivant la convention relative à l'Aviation Internationale Civile signée à Chicago en 1944.

Le statut précis de cette zone est méconnu, mais elle fait l'objet d'une forte identification par les passagers et les agents en tant que *zone internationale*. Elle alimente à ce titre des idéaux spécifiques d'un droit à la mobilité dont témoignent les propos des enquêtés. Ils évoquent de manière récurrente à son propos un espace cosmopolite, fréquenté par tous. Malik révèle les aspirations associées à cette zone en s'opposant aux contrôles de police réalisés dans cette zone en porte d'avion :

*Et concernant la frontière ?* Une chose qui m'énerve, c'est quand je trouve à la descente de l'avion les policiers qui attendent. Ça me dégoute, parce que l'aéroport est supposé être un lieu international, […] un passage où tu vas d'un lieu à un autre. […] Pour moi, c'est pas logique : tu [dois pouvoir] venir à l'aéroport : c'est un lieu international. Maintenant quand tu veux traverser le territoire, tu dois passer par la police. Mais si dès qu'on t'accueille tu tombes sur des policiers... ils n'ont pas le droit à mon avis : il y a une liberté de circuler normalement. Je désapprouve !

(En situation d'expatriation)

A Roissy aussi, Ludovic, coiffeur studio parisien, compare même cette zone à « une ambassade, [indiquant qu'elle renvoie] plus ou moins [au] même système » : il rapproche ainsi la *zone internationale* de l'exterritorialité des ambassades, fiction juridique abandonnée au 19e siècle. D'autres évoquent plus franchement un espace élitiste sécurisé :

Once you've gone through the gate, you clearly feel in security. Maybe on the other side, you can have your wallet picked off but [here] I think it's like a gate community: you know, in Brazil or in South Africa, a secured environment.

(Schiphol, Isaac, professeur britannique d'économie dans un lycée international près de Genève).

Cette fascination pour la *zone internationale* de l'aéroport est révélatrice d'un véritable imaginaire spatial de la frontière, nourrissant des représentations variables. L'engouement médiatique qu'a suscité le séjour de Mehran Karimi Nasseri à Roissy de 1988

[21] Loi n° 92-265 du 6 juillet 1992.
[22] La procédure aéroportuaire ou *Flughafenverfahren* a été introduite le 1er juillet 1993 dans la loi sur les procédures de demande d'asile (*Asylverfahrensgesetz* ou AsylVerfG).
[23] Par modification de la loi d'immigration (*Vreemdelingenwet*).

à 2006 l'illustre. Ce réfugié iranien a séjourné pendant 18 ans au sein du terminal 1 de Roissy – en réalité en zone publique. Le succès des films inspirés de son expérience témoignent de ce vif intérêt, comme *Tombés du Ciel,* de Philippe Lioret en 1994 et surtout *Le Terminal*, porté à l'écran par Steven Spielberg en 2004. La *zone internationale* y est présentée comme un microcosme de relégation, mais idéalisé et cosmopolite, un interstice utopique de nature extra-territoriale et transnationale qui s'intercale dans le pavage des États. Il relève de manière ambiguë du transnationalisme associé à la mondialisation par le haut de l'archipel métropolitain mondial comme de la circulation migratoire associée classiquement à la mondialisation par le bas. Cette zone est donc bien le support d'une territorialité inédite dans l'entre-deux de la frontière et de la mobilité aérienne. Elle agence des lieux non contigus, des zones aéroportuaires transfrontalières rendues solidaires à l'échelle mondiale par le réseau aérien. Même si elle est de fait une création des États, elle suppose un certain affranchissement des logiques étatiques. Cet espace transfrontalier transnational cristallise des représentations que les acteurs des commerces aéroportuaires, caractéristiques de la mondialisation par le haut, contribuent à renforcer et à exploiter.

### *II – C. Le renforcement et l'exploitation commerciale de l'imaginaire transfrontalier de la mobilité aérienne*

Le système des boutiques hors-taxe est un effet original de l'organisation des échanges commerciaux entre États. La vente concerne des produits à l'export, puisque les passagers s'apprêtent à sortir du territoire douanier de l'Union européenne. Les produits exportés ne sont pas taxés afin d'éviter la double taxation, dans le pays de départ et dans celui d'arrivée, ce qui en pénaliserait la vente. Mais des franchises, quantitatives et qualitatives, sont appliquées par la douane du pays d'arrivée, pour laquelle le long recueil de faibles sommes serait fastidieux. Ce mécanisme aux causes méconnues crée donc de fait un différentiel fiscal et douanier non pas entre les territoires de départ et d'arrivée, comme la plupart des différentiels de frontière, mais bien par le déplacement transfrontalier lui-même. Ce différentiel est intensément évoqué et exploité par les acteurs commerciaux des aéroports, qui jouent aussi sur l'origine floue pour les passagers de ces *prix magiques* vantés par les publicités des boutiques. 70 % des 150 boutiques de la plateforme de Roissy se concentrent par exemple dans la seule zone réservée hors Schengen.

Dans le cheminement des passagers, les boutiques sont implantées immédiatement après les postes de contrôle. L'objectif est de favoriser un contraste entre le franchissement d'étapes contraignantes du contrôle frontalier et une zone "*duty free*", qui serait littéralement libérée d'obligations sociales, de pur relâchement de contraintes. Les études professionnelles réalisées pour les gestionnaires d'aéroport à ce sujet incitent valoriser la « propre activité [du passager] comme le contraire exact de son rôle passif aux contrôles » (Fraport 2012 : 13). Cet effet de contraste créé par le dispositif est largement ressenti comme tel par les passagers :

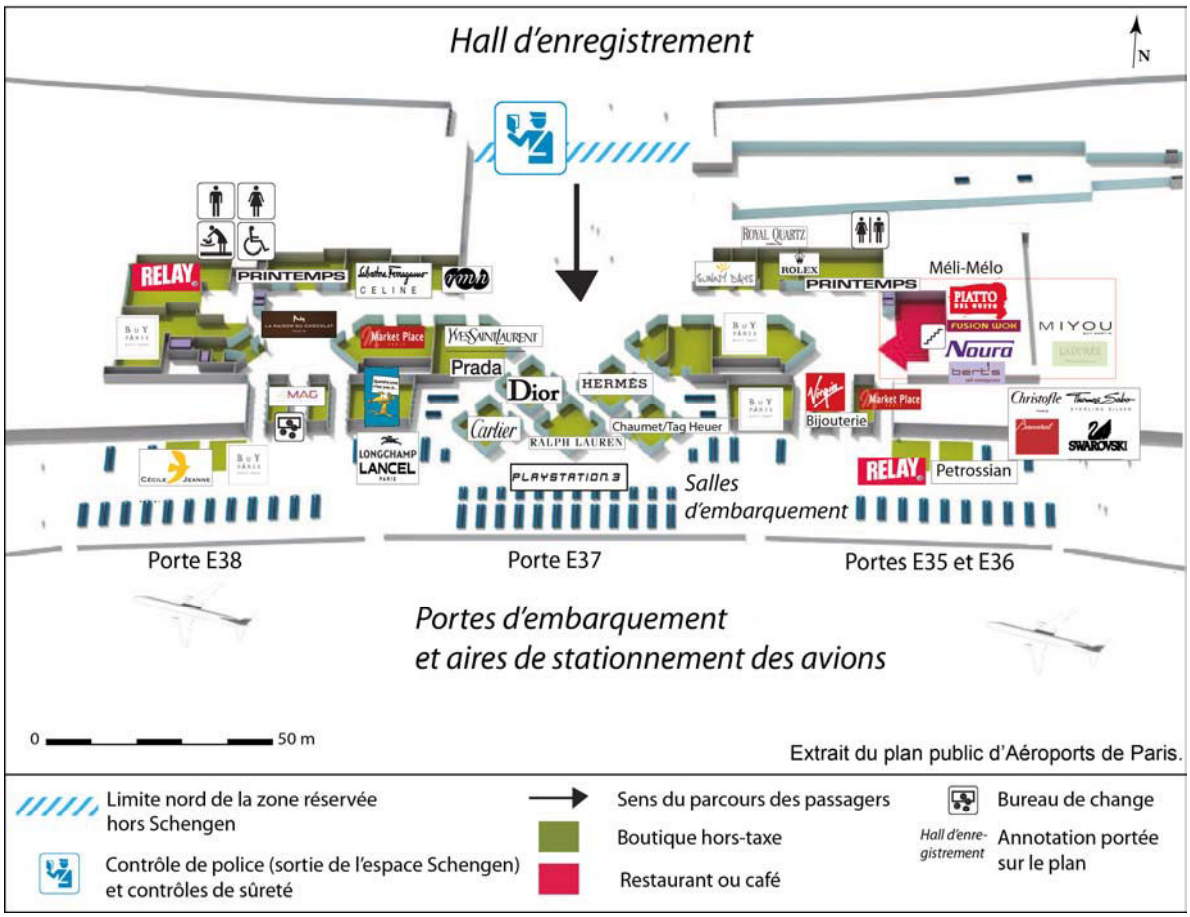
> People are more stressed going to security, just a lot of people in a room, just going fast […]. Once you get out of security you're kind of free to browse the shops and go to where you have to get your flight. […] [You feel] much more free, like I said, so after security, you're not close to other people, you browse, you go around in the area, you do what you want.
>
> (Francfort, Jai, étudiant d'Orlando aux États-Unis, en circulation migratoire de relation à l'entourage).

Ce contraste se conjugue à une rupture de rythme dans l'expérience de la mobilité, comme le souligne Piet, chercheur en géographie aux Pays-Bas :

*Vous jetez toujours un œil aux boutiques ?* Oui, je me demande toujours si elles sont vraiment moins chères qu'ailleurs. Ca me semble […] assez exagéré. Mais on a vraiment la maîtrise de son temps [à ce moment-là], celle d'un temps de pause pour vraiment regarder, ce qui fait aussi tout l'attrait de ces boutiques. C'est là je crois tout le paradoxe : on se hâte d'aller à un aéroport pour y disposer là-bas d'un temps considérable et on peut ensuite vraiment se détendre, *lay back*, etc. [24]

(En situation de mobilités de recherche et de formation)

**Figure 15 – Une frontière marchande dans le parcours des passagers : l'exemple des boutiques hors taxes de la jetée du terminal 2E.**




Source : plan destiné de l'aérogare aux passagers.
Intitulé de la légende, annotations, échelle et orientation : J-B. Frétigny 2013.

La figure 15 montre ce couplage étroit entre contrôles frontaliers et boutiques, désormais envisagé très en amont dans les projets d'aménagement des terminaux. Les boutiques de luxe de la jetée du terminal 2E, surnommées localement les « diamants » en raison de leur forme et l'image de l'aéroport qu'elles sont chargées de véhiculer, sont

[24] *Werfen Sie immer einen Blick auf die Laden? Doch, ich hab immer ein Zweifel darüber, ob sie richtig billig sind aber wie gesagt es ist übertrieben zu sagen aber man hat herrlich verwalte Zeit, Pausezeit um richtig zu schauen. Das ist also das schöne von diesen. Das finde ich die Paradox: man beeilt sich zu einem Flughafen, um dort da sehr viel Zeit zu haben. Und dann kann man wirklich* lay back *und so.*

disposées au droit du parcours le plus court des passagers jusqu'aux portes d'embarquement. Pour autant, ces stratégies béhavioristes de captation commerciale des passagers par la morphologie connaissent des limites, de l'aveu d'un des responsables du marketing d'Aéroports de Paris, lors d'une visite du satellite 3 de l'aérogare 2E : « le poste d'inspection filtrage est bas de plafond, il y a peu de lumière. L'idée était d'attirer les passagers vers la lumière des boutiques. Mais c'est un échec… » Il n'en demeure pas moins que les commerces jouent de leur implantation non seulement en limite du territoire douanier mais aussi en limite des contrôles de police et de sûreté. Les passagers se présentent tôt au contrôle pour s'assurer de les franchir à temps, augmentant ainsi leur temps de présence dans les zones d'embarquement et de commerces hors taxes, dont ils sont une clientèle captive. C'est aussi un seuil monétaire de la zone euro et du dirham émirati, ce qui incite les passagers à y dépenser leurs dernières devises.

Les acteurs liés au commerce aéroportuaire, exploitants, concessionnaires, gestionnaires ou fournisseurs, multiplient les marqueurs qui singularisent cette zone frontière. Les industriels conçoivent par exemple des produits exclusifs pour les zones réservées des aéroports, « *in airport only* ». Malgré la disparition du système de vente hors taxe pour les vols à destination de l'Union européenne depuis 1999, de nombreux commerces véhiculent par de multiples procédés l'image d'un espace extra-territorial. La figure 16 illustre ce phénomène.

Les affiches y vantent les « *prix duty free* » de boutiques qui se situent en zone Schengen, alors que les destinations hors territoire douanier de l'Union y sont très rares ou s'adressent explicitement à des passagers qui restent dans le territoire douanier de l'Union. A Francfort et en Allemagne, le groupe de boutiques Heinemann met en avant ce qui constituerait une valeur littéralement créée par le déplacement, « *travel value* », nom de la marque apposée dans ses boutiques depuis 1999. Les prix invoqués correspondent en fait à des réductions commerciales pour les passagers « équivalentes au prix hors taxe » hors tabac et alcool[25]. Ces affiches confirment que les modalités d'exonération de taxe sont peu connues des passagers, qui utilisent souvent le terme de *duty free* pour désigner l'ensemble des boutiques situées en zone réservée. L'imaginaire de la frontière affecte donc aussi la zone Schengen.

Significativement, les aéroports étudiés comptent parmi les principaux lieux de vente au monde du *commerce de passage* (*travel retail*). Celui-ci est historiquement lié aux modes de transport internationaux, aérien, routier et maritime et à leurs boutiques hors-taxes. Bien que la moitié des passagers de trois de ces plateformes ne quittent pas le territoire douanier de l'Union européenne, ces stratégies extensives de marquage *duty free* de la mobilité font de Francfort, Roissy et Amsterdam les cinquième, septième et dixième plus lucratifs lieux de commerce de passage au monde en 2009, après Dubaï, le premier de tous au regard des catégories des opérateurs commerciaux (Goldberg 2011).

[25] Le tabac et les alcools sont exonérés à l'export non seulement de la TVA mais aussi des droits d'assises spécifiques associés à ces produits. Les boutiques en zone Schengen se gardent donc bien de proposer pour ces produits ce qu'elles appellent « l'équivalent des prix hors taxes ». C'est pourquoi ces produits sont moins présents en zone Schengen qu'en zone hors Schengen dans l'ensemble des aéroports étudiés.

**Figure 16 – Boutiques en zone réservée aux passagers :**
**la promesse de prix « duty free » pour tous à Roissy et à Francfort.**

Terminal 1 de Roissy, pour les passagers à destination de l'Union européenne et couverture du plan des boutiques du terminal 1 distribué aux passagers à Francfort.
Source : J.-B. Frétigny 2012 et Fraport 2012.

Les acteurs de ces commerces cherchent à ériger la zone réservée aux passagers en espace extra-territorial, à travers la promotion d'un label, « Espace Voyageur », porté par les professionnels réunis au sein d'un *European Travel Retail Council*. Ce groupe de pression auprès de la Commission européenne souhaite développer un cadre juridique spécifique dérogatoire pour cette zone, en insistant sur sa « spécificité géographique. Son accès est strictement réservé aux voyageurs munis d'un titre de transport. La vente dans cet espace ne peut être faite qu'à des voyageurs alors que le marché local est accessible à tous les consommateurs » (ETRC 2003).

L'expression même d'*Espace Voyageur* traduit un marketing territorial dans une stratégie de présentation de cet espace commercial en zone réservée comme un espace de l'Ailleurs et du hors-quotidien avec l'objectif de favoriser par cette catégorie performative sa pratique comme site proprement touristique. Elle suggère la recherche d'exploitation d'un véritable tourisme de frontière, qui ne relève pas principalement d'un calcul économique d'exploitation de différentiels fiscaux mais se fonde sur le rapport à un espace autre[26].

Cet aménagement d'un espace autre relève aussi d'une stratégie de marquage social de cet espace, de la construction distinctive de la mobilité aérienne identifiée au chapitre 6 à propos des publicités aéroportuaires. En présentant la carte d'embarquement comme le titre d'accès aux boutiques *duty free*, comme à Francfort (figure 16), les opérateurs commerciaux

[26] Bernhard Köppen (2011) a bien montré que les pratiques d'achat transfrontalières ne relevaient pas toujours de l'exploitation d'un différentiel économique et pouvaient tenir d'un véritable « tourisme d'achat », faisant du rapport à l'altérité un ressort majeur de ces mobilités.

construisent un discours à visée performative de pratique des commerces comme expérience provisoire d'ascension sociale :

> Alors qu'en ville on ne va pas voir les boutiques de luxe lorsqu'on fait du jogging, ici à l'aéroport c'est très différent. On a l'impression que, peu importe qui on est et ce qu'on possède, je peux circuler et regarder les objets en boutique. On n'a pas le même blocage, et puis, comme on aime bien dire ici au département commercial de l'aéroport : "on a le passe d'accès au club[27] dans les mains non ?". On est légitime dans cet espace, on y appartient.
>
> (Francfort, responsable de la stratégie commerciale du gestionnaire d'aéroport, Fraport).

Ce discours est largement alimenté par les études de stratégies commandées par les gestionnaires, qui font de l'expérience de l'aéroport une manière de jouer *dans la ligue des des aéroports*, de *se sentir comme citoyen du monde, qui peut se permettre de se rendre par avion dans un autre lieu du monde*, ou encore *partie prenante d'une communauté fascinante* (Fraport 2012 : 15). Les produits les plus vendus dans ces boutiques hors-taxe sont significativement tout particulièrement des produits de luxe et de cosmétique, qui représenteraient à eux seuls les deux-tiers des ventes à l'échelle mondiale du commerce de passage (Goldberg 2011).

Il s'agit aussi plus pragmatiquement pour les opérateurs de profiter des bénéfices de ce qui s'apparente à une zone franche. C'est l'exemple dubaïote qui est le plus manifeste en la matière, au sein d'un émirat multipliant à l'envi ces zones d'exception. Les boutiques connaissent un développement considérable à l'aéroport notamment en raison des ventes d'alcool. Interdites ou presque dans l'émirat, elles sont tolérées dans la zone réservée en raison de son extra-territorialité postulée, non seulement dans les zones de départ mais aussi d'arrivées, après la livraison des bagages, juste avant le franchissement de la douane, pour des raisons purement commerciales[28]. L'opérateur commercial y dispose de grands packs qui attestent de l'intensité des pratiques de chalandise (figure 17). Il vante « les généreuses franchises » en alcool et en tabac des Emirats, qui sont les plus élevées au monde[29] et souligne ainsi la connivence des autorités dans ce processus, qui ont choisi d'exempter de taxe ces produits, alors même que rien sur le plan juridique ne l'y oblige, ou même l'autorise, dans les trois aéroports de l'Union[30].

Cette frontière zone de boutiques hors-taxe étendue de fait aux arrivées est impossible sur le plan juridique à Francfort, Paris et Amsterdam. Mais les opérateurs n'hésitent pas non plus à proposer aux agents de la plate-forme des pratiques de chalandise qui miment celles des boutiques hors-taxe (encadré 3). La construction d'une territorialité d'exception liée à cette frontière marchande est donc un enjeu considérable pour ces acteurs.

---

[27] Club-ausweis, expression qui fait notamment allusion aux documents d'identité contrôlés à la frontière (*Ausweis*).

[28] Divers opérateurs commerciaux du sud-est asiatique jouent encore plus franchement de cette mise en réseau douanière de la frontière en créant des magasins frontaliers dans les hyper-centres, accessibles plusieurs jours auparavant sur présentation d'un billet d'avion, comme le Downtown Duty Free de King Power à Bangkok. Les produits sont commandés puis récupérés ensuite à l'aéroport.

[29] A titre d'exemple, la franchise de spiritueux est quatre fois moindre en France, et celle de cigarettes deux fois moindre

[30] Contrairement à d'autres pays proches, comme la Suisse, qui ont fait évoluer leur législation pour permettre ces ventes hors-taxes à l'arrivée. Ces pays y voient un moyen de d'augmenter les recettes de leurs opérateurs aéroportuaires au détriment des boutiques hors-taxes des pays de départ, même si cela revient à reconnaître de véritables zones franches au cœur de leur territoire.

**Figure 17 – Boutique hors-taxe aux arrivées du terminal 1 de Dubaï.**

Source : J.-B. Frétigny 2011.

***Encadré 3 – Reproduire une* simili *zone-frontière commerciale pour les agents***

Les employés de l'aéroport ne peuvent pas acheter de produits hors taxe en zone réservée, sauf s'ils sont eux-mêmes passagers. Mais les exploitants commerciaux de la plate-forme Francfort et de Roissy cherchent à étendre leurs ventes en proposant à ces nombreux agents d'acheter ces produits en zone publique, dans des boutiques provisoires, pour les fêtes de fin d'années à Roissy, ou bien pérennes comme la boutique de Francfort. Une petite réduction sur les prix pratiqués permet aux exploitants de se prévaloir de pratiquer des *prix magiques* associés dans les représentations à la territorialité de l'aéroport. Les agents n'échappent donc pas à la marchandisation de la frontière zone.

**Figure 18 – Boutiques mimant le prolongement des zones *duty-free* de l'aéroport pour les personnels de Roissy lors des fêtes de fin d'année (terminaux 2F et 2D).**

Source : J.-B. Frétigny 2010, 2012.

Quelles que soient les différences de parcours des passagers, la frontière aéroportuaire fait bien territoire à travers un double mouvement. Elle renvoie d'abord à l'expérience forte d'un espace de médiation territoriale entre plusieurs États, mais aussi à celle plus singulière de la territorialité d'un espace intercalaire, d'échelle mondiale, dont les logiques d'appropriation sont orthogonales à celles des États-nations. Ces deux dimensions, étatiques et transnationales, relevant de la mondialisation par le bas et par le haut, paraissent à l'analyse se renforcer l'une l'autre autant qu'elles ne s'opposent. Mais au-delà de la succession de jalons scandant cette territorialité frontalière ambiguë, comment s'opère le passage lors de ses étapes les plus clivantes ?

## III – La performance du franchissement de frontière : des assignations à catégorie négociées

L'accès au contrôle de police est une étape particulièrement sélective du franchissement de frontière. Son analyse souligne la force des identifications et des inégalités à l'œuvre dans cette territorialité étatique, supra-étatique et transnationale à la micro-échelle de chaque étape. Mais elle invite aussi à mettre en évidence son caractère négocié, auquel participent les acteurs institutionnels mais aussi les passagers eux-mêmes.

### *III – A. Emprunter une frontière à plusieurs vitesses : les inégalités mobilitaires et territoriales d'accès au contrôle de police*

Le temps d'attente aux postes de contrôle de police est une préoccupation récurrente des passagers à propos de la frontière, tout particulièrement à Roissy. A analyser les entretiens conduits dans les divers aéroports, il semble bien que l'autorité de l'institution souveraineté soit aussi signifiée aux passagers par l'interruption plus ou moins longue de leur déplacement au poste frontière. Significativement les acteurs institutionnels de la frontière ont progressivement établi de multiples priorités d'accès au poste-frontière de la police, élaborant ainsi une hiérarchie fine des accès que l'observation du dispositif frontalier a permis d'expliciter et de résumer au tableau 4. C'est donc l'établissement de vitesses différenciées non plus entre modes de transport (Ollivro 2005) mais au sein même de l'un d'entre eux. Cette ségrégation dans la mobilité pédestre à micro-échelle renvoie à trois grands types de justification avancés par les différents acteurs au cours du temps, d'abord d'ordre technique, puis d'ordre territorial inter-étatique (diplomatique) ou supra-étatique, notamment avec l'Union européenne, et enfin d'ordre socio-économique, emblématiques de l'archipel métropolitain mondial et des mobilités d'affaires du *financescape* évoquées au chapitre 2. Elle correspond à autant de performance des identités assignées à ces différentes mobilités.

C'est une justification d'ordre technique qui a permis précocement aux mineurs et aux *personnes handicapées ou à mobilités réduites* prises en charge par un agent de bénéficier d'un accès coupe-file, de même que les employés de la plateforme et des membres d'équipage : les badges et les certificats ouvrent la voie jusqu'au garde-frontière. Cette file spécifique, souvent implantée en périphérie du poste, peu visible pour le badgé novice, contraste avec les autres files prioritaires fortement mises en valeur.

**Tableau 4 – Les priorités d'accès aux postes-frontières Schengen de Roissy.**

| Accès prioritaire | Modalités d'accès | Catégorie d'acteurs concernés | Justification |
|---|---|---|---|
| Contrôle à part | Contrôle par un agent en civil, dans le salon lui-même | Membres de délégations officielles aux salons d'honneur : salon 200 et pavillon de réception d'ADP, centres VIP de Schiphol et Francfort, service Al Majlis de Dubaï, avec exemption de tout contrôle pour certains passagers (chefs d'État notamment). | Inter-étatique |
| | | Passagers en première classe (salon La Première d'Air France à Roissy, terminal Première de Lufthansa à Francfort), passagers des terminaux pour vols privés de Francfort et de Dubaï, passagers des services payant des centres VIP de Schiphol et de Francfort et Al Majlis à Dubaï. | Socio-économique, liée au *financescape* de l'archipel métropolitain mondial |
| Accès coupe-file | File réservée : *accès n°1* (Roissy), *fast lane* (Francfort), *priority lane* (Schiphol) et *fast track* (Dubaï). | Passagers *haute contribution* des compagnies aériennes (des classes de voyage les plus coûteuses et voyageurs fréquents notamment) ayant souscrit un service d'accompagnement payant (*VIP*) ou désignés par la compagnie (pour les courtes correspondances notamment). | |
| | Sas biométrique : lecture simultanée du passeport (à lecture optique ou biométrique) et des empreintes digitales ou de l'iris de l'œil. | Dans l'Union : ressortissants de l'Espace Economique Européen (EEE) majeurs, participant aux programmes biométriques nationaux mais aussi étendus aux titulaires d'un passeport biométrique. Pour Dubaï : expatriés résidents aux Emirats ou Emirati titulaires d'une carte biométrique *eGate*. Les personnes accompagnées d'enfants ne peuvent y accéder. | Supra-étatique technologique, et socio-économique dans le cas de Schiphol |
| | File réservée | Diplomates. | Inter-étatique |
| | File réservée | Agents travaillant sur la plateforme, équipage et passagers pris en charge par les agents (handicapés, à mobilité réduite et mineurs non accompagnés). | Technique |
| Files dédoublées | Deux files possibles pour l'accès aux aubettes | Ressortissants de l'EEE et de la Suisse pour les aéroports de l'Union. Ressortissants du CCG pour Dubaï. | Supra-étatique |

Source : J.-B. Frétigny 2013.

Dans une logique territoriale supra-étatique, les titulaires d'un passeport de l'Espace Economique Européen (EEE) et de la Suisse bénéficient d'un accès réservé au point de passage frontalier, tout en conservant théoriquement la possibilité d'utiliser l'autre file *tous passeports*. Cette division des circuits a été rendue obligatoire par une directive européenne de 2006 (CE art. 9) : il s'agit bien de performer par là même une certaine identité européenne (Bruter 2003, Cresswell 2006b). Les citoyens des États membres du Conseil de Coopération du Golfe bénéficient d'un système similaire à Dubaï[31]. A l'arrivée du terminal 1, plus du quart des postes de contrôle leur est par exemple réservé, soit quatre fois plus que leur importance numérique parmi les passagers du terminal au regard de l'enquête de fréquentation de l'aéroport menée 2010. C'est donc un avantage majeur, plus important

[31] Composé de l'Arabie Saoudite, de Bahreïn, des Emirats arabes unis, du Koweït, d'Oman et du Qatar.

encore que celui des passagers ressortissants de l'Union, qui représentent près de la moitié des passagers des trois aéroports de la dorsale européenne.

De plus, certains ressortissants majeurs de l'Espace Economique Européen (EEE) et de la Suisse ont la possibilité de passer la frontière par un sas automatique de contrôle biométrique. Destiné surtout aux passagers voyageant fréquemment, ce sas supposait initialement de participer à un programme lié à un fichier national d'empreintes digitales en France et de configuration de l'iris de l'œil dans les autres aéroports. A Roissy et à Francfort, ces programmes sont gratuits : c'est le système français de Passage Automatisé Rapide des Frontières Extérieures Schengen (Parafes), mis en place à partir de novembre 2009 à Roissy. En Allemagne, il s'agit du système de *contrôle de frontière biométrique automatisé* ABG. L'accès à ces sas a été élargi aux adultes détenteurs d'un passeport électronique biométrique, de l'EEE et de la Suisse, non accompagnés d'enfants. Ils participent de fait à un programme européen qui permet leur passage des limites Schengen par reconnaissance du visage à Schiphol et à Francfort[32], et par reconnaissance des empreintes digitales à Roissy. Un programme similaire, intitulé *eGate*, existe aussi aux Emirats[33]. Reposant sur l'iris de l'œil, il est réservé aux résidents des Emirats, même si son extension aux ressortissants des autres États du Conseil de Coopération du Golfe (CCG) est envisagée (Kader 2012). A Schiphol, coexistent en revanche deux sas et deux files : l'une pour les passagers de l'EEE et de la Suisse en général et l'autre, plus sélectif encore, pour les participants du programme payant Privium déjà évoqué au chapitre 6. Le choix de créer ce double système dans l'espace de passage de la frontière, limité en largeur, n'est pas neutre. Comme le souligne un des responsables de gestion des flux à micro-échelle des espaces publics aéroportuaires de Schiphol, il empêche par exemple d'instituer l'accès spécifique pour les familles avec des enfants en bas âge que divers cadres de Schiphol group envisagent. De tels accès tout au long de l'année sont plus généralement absents des aéroports étudiés.

Cette frontière à multiples vitesses est sensible sur l'image de la figure 19, qui présente le dispositif frontalier caractéristique de Roissy. On distingue les files de passeport et, sur l'écran de droite, une publicité pour le système Parafes. Dans la logique internationale des États-nations, l'appartenance à un corps diplomatique garantit aussi un accès coupe-file au filtre, et même, pour les délégations officielles, un contrôle dans le vestibule des salons d'honneur, comme le salon 200 d'Aéroports de Paris, voire au pavillon de réception des chefs d'État.

Plus récent encore, l'*accès n°1* visible à gauche de l'image est en revanche motivé par des considérations socio-économiques. Il correspond à un accès coupe-file aux aubettes accordé par les compagnies aériennes à leurs passagers les plus rémunérateurs, selon des catégorisations qui leurs sont propres. A Roissy par exemple, ces circuits prioritaires ont d'abord été mis en place par Air France à partir 2007, pour les passagers des classes *première*, *business* ou *premium* de la compagnie, ainsi que les voyageurs les plus assidus (*fréquents*) de son programme de fidélité, qui voyagent surtout à titre professionnel. Chaque compagnie rémunère le gestionnaire de l'aéroport pour faire bénéficier ses passagers de ce service. Ces catégories *éligibles* figurent sur la carte d'embarquement, contrôlée en amont de la file par un agent. La délimitation des populations bénéficiaires de cet accès prioritaire

[32] Une photographie numérique est réalisée et comparée aux données contenues dans la puce électronique du passeport.

[33] L'adjonction du service *eGate* sur la carte d'identité ou de séjour coûte 150 dirhams tous les deux ans, soit environ 30 euros.

reste à la discrétion des compagnies et des services payants d'accompagnement proposés par ADP, Air France ou d'autres sociétés spécialisées (Conciergerie 2011, Netservicesvip 2011). Ce type de circuit n'est en rien spécifique à Roissy. Il renvoie à un modèle frontalier qui s'est progressivement diffusé et imposé dans les *hubs* de la plupart des grandes compagnies aériennes mondiales et concerne aussi les autres aéroports étudiés. La compétition entre compagnies porte de plus en plus sur la correspondance même, donc sur la concurrence au sol, entre *hubs*, pour laquelle de tels accès prioritaires sont apparus comme un atout.

**Figure 19 – Files d'attente différenciées pour l'un des postes Schengen de Roissy.**

Terminal 2F. Source : J.-B. Frétigny 2010

Evoquant tout particulièrement le cas du programme pionnier *Privium* de Schiphol, divers géographes anglophones ont indiqué que ces files prioritaires sur critères socio-économiques manifestent l'affirmation d'*élites cinétiques* à l'échelle mondiale (Cresswell 2006b, Adey 2004b). L'affranchissement de certaines des contraintes matérielles et symboliques du contrôle étatique de police et des contrôles de sûreté a même incité certains chercheurs à évoquer l'émergence d'une *citoyenneté de la classe affaires* (Sparke 2006 notamment), dans un contexte où les régimes de mobilité des États facilitent tout particulièrement le passage des investisseurs (Sassen 2006).

Une moindre attention a été portée à la promotion conjointe de l'ensemble de ces catégories et à leurs logiques de constructions. Le passage de la frontière aéroportuaire repose sur un dispositif hiérarchique très élaboré, porteur d'un indéniable sens social et territorial. Les dispositifs frontaliers visent à présenter des mobilités d'élites homogènes par des catégories qui agrègent en fait des périmètres hétérogènes et évolutifs de passagers. Ils concernent les catégories à visée performative de l'archipel métropolitain mondial, participant pleinement des catégorisations marchandes évoquées au chapitre 5. Mais ils renvoient aussi à des logiques étatiques, participant de l'ambiguïté foncière de cette territorialité frontalière.

L'analyse invite à ne pas limiter l'étude du dispositif à sa seule configuration en envisageant la construction de la frontière dans sa mise en œuvre effective. La relativisation de l'efficacité de ces files prioritaires aux heures où elles seraient les plus utiles, celles de

plus grande affluence, l'illustre, heurtant pleinement leur catégorisation distinctive. Les files sont alors elles mêmes saturées, et même régulièrement davantage que les files pour les autres passagers, comme le révèlent les accompagnements, l'observation et de multiples entretiens avec les acteurs institutionnels. Le terminal 3 de Dubaï, par exemple, est marqué par de telles congestions, qui préoccupent les responsables d'Emirates interrogés. Le même phénomène affecte par exemple les files prioritaires à Roissy le lundi matin à six heures pour les terminaux moyen-courrier concentrant les destinations de mobilités d'affaires. Dans le salon d'Air France du terminal 2F Schengen par exemple « en P1 [première plage de rendez-vous des avions du *hub* d'Air France, de 5 heures à 7 heures], il n'y a bien souvent plus un siège disponible, et l'on trouve même des personnes assises par terre » indique par exemple un agent des salons lors du travail de terrain. Un tel exemple souligne l'intérêt d'aborder les multiples interactions, les négociations et les tensions que la performance de la frontière occasionne.

### *III – B. Une frontière éprouvée et négociée : acteurs publics, acteurs privés et passagers*

Le caractère d'épreuve et de négociation de la frontière se manifeste à la fois dans le jeu complexe des acteurs institutionnels et dans celui des passagers eux-mêmes.

#### *III – B. 1. Les acteurs institutionnels face aux logiques privées et publiques du franchissement de frontière*

Le caractère négocié de la frontière apparaît d'abord dans le processus de montée en puissance des acteurs privés dans la gestion de la frontière, qui résulte d'un appui actif des acteurs publics ou parapublics. Les responsables de la police indiquent aussi aux gardes-frontières de contrôler en priorité les passagers que leur désignent les agents de la compagnie. Cette répartition des rôles suscite cependant des tensions entre acteurs sur l'inscription spatiale de la frontière étatique dans l'infrastructure aéroportuaire, notamment dans le contexte français. Dans deux de ses rapports, la Cour des comptes française critique l'instauration des files prioritaires sur critères socio-économiques, considérant qu'il s'agit d'une « mesure [qui] constitue une atteinte au principe d'égalité devant le service public à laquelle il devrait être mis fin » (2008 : 85 ; 2010 : 205). Dans ses réponses aux rapports, le ministère de l'Intérieur considère en revanche que « l'aménagement du parcours du passager dans les aérogares est à la charge du gestionnaire d'aéroport […] conditions d'accès à la frontière » comprises, et mentionne que « tous les passagers sont contrôlés conformément aux principes d'égalité » par la police aux frontières (2010 : 211). Il ajoute qu'il « serait inconcevable de mettre un terme à cette procédure très appréciée qui correspond à une réalité économique et sociale » (2008 : 80). Il y a donc bien concordances, tensions et discussions entre les acteurs publics et privés à propos du fonctionnement de la frontière.

Elle se traduit aussi par une certaine réticence qu'entretiennent les policiers situés en bas de la hiérarchie à l'égard de ces préoccupations socio-économiques. Un jeune garde frontière de Roissy la résume par une plaisanterie critique qui circule parmi les agents sur l'acronyme de la police aux frontières : « PAF, ça veut dire Police d'Air France. » A Dubaï, ces mêmes policiers affichent aussi une certaine indifférence à ces catégorisations, au grand dam du gestionnaire de l'aéroport, comme le souligne une responsable la gestion des flux à micro-échelle de Dubai Airports :

For the police control, you have the same objective [than for check-in counters, maximum 15 minutes for 95% of the passengers] for certain lanes: GCC nationals, diplomats, fast track. But controls are identical for all, except for the eye's scan! Police officers don't even look at the sign above their head before going to their desk! So we have to change the number of available desks to accelerate the process. […] Then, we will be able to differentiate the process [of control]: it won't be easy!

La négociation ne porte pas seulement sur la place respective des acteurs, publics d'un côté et privés de l'autre. Elle concerne aussi sur l'ajustement des décisions de chacun, qui brouille la limite entre les intérêts publics et privés au sein du système d'acteurs. L'entretien réalisé avec Deborah en est significatif. Employée par une société de sécurité sous-traitante de compagnies aériennes à Roissy, cette profileuse est chargée du contrôle des documents et du questionnement approfondi des passagers. Son travail quotidien montre bien l'enchevêtrement des responsabilités des protagonistes anciens et nouveaux de la frontière :

[Confrontée à des] passagers chinois, sri-lankais, afghans et pakistanais avec des passeports qui ne sont pas les leurs, je discute avec la police [française]. Mais elle répond : "OK, laissez passer", car elle a intérêt à les laisser partir. Mais au Royaume-Uni, la police ne va pas les laisser passer et la compagnie aérienne aura des amendes. Alors on téléphone à l'immigration anglaise ».

On voit ainsi combien la frontière est négociée dans le cadre de relations d'interdépendance multiples entre les acteurs institutionnels publics et privés de divers pays qui dépassent l'appréhension technologique du dispositif. C'est la complexité de ces interactions qui rend aussi possible une certaine capacité d'agir des voyageurs eux-mêmes.

### *III – B. 2. La marge de manœuvre des passagers dans le passage*

Au-delà des acteurs institutionnels, ce sont bien les passagers eux-mêmes qui sont mis à l'épreuve dans leur capacité de conviction et d'argumentation. La contingence des interactions du passage de frontière a été soulignée par divers auteurs questionnant le dispositif technologique aéroportuaire, pour souligner qu'il n'était pas déterministe et qu'il ne dépendait pas seulement de la consultation par les réseaux informatiques des fichiers dont disposent les policiers au passage de frontière. Martin Dodge et Rob Kitchin (2009 : 110), dans une analyse ethnographique réalisée à partir de leur propres expériences de déplacement dans les aéroports, prennent l'exemple d'un passager chinois non anglophone dont le passage de la frontière est facilité, et peut-être même rendu possible, par l'intervention contingente d'une jeune femme qui se propose comme interprète :

a Chinese man is being berated by the immigration official. The man looks confused and scared. He holds out his passport, visa and travel documents. The immigration official pushes them away. Despite the fact that it is clear the man does not speak English he states loudly: "I need to know where you are staying and working. I need some more documentation. [...] "You'll have to wait. Over there." The Chinese man looks at the official, over at a row of seats, and back at the official. He pushes forward the documents again. "Over there." The official points, rolling his eyes. "No-one speaks Chinese!" he bellows patronizingly. […] Reluctantly the man starts to shuffle to where he is pointed, when a Chinese woman in the queue steps forward and offers to act as a translator. The official asks to see her documentation and then hesitantly agrees. Three or four minutes later the Chinese man is allowed to pass through, all smiles and bows.

A n'en pas douter, le contrôle de police n'est précisément pas seulement affaire de mécanismes technologiques. Il relève d'opérations parfois très complexes, liées à une multiplicité de facteurs, que les réseaux informatiques ne font qu'amplifier, qui laissent une

part non négligeable en effet à l'interaction elle-même et aux performances dans le processus de décision. Une certaine part de contingence donc d'arbitraire en est partie prenante, mais l'interaction est loin d'être seulement contingente. Une telle approche néglige la capacité d'action différenciée des passagers, elle tend encore à les présenter comme des agents qui ne font que subir le dispositif.

Or, leurs ressources linguistiques et argumentatives jouent précisément un rôle majeur dans leurs performances et elles correspondent à des manières d'être et à un capital culturel qui sont distribuées de manière non contingente parmi les passagers. L'entretien réalisé à Francfort avec Noureddine, architecte trentenaire à Alger, montre bien ces tractations de frontière et les ressources, les dispositions qu'il y met en œuvre. Rompu à la langue anglaise, il a pu s'y familiariser lors d'une expérience de travail prolongée dans un cabinet d'architecte d'Abu Dhabi. Rentré à Blida, près d'Alger, il s'est s'associé à d'autres collègues architectes il y a deux ans pour créer son propre cabinet.

L'anglais est aussi la langue qu'il pratique avec sa femme, qui est tchèque. Il la mobilise aussi régulièrement avec ses interlocuteurs de l'Union européenne et de Turquie pour y négocier des contrats, qui suppose aussi un sens de l'argumentation et un capital culturel important. Lors de ces franchissements frontaliers, il est fréquemment amené à devoir justifier sa mobilité. L'utilisation d'un visa Schengen délivré par l'Espagne pour affaires mais finalement utilisé pour affaires à Prague, à la demande de l'entreprise qui l'invite, a soulevé une négociation intense à l'aéroport de correspondance, à Francfort. Quelques heures avant l'entretien, à Francfort toujours, il a dû encore mobiliser toute sa capacité de conviction pour se profiler en riche entrepreneur arabe, par contraste avec la figure stéréotypée du migrant sans papiers :

> La première fois que j'ai voyagé avec Lufthansa, [à mon arrivée à Francfort, au passage de la limite Schengen] j'ai dû aller au poste de police malgré le visa Schengen espagnol : la délivrance du visa m'avait pris beaucoup de temps. [Je devais me rendre en Espagne mais mon contact] avait annulé le rendez-vous : […] il m'avait demandé d'aller à Prague pour voir un projet. C'était l'enfer, parce qu'il y a toujours besoin de s'expliquer. […] [Le policier] m'a demandé : "*Do you speak English or German?* " Je lui ai dit : je parle anglais et j'ai présenté les papiers. Ils m'ont laissé partir. […] Nous sommes des arabes. Si je voyage pour investir ou gagner 10 000 euros [c'est pour le business !] […] Même cette fois-ci, j'ai acheté le billet avec un collègue, on a risqué d'annuler le vol. Les responsables de Lufthansa [à l'aéroport d'Alger] ont vu sur son nouveau passeport qu'il n'a qu'un seul visa, pour la Turquie. Et dans un premier temps, [ils] ont refusé que mon collègue voyage. Ils ont dit que ce n'était pas possible ! J'ai tout présenté : papiers d'invitation pour moi et pour lui, et ça a nécessité – je ne sais pas, c'était un coup de chance – de rencontrer un agent de l'immigration allemande qui travaille en Algérie. Il voyageait avec nous dans le même vol, je lui ai expliqué la situation et il nous a laissé partir. […] Il faut parler des langues, parce que les gens de l'immigration clandestine ne sont pas vraiment cultivés. (En situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles)

Ces négociations ne s'achèvent pas toujours à la faveur des passagers. Elles mettent en jeu tout le projet de mobilité des passagers et l'articulation des lieux de leur territorialité, à des moments charnières de leur parcours biographique. C'est le cas pour Vera, 26 ans, particulièrement émue lors de l'entretien à Amsterdam, au point d'avoir préalablement entamé une mignonette d'alcool pour se remettre de ses émotions. Originaire d'Ekaterinebourg et de famille aisée, elle est directrice commerciale d'une petite entreprise de commercialisation des vêtements de travail que dirige son mari avec lequel elle s'est récemment mariée. Une amie à New York, responsable d'une agence de recrutement, lui a permis d'obtenir un visa de travail de deux ans aux États-Unis pour travailler à ses côtés.

Elle y a résidé 6 semaines à deux reprises et s'apprêtait à faire de même pendant deux mois, avant l'achèvement de son visa.

Cette territorialité dédoublée, entre deux villes, en partie affranchie de l'influence de son mari, occasionne cependant une certaine tension, à un niveau collectif et individuel, sensible dès le début de l'entretien. L'éloignement – même provisoire – de son mari, resté à Ekaterinbourg s'occuper de l'entreprise, et de sa famille s'écarte de son rôle de jeune épouse. Arrivée à 2 heures du matin à Schiphol, ses bagages en soute se sont perdus. Cette absence de bagages suscite la méfiance du personnel de sûreté du vol. Surprise de ce qu'on lui reproche, jeune, disposant d'un niveau d'anglais limité, la fatigue aidant, elle se défend mollement. Devant ces difficultés dans la réalisation de son projet de mobilité, elle se décide à rentrer, sur les conseils de sa famille, avec laquelle elle entretient de fréquents contacts téléphoniques :

*Which flight do you take?* I have cancelled my flight. I had planned to fly to New York for two months. The most important is to be with my husband! So I have changed my flight. I take a flight to Moscow […] because flights are only for Moscow for today and then to Yekaterinburg. Because my baggage is lost. This is why I go back to Moscow and my plan is cancelled. This is why my family said: "ah, what is this mess? Come back to family!" […] Maybe customs in foreign countries are good. Customs, customers do you understand?

*As for security controls [and security members of staff]?*

Yes. […] After I arrived from Moscow to Amsterdam I had three hours to my next flight. I went to the New York flight [of] Delta [airline] and they asked about my baggage, why I hadn't baggage. Today they asked me a lot of questions during a lot of time, one hour maybe […] But I don't know where my luggage is! Coming from Moscow to Amsterdam, maybe I'm a drug dealer [*rire peiné*]. This is why they asked all these questions […] about baggage, future trip, about my family. Because I'm [travelling] alone they asked me if I want[ed] to stay in America. Customs questioned me [also] about [my] money and [my] job. (En situation de mobilités d'études et d'initiation)

A ces discussions intenses à la frontière s'ajoutent des formes de passage de moindre portée mais qui soulignent l'agentivité des passagers. Certains, comme Daniel, font passer à la douane pour des achats personnels des produits destinés au commerce à la valise. D'autres exposent ostensiblement leurs enfants pour s'épargner l'attente devant le poste de police, comme Pierre, informaticien trentenaire : la priorité « n'est pas marquée [mais] si les agents percutent un peu vite, ils le font spontanément. Sinon on traîne un peu devant les VIP [*accès n°1*], et puis, avec un peu de chance, ça marche ». C'est donc bien l'ensemble des acteurs, qui interviennent à des degrés divers dans la négociation de cette territorialité frontalière, et notamment les passagers, qui y engagent aussi la leur.

## Conclusion

La projection de la frontière à l'aéroport n'en a atténué ni la prégnance et ni le tranchant. La frontière en réseau est à géométrie variable, mais n'est en rien une frontière molle, lâche ou diluée. Au contraire, les oppositions entre l'Ici et l'Ailleurs des territoires des États-nations sont toujours intensément mobilisées et appliquées pour marquer la distance entre populations mobiles et territoires. Malgré la proximité spatiale, les acteurs empruntent des circuits très différenciés et très maîtrisés au sein de l'espace de circulation. Même l'instauration de l'espace Schengen n'a pas signifié l'effacement des signes de passage d'une frontière étatique.

Pourtant, l'inscription de la frontière étatique dans le système du transport aérien recompose le territoire national à et par ses limites. Plus qu'une modification technique, c'est un changement de sens de l'État-nation, qui rompt avec le principe moderne d'organisation étanche de son territoire, séparé par des limites franches. Le travail d'observation et d'analyse documentaire montre que les limites étatiques forment, dans les parcours contrastés des passagers, une frontière épaisse, tissée de seuils successifs. Elles sont désormais agencées à fine échelle dans les cheminements des réseaux de transport et de plus en plus entrelacées. L'Ici jouxte toujours l'Ailleurs, souvent à très fine échelle : au passage du poste de douane, c'est le liseré vert des étiquettes à bagages qui manifeste par exemple la provenance communautaire et donc l'absence de franchissement d'une frontière douanière. L'analyse des entretiens et des accompagnements de passagers montre bien que cet agencement relève d'une territorialité originale signifiante de la transition entre États par le rite de passage. De périphérique, la frontière devient centrale comme *technologie de localisation,* de territorialisation dans la mobilité des populations. Elle participe ainsi pleinement aux territorialités collectives en réseau des individus.

Les entretiens avec les acteurs institutionnels montrent que la diversification des protagonistes de la frontière change la matérialité et les normes de la frontière. S'ils prolongent l'action étatique, enjeu souvent négligé dans la littérature, ces acteurs déploient aussi leurs propres logiques. Avec la *zone internationale*, ils infléchissent le sens et la forme de la frontière. Au cœur d'une territorialité inter-nationale, entendue comme « *zone de transition, de contacts*, où les caractéristiques [étatiques] que l'on veut séparer viennent précisément s'enchevêtrer » (Gottmann 1952) dans la co-spatialité des territoires étatiques, ils développent une territorialité d'entre-deux transnationale, plus autonome et plus distante des logiques migratoires ou fiscales des États. C'est un espace économique de commerces spécialisés construit par de grandes firmes transnationales. Mais c'est aussi un support d'identification de populations mobiles à un espace de fréquentation d'échelle mondiale, suscitant un imaginaire spécifique souligné par l'analyse des entretiens de passagers. Tout en participant activement à la construction réticulaire des territoires étatiques, la frontière aéroportuaire renvoie donc aussi puissamment à des formes de territorialité orthogonales au modèle de l'État-nation. L'analyse a permis de montrer que les logiques de cette territorialité frontalière, étatiques, supra-étatiques et transnationales de l'archipel métropolitain mondial ne s'opposent pas toujours et se renforcent aussi mutuellement.

Les aéroports étudiés attestent de la plasticité de la frontière, mise en espace de multiples manières par les différents acteurs pour rester un outil opératoire d'encadrement la

performance de mobilités multiformes. C'est pourquoi la frontière constitue un objet toujours pertinent d'intelligibilité des constructions territoriales associées aux mobilités et aux collectifs qu'elle hiérarchise. La territorialité de la frontière résulte de ce dense agencement matériel et symbolique, renouvelé à rythme rapide, non sans tensions et débats, par ses différents protagonistes.

Le travail de terrain mené dans les divers aéroports permet de montrer toute la place des passagers dans ces négociations à la frontière. Les aéroports apparaissent bien comme des *moments* d'articulation de relations à large échelle : les passagers y articulent leur territorialité en réseau. Ce sont donc bien des lieux à part entière, suivant la conception extravertie développée au chapitre 1 à partir de l'analyse de Doreen Massey (1994). Ces moments d'articulation peuvent être entendus au sens temporel mais aussi physique du terme, comme *moment d'une force*. Ce qui se négocie à l'aéroport est la capacité des passagers à pouvoir pivoter à l'aéroport d'un lieu à l'autre de leur territorialité dans le cadre de leur mobilité. Cette épreuve de force met bien en jeu de manière très discriminante une capacité d'agir qui est toujours à l'œuvre. Même le contrôle biométrique de l'iris de l'œil dubaïote, mis en place dès 2001 pour empêcher le retour de migrants des pays pauvres expulsés, vanté pour son efficacité absolue par les autorités, a connu d'infimes failles dans son fonctionnement, exploitées par certains passagers (Youssef 2010).

Le terrain dubaïote souligne précisément la force des évolutions frontalières convergentes entre aéroports, malgré des formes différentes d'une plateforme à l'autre. On peut en effet apprécier à la fois l'écart et la proximité entre le système de passage privilégié pour les ressortissants du Conseil de coopération du Golfe à Dubaï et celui de l'Espace Economique européen et de la Suisse dans la dorsale européenne. L'absence de zone d'attente pour les personnes en instance à Dubaï et leur institutionnalisation en Europe relève de la même logique est l'expression tout à la fois de différences de traitement mais aussi et surtout d'une même mise en réseau de la frontière étatique. Il en est de même pour la stratégie de mise en scène d'une frontière commerciale pour les destinations intra-européennes qui fait écho celle des boutiques hors-taxes pour vendre de l'alcool à l'arrivée de Dubaï. Ces multiples différences et rapprochements invitent à étudier plus avant les territorialités qui se travaillent plus largement dans chacune de ces plateformes.

# Chapitre 10 – Les aéroports, lieux insituables ? Les référents territoriaux des lieux de mobilité.

## Introduction

L'examen de la frontière a permis d'apprécier la variété d'échelles des territoires affirmés dans la mobilité aérienne. Ce chapitre propose d'élargir la réflexion en questionnant leur prégnance dans les quatre aéroports au-delà du dispositif frontalier. Les diverses toponymies officielles et officieuses des aéroports montrent combien l'ancrage territorial de ces objets ne va pas de soi, à travers les jeux d'échelle et d'identité auxquels se prêtent ces lieux. Les toponymies oscillent en effet entre Charles-de-Gaulle et Roissy, entre Amsterdam et Schiphol, entre Francfort et Rhin-Main[1], ou encore entre Dubai International et Garhoud[2]. Ces lieux sont emblématiques des interrogations liées à l'aménagement des réseaux, à leur sémiologie et leur sémantisation dans un contexte métropolitain (Remy 2002, Dupuy 1991). Elles posent à nouveaux frais la question du pouvoir des acteurs et de la capacité des lieux et des espaces publics de la modernité à symboliser des territorialités collectives dans le contexte de la métropolisation et de la mondialisation (Debarbieux 1993, 2010 ; Monnet 1998). Il a été montré que les lieux symboles pouvaient donner à voir et à comprendre des territorialités à différentes échelles spatiales, renvoyant à autant de collectifs (Debarbieux 1996). On fait ici l'hypothèse que les lieux de mobilité, par la dimension transcalaire des pratiques de déplacement qu'ils permettent, constituent des laboratoires privilégiés de réaffirmation, de reconduction mais aussi de reformulation et d'interrogation de la représentation identitaire des territorialités collectives des populations mobiles. Ils participent de ces sites liminaux (Bhabha 1994) qui permettent d'y apprécier la reproduction des diverses territorialités mais aussi l'infléchissement de leurs idéologies territoriales dans leur situation complexe de co-spatialité. Elles apparaissent bien comme des *localités* et des *voisinages* au sens d'Appadurai (1996), dont la construction, pour ne pas être dissoute dans un *contexte* plus englobant est un processus permanent qui s'élabore aussi dans et par la mobilité.

On cherchera à montrer que les aéroports sont autant des lieux symboles des territoires classiques que de l'affirmation de territorialités métropolitaines et mondiales ou plutôt de leurs dynamiques, en étant davantage emblématiques des processus et des

[1] Nom historique de l'aéroport encore usité.
[2] Nom du quartier de Dubaï où est situé l'aéroport.

horizons eux-mêmes de métropolisation et de mondialisation. Certes très présents ailleurs, ils sont portés à une intensité rare dans ces lieux. L'objectif est de montrer que les pratiques et les représentations associées ne tiennent pas qu'à l'imposition de discours dominants par les acteurs institutionnels de l'aéroport mais aussi à leur réinvestissement par les passagers eux-mêmes, voire à leur questionnement, à un jeu dans la catégorisation des lieux et des populations et de la performance des identités (Mondada 2000, 2002 ; Butler 1990, 1993 ; Mahtani 2002). L'aéroport a souvent été pensé comme un lieu par excellence de l'inauthenticité de l'expérience territoriale. L'expression péjorative d'*art d'aéroport*, utilisée pour désigner des artefacts conçus spécifiquement pour les touristes (Thurner 1995, Grabern 1967), en est un exemple révélateur. Elle participe d'un large discours anti-touristique imprégné de représentations distinctives et qui se révèle un obstacle à la compréhension des mobilités en général (MIT 2003). On fait l'hypothèse au contraire que l'aéroport est le lieu d'une expérience territoriale totale, qui interroge les territorialités collectives des populations et leurs échelles. Pour éviter les pièges déjà évoqués du discours anti-touristique, les représentations objectales et immatérielles des stéréotypes seront pleinement envisagées comme des *formes de savoir et d'identification* de l'identité et de l'altérité limitées et traversées par des rapports de pouvoir (Bhabha 1994 : 121).

L'analyse repose d'abord sur l'observation de l'aménagement des terminaux aéroportuaires et des pratiques qui s'y déploient. Elle se fonde ensuite sur la réalisation d'entretiens avec des acteurs institutionnels de l'aéroport ainsi qu'avec des passagers des quatre plateformes (encadré 1). Elle se saisit enfin de 720 photographies les plus diffusées de ces lieux, déposées par les passagers sur les sites internet Flickr, Panoramio et Google. La comparaison des quatre aéroports étudiés permet d'apprécier la diversité et l'intensité des catégorisations et des pratiques territoriales qui s'y déroulent.

La première partie interroge la territorialité des espaces publics aéroportuaires aux échelles infra-mondiales. Elle s'appuie non seulement sur l'étude de l'aménagement et de la sémiologie mobilisée par les acteurs institutionnels de chaque aéroport, mais aussi sur l'analyse de leur mise en pratique et de leur représentation par les passagers. Ce sont principalement les métropoles et les États-nations qui y font l'objet d'une projection et d'une expérience toute particulière, variable selon les aéroports étudiés. La deuxième partie aborde la construction plus homogène des quatre aéroports comme des lieux mondiaux. Elle souligne toute l'ambiguïté des valeurs associées à cette territorialité mondiale, qui oscille entre une conception inclusive et une autre exclusive des collectifs associés. Par cette ambiguïté, les aéroports se révèlent davantage des lieux-symboles de la métropolisation en train de se faire, d'urbanité ambiguë. Celle-ci est aussi précisée par l'étude des modèles de lieux d'échelle mondiale auxquels font référence les passagers pour qualifier chacun des aéroports. L'importance accordée à l'expérience de la coprésence et à l'échelle mondiale de circulation de voyageurs dans la construction des aéroports comme lieux-symboles mondiaux conduit enfin dans une troisième partie à interroger l'enjeu de la confrontation des passagers à l'altérité dans un lieu de fréquentation mondiale. L'analyse montre combien les représentations et les pratiques des voyageurs à ce sujet sont révélatrices de leur propre territorialité et interrogent leurs propres catégorisations territoriales.

***Encadré 1 – Sonder la territorialité de l'aéroport en entretien, avec les passagers***

Les entretiens ont permis de mieux saisir les représentations de l'aéroport à l'œuvre dans la pratique du lieu par les passagers notamment à travers les interrogations thématiques suivantes :

- Cet aéroport est-il d'abord pour vous un lieu parisien / francfortois / amstellodamois / dubaïote, français / allemand / néerlandais / émirati, ou encore lié à un espace plus large, peut-être européen / autre, ou encore un lieu international ou mondial ? Qu'est-ce qui vous fait penser que vous êtes dans un tel lieu ?
- A quels lieux vous fait penser cet aéroport ? Pourquoi ?
- Avez-vous pris des photos à l'aéroport ? De quoi et pourquoi ?
- Avez-vous regardé les boutiques ? Y avez-vous acheté quelque chose ? Quoi et pourquoi ?
- Avez-vous prêté attention aux autres passagers ? Qu'avez-vous remarqué à leur égard ?
- Lorsqu'on observe les passagers ici, à l'aéroport, sont-ils à l'image de la société dans son ensemble ou y a-t-il des parties manquantes ?

## I – Des lieux d'intense expérience des échelles territoriales liées aux métropoles et aux États-nations

Les échelles spatiales auxquelles les passagers identifient d'abord l'aéroport, dans une lecture englobante du lieu, sont révélatrices d'une véritable mise en tourisme proposée par les acteurs institutionnels à travers le dispositif aéroportuaire lui-même, mais aussi de leur propre territorialité. Ces assignations ne sont jamais exclusivement monoscalaires, les passagers soulignent toujours des échelles plus larges par lesquelles les aéroports prennent aussi sens à leurs yeux.

Alors même que les passagers sont incités à dégager une échelle dominante du lieu, ces descriptions attestent de la vigueur de l'expérience transcalaire de la mobilité. Cette diversité des échelles d'identification du lieu n'exclut pas pour autant la prépondérance d'ensemble de certaines échelles sur d'autres pour chaque aéroport : ce ne sont pas des lieux neutres, d'indifférenciation scalaire. Comme l'indique le tableau 1, Schiphol et Francfort sont davantage identifiés comme des lieux néerlandais et allemand, alors que Roissy et Dubaï International sont plus étroitement considérés comme des lieux emblématiques de Paris et de Dubaï. De plus, près de quatre passagers sur dix évoquent surtout un lieu d'échelle internationale ou mondiale, enjeu majeur qui sera abordée par la suite.

**Tableau 1 – Le primat de certaines échelles d'identification de l'aéroport**
***« Cet aéroport est d'abord pour vous un lieu… »***
***Plusieurs échelles possibles, catégories élaborées* a posteriori.**

| Qualification de l'aéroport par ses échelles (en % de réponses) | Roissy | Schiphol | Francfort | Dubaï | Ensemble |
|---|---|---|---|---|---|
| Un lieu international ou mondial | 43 | 41 | 29 | 38 | 38 |
| Un lieu macro-régional ("Europe", "Moyen-Orient") | 5 | 18 | 13 | 8 | 11 |
| Un lieu d'échelle nationale, lié à de plus larges échelles | 16 | 33 | 50 | 8 | 29 |
| Un lieu de la ville d'ancrage de l'aéroport, lié à de plus larges échelles | 36 | 8 | 3 | 54 | 22 |
| *Total* | *100* | *100* | *100* | *100* | *100* |

Source : enquêtes 2010-2012.

L'identification de l'aéroport dans son ensemble à des échelles macro-régionales, *européennes* ou *moyen-orientales* reste modeste et contextuelle. Dans les aéroports de la dorsale européenne, elle est surtout mobilisée après un vol long-courrier, par contraste avec l'aéroport quitté, ou en correspondance pour un pays de l'Union. Ce marquage européen, dont le chapitre précédent a souligné toute l'importance, est prégnant à propos de la frontière mais il reste modeste à l'égard de l'expérience du lieu dans son ensemble. Les espaces de coopération engageant les Emirats, comme le Conseil de Coopération du Golfe imprègnent encore moins la lecture territoriale de l'aéroport de Dubaï.

Abordons d'abord ces projections territoriales plus étatiques en jeu à Francfort et à Schiphol avant d'envisager celles de Dubaï et de Roissy, davantage liées aux villes mondiales elles-mêmes. On montrera enfin que l'expérience territoriale des passagers excède le marquage territorial intentionnel des acteurs institutionnels et montre, au-delà de la mise en tourisme de l'aéroport, des formes d'inscriptions originales de l'aéroport dans la territorialité des individus.

## *I – A. À Francfort et à Schiphol, l'aéroport comme emblème spatial allemand et néerlandais*

C'est une représentation de l'Allemagne et des Pays-Bas que mobilisent les deux aéroports placés au cœur de la dorsale européenne. Ce choix d'échelle relève de stratégies d'aménagement explicites des acteurs institutionnels. Il participe de discours territoriaux très articulés à leur projection dans ces lieux de mobilités. Pour renforcer l'attractivité de ces lieux et en intensifier l'expérience, ils présentent chacun des deux pays comme des espaces d'expérience d'environnements "naturels" et technologiques très maîtrisés, imprégnés d'expertise logistique dans la circulation des personnes et des biens.

### *I – A. 1. Une mise en tourisme à l'échelle nationale assumée*

L'aménagement touristique de Francfort surtout et de Schiphol inscrit ces aéroports dans le prolongement d'un large arrière-pays plutôt que de la ville elle-même. A Francfort, les boutiques consacrées exclusivement aux produits touristiques s'intitulent significativement *discover Germany*, *Germany & more, German corner* ou encore *Germany*

*+++.* Elles offrent au toucher, et à la consommation visuelle, notamment photographique (figure 1), les produits de consommation touristiques les plus diffusés du pays, surtout de l'Allemagne du sud, comme les coucous, poupées et jambon de la Forêt-Noire, gommant pour l'essentiel l'image de Francfort. Ce marquage allemand des mobilités aériennes dans le dispositif commercial tient à la faible importance de la fonction touristique de la métropole francfortoise, à l'importance du phénomène de correspondance à l'aéroport mais aussi à une attention accrue aux passagers considérés comme les plus grands consommateurs de produits touristique dans la stratégie commerciale de l'opérateur aéroportuaire, comme en témoigne la responsable de la conception générale des commerces de Fraport :

On a constaté qu'à Francfort, les passagers veulent davantage sentir qu'ils sont en Allemagne, donc des classiques. Les coucous, manger des saucisses et boire des bières, ce genre de stéréotypes. […]

*C'est donc plus l'Allemagne que Francfort ?* Oui, oui ! Francfort n'est pas inintéressant. On y a réfléchi. Mais nos passagers ne sont pas en correspondance à Francfort parce qu'ils souhaitent être à Francfort. Les Chinois, dans le cadre de leur circuit touristique, traversent peut-être à travers douze pays en dix jours [rire], à travers toute l'Europe, Et ils veulent voir l'Allemagne, pas voir de l'Apfelwein[3] ou d'autres choses spécifiques de Francfort ! […]

Je crois que c'est très spécifique à Francfort et à un aéroport de correspondance. A Hambourg, il n'y a presque pas de trafic de correspondance ou presque. Là-bas, les Chinois et les Russes veulent voir le port. On en a une autre image, non ? Alors qu'à Francfort, c'est le premier ou le dernier contact avec l'Allemagne, donc on a tous les grands stéréotypes globaux de la bière et du coucou ! […] On ne peut pas tout changer pour la fierté de la ville !

**Figure 1 – La pratique touristique de l'aéroport de Francfort comme un lieu allemand : la consommation photographique d'un paysage de la Forêt-Noire.**

Terminal Z hors Schengen, à destination des États-Unis. Source : J.-B. Frétigny 2012.

[3] Vin de sureau associé à Francfort et plus généralement à la Hesse. De nombreux acteurs de Fraport insistent régulièrement en entretien sur l'identité hessoise (*hessisch*) stéréotypée associée à l'aéroport. Ses traits dialectaux ou campagnards sont régulièrement dénigrés à l'échelle nationale et ils aspirent à en gommer toute forme d'identification possible dans le marquage territorial de l'aéroport.

Le marquage territorial très accentué des boutiques de Schiphol s'effectue aussi à plus ample échelle que celle de la ville d'Amsterdam : celle de la Hollande et par synecdoque, le tout étant désigné par la partie, des Pays-Bas. L'axe central de circulation dans la zone hors Schengen, le plus central de l'aéroport, a ainsi été nommé *Holland Boulevard*. Plus abondants que ceux de Francfort, les marqueurs plus spécifiques d'Amsterdam, comme la petite annexe du Rijksmuseum, sont ainsi donnés à voir dans un parcours frappé du sceau d'un discours à plus large échelle :

> This is the airport of Amsterdam of course, but we are here also in an airport city in Holland, and that's what we would like people remember of Schiphol: a Dutch city!
>
> (Schiphol, responsable d'études marketing, Schiphol Group)

Les marqueurs nationaux sont omniprésents dans l'aérogare : le drapeau tricolore, dont une stylisation compose le logo de l'aéroport, la couleur bleue, de la compagnie porte-drapeau KLM, et surtout l'orange, des machines d'emballage des bagages aux boutiques touristiques en passant par les distributeurs de billets[4].

### *I – A. 2. Un discours d'expertise logistique par la maîtrise de l'environnement néerlandais*

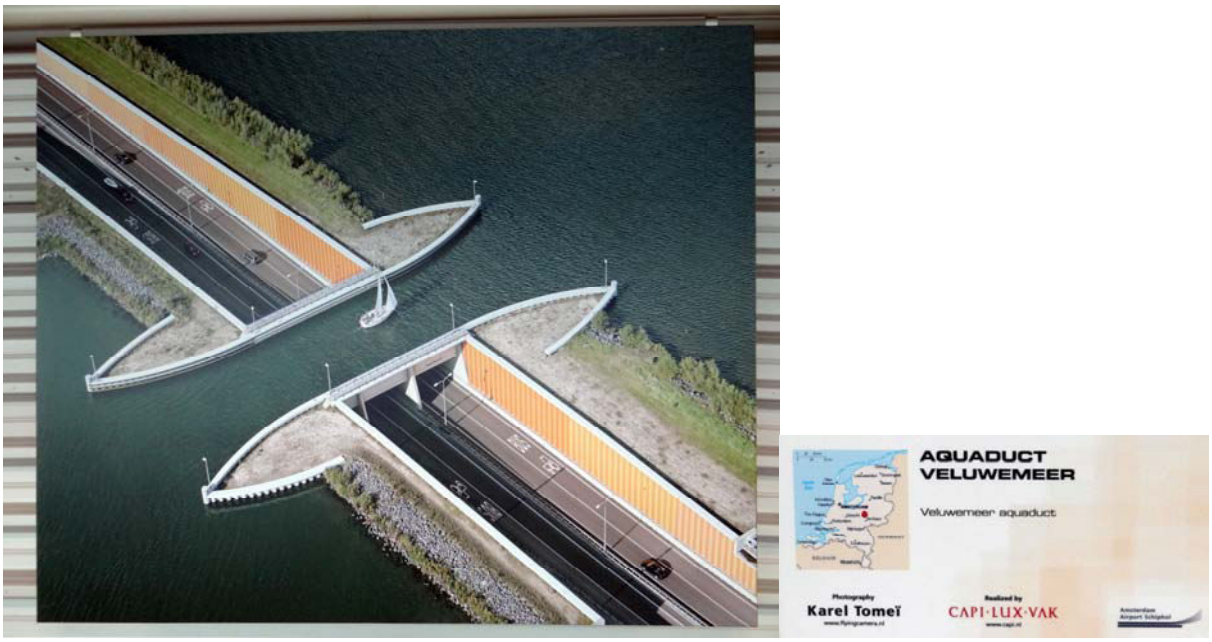
Ces échelles de mise en scène des aéroports participent de discours de présentation de l'ici différenciés étroitement thématisés pour la mobilité aérienne et en large partie réactivés par les passagers eux-mêmes dans l'entretien et performés par la prise de photographies. Schiphol et Francfort portent les discours les plus emprunts de valeurs de la modernité comme emprise technologique de l'environnement et comme maîtrise de la circulation et de la mobilité mise en jeu par ces lieux.

A Schiphol, c'est un environnement étroitement contrôlé qui est fréquemment représenté le long du linéaire de l'aérogare. Les vues aériennes du photographe Karel Tomeï (2012), disposées à la jetée M, en sont caractéristiques, par la présentation de multiples ouvrages d'art constellant les paysages hydromorphes, et la répétition sous diverses formes du lieu-symbole territorial néerlandais qu'est la digue (figure 2).

L'usage des motifs végétaux à Schiphol dans l'économie générale du discours en est emblématique. Les quatre aérogares font l'objet d'une végétalisation importante, par l'implantation de plantes vertes et d'arbres pour l'essentiel artificiels, mais elle n'est jamais aussi massive qu'à Schiphol, où elle est étroitement associée au sceau d'un environnement maîtrisé.

[4] Ce cadrage national est particulièrement explicite dans les plaquettes d'invitation à la découverte de l'aéroport pour les enfants, transformés en « Schiphol scout[s] ». Pour ceux qui embarquent du salon 2 par exemple, la moitié des questions portent sur les Pays-Bas. Elles invitent les enfants à observer la couleur bleue des uniformes des agentes de KLM et la couleur orange de la bibliothèque de l'aéroport (*airport library*) ou encore les tulipes du Dutch Kitchen Bar. Il leur faut aussi trouver le nom de la « *banque néerlandaise* » qui a son guichet dans le salon, la couleur dorée et la ville de localisation de « l'autre site » du Rijskmuseum et scruter la décoration du mur de porcelaine de Delft.

**Figure 2 – Un discours territorial lié à la mobilité. Photographie de Karel Tomeï exposée dans un couloir de Schiphol.**




Jetée M de Schiphol. Source : K. Tomeï, J.-B. Frétigny 2012.

Cette domestication de l'environnement est sensible dans l'apposition de films plastiques translucides sur les vitres des couloirs du salon 3 à G. Elle vise aussi à montrer le savoir et le pouvoir développé sur la faune et la flore des Pays-Bas, en présentant un inventaire aspirant à l'exhaustivité de ses espèces endémiques, sous forme d'une liste accompagnée de photographies et de diffusions d'extraits sonores.

Dans une installation semblable, intitulée *Tracing Reality*, l'artiste Danielle Kwaitaal couvre 450 mètres carrés de vitres du couloir reliant les jetées B et C faisant figurer des paysages méthodiquement construits, mobilisant les jeux d'échelles liés à la miniature et aspirant à l'exhaustivité, comme elle le souligne dans le dossier de presse accompagnant l'inauguration (Schiphol 2008) :

> I traced an imaginary circle around the Schiphol region, and then shot panoramic photographs of locations lying along that line. These locations include the Zuidas business district, the flower auction in Aalsmeer and the surrounding polder landscape […]
>
> By using this circle to make an actual cut-out of the surrounding countryside, and then folding it open, I was able to create a panoramic scene that represents a 'cross-section' of the region. This approach made it possible to frame the unique landscape that exists outside and bring it inside for passing passengers to see. The design plays a dynamic game between extreme close-ups and vast distances: we see 'macro shots' of microscopic details alongside wide-angle panoramas with boundless expanses of space.

L'*airport park* conçu par Maurice Mentjens, dans la zone réservée Schengen, placé à l'écart des principaux flux, propose une reconstitution miniature d'un morceau de « nature » en ville, visuelle, sonore et tactile. Outre le nom même de parc, les limites spatiales très visibles, en intérieur et sur la petite terrasse associée, et la présence d'un fleuriste et d'un café ne cachent pas le caractère profondément urbain de cet espace thématisé.

La mise en scène de cet environnement et de sa valorisation commerciale est particulièrement sensible à travers la promotion constante des tulipes, produit historique de

la modernité capitaliste, importé au 16e siècle en Hollande et associé aux serres ou aux bulbes soigneusement ensachés. La puissance économique néerlandaise est ainsi présentée surtout à travers le travail et le commerce des matériaux de l'ici.

La mise en valeur du *design* national y participe, à travers l'aménagement général de l'aéroport mais aussi des quatre vitrines de l'exposition miniature du *design* néerlandais dite *Travelling art exhibition*. Disposée entre les jetées B et C, et renouvelée périodiquement, elle est consacrée aux œuvres d'artistes néerlandais contemporains. L'annexe dorée du Rijskmuseum aussi en présentant un siècle d'or hollandais réduit aux paysages et aux figures nationales emblématiques.

Les réalités coloniales de captation de ressources de l'Ailleurs et de l'Autre associées au port négrier sont gommées. L'héritage colonial du commerce des diamants et des corps qui a fait et continue à faire la richesse du pays n'est pas explicitement relié à cette mise en scène. La présence discrète d'une exposition consacrée à l'histoire de la compagnie KLM, liée à l'expansion coloniale dans les couloirs surplombant le *lounge* 2 en témoigne. Les boutiques du diamantier Gassan en attestent également, ainsi que les boutiques de lingerie fine d'origine étatsunienne Victoria's secret, dont les publicités aux corps féminins dénudés sur fond rose font écho à l'industrie du sexe et au quartier rouge d'Amsterdam.

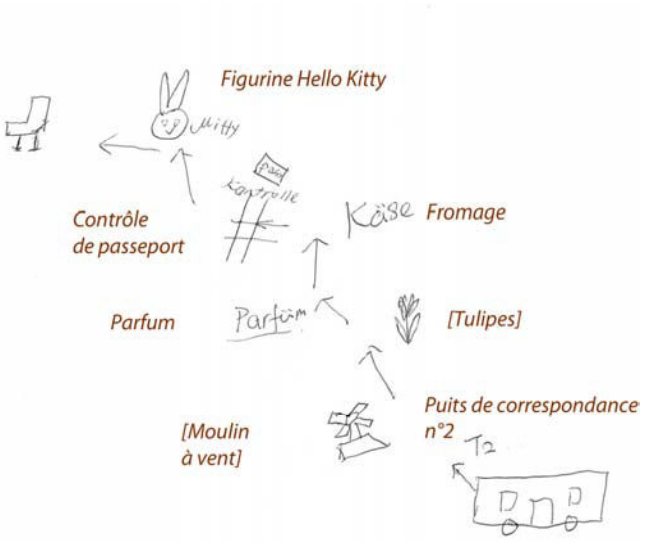
**Figure 3 – L'excursion à Amsterdam :**
**un discours sur la modernité néerlandaise des transports.**

Source : J.-B. Frétigny 2012.

L'affirmation de ce discours territorial trouve son prolongement dans l'incitation à la visite d'Amsterdam entre deux vols, à l'aide d'un bus amphibie qui permet de parcourir les canaux de la ville depuis Schiphol sans descendre du bus (figure 3). Dénommé *Floating dutchman*, en référence à la légende coloniale du vaisseau fantôme du Hollandais volant[5], il constitue en lui-même un outil de renforcement du discours national de la modernité diffusé à l'aéroport.

[5] La référence au Hollandais volant est reprise par la compagnie KLM qui fait figurer ce nom sur chacun de ses appareils.

**Figure 4 – Type de photographie très diffusé de l'aéroport de Schiphol par les passagers et carte mentale de Jin, en correspondance à l'aéroport.**




Jin, Chinoise, en situation de mobilités épisodiques souvent combinées à des pratiques touristiques. Source : E. Cheng (voyageuse) 2013[6], enquête à Amsterdam 2012.

C'est ce marquage territorial d'un environnement maîtrisé que mobilisent le plus souvent les passagers. Leurs photographies en témoignent largement (figure 4). Elles montrent l'attention portée notamment aux objets végétaux soigneusement jardinés, au *design* ou encore aux divers marqueurs de transport néerlandais, de la compagnie KLM aux vélos. Les cartes mentales s'en font aussi largement écho, comme les entretiens :

> I'm aware of the orange, I'm aware of the cheese, I'm aware of the tulips [rire], and I did wander through the Dutch shops that's being near the transit part, where there's always bulbs of tulips and that's all tulips around Amsterdam [rire], so yes, there's a Dutch feel to it.
>
> (Stanley, britannique, en situation de mobilités touristiques d'ancrage)

### *I – A. 3. L'affichage de la maîtrise technologique allemande*

Alors qu'à Schiphol la mise en tourisme de l'aéroport imprègne fortement l'aérogare, elle est en revanche particulièrement limitée à Francfort. A l'exception des boutiques arborant des produits touristiques, cet apparent effacement de références nationales explicites tient à la promotion d'un espace précisément fonctionnel dans lequel une large place est accordée à la technique. Cet aménagement résulte bien de la projection de représentations territoriales stéréotypées, qui, sont entretenues et réinterprétées dans la conception des espaces commerciaux :

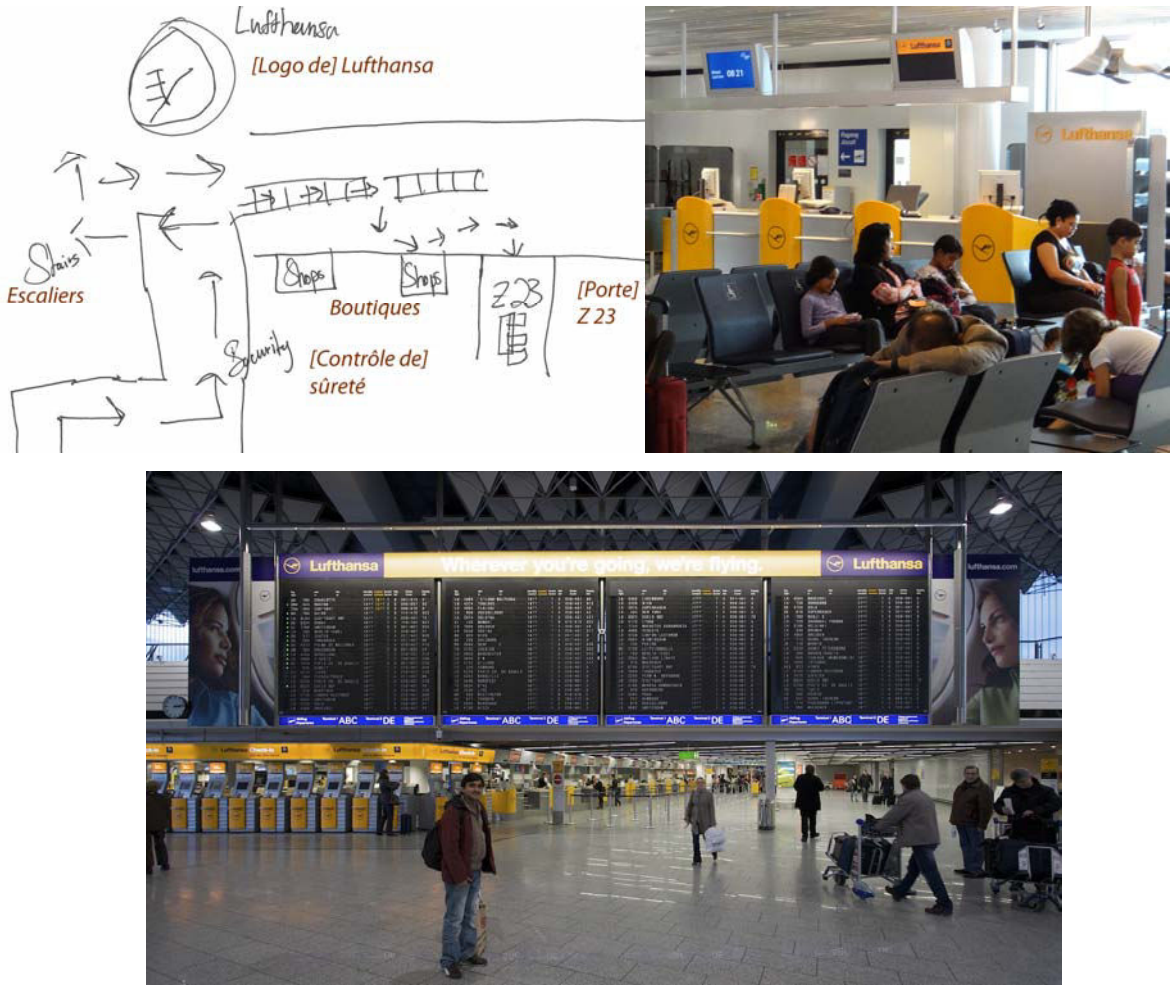
> Nous occupons aussi de services de massage. Mais ils s'inscrivent toujours dans cette chaîne de produits [définie pour les passagers dans chaque zone réservée] : d'abord, un magasin *duty free*, ensuite des services de restauration, puis les services monétaires, importants pour une telle place marchande : distributeurs de billet, de change, de détaxe […] et enfin les massages ou un casino si on a de la place. […] Contrairement aux aéroports asiatiques, on n'attend pas de l'Allemagne d'être bonne sur le bien-être, du moins c'est ce que je pense !
>
> (Responsable du développement des commerces, Fraport)

Si divers passagers d'Amsterdam évoquent et représentent sur leurs cartes mentales les plantes ou les moulins miniatures observés ou achetés dans leur parcours, ceux de

[6] Déposée sur Flickr (Creative Commons) : https://www.flickr.com/photos/envycheng/9141346212/

Francfort font régulièrement appel au champ lexical de la fonctionnalité du lieu de mobilité, évoquant de manière récurrente un espace *organisé*, *efficace*, *structuré*, *pratique* et *austère*. Significativement, le marquage de l'aéroport comme territoire allemand est notamment associé aux multiples signes de la compagnie Lufthansa, plus denses que pour les autres compagnies qui ont leur *hub* dans les autres aéroports.

**Figure 5 – Le marquage de la compagnie Lufthansa comme repère territorial allemand pour les passagers.**




Carte mentale de Jai au terminal Z, cliché de contexte du terminal et type de photographie très diffusé de l'aéroport.
Source : haut : enquête passagers 2012 et J.-B. Frétigny 2012. Bas : Sualk 61 (voyageur) 2009[7].

En attestent les pratiques de photographie des passagers, les cartes mentales et les entretiens (figure 5) :

*What makes make you think you're in Germany right now?* Mainly Lufthansa flights because that's a German flyer. There are a lot of Lufthansa flights [here, in terminal Z], that's the main signal.
(Jai, étatsunien, en situation de circulation migratoire liée à la relation à l'entourage)

Les prises de vue portent de manière récurrente sur la fonctionnalité du mobilier, les multiples tables et chaises disponibles, les grands couloirs de tapis roulant ou encore les voitures de collection exposées. La seule exception apparente à cette faiblesse relative des marqueurs territoriaux réside dans l'omniprésence d'un paysage alimentaire marqué par les

[7] Déposée sur Flickr (Creative Commons) : https://www.flickr.com/photos/sualk61/3555184964/

spécialités allemandes :

I've seen a lot of beers here [rire] […] I'm definitely feel like in Germany, because Germany is everywhere for the language written and I don't really speak any German. Also what they sell ford food: German sausages. There's a lot of food everywhere.

(Amy, étatsunienne, en situation de mobilités d'études et d'initiation)

Encore est-ce ainsi l'accessibilité des multiples stands de nourriture disposés tout au long du parcours (figure 5) et au plus près des portes d'embarquement, donc la facilitation fonctionnelle de la mobilité dans l'aéroport, qui est le plus souvent mentionnée à ce propos :

Francfort est tout simplement un endroit très ennuyeux quand Amsterdam Schiphol est un bel aéroport : la zone des boutiques y est très concentrée. [Ici], on arrive d'un côté dans cette zone et le chemin qu'on emprunte nous fait repasser en fait devant les mêmes commerces tous les cent mètres : un *duty free* Heinemann ou un stand de nourriture. […] On ne voit pas autre chose ! Schiphol est plus beau parce que plus varié.[8] (Gregor, allemand, en situation de mobilités touristiques d'ancrage)

L'aéroport comme lieu moderne apparaît aussi comme *représentatif* d'un espace plus large, comme un lieu *comparable* à la ville-centre de Francfort en tant que petite ville à part et à l'imagerie caractéristique :

Lorsque j'arrive à Francfort je me sens quelque part un peu chez moi. Lorsqu'on a passé trois semaines à l'étranger en Indonésie et qu'on retourne à Francfort, on se dit de nouveau : "l'Allemagne, c'est bien de nouveau le pays".

*Il s'agit d'un lieu plutôt allemand ?* Oui. […] On le voit par exemple au fait qu'il s'agit un aéroport plus rafistolé que les autres. Je le comparerais au centre de Francfort [fortement reconstruit après la Seconde Guerre mondiale]. C'est tout autant représentatif : les bâtiments, les rues… [c'est organisé] comme une petite ville. [9]

(Günter, comptable résidant à Worms et travaillant à Frankenthal, dans le Palatinat, à une heure de route de Francfort, en situation de mobilités touristiques centrifuges)

Selon des modalités différentes dans les deux aéroports, les parcours de discours territoriaux à Schiphol et à Francfort réactivent fortement des stéréotypes d'échelle nationale en contexte de mobilité, en liaison étroite avec le caractère plus polycentrique de l'espace métropolitain associé, évoqué au chapitre 3. C'est en revanche puissamment l'image de l'aéroport métropole que mobilise la mise en tourisme et la pratique de Roissy et de Dubaï, liée à la construction métropolitaine plus franchement associée à une ville mondiale qu'à un espace urbain mondial polycentrique.

### *I – B. À Dubaï et à Roissy : l'aéroport métropole*

Les aéroports de Dubaï et de Roissy sont étroitement associés à la ville qu'ils desservent et en sont conçus comme une réplique à micro-échelle.

---

[8] Frankfurt ist einfach nur langweilig und Amsterdam Schiphol ist schön, weil die Shops-zone sehr konzentriert ist. [Hier] man kommt von einem Seite in dieser Zone und man beschritt eigentlich und hier kommt immer wieder dieselbe Laden alle hundert Meter, ein Duty Free Laden Heinemann oder ein Essenstand […] man sieht nichts anderes da! Der Schiphol Flughafen ist schöner, der ist abwechslungsreich.

[9] Wenn ich im Frankfurt ankomme fühle ich mich irgendwie ein bisschen wie zu Hause. Wenn man drei Wochen im Ausland war, Indonesien und man wieder nach Frankfurt fährt sagt man wieder: Deutschland, es ist doch wieder der Heimat.

*Es geht mehr über einen deutschen Ort?* Ja. […] Der Flughafen ist geflickter als andere Flughäfen beispielsweise. Das ist genauso repräsentativ wie Frankfurter Innenstadt: den Bauten, den Straßen… [Organisiert wie] eine kleine Stadt.

### *I – B. 1. Un marquage métropolitain exclusif ?*

Le marquage dubaïote est sensible dans le nom même du satellite du terminal 1, dit de Sheikh Rashid, émir ayant accompagné la mutation de la ville de 1958 à 1990. Les multiples souvenirs proposés aux passagers font référence à la ville elle-même et à ses lieux les plus iconiques. L'opérateur commercial des boutiques lui-même dispose son nom attaché à la ville, Dubai Duty Free, sur tous les commerces, les publicités et les multiples sacs offerts ou vendus. Même la compagnie aérienne Emirates, dont le nom renvoie théoriquement à l'échelle fédérale, est en réalité la compagnie porte-drapeau de Dubaï et témoigne des ambitions affichées de la ville face à la capitale fédérale.

A Roissy, c'est très nettement aussi la consommation de l'image de Paris qui est mise en avant, très explicitement avec le nom de la principale société de boutiques hors-taxe : Buy Paris Duty Free, la dénomination apposée au satellite 3 du terminal 2E de *galerie parisienne*, le logo d'Aéroports de Paris en forme de tour Eiffel ailée et le même motif de la tour Eiffel repris dans les publicités des boutiques d'Aéroports de Paris.

La synecdoque entre échelles nationale et métropolitaine, presque invisible à Francfort et à Dubaï, déjà plus manifeste à Schiphol, est très marquée à Roissy, avec de constants va-et-vient de l'échelle française à celle de Paris au cours des parcours aéroportuaires, jusque dans la reproduction même de l'iconographie territoriale. Aux arrivées, la formule *Bienvenue en France*, à valeur performative, accompagne souvent la représentation stylisée d'un lieu emblématique de l'hypercentre touristique parisien. Cette combinaison d'échelles atteint jusqu'aux devantures et aux produits vendus (figure 6).

**Figure 6 – L'aéroport comme lieu transcalaire :**
**la combinaison des échelles française et parisienne.**

Bouteilles de cognac en forme de tour Eiffel, très diffusées, au terminal 2E
et enseigne de café au terminal 2D de Roissy.
Source : J.-B. Frétigny 2010.

Elle correspond aussi à des glissements fréquents entre les deux niveaux de référence mis en équivalence dans le discours des passagers, qui les emploient presque l'un pour l'autre :

*Do you have the impression to be in Paris?* Yes, I have been in France. [Here] it's a very nice, romantic, modern building...

*The airport is somehow romantic?* Yes, some design, a Parisian style...

*So you would say it is French?* Yes, as I just said the style. If you know Paris and his style, it gives this impression. (Lei, chinois, en situation de mobilités soutenues et multi-directionnelles)

Cette équivalence est explicitée de manière succincte par Emilie, passagère québécoise : « Paris c'est la France d'un œil extérieur ». Roissy et Dubaï diffèrent ainsi sur cette adjonction d'échelle nationale ou fédérale à l'échelle métropolitaine, qui ne concerne que Paris. Leur mise en tourisme se concentre de manière commune autour des commerces hors-taxes. Dans les deux cas, ces dispositifs classiques de la mobilité aérienne sont étroitement conçus comme emblématiques des valeurs des territoires parisien et dubaïote, selon des modalités différentes.

### *I – B. 2. Les boutiques hors-taxes comme condensé de consommation ostentatoire du territoire parisien*

A Roissy, les parfums et l'alcool, attributs emblématiques des boutiques hors-taxe, sont associés sans surprise aux produits cosmétiques et d'habillement parisiens et aux produits alimentaires français (figure 6), faisant explicitement de la consommation de ces produits une consommation territoriale à grands renforts de noms de lieux, d'images et de cartes mobilisant des représentations romantiques et distinctives. C'est la référence à Paris et à ses boutiques qui prédomine :

C'est le lien à Paris et à son image de luxe qui importe pour les étrangers en dehors de l'Union européenne, ou pour les passagers en correspondance, pour lesquels on cherche à développer l'achat. L'aéroport n'est pas différent de Paris. Paris est un lieu de passage et l'aéroport aussi ! (Roissy, responsable marketing, Aéroports de Paris)

A travers les boutiques disposées dans un espace à part, il s'agit bien de proposer une pratique de consommation éphémère d'un territoire en miniature. Leur conception va jusqu'à reconstituer dans la boutique même divers espaces représentant chacun un vaste ensemble régional, offrant un dispositif rapidement lisible aux passagers, qui ne disposent que d'un temps limité. Ces boutiques assimilent ainsi le parcours à micro-échelle de la boutique à un parcours touristique à large échelle de l'hexagone (figure 7).

Cette catégorisation territoriale du lieu de mobilité est reprise en large partie par de nombreux passagers. Sans avoir toujours, loin s'en faut, la valeur distinctive que lui assignent les gestionnaires de l'aéroport, elle est à l'œuvre en entretien, dans les cartes mentales (figure 9) ou encore dans leurs prises de vue de l'aéroport, qu'elles portent sur les boutiques ou les affiches.

**Figure 7 – L'expérience du *duty free* érigée en pratique parisienne par excellence.**

Terminal 2D (zone d'embarquement Schengen). Source : J.-B. Frétigny 2012.

**Figure 8 – Un parcours miniature de la France dans l'espace marchand : la boutique Richesses des régions de France de Roissy.**

Satellite 3, terminal 2E. Source : J.-B. Frétigny 2011.

**Figure 9 – Type de photographie très diffusé d'une boutique de macarons Ladurée et extrait de la carte mentale d'Emilie à propos de Roissy.**

Terminal 2F et terminal 3 (Emilie, canadienne, situation de mobilités touristiques et de retrouvailles). Source : passager F. Seroussi 2009[10], enquête passagers 2010-2011.

Ces mêmes boutiques hors-taxes sont au cœur d'une stratégie en revanche exotisante du marquage métropolitain de l'aéroport de Dubaï.

***I – B. 3. L'exotisme instrumental des boutiques de Dubaï juxtaposé au futurisme affiché du lieu***

La mise en tourisme dubaïote mobilise le discours orientaliste qu'Edward Said (1978) a fortement contribué à déconstruire. Ce point de vue se pose comme occidental en opposant à l'ici rationnel et moderne une altérité et un ailleurs placés dans la relation de pouvoir en position passive et inférieure, d'attractivité liée aux traditions, aux passions et aux ressources supposément à conquérir, d'aventures faciles et de paysages enchanteurs, participant de la catégorie plus large de l'exotisme (Staszak 2008). Les multiples palmiers artificiels, la construction d'un décor de souk et d'un ensemble qualifié de « jardin d'oasis » par le gestionnaire visent à projeter un imaginaire de l'oasis et de l'escale marchande d'abondance sur l'aéroport de Dubaï et dans la pratique des boutiques hors-taxe. Le terme est fréquemment mobilisé dans les commentaires des passagers sur l'aéroport et l'aéroport est présenté comme une destination « pleine de surprises », selon le slogan régulièrement affiché de Dubai Duty Free.

L'étude du corpus d'images prises par les passagers montre que le premier espace de l'aérogare photographié est la rue-canyon des boutiques hors-taxe du terminal 1 (figure 10), que confirme aussi l'observation des pratiques de photographies des passagers en aérogare. Le palmier en son centre au tronc revêtu de lingots d'or, cristallise ce discours, étoffé par le les multiples objets vendus : or, dattes d'Arabie saoudite, théières ou narguilés, comme le mobilier, surmonté de voiles et de mats mimant des boutres, ces voiliers cabotant dans l'océan indien et le Golfe Persique. Au-delà de ces objets emblématiques, de multiples clichés portent aussi sur d'autres motifs orientalistes de l'aéroport. Ils représentent les ornements géométriques apposés sur le logo du gestionnaire en forme de mosaïque arabisante ou bien ceux disposés sur les baies vitrées des terminaux. Ils capturent encore les arabesques de son architecture et jusqu'aux moquettes imitant le sable et les dunes du désert.

[10] Déposée sur Flickr (Creative commons) : https://www.flickr.com/photos/cizake/3596739375

**Figure 10 – La vue la plus fréquente de l'aérogare de Dubaï : la diffusion d'une catégorisation exotique des espaces *duty free*.**

Source : J.-B. Frétigny 2011.

Le développement d'un discours exotique de construction occidentale dans un riche État bordier du Golfe Persique peut surprendre. L'exotisme y participe d'une relation de domination dont l'opposition classique entre acteurs occidentaux d'un côté et orientaux de l'autre ne permet pas véritablement de rendre compte. Dans le Golfe Persique, le discours orientaliste est mobilisé par les élites à l'égard de leurs propres populations dominées, pratique qualifiée d'*auto-orientalisme* (Feighery 2012). Les acteurs institutionnels de l'aéroport, de diverses nationalités, ont souvent été formés ou ont commencé leur carrière dans les Îles Britanniques, s'ils ne sont pas eux-mêmes des ressortissants de ces pays ayant migré à Dubaï, comme les dirigeants de Dubai Duty Free, d'origine irlandaise. Elle participe aussi de la construction d'une arabité affichée de Dubaï pour une *ethnocratie* où les *emiratis* sont minoritaires numériquement (Kanna 2011). En produisant des paysages de consommation touristique désirables, cette catégorisation de l'aéroport s'avère lucrative, au point que les souvenirs constituaient en 2010 le premier poste de recettes des boutiques. De plus, cette mise en scène place dans une position d'infériorité non les Emiratis eux-mêmes mais les multiples agents de l'aéroport, notamment ceux des boutiques hors-taxes, principalement originaires du sud-est asiatique, dans un vaste exotisme amalgamant. Enfin, ce marquage exotique ne porte pas sur l'ensemble de l'aéroport mais se concentre essentiellement dans une partie de la zone commerciale réservée aux passagers, permettant le marquage à l'échelle mondiale de l'aéroport par les autres espaces :

We want of course that passengers get a picture of Dubai here. It's important for the 60% of Emirates' passengers in transit here and it's a statement for the country. […] Of course we have elements of the traditional Arabic architecture and palms and we do incorporate local forms in the design but it is always inside modular buildings and inserted in a very modern architecture, and

passengers don't complain about it.

(Dubaï, responsable du développement des services aéroportuaires, Dubai Airports)

Le marquage exotique de l'aéroport est plaqué dans un cadre architectural plus large qui veut démontrer la modernité architecturale futuriste de Dubaï : c'est cette modernité que l'enveloppe architecturale d'ensemble des terminaux, largement prise en photographie depuis le ciel, est chargée d'endosser. Les tours en ville proposés à l'aéroport visent aussi à asseoir cette démonstration plus englobante de l'horizon métropolitain de Dubaï. Les agents incitent plus qu'ailleurs les passagers à visiter la ville lors de leur correspondance : ils ont pour consigne de les interpeller systématiquement lors de leur passage dans les satellites. Un circuit en bus de deux heures, dit Dubai Bus Tour, est proposé aux passagers lorsqu'ils ont six heures d'escale. L'accord d'un visa temporaire est facilité à cette fin, avec rétention du passeport lors du trajet. L'enjeu est aussi de proposer une activité aux passagers en correspondance et de désengorger les satellites, comme l'indiquent les opérateurs d'Emirates. Mais cette incitation participe bien d'une stratégie plus large des autorités de Dubaï de renforcement du rayonnement de l'émirat par la diversification des activités économiques à partir de l'escale aéroportuaire (Lohmann *et al.* 2009). Les passagers en correspondance à Dubaï sont en effet ceux qui tendent le plus à sortir de l'aéroport, parmi les quatre aéroports étudiés, à l'image de Nicholas :

I wanted to make a stopover here in Dubai [to reach Yerevan for my research stay there]. I wanted to fly A380: I have never flown with it. Paris and Air France offered the same jet but it was more convenient in terms of price and schedules [through here]. But also I wanted to see the city of Dubai. And I know already Paris, so… […] It was also an opportunity for collecting data and visiting real estates. (Professeur de finance dans le domaine de l'immobilier, résidant près de Philadelphie aux États-Unis, en situation de mobilités de recherche et de formation)

Ces correspondances et ces escales prolongées participent à la diffusion de cette image moderne juxtaposée à un traitement exotique de l'espace qui vise à garantir l'attractivité de la place dubaïote. Le dispositif touristique de l'aéroport de Dubaï s'adapte aussi pragmatiquement aux temporalités occidentales. Comme les autres aéroports, il n'exclut pas les évènements festifs saisonniers à même de singulariser l'expérience et de créer une atmosphère favorable à la consommation comme Noël. Cette période associée permet de thématiser les commerces comme un marché de Noël et de mieux les inscrire dans un espace à part, du hors-quotidien, à cette période-clé de la fin d'année qui correspond à un des deux grands pics d'affluence annuels des aéroports.

L'étude des stratégies de positionnement et de pratiques territoriales des passagers des quatre aéroports montre bien l'ancrage variable de ces lieux aux échelles métropolitaines et étatiques, où sont activés et diffusés dans la mobilité des discours territoriaux puissants. L'étude des représentations et des pratiques des voyageurs montre combien ils sont partie prenante de ces constructions territoriales. Pour autant, elles ne se relèvent pas toujours du discours et de l'expérience prônées par les acteurs institutionnels et ces écarts révèlent bien la force de leur territorialité dans leur mobilité.

### *I – C. Les expériences territoriales passagères de l'aéroport au-delà des intentions des opérateurs*

Les lectures territoriales de l'aéroport par les passagers ne se limitent pas aux anticipations des acteurs institutionnels et invitent à saisir toute la force de leur expérience territoriale des aéroports. Celles-ci s'affranchissent des seules clés de lecture des acteurs

institutionnels et concernent à la fois les dispositifs touristiques eux-mêmes mais portent aussi plus largement le fonctionnement de l'aéroport dans son ensemble, ses passagers *locaux*, ses agents et son urbanité. Elles explicitent ainsi toute la richesse des référents territoriaux des passagers en jeu à l'aéroport.

Ces expériences territoriales excédant les intentions des acteurs institutionnels concernent la pratique des dispositifs touristiques eux-mêmes, comme leurs boutiques de souvenirs. L'achat de produits touristiques en est révélateur et rappelle que la vie sociale et territoriale des objets ne se limite pas aux intentions de leur concepteur (Appadurai 1986). Une partie des expériences territoriales contribuent par exemple à provincialiser l'Europe (Chakrabarty 2000) et ses découpages stato-nationales en jouant de manière souple sur les catégories d'États-nations. De multiples passagers considèrent que l'aéroport exprime et prolonge, « à peu de choses près », le territoire d'un État voisin. L'acquisition d'un produit national valant pour un autre pays en est caractéristique. Il s'agit d'une pratique très fréquente. Le chocolat suisse acquis à Francfort est par exemple présenté comme un souvenir allemand du passage à l'aéroport pour la famille en Algérie. Le vin français, acheté en correspondance à Roissy, est vu comme un équivalent du vin allemand pour un migrant chinois vivant à Hambourg à destination de ses parents, « parce que les cultures européennes ne sont pas bien différentes ». L'aéroport d'Amsterdam est aussi décrit et expérimenté comme un prolongement néerlandais d'une territorialité allemande pour Jin par exemple. Interprète chinoise, elle nourrit un profond intérêt pour la culture allemande, et pratique le *Mainport* hollandais qu'est Schiphol avec cette clé de lecture germanophile, comme le montre progressivement l'entretien :

> Il m'arrive de prendre beaucoup de cadeaux pour mes amis et ma famille, comme des chocolats, des sucreries et des petits souvenirs […] *Ces achats sont toujours liés au lieu où vous les achetez ?* Oui, oui, oui. Malheureusement à Francfort je n'ai pas eu le temps [d'acheter quoi que ce soit]. […] [Ici à Schiphol] j'ai acheté quelques petites choses : un fromage, deux moulins à vent […].
>
> [Cet aéroport], je crois, est européen et international […] et des Pays-Bas aussi, en raison des petits souvenirs. […] [Pour comparer l'aéroport à un autre lieu] c'est peut-être comme une gare ferroviaire ici, où il y a beaucoup de boutiques, de gens en mouvement… [silence] Oui ! comme les gares en Allemagne. […] De Francfort à ici, je n'ai en rien remarqué [la traversée de frontière] et je me crois encore maintenant à Francfort : c'est ça l'impression que j'ai ![11]
>
> (En situation de mobilités épisodiques investies régulièrement de pratiques touristiques)

En outre, même pour les passagers peu familiers de l'aéroport, les lectures locales de la plateforme excèdent le dispositif touristique en tant que tel. Elles concernent plus largement l'aéroport et son fonctionnement, notamment les contrôles de sûreté. L'expérience de contrôle, loin d'être seulement subie, est testée et évaluée (Potthast 2010) mais aussi étroitement interprétée comme une marque territoriale de l'aéroport. Divers passagers opposent par exemple des contrôles à Francfort, Roissy ou Amsterdam *réalisés davantage*

[11] Manchmal nehme ich viele Geschenke für meine Freunden und meine Familie: Schokolade, Süßigkeiten und einige Kleinigkeiten […] *Was Sie kaufen hat immer etwas mit dem Ort zu tun?* Ja, ja, ja. Leider hatte ich keine Zeit [im Frankfurt etwas zu kaufen]. […] [Hier in Schiphol] habe ich Kleinigkeiten gekauft: ein Käse gekauft, zwei Windmüllern […] Ich glaube ist [der Flughafen] europäische und es ist auch international […] und auch in den Niederlanden für die Kleinigkeiten der Niederlanden. […] Vielleicht [ist es hier] wie ein Zugbahnhof, wo es auch viele Laden gibt, Menschen unterwegs… [silence] Ja! Wie Bahnhöfe in Deutschland.[…] Von Frankfurt bis hier, ich habe keine Bemerkung [der Grenzüberschreitung] und ich glaube: „vielleicht bin ich jetzt noch in Frankfurt". Ich habe solcher Meinung!

*selon les règles* ou bien encore *plus stricts en Europe*, *plus précis* qu'aux États-Unis. Cette lecture territoriale des contrôles de sûreté vient confirmer leur contribution à l'institution frontalière, étatique et supra-étatique, évoquée au chapitre précédent. Mais elle participe aussi d'une expérience territoriale plus englobante du lieu, qui concerne l'ensemble du dispositif aéroportuaire :

> I see [the airport] as relating to the place where it is. So I would say: this is Paris airport. If the airport is rubbish, I link that with the place, it's almost a port for the place, my first impression of the place, of where I am going. (Roissy, David, britannique, en situation de mobilités épisodiques)

Cette lecture territoriale large de l'aéroport ne porte pas seulement sur la fonctionnalité du lieu mais aussi sur ceux qui le pratiquent et notamment sur les passagers considérés comme des *locaux* eux-mêmes. La pratique répandue dans tous les aéroports est particulièrement visible à Dubaï, où elle excède largement les intentions des acteurs institutionnels. De nombreux passagers en correspondance prolongent la lecture exotique de l'aéroport prônée par le dispositif et photographient, dans le cadre de leurs pratiques touristiques, les émiratis revêtus de leurs habits nationaux. Ils cherchent à immortaliser les hommes en sandales revêtus de la *gandourah*, robe blanche au col rond, au cordon identificatoire. Celle-ci est surmontée d'un tissu blanc maintenu par une cordelette noir ou bien d'un tissu à damiers rouge et blanc, le *keffieh*, plus largement diffusé dans le monde arabe, noué façon bandeau aux Emirats dans les situations non officielles. Ils prennent aussi des clichés des femmes en *abaya*, cette robe manteau noire accompagnée ou non de couleurs porteuse l'identité nationale (figure 11). Les prises de vue de cet *ethnoscape* s'élargissent significativement aux autres tenues du monde arabe, notamment des femmes en *nikab*, couvrant le visage à l'exception des yeux, porté par exemple en Arabie saoudite.

**Figure 11 – Photographier les autres passagers, notamment *émiratis* : une pratique très répandue à Dubaï. Image prise par une passagère.**

Source: N. Arsand (voyageuse) 2012[12].

Cette consommation visuelle explicite soulève sporadiquement l'hostilité des sujets capturés, comme le souligne Mary, vendeuse philippine de Dubai Duty Free :

[12] Déposée sur Flickr (Creative commons) : http://www.flickr.com/photos/nataliarsand/8058626653/

Tourists take pictures all the time of Arabic men and women, with their traditional costumes: their dresses and so on. People can be really rude taking them in picture. So sometimes Emiratis or other people taken in picture are really furious about it and they make it clear!

C'est plus largement l'urbanité même de l'aéroport qui est déjà considérée comme celle du territoire d'ancrage de l'aéroport. Cette pratique est illustrée de manière emblématique par les passagers qui arrivent dans un pays pour la première fois et le découvrent par l'aéroport. Amélie par exemple quitte pour la première fois de sa vie Madagascar pour déménager près d'Agen. Sa lecture territoriale de l'aérogare de Roissy, concordant avec celle de sa sœur Gaëlle, est celle d'une rupture territoriale intense :

*C'est la première fois que vous venez à Agen ?* Gaëlle : Oui [c'est la première fois pour elle], mais là, à mon avis, elle est déçue.

Amélie : Non je ne suis pas déçue, mais je suis plutôt habituée à plein de gens. A Mada[gascar], on est très accueillant et quand j'ai vu l'aéroport [ici], je me suis dit : " il n'y a pas beaucoup de monde". Parce que chez nous quand on s'en va, il y a toute la famille qui t'accueille […]. Ça se voit qu'on est hors de Madagascar. [...] A Mada[gascar], les gens sourient tout le temps. Ici, c'est très calme. Il n'y a pas grand monde : chacun sa route ! Désolé mais je dis la vérité : ce n'est pas trop dans mes habitudes de mentir. [...]

Gaëlle : J'ai déjà voulu l'avertir.

(Franco-malgaches, en situation de circulation migratoire de relation à l'entourage)

Les excuses que m'adresse Amélie en raison de ses propos critiques à propos de l'aéroport montrent bien qu'elle associe précisément le chercheur à l'aéroport, et qu'elle les inscrits tous deux comme partie prenante du territoire d'ancrage de l'aéroport. Il s'agit d'une pratique récurrente en entretien, révélatrice de cette lecture territoriale large de l'aéroport et des non-passagers qui le pratiquent (encadré 2). Comme signe de l'ancrage territorial, les passagers évoquent de manière récurrente les agents eux-mêmes et leurs manières d'agir, stéréotypées comme nationales.

***Encadré 2 – Le chercheur assigné au pays d'ancrage de l'aéroport en entretien : un révélateur de la lecture territoriale des lieux de mobilité***

En début d'entretien, j'informe les passagers que la thèse porte sur quatre aéroports. Mais c'est la seule évocation d'aspects négatifs de Roissy qui s'accompagne d'excuses fréquentes à l'égard du chercheur, à Roissy ou dans d'autres aéroports, révélant un double processus de catégorisation. L'aéroport comme le chercheur sont associés au territoire d'ancrage de l'aéroport : critiquer l'aéroport revient ainsi implicitement à critiquer le territoire en réseau auquel est assigné le chercheur, et s'accompagne donc de précautions pour limiter l'offense territoriale. *A contrario*, les appréciations positives de l'aéroport de Roissy sont particulièrement soulignées. Le chercheur est catégorisé à Roissy comme un « local », et peut aussi cristalliser des attentes de performances touristiques stéréotypées de l'Autre projetées sur les agents et les acteurs de l'aéroport au sens large, comme le suggère l'entretien mené avec Lillian et Philipp au terminal 1 de Roissy, dont ils regrettent le faible marquage territorial français et parisien :

Lillian: In Porto-Rico, last June, there was a decorative Christmas, local school children singing Christmas carols, dancing, in tradition costumes. Of course, you don't expect this in every airport […]

Philipp: You could put your costume onto your clothes!

Lillian: Oh no!

Philipp: *A Paris* [prononcé avec l'accent français] [rire], with the moustache...

Cette attente touristique est d'ailleurs anticipée à Schiphol où certaines vendeuses endossent un

costume folklorique dans les boutiques touristiques en zone hors Schengen. Le port de costumes folkoriques est cependant surtout lié aux compagnies aériennes, à l'aéroport et dans les airs. Précisément, le chercheur est associé non seulement à l'aéroport de sa nationalité et de son université mais aussi à la compagnie aérienne vue comme un porte-étendard du pays, comme le montre la discussion liminaire à l'entretien d'Astrid à Francfort. Suédoise s'exprimant très aisément en anglais, elle a bien saisi que l'entretien n'était pas réalisé pour Air France. Mais, veuve d'un Français, nourrissant une centration française approfondie, elle se sent obligée de justifier, à moitié sur le mode de la plaisanterie, le fait de ne pas avoir pris cette compagnie. Elle présente ainsi implicitement la mobilité aérienne et la pratique des aéroports en correspondance comme un test de loyauté nationale :

*Would you like to do the interview? Oh, yes, sure. But I'm sorry: I've not been with Air France today!* [sourire] *There was no direct flight from CDG to Orlando you know!*

Cette expérience territoriale large des diverses composantes de l'aéroport pratiquée met aussi fondamentalement en jeu les formes d'identification des individus, qui considèrent que l'aéroport est à bien des égards partie intégrante de leur territorialité. C'est d'abord le cas pour les passagers les plus familiers des territoires d'ancrage de la plateforme, que les opérateurs commerciaux prennent moins en considération. L'expérience territoriale de l'aéroport est alors celle d'un des lieux de la métropole elle-même, y compris pour les aéroports dont le marquage territorial par les opérateurs est surtout national. Bettina par exemple, originaire de Darmstadt, fréquente l'aéroport de Francfort dans le cadre de ses navettes entre Salzbourg, où elle étudie, et Darmstadt, dans l'espace métropolitain francfortois. Sa pratique aéroportuaire s'ancre dans la longue durée et l'aéroport participe pleinement de son expérience polycentrique de la métropole de Francfort. L'aéroport se situe à l'articulation de ses mobilités intra-métropolitaines, par voie autoroutière, et à large échelle, comme lieu récurrent d'adieux et de retrouvailles :

J'ai toujours pris l'avion depuis Francfort. […] Ma mère était hôtesse de l'air à Lufthansa, c'est pourquoi j'ai commencé à voler alors lorsque j'étais nouveau-née. […] *Ici, à l'aéroport, vous avez l'impression d'être en Allemagne ou à Francfort ?* Oui, enfin, à la maison, ça c'est sûr. Lorsqu'on se dit adieu [au départ] on se sent vraiment à l'aéroport de Francfort [rire], c'est-à-dire presque à la maison, oui. […] Déjà à l'atterrissage, je reconnais tout simplement les lieux que je survole, ou le survol du Rhin, je les connais bien […] *S'agit-il plus de Francfort ou de la région ?* De la région, et en fait plus la partie sud, en fait de Darmstadt je vais rarement à Francfort. […] Mais ça dépend de ce que l'on considère Francfort comme seulement en ville ou non… je veux dire… lorsque je vois l'autoroute sur laquelle je passe toujours, c'est déjà fantastique ! [rire] [13]

(En situation de mobilités d'études et d'initiation)

La description de l'aéroport comme lieu d'ancrage territorial ne concerne pas seulement les passagers résidant dans la métropole d'ancrage de l'aéroport et intervient plus largement dans les territorialités en réseau des populations. Ils abordent l'aéroport comme un véritable lieu d'identification, notamment linguistique et historique, à l'image de Richard,

[13] Immer von Frankfurt geflogen. […] Meine Mutter war Stewardess [für Lufthansa] deshalb bin ich schon mitgeflogen als Baby. […] Wenn man sich abschied dann fühlt sich man [rire] wirklich in Frankfurt Flughafen also fast zu Hause, ja. Was machst du denken: ich bin zu Hause? Schon die Landung, wo ich sehe überfliegend, ich kenne einfach die Orte die ich fliege oder am Main dass ich kenne, ich kenne mich aus […] *Es geht mehr über FRA oder über das Gebiet?* Das Gebiet, und dann auch mehr südlich eigentlich, also von Darmstadt fahre ich nicht zu oft nach Frankfurt. […] Aber es kommt darauf an, wie man jetzt denkt irgendwie Frankfurt in Stadt oder so, ich meine das ist ja… Wenn ich an die Autobahn sehe über die ich immer fahre und dann, es ist schon toll! [rire]

aux mobilités liées à l'industrie extractive, circulant entre le Québec et trois pays d'Afrique de l'ouest. Son discours est exemplaire de ce récit d'ancrage dans la mobilité, qui porte sur l'aéroport lui-même, comme espace francophone, plutôt que sur l'hypercentre parisien, pratiqué fugacement :

> Quand je sors de l'Afrique, j'arrive ici [à Roissy], je me dis : "je suis plus proche, je suis rendu à la maison". On est québécois. On n'a pas tout à fait la même langue française que vous […] mais on se comprend pareil. […] [A Montréal,] on arrive à Air Canada, ils te parlent en anglais et puis je ne réponds pas : je suis au Québec, c'est un service que tu me donnes, donc [je veux qu'on me parle en français]. […] Moi, ici, je me sens chez moi. J'arrive ici, comme je te disais, je me sens chez moi. […] En étant québécois, je fais un peu partie des Français. Ça fait quand même trois, quatre générations qui sont arrivées. Et puis je suis originaire de la Gaspésie, de Gaspé, c'est l'histoire du Canada : les gaspésiens sont arrivés il n'y a pas longtemps.

De multiples entretiens soulignent ainsi cette appropriation revendiquée des aéroports de correspondance, réinvestissant des relations héritées de divers types, notamment migratoires ou de la colonisation avec le territoire d'ancrage de l'aéroport. Loin d'être alors l'objet anhistorique qu'on a pu décrire, l'aéroport est ici pratiqué comme un fragment signifiant d'une ancienne *métropole* coloniale. Il est ainsi inscrit dans le temps long mais dans le cadre actuel d'une territorialité en réseau sillonnée par des mobilités à large échelle plus ou moins régulières.

Ce sens territorial large de l'aéroport, lié à la territorialité individuelle des voyageurs, participe aussi au choix de l'aéroport de correspondance, démontrant que les individus gèrent de plus en plus finement l'espace pour trouver les lieux les plus adéquats à leurs pratiques (Stock 2001). Le prix du billet d'avion, comme les possibilités de correspondance et les horaires des vols jouent un rôle majeur dans la détermination du parcours aérien des passagers. Mais d'autres facteurs interviennent à conditions égales, situation assez fréquente. Ces facteurs portent notamment le choix de la compagnie et de l'aéroport. Ceux-ci ne relèvent pas seulement de critères fonctionnels mais aussi d'arbitrages liés à la territorialité des passagers, mettant en jeu leur relation à l'Autre et à l'Ailleurs des passagers. Un exemple emblématique de ces pratiques est la justification du choix de Liisa, finno-étatsunienne, de son passage par l'aéroport de Roissy plutôt que par Heathrow pour gagner Helsinki depuis l'Oklahoma. Son choix tient à son interprétation des relations à large échelle entre la Finlande, le Royaume-Uni et la France qu'elle relie à sa propre territorialité liée à la Finlande :

> *You were here once?* Two or three times: I always chose to come back through here. I've never been to Paris, I have been to other European countries, but I always wanted to come here right over [to visit the country].
>
> *Why so?* England wasn't very nice to Finland when they were in war [pendant la Seconde Guerre mondiale]. French sent some support but English didn't help. So I have a nicer feeling towards French than I do to the English, because the English didn't care. [...] So I'm not gonna buy a tour [there in Heathrow]. [...] I was in Finland when the war happened. I was born there. I have a personal relationship to how you get treated by other countries. I might sound like an American but I am 100% Finnish. I got my Finnish citizenship back and I'm gonna get my EU passport. My daughter wants an EU passport as well. She went here [in Paris] in November, she got a tour [in the city] and were thrilled to death. I lost my citizenship because […] I'm an American citizen. If you were 21, before EU came around, you couldn't keep your citizenship. Now you can, thanks to EU, which is wonderful. Anyway, I have an affinity with for the whole area. One of these days, I'm gonna go [visit Paris]. My daughter spent several days in Paris and was very inspired. (En circulation migratoire de relation à l'entourage)

Cet extrait montre bien la recherche d'une expérience territoriale signifiante à

l'aéroport de Roissy qui participe de l'entretien d'une centration finlandaise élargie à l'échelle de l'Union européenne. Il illustre la force et la complexité des pratiques territoriales du lieu de mobilité engagées par les passagers. Elles ne se résument pas au seul marquage territorial du lieu par les acteurs institutionnels, à l'iconographie qu'elles donnent à expérimenter, de portée métropolitaine ou nationale. Les quatre aéroports apparaissent ainsi différenciés dans les discours et les parcours territoriaux qu'ils proposent à leurs passagers. Mais ils se révèlent plus comparables dans les formes d'investissement qu'y déploient les passagers au-delà des pratiques prônées par les gestionnaires d'aéroport, manifestant pleinement dans leur pratique la force de leur propre territorialité. Cette communauté de situation des aéroports est encore plus manifeste dans l'analyse de leur dimension mondiale.

## II – La construction de lieux mondiaux, entre inclusion et exclusion

La mondialité des quatre aéroports émerge régulièrement, puisque près de quatre passagers sur dix considèrent principalement l'aéroport pratiqué comme un lieu mondial ou international. C'est une dimension particulièrement intense de ces quatre lieux, qui apparaît parfois en creux, les voyageurs les opposant à d'autres lieux à fort ancrage local – par exemple ceux qui font l'objet de politiques volontaristes de présentation au sein de l'aéroport, comme des vitrines du pays. La spécificité de ces lieux tient à leur représentation et leur pratique de portée mondiale entre inclusion et exclusion. C'est ainsi qu'on peut les interroger comme des lieux-symboles complexes du Monde en construction, davantage qu'à un Monde achevé et stabilisé, dont la symbolisation est marquée par les ambivalences de la métropolisation. Par l'analyse des comparaisons opérées par les passagers avec d'autres lieux *standards* de la mondialisation, on montrera en outre combien ces lieux en chantier cherchent leur modèle d'urbanité dans cette ambiguïté.

### II – A. Les lieux-symboles d'un Monde en question

Il est souvent considéré comme allant de soi que les aéroports sont emblématiques du Monde. Mais l'étude des quatre terrains montre aussi qu'ils sont, au-delà de ce constat, davantage travaillés par les processus et les tensions qui contribuent à l'édifier. Leur construction mondiale ne va pas de soi, les acteurs y confrontent des valeurs et des normes oscillant entre une internationalité restrictive, voire exclusiviste, et une mondialité intégrative.

#### *II – A. 1. L'oscillation entre internationalité et mondialité*

Cette ambivalence est sensible dans l'analyse de la mise en scène des échelles mondiale et internationale comme dans les représentations mobilisées par les passagers pour qualifier l'aéroport à ces échelles.

Les aéroports sont des lieux privilégiés de mise en scène unifiante de l'échelle mondiale. Son iconographie est très visible, notamment par la visibilité du globe à l'aéroport (figure 12), gommant les frontières étatiques (Cosgrove 1994). Elle est liée notamment à la construction de la zone internationale, évoquée au précédent chapitre ou à la catégorisation publicitaire mondialisante de la mobilité, identifiée au chapitre 6. Ces représentations d'un Monde comme lieu intégré sont notamment le fait de grandes alliances mondiales des

compagnies aériennes. En outre, cette conception intégratrice est aussi sensible dans la juxtaposition de compagnies et de destinations des centres comme des périphéries du Monde (Thurlow, Jaworski 2012), brouillant ainsi en partie les distinctions classiques entre lieu central et périphérie. Alors que les lieux-symboles étatiques sont fréquemment situés aux limites du territoire, à l'image du Mont-Blanc, ou en leur cœur, comme le *mall* de Washington (Debarbieux 1993, 1995), les quatre aéroports brouillent les deux situations pour une symbolisation mondiale, en étant tout à la fois centre et périphérie à différentes échelles. Elles tiennent aussi à des signes transnationaux plus discrets, notamment aux arrivées : la multiplication des drapeaux y est sensible en raison des boutiques de téléphonie, rappelant les paysages métropolitains créés par les taxiphones des quartiers migratoires.

Ce marquage mondial laisse place régulièrement à l'internationalité dans une co-spatialité ambiguë. Les compagnies porte-drapeaux marquent encore le paysage aéroportuaire de signes étatiques (Biplan 2004). Leur inégale importance à l'aéroport offre bien des représentations auto-centrées du Monde (Fleming 1984) dominantes à l'aéroport. D'autres représentations, à usage pratique, rappellent cependant la persistance de logiques nationales appuyées sur l'échelle internationale. Les planisphères politiques des postes de la police aux frontières et de la Maréchaussée, bien visibles à Roissy ou à Amsterdam, renvoient à ces logiques d'action très prégnantes, comme pour de multiples autres services des aéroports. Les signes monétaires étatiques abondent. C'est bien toute l'ambivalence de la "zone internationale" qui se trouve étendue aux terminaux dans leur ensemble.

**Figure 12 – Le Monde unifié donné à voir aux passagers (gauche et centre) et les planisphères internationaux utilisés en coulisse par les agents (droite).**

Gauche : Schiphol Plaza, centre et droite : Roissy. Source : J.-B. Frétigny 2012, 2012 et 2011.

Les critères employés par les voyageurs pour qualifier l'aéroport à ces échelles sont aussi emblématiques de l'hésitation entre une conception englobante et une autre restrictive de ces échelles. La fréquentation de l'aéroport apparaît tout d'abord comme un critère très englobant, favorable à la catégorisation du lieu comme mondial, et qui sera étudié de manière plus approfondie par la suite.

La langue en revanche apparaît comme un critère restrictif puissant pour la qualification de ces échelles. De la même manière que la symbologie de la signalétique n'est pas universelle (Cresswell 2006b), la langue attendue par la plupart des passagers d'un lieu mondial, l'anglais, n'est pas universelle. Les passagers mobilisent très souvent ce marqueur linguistique discriminant de l'anglais, au regard de la signalétique ou des pratiques linguistiques des agents, tout particulièrement pour Roissy :

*Est-ce un lieu parisien, français, européen ou mondial ?* Bonne question : ça doit être mondial mais c'est français. Si on va à Heathrow c'est différent. Au point de vue organisation ça marche bien, il y a beaucoup de monde qui vient de tout le monde, mais ça se fait dans une manière française. […] C'est pas mal ça, ce n'est pas une critique. Pour être global, il faut d'abord l'anglais et ensuite le français, et ici ils demandent : "vous parlez français ?" et pas l'inverse. *A Francfort ?* Justement, ils parlent anglais : ils voient tout de suite qu'on n'est pas des Allemands. C'est la langue : c'est ça la réponse. *Et à Amsterdam ?* C'est petit mais ça fonctionne très bien et là aussi, c'est un aéroport mondial, c'est le même. Si quelqu'un arrive, ils parlent anglais.

(Gabriela, dominicaine, en situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles)

Le marquage anglophone accentué de l'aéroport de Schiphol est plus particulièrement souligné par les passagers. L'abandon de la langue néerlandaise de la signalétique (Cresswell 2006b), du moins dans la seule zone réservée aux passagers, y contribue. Les trois autres aéroports maintiennent le double affichage linguistique, la langue nationale surmontant symboliquement, la langue véhiculaire. Pourtant, même Schiphol n'échappe pas à son marquage linguistique national, avec un double affichage en zone publique, et dans le paysage sonore, contribuant à la qualification par les passagers d'un marquage davantage national :

I was here first time last year and it was a bit bigger maybe than I'm used to and I couldn't find the train, I had to ask for it, [...] there's not directly setting that says: outside. [They told me:] "then you go that way and reach the train" [...]... It wasn't [written] exit, but *uitguang*, in Dutch [rire]! So I had to think: "Ausgang" ["sortie" en allemand]!

(Beatriz, espagnole et germanophone, en situation de mobilités épisodiques)

I think it's really much in the Netherlands, yeah. *What makes you think that?* Nobody speaks English [rire], a very few, generally they speak Dutch, so that's different from other airports [I know]. (Jack, britannique, en situation de mobilités épisodiques)

Le critère de taille de l'aéroport est aussi fortement mobilisé comme un marqueur intégrateur de mondialité. Il corrobore l'analyse des lieux-symboles selon laquelle ils sont à l'échelle du territoire qu'ils sont chargés de représenter (Debarbieux 1996). Les *grands aéroports*, par le gigantisme de leur mégastructures, parmi les plus importantes au monde, sont ainsi considérés *à la mesure* et à l'échelle du Monde :

Paris est d'une taille considérable, simplement trop grand. […] Un lieu mondial, c'est ce qui me frappe à Paris, lorsqu'on vole au-dessus de Charles-de-Gaulle, on saisit bien qu'il s'agit d'une gigantesque place aérienne. Les terminaux changent au fur et à mesure qu'on circule et quelque part on le perçoit. […] En France on saisit cela, avec ces navettes pour prendre l'avion par exemple pour Brême, circulant dans l'aéroport et qui font que l'on est tout le temps en mouvement.[14]

(Francfort, Gregor, allemand, en situation de mobilités épisodiques)

Mais ce jugement de l'*envergure* mondiale est aussi restrictif pour de nombreux passagers. Il correspond alors à une appréciation axiologique de l'échelle internationale en termes d'équipement, de norme de confort, rappelant les discours métropolitains sur le *rang international* et sur la métropole d'exception (Halbert 2010) :

Pierre : Je vais être dur, je compare [Roissy] par rapport aux autres aéroports internationaux dans le monde […] A Bangkok, mais je pourrais prendre celui de Hong Kong, etc., c'est très vaste, il y

[14]Paris ist sehr riesig groß, mehr einfach zu groß. […] Ein Flughafen global, das fällt mir auf in Paris, wenn man da über CDG fliegt, dieser riesige Flugplatz bekommt mal man in Paris, die Terminal wechseln herumfährt und irgend mal etwas sieht […] In Frankreich, diese Bus weiter nach Bremen zum Beispiel um dem Flughafen herumfahren muss. Ganze Zeit unterwegs und dann kriegt man hin, dass man in Frankreich ist.

a beaucoup de services, il y a cinquante guichets pour les contrôles de police, alors que là il y en a deux, voilà, donc c'est à la française. C'est-à-dire que [pour] les départs, il n'y a pas de place pour l'enregistrement, très peu de place dans les satellites. Là c'est historique, c'est sûrement que ça a été fait dans les années 1960 mais trop petit à l'époque. Donc il manque de la place partout. […] Même chose, à l'arrivée. […] En termes de qualité, je pense que ça s'est amélioré depuis une quinzaine d'années, ils ont fait des efforts, mais ils ne peuvent pas faire trop d'efforts, parce qu'ils sont contraints par l'espace, c'est leur problème. […] Depuis deux ans, il y a la navette automatique qui relie les terminaux, ça a été une grande avancée […]. On l'a pris pour aller jusqu'au terminal 1 : c'est trop petit. Ça n'a pas les ambitions d'un aéroport international. Il y a deux pauvres rames. […] [Le terminal 1 n'est] plus un aéroport international, [c'est] un aéroport peut-être national.

Nathalie : Il n'a pas l'envergure d'un aéroport international. […]

Pierre : Ce n'est pas mondial : international de fait, parce qu'on ne peut pas faire autrement, et on le subit. […] Malheureusement, les terminaux 1, 2 et 3 c'est un agglomérat de constructions les unes derrière les autres, qui on été faites parce qu'elles ont été faites à un moment donné. Trois aéroports, trois ambiances différentes et aucun des trois n'est satisfaisant dans une représentation d'aéroport international lambda. (Roissy, Pierre, français, en situation de tourisme d'ancrage, interventions ponctuelles de son épouse Nathalie)

L'*aéroport international* est associé à une mobilité coûteuse, liée aux compagnies classiques et à des équipements diversifiés, et non aux aéroports à bas prix, comme l'explicite par exemple l'entretien d'Olivia :

I think it's a global place because you look around and you see people from all over. It's also the terminal we're in, the international terminal. If I was going within Europe I probably wouldn't do it from Charles De Gaulle, I would rather be in Beauvais because it's smaller, also cheaper as it's not international. [...] I was in Orly 5 years ago, very small, [...] when you walk outside you can see the whole airport out there, here, when you go outside you can't. And there's a lot more going on here because it's bigger. (Roissy, Olivia, canadienne, en situation de mobilités épisodiques)

Ce marquage international de la territorialité aéroportuaire est aussi instrumentalisé pour des stratégies distinctives de communication pour les séminaires d'entreprise de fréquentation régionale ou nationale qui se déroulent dans les centres de conférence de l'aéroport, ce que manifeste très clairement par exemple la pratique et la catégorisation de l'aéroport de Francfort par Franziska, communicante dans une petite agence de communication près de Francfort :

L'aéroport [de Francfort] est déjà plus mondial [que la gare]. *Il n'est pas francfortois ?* Oh, si, aussi, ça va ensemble. […] Oui, je suis souvent ici, c'est Francfort pour moi. Il y a pourtant une atmosphère internationale, c'est sûr, parce que je suis presque chaque mois ici, pour des conférences à l'AirportClub ["Club aéroportuaire pour les cadres internationaux"] à l'aéroport, j'y suis constamment. Lorsque je ne vole pas, nous sommes à une conférence. […] Comme je vous le disais, c'est un centre de conférence *first class*, dans l'Airport Conference Center mais à l'étage supérieur, c'est un secteur séparé.[15] (Allemande, en situation englobante de tourisme d'ancrage)

La mise en scène des échelles mondiale et internationale comme les critères mobilisés par les passagers pour qualifier les aéroports à ces échelles, en particulier

[15] FRA, D, Eu, Global? Der Flughafen ist schon globaler. Nicht Fra ? Oh, doch auch, kommt dazu. Was macht Ihnen denken: ich bin doch in FRA? Die Skyline wenn man landet. Den Main zu sehen, die Hochhäuser [tours]. Ja, ich bin so oft hier, das ist für mich Frankfurt. Das ist doch trotzdem internationalsflehe, auf jeden Fall, weil ich fast jedes Monat hier bin, viele Konferenz im AirportClub beruflich, ich bin ständig da. Wenn ich nicht fliege, dann machen wir eine Konferenz im Airport [Airport Club für International Executives]. Wie gesagt, das ist ein First Class Conference Center, Airport Conference Center aber die Ober-Etage, getrennt Bereich aber für Sie reicht das Airport Center.

linguistiques et de *rang international*, montrent toute l'importance d'une conception restrictive de la territorialité associée à ces échelles. C'est ainsi à une ambivalence métropolitaine, oscillant entre exclusion et intégration, que renvoie la construction mondiale de ces lieux, dont la dimension plus intégrative est liée à leur dimension générique et surtout à leur fréquentation variée.

### *II – A. 2. Des lieux de condensation de la métropolisation*

Le marquage d'un lieu par certains traits schématiques peut participer de la symbolisation d'une certaine forme de cohésion territoriale, comme lieu-symbole générique (Debarbieux 1995). Cette dimension générique est fréquemment évoquée dans les aéroports étudiés. L'organisation comparable des aéroports renvoie au rite de passage évoqué au chapitre précédent et cette standardisation est souvent appréciée, facilitant la familiarisation des lieux :

Pour moi, ils se ressemblent tous les aéroports: passer la sécurité, et après tu as des magasins pour acheter à manger. […] Tous les aéroports se ressemblent, les mêmes panneaux, les mêmes terminaux. On en a vu un, on les a tous vus.

*Donc au fond ils te sont familiers ?* Oui.

*Le fait qu'ils soient génériques est pour toi une propriété positive ou négative ?* Oui, c'est pratique, parce que si à chaque fois qu'on change d'aéroport il faut qu'on s'adapte, on ne s'en sort plus… (Roissy, Sophie, post-doctorante française au Canada, en situation de mobilités de recherche et de formation)

Elle s'illustre aussi dans le dispositif marchand. Plus que la juxtaposition métropolitaine des paysages alimentaires nationaux ou d'*ethnoscapes par* enseignes aux terrasses séparées ou au sein d'aires de restauration (*foodcourts*), la présence des grandes enseignes commerciales franchisées au sein des différents aéroports est souvent soulignée. Si elle est parfois critiquée comme signe de faible singularisation des aéroports, elle apparaît aussi comme un élément d'ancrage familier sur la plateforme, comme l'enseigne McDonald's, présente dans chacun des aéroports et régulièrement évoquée comme un élément d'orientation dans l'aéroport, mais aussi d'accès à une nourriture familière.

Mais le principal élément qui fait la dimension mondiale et générique du lieu pour les passagers est sa fréquentation, la population qui la pratique et la variété de ses horizons culturels. L'aéroport est placé dans le prolongement d'expériences métropolitaines :

C'est vrai qu'on est à Paris. […] Personnellement, j'aime le côté multiculturel des aéroports. On comprend qui peuple une ville. Vous allez ici, il y a une population nord-africaine ou maghrébine notoire. […] y compris parmi les gens qui travaillent dans l'aéroport, c'est de plus en plus multiculturel. (Roissy, Catherine, franco-australienne, circulation migratoire de relation à l'entourage)

*Do you have the impression to be in Paris?* Sometimes because I see it like a bridge [between Chad and Philipines]. It's a global place. Look around! [rires] They are all people!

(Roissy, Christopher, philippin, en situation de mobilités liée à l'industrie extractive)

Mais ce cosmopolitisme générique est d'une telle intensité qu'il singularise les aéroports comme condensé original de l'arrière-monde des métropoles et des pays d'ancrage :

But when it comes to diversity in the airport, when I came here I thought it was London [rire], so there's a lot of diversity, so I don't think it was Germany at first.

*You didn't remember where you had to stop?* Yeah. It's just that they were a lot of different ethnic people here, so I was questioning I was in London because they're a lot of ethnic people in

London compared to Germany [rire]. (Francfort, Jai, étatsunien, circulation migratoire de visite à l'entourage)

Dès lors le décalage avec l'aménagement catégorisant l'aéroport à des échelles plus fines est régulièrement souligné :

Schiphol sort of tries to portray Netherlands, I mean, that is what you see. But looking around it's more international, because you have all sorts of people.
(Schiphol, Esther, ghanéenne, en situation de mobilités épisodiques)

Ces microcosmes rendent ainsi sensible et moins complexe l'échelle du Monde en intensifiant l'expérience métropolitaine. Au regard des entretiens, ils condensent aussi, à côté d'idéaux distinctifs, certains idéaux intégrateurs. Ceux-ci sont liés au brassage des populations, à la recherche d'une cohésion assurée par la liaison aérienne, d'un bouclage du Monde et d'une liberté de circulation des populations, bien que les aéroports montrent de manière plus subreptice l'enfreinte quotidienne à ces principes. Les formes d'adhésion à un collectif mondial sont fréquemment évoquées :

*Est-ce que vous avez un peu observé les autres passagers ?* Oui, bien sûr, et c'est naturellement ce qui est beau, c'est qu'il y a le monde entier qui est ici réuni sur une petite place. Et je trouve que ce qui est beau ici est qu'on n'est pas lié les uns aux autres mais dans le même temps, on partage le même objectif, justement alors qu'on dispose d'un temps de pause, c'est vraiment intéressant ! […]

Oui, clairement [je suis dans un lieu global]. On pourrait dire, et je trouve que c'est vraiment fascinant, qu'on arrive, qu'on voit tout ces gens et on éprouve vraiment cette impression : "j'en fais bien partie, je suis maintenant l'un d'entre eux." C'est un monde parallèle, où l'on ne rencontre pas celui qu'on rencontre dans sa propre ville lorsqu'on va au travail. Et cela crée aussi une sorte de frisson, de résonance, oui, et c'est un beau sentiment, oui.[16] (Schiphol, Piet, néerlandais, en situation de mobilités de formation et de recherche, résidant dans une petite ville de l'est des Pays-Bas)

Cet exemple montre bien aussi l'insistance sur l'accentuation métropolitaine de la dimension urbaine. Cette condensation symbolique n'est pas à l'aéroport d'ordre mémoriel, celle des lieux-symboles patrimoniaux. Les entretiens montrent une symbolisation des aéroports davantage orientée vers une territorialité potentielle, vers le futur que vers un passé reconstitué, investissant un imaginaire d'ouverture des possibles à forte dimension utopique :

Everybody can be nice, everything around is the world. You don't worry, you have money in your pocket because you travel so you feel like you have a certain destiny, as if everything would be possible, although it's not the case. (Dubaï, Yasir, chauffeur d'entreprise pakistanais travaillant à Londres, en circulation migratoire de visite à l'entourage)

C'est pourquoi les aéroports, comme lieux mondiaux, font figure de lieux-symboles du Monde en construction. Ils le représentent dans toute l'ambiguïté de la concentration à micro-échelle d'acteurs divers dans des espaces fractionnés, oscillant entre exclusion et inclusion. L'identification ambiguë de ces lieux à l'échelle mondiale peut être confirmée par

[16] *Schauen Sie die anderen Fluggäste oder nicht?* Doch. Ja. Und das ist natürlich das schöne, dass die ganze Welt auf einem kleinen Platz hier ist. Und das finde ich hier das schöne, dass man nicht miteinander ist verbunden aber gleichzeitig hat man dasselbe Ziel, gerade wenn auch man Zeit hat, Pause hat, ist dann das interessant. […]
Ja, deutlich [fühle ich mich in einem globalen Ort]. Man könnte sagen, und das finde ich auch ganz faszinierend, dass man kommt an und sieht an diesen Leuten und fühlt sich wirklich: „ich gehöre dazu dann, ich bin jetzt auch einer davon". Das ist eine parallele Welt, wo man eigentlich nicht kennt der Mann, der man begegnet, nicht wie die eigene Stadt, wenn man zur Arbeit geht. Und das gibt auch dazu eine *Trail*, eine Resonanz, ja, das ist ein schönes Gefühl, ja.

l'analyse des modèles de lieux mobilisés par les passagers dans leur expérience des aéroports.

### *II – B. Des lieux métropolitains en quête de modèle*

Confirmant la forte représentation des aéroports comme des lieux mondiaux, la plupart des passagers interrogés ont mobilisé de véritables lieux génériques *standards* de la métropolisation pour identifier l'aéroport au prisme d'autres lieux (tableau 2). L'étude de ces comparaisons montre le caractère kaléidoscopique de ces lieux complexes, d'histoire récente, en quête de leur propre modèle. Mais les rapprochements opérés, variables selon les aéroports, permettent de montrer que les divers modèles de lieux de l'aéroport hésitent toujours entre urbanité restreinte et urbanité englobante, qu'il s'agisse d'un modèle commercial, de lieu de passage comme la gare ou bien d'un modèle de l'aéroport comme un lieu à part.

**Tableau 2 – Les comparaisons associées à chaque aéroport : *« A quel lieu vous fait penser cet aéroport ? »***

| Point de comparaison privilégié de l'aéroport (en % de réponses) | Roissy | Schiphol | Francfort | Dubaï | Ensemble |
|---|---|---|---|---|---|
| Un centre commercial | 16 | 48 | 28 | 62 | 32 |
| Une rue commerçante | 14 | 0 | 3 | 3 | 6 |
| Une gare | 25 | 18 | 33 | 0 | 23 |
| Un quartier d'affaires | 2 | 5 | 15 | 0 | 6 |
| Autres | 7 | 10 | 8 | 0 | 7 |
| Un lieu à part | 36 | 21 | 16 | 38 | 26 |
| *Total* | *100* | *100* | *100* | *100* | *100* |

Plusieurs réponses possibles. Catégories élaborées *a posteriori*.
Source : enquêtes 2010-2012.

#### *II – B. 1. L'aéroport comme centre commercial*

Alors que les aéroports ont été fréquemment comparés à « des centres commerciaux avec des avions autour » (Bellanger, Marzloff 1996), les entretiens réalisés avec les passagers montrent que leur représentation d'ensemble ne se réduit pas à une catégorisation aussi homogène aux yeux des individus mobiles. Le centre commercial n'est qu'un des modèles mobilisés pour décrire l'aéroport, même s'il est le plus fréquemment mobilisé, par près d'un tiers des passagers au total.

Le recours à un tel modèle varie grandement selon les aéroports. Dubaï et Schiphol se distinguent par une forte association à un centre commercial. En outre, les comparaisons dans le détail obéissent à des modalités diverses. Les passagers rapprochent l'aéroport de l'émirat des complexes commerciaux dubaïotes à la mise en scène spectaculaire. En revanche, ils évoquent davantage des centres commerciaux se rapprochant du modèle des grandes surfaces commerciales pour Schiphol : l'usage récurrent des expressions de *shopping center, commercial center, shopping precinct* et même de *supermarket* en est significatif. Dans le cas de Roissy, c'est davantage la notion de galerie marchande, en référence à l'hypercentre parisien, qui est utilisée.

Mais au-delà des singularités de chaque aéroport, la comparaison insiste sur l'importance de l'expérience de la déambulation et de la circulation plutôt que sur les boutiques elles-mêmes. L'urbanité liée à la densité et la diversité de populations y joue un rôle majeur, comme l'étude des pratiques d'arpentage des passagers l'a montré au chapitre 8 sur les activités des passagers. L'*atmosphère*, le *monde qui passe* au travers des boutiques, la *place centrale* autour de laquelle s'articulent les commerces, l'expérience de la promenade et de l'observation comptent parmi les éléments les plus fréquemment évoqués. Cette urbanité n'en est pas moins restreinte, parce qu'elle reste focalisée sur les seuls espaces commerciaux. La comparaison avec le modèle des lieux de passage montrerait-elle moins d'ambiguïté ?

### *II – B. 2. L'aéroport comme lieu de passage*

L'importance attachée à la pratique d'un lieu dans la mobilité ressurgit fréquemment, surtout dans la comparaison avec une gare. Avec l'évocation d'un quartier d'affaires, c'est ce modèle qui est particulièrement mobilisé pour l'aéroport de Francfort. C'est l'efficacité de l'acheminement mais aussi l'intensité des départs et de l'expérience d'urbanité associée au passage qui est soulignée à propos de l'aéroport-gare, à distance des discours marchands de l'aéroport comme centre commercial :

> [Je comparerais l'aéroport de Francfort] d'abord avec une gare, je crois. On essaie – ou du moins j'ai l'impression qu'on essaie – tout le temps au contraire d'en faire un *shopping center*, d'inciter à en faire l'expérience comme un centre commercial. Pour moi, ça n'est pas véridique. Pour moi, c'est un lieu comme la gare, un lieu de départ du voyage, pas fondamentalement différent alors de la gare : un lieu où l'on se rencontre.[17]
>
> (Francfort, Konstantin, allemand, en situation de mobilités de recherche et de formation)

Mais la comparaison de l'aéroport avec les lieux de passage ne relève pas seulement de la description d'une urbanité ouverte recherchée pour l'aéroport. D'autres entretiens, à Francfort et à Roissy notamment, ressortissent d'une description critique de l'aéroport, dont l'aménagement ne correspondrait pas à l'urbanité métropolitaine désirée, plus exclusive et associée à des normes de confort marquant la hiérarchie des modes de transport associée à la mobilité aérienne :

> I'm coming from Munich, and it's a wonderful airport. Everything is nice and cosy, and not something like a train station, yeah [rire]! They have changed something with the chairs, that's good, because before it was even worse. But it's still a train station atmosphere. (Roissy, Frank, autrichien, situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles)
>
> If you go to Rome or to CDG [prononcé à la française], it's better finished I think. I mean this building... but between Denmark and Germany, they are ferry boats you know, it takes 40 to 45 minutes and that is the kind of *niveau* [elle insiste sur le mot] which is here. I don't like that! You better tell them that they should do something! [rire]
>
> (Astrid, Francfort, suédoise, terminal Z, en situation de tourisme et retrouvailles)

Le modèle de l'aéroport comme lieu de passage fait donc l'objet d'une représentation ambivalente de son urbanité par les passagers. Il en est de même pour un dernier modèle de lieu, celui de l'aéroport comme lieu à part.

[17] Am ersten [würde ich der Flughafen] mit einem Bahnhof glaube ich. Man versucht… also ich hab den Eindruck das man immer versucht sondern wie in Shopping center. immer so ein Einkaufzentrum erleben zu machen. Für mich, das ist nicht wirklich wahr. Für mich ist es ein Ort wie der Bahnof, ein Ort wegzureisen, einzukommen und nicht viel anders als ein Bahnhof, wo trefft man uns jetzt.

### *II – B. 3. L'aéroport comme lieu à part*

Alors même que les passagers étaient invités à identifier des lieux de comparaison de l'aéroport, un quart d'entre eux a décrit un aéroport à distance des autres lieux au point de constituer un lieu à part. C'est souvent la combinaison d'une clôture par le dispositif sécuritaire et d'un marquage social des espaces aéroportuaires qui conduit la plupart des passagers à rejeter la comparaison avec la gare. L'aéroport est dit alors *isolé*, *plus confortable et plus sécurisé, moins rustique*, *bien plus beau et plus gros*, ou encore *plus d'élite, moins rempli et de meilleur service*. Ce modèle mobilise pour certains passagers une urbanité d'entre-soi sélective, avec l'image de la communauté fermée évoquée au chapitre précédent à propos de la zone internationale. Ces passagers évoquent toutefois plus largement l'aéroport comme espace *neutre*, *impersonnel*, *froid* ou *aseptisé*, *édulcoré*, sans toutefois proposer des lieux de comparaisons spécifiques pour cette représentation d'espace normé. L'expression d'espace aseptisé renvoie à la conception hygiéniste d'un espace sécurisé, de rejet ou de contingentement de l'impureté et de la souillure à laquelle est métaphoriquement associée l'altérité (Douglas 1966). Ils renvoient à cette utopie d'un monde parfait sécurisé et contrôlé (Lussault 2009) ou empreint des valeurs idéologiques des couches moyennes et supérieures de la population (Zukin 1995) évoquée par la littérature à propos des "nouveaux" espaces publics, avec lesquels ils entretiennent un rapport ambigu :

> L'aéroport c'est un aéroport. Ca sent l'aéroport. Une odeur. Un lieu très atypique, beaucoup plus simple et propre. Une gare est froide, plein de courants d'air, sale, pas très sécure. Tu vas avoir le clochard de la rue, des mecs avec des chiens, assis par terre. Un aéroport est aseptisé et moi j'aime bien. Ce n'est pas un centre commercial non plus : c'est plus calme, structuré, très zen et pas le bazar. (Roissy, Raphaël, français, en situation de mobilités épisodiques)

A cette conception exclusiviste se conjugue cependant une représentation plus cohésive de l'aéroport comme monde en soi, ou condensé original de lieux : *ici tout est plus proche*, *vous avez un peu de tout ici*, *un pays qui s'appel[er]ait aéroport*. C'est cette représentation que mobilisent aussi les passagers qui rapprochent l'aéroport de lieux métropolitains décrits comme des villes en soi, où la société se donne à voir et à connaître, à travers des équipements culturels d'architecture à large échelle, comme les opéras, les bibliothèques, les musées ou les monuments. Ce vaste répertoire de lieux dans lequel puisent les passagers montre bien que le modèle de l'aéroport comme lieu à part relève aussi de ces deux facettes d'urbanité métropolitaine restreinte et élargie.

L'étude des divers aéroports comme lieux mondiaux montre ainsi toute la vigueur de leur représentation comme des lieux-symboles de la métropolisation dans ses deux composantes inclusive et exclusive qui imprègnent les modèles de lieux métropolitains comparables. Mais comment dès lors envisager la confrontation des passagers à l'altérité dans ce contexte d'urbanité ?

L'étude des divers aéroports comme lieux mondiaux montre ainsi toute la vigueur de leur représentation comme des lieux-symboles de la métropolisation dans ses deux composantes inclusive et exclusive qui imprègnent les modèles de lieux métropolitains comparables. Mais pour comprendre toute l'originalité de l'expérience à l'échelle mondiale de l'aéroport, il nous faut envisager plus finement la confrontation à l'altérité telle que les passagers se la représentent et la pratiquent dans le contexte de leur propre mobilité.

## III – La confrontation à l'altérité dans la fréquentation mondiale d'un lieu de passage

C'est en abordant les ressorts de la représentation de l'aéroport comme espace public mondial et les pratiques de catégorisation par les passagers eux-mêmes des autres voyageurs que se saisit la confrontation à l'altérité pour les passagers. Celle-ci constitue une composante clé de l'expérience de l'aéroport comme lieu mondial et prend sens par rapport à la propre territorialité des individus.

### *III – A. L'espace public idéalisé du lieu de mobilité*

L'urbanité de l'aéroport, dans sa représentation la plus idéalisée, convoque une représentation de l'aéroport comme espace public accessible à tous. Celle-ci varie fortement selon la situation de mobilité des passagers et renvoie à un imaginaire puissant de l'espace public lui-même.

#### *III – A. 1. Une représentation liée à la propre territorialité des passagers*

Deux tiers des passagers envisagent l'aéroport qu'ils pratiquent comme une vitrine de la société dans son ensemble. Or, si l'on prête attention à la situation de mobilité à large échelle des passagers, cette conception apparaît d'autant plus prégnante que les individus participent de formes diversifiées de mobilité, comme le montre le tableau 3. C'est tout particulièrement le cas des individus engagés dans des situations de mobilités à forte implication dans la sphère amicale et familiale et à la circulation migratoire au sens large ou d'inscription franche dans de multiples sphères d'activité par leurs mobilités, notamment pour les situations d'études et d'initiation comme de recherche et de formation.

**Tableau 3 – L'aéroport comme espace public idéalisé :**
**« Les passagers de l'aéroport sont-ils à l'image de la société dans son ensemble ? »**

| Macro-situation de mobilité des passagers | Part de réponses affirmatives |
|---|---|
| Tourisme et retrouvailles | 86 % |
| Circulation migratoire de visite à l'entourage | 82 % |
| Mobilités d'études et d'initiation | 78 % |
| Mobilités de recherche et de formation | 77 % |
| Mobilités liées à l'industrie extractive | 67 % |
| Relation amoureuse à distance | 67 % |
| Mobilités intenses et récurrentes | 67 % |
| Mobilités épisodiques | 62 % |
| Mobilités soutenues et multidirectionnelles | 56 % |
| Expatriation | 50 % |
| Tourisme d'ancrage | 40 % |
| Tourisme centrifuge | 33 % |
| *Ensemble* | *66* % |

Source : entretiens 2010-2012.

Ce résultat remarquable d'une représentation spécifique de l'aéroport liée à la territorialité individuelle des passagers peut être mieux compris en prêtant attention aux caractéristiques auxquelles sont attentifs les passagers à propos des autres voyageurs, lorsqu'ils sont invités à les évoquer. Les collections de catégories auxquelles elles renvoient

sont résumées au tableau 4. Les passagers qui qualifient le plus l'aéroport d'espace ouvert à tous soulignent la capacité du lieu à rendre visibles des contrastes liés aux voyageurs de multiples horizons spatiaux.

**Tableau 4 – Principaux registres mobilisés d'observation des passagers.**

| Situation de mobilité des passagers | Assignation à des espaces de référence (par la nationalité notamment) | Assignation à un *motif* de mobilité (homme d'affaires, prenant l'avion pour la 1e fois, etc.) | Assignation à un registre démographique (âge, groupe familial, situation de handicap, etc.) | Assignation mobilisant des registres multiples | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| Mobilités liées à l'industrie extractive | 100 | 0 | 0 | 0 | 100 |
| Expatriation | 80 | 0 | 0 | 20 | 100 |
| Profession itinérante | 67 | 0 | 0 | 33 | 100 |
| Mobilité de travail épisodique | 61 | 28 | 0 | 11 | 100 |
| Mobilités étudiantes et d'initiation | 56 | 11 | 11 | 22 | 100 |
| Tourisme et retrouvailles | 54 | 23 | 23 | 0 | 100 |
| Circulation migratoire portée par la visite à l'entourage | 50 | 25 | 13 | 13 | 100 |
| Relation amoureuse à distance | 50 | 25 | 0 | 13 | 100 |
| Tourisme centrifuge | 36 | 36 | 9 | 18 | 100 |
| Tourisme d'ancrage | 33 | 33 | 11 | 22 | 100 |
| Mobilités soutenues et multidirectionnelles | 21 | 43 | 7 | 29 | 100 |
| Mobilités de recherche et de formation | 18 | 41 | 18 | 24 | 100 |
| *Moyenne* | *45* | *28* | *10* | *17* | *100* |

Source : entretiens 2010-2012.

Les voyageurs sont alors décrits en convoquant un registre qui les associe à des espaces de référence, à diverses parties du Monde. Cette représentation est liée aussi au registre démographique employé pour catégoriser les passagers :

> Oui, il y a des sièges pour les gens handicapés, donc l'aéroport est accessible à tout le monde
> *Toutes les couches sociales sont représentées ?*
> Oui. Encore plus quand on fait des voyages Montréal-Paris, parce que souvent ce sont des familles qui vont voir leurs proches, donc on a des petits enfants, des bébés, des personnes âgées donc toutes les classes sociales sont représentées.
>
> (Roissy, Émilie, canadienne, en situation de tourisme et retrouvailles)

En revanche, les passagers principalement engagés dans des mobilités de travail insistent souvent sur la diversité des formes de fréquentation de l'aéroport au regard d'un registre de catégories lié aux *motifs* de mobilités. Pour souligner l'ouverture de l'aéroport à tous les publics, ils évoquent l'importance des passagers engagés dans des mobilités autres que le travail ou bien des passagers qui n'ont que peu l'habitude de l'avion, dont ils soulignent souvent l'inexpérience. Les passagers qui partagent le moins cette représentation cohésive de l'aéroport comme lieu ouvert à tous sont souvent engagés dans des mobilités moins intenses et surtout touristiques. Le caractère exclusiviste de l'aéroport qu'ils évoquent majoritairement est associé à la figure et au *motif* régulièrement mentionné de l'*homme d'affaires*. Ils insistent aussi régulièrement sur le fait que l'aéroport est pour eux un lieu

rarement pratiqué, et qu'une part importante de leur entourage ne le fréquente pas et « préfère rester chez soi », pour reprendre une de leurs expressions les plus utilisées. Les passagers en situation d'expatriation, voire de mobilités liées à l'industrie extractive, mobilisent davantage des arguments liés aux inégalités au regard de leur territorialité engageant une pratique de pays pauvres :

Parts are missing in the picture. Absolutely! You have to afford to pay for the flight and you might rarely get someone that have saved for it for 5 years but I would say the three quarters of the population is missing from that picture. They are people who have never flown. None of my street neighbours have left Africa. And many of them have never been on a plane and maybe never will be, so that's why the whole society isn't here. (Schiphol, Linda, étatsunienne en situation de mobilités liées à l'industrie extractive, longtemps précédemment en situation d'expatriation)

Ces divers positionnements permettent de préciser selon les situations de mobilité le caractère plus ou moins exclusif de l'urbanité de l'aéroport. Ils montrent combien les situations de mobilité et les territorialités en réseau des passagers modèlent leur représentation de l'aéroport et leur regard sur les autres passagers et leur altérité. Cette représentation nourrit aussi un imaginaire puissant de cet espace public.

### *III – A. 2. L'imaginaire de la connexion*

Le potentiel d'urbanité que recèle ce lieu, lié à la diversité et à la densité des acteurs qui le pratiquent, alimente un imaginaire très marqué de l'aéroport comme lieu de connexion. Cette connexion n'est pas envisagée seulement comme un passage d'un réseau de transport à l'autre mais aussi comme une occasion d'accessibilité à l'Autre et à l'Ailleurs, régulièrement évoquée :

I would say this airport is more on an international basis, yes, I see CDG more as a global place, where countries come together, from every different angle, culture : one time in a year you feel in the centre of all cultures! (Roissy, Lillian, britannique, en situation de tourisme d'ancrage, en correspondance de Manchester à Bangkok)

C'est l'expérience de la potentialité de la rencontre qui est ainsi soulignée :

When you are here do you have the impression to be in Amsterdam, in the Netherlands, in Europe or it's more a global place? It's global in Schiphol, because you could meet all sorts of people – except that you are tired! [rire] (Schiphol, Esther, ghanéenne, en correspondance de Houston à Accra, en situation de mobilités épisodiques)

L'imaginaire de la connexion est sensible dans ce glissement de sens des expressions à propos de l'aéroport et de ses populations dont les parcours coïncident, de la coprésence fortuite à l'interaction possible, à travers un champ lexical idéalisant de la connexion, du rapprochement et de la rencontre :

I see the airport as a center in which people from different places sort of group in one place to go, a sort of connecting station connecting different people from different kind of places *together*. (Francfort, Amy)

Airports have to get the people *to come close*. (Roissy, Elizabeth)

Tu circules, tu *rencontres* de gens. (Roissy, Malik)

Les projets d'aménagement de l'aéroport développés par l'un des passagers de Francfort, architecte, cristallisent cette attention forte à l'urbanité potentielle de l'aéroport :

Il n'y a pas d'espace de rencontre : ça manque. C'est mieux d'en profiter avant de sortir. Ca va être la rencontre entre les différentes civilisations et les différentes cultures. C'est l'endroit où on aura le temps. On n'a jamais vu un espace prévu de rencontre et d'échanges. On aurait des gens qui

font de la musique, qui représentent des choses nouvelles. Essayons d'ouvrir des sujets, de développer quelque chose. Ca manque, et pas seulement dans cet aéroport, pour ne pas donner l'impression que ce n'est qu'un endroit de passage, que c'est mort, alors que c'est l'occasion de transit de toutes les races et tous les pays. (Francfort, Noureddine, algérien, en correspondance d'Alger à Istanbul, en situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles)

Cet imaginaire de l'aéroport est plus largement à l'œuvre dans de multiples représentations artistiques et romantiques de l'aéroport, notamment dans les films les plus diffusés, à même de refléter de vastes représentations collectives en raison du succès qu'ils rencontrent, comme l'emblématique film *Love actually* de Richard Curtis en 2003 dont les première et dernière scènes mettent en scène des connexions réactivées ou nouées. Cet imaginaire de socialité intense ou cosmopolite est aussi fortement réinvesti par les opérateurs commerciaux, notamment de bars et de cafés, qui font régulièrement allusion à cette urbanité dans le nom de leurs enseignes. Les mêmes termes peuvent être repris d'un aéroport à l'autre. Ils font notamment référence, par de multiples jeux de mots, à l'urbanité des marchés alimentaires villageois, à celle des ports ou encore à la mondialité et à l'expérience du contact, par de multiples jeux de mots. Si Roissy ne dispose que d'un Bar de l'escale et d'un Food village ; les termes de Connection (figure 13), de Hub, de Relay, de 24 hours et de Mondo sont fréquemment utilisés à Francfort. Ceux d'Emporium et de Hub le sont tout autant à Dubaï. Les expressions Hello There, Food village, Galaxy Bar, Pier 01 ou Touch Down Restaurant en sont aussi emblématiques à Amsterdam.

**Figure 13 – Le jeu des commerces sur l'imaginaire de connexion des lieux de mobilité : le bar *Bistro Connection* aux départs du terminal 1 de Francfort.**

Zone publique. Source : J.-B. Frétigny 2012.

L'aéroport comme espace accessible à tous et comme lieu de potentielle rencontre n'est pas qu'une représentation plus ou moins diffusée selon la mobilité et la territorialité des individus, elle est associée à des pratiques effectives de confrontation à l'altérité par l'observation et la catégorisation des autres passagers.

### *III – B. L'intense travail d'interrogation des mobilités et des territorialités par les passagers*

C'est d'abord la richesse des modalités par lesquelles les passagers catégorisent les autres voyageurs qui fait de la pratique de l'aéroport une expérience territoriale intense. Ces catégorisations ne vont pas sans mises à l'épreuve et remises en cause.

#### *III – B. 1. Des formes variées de catégorisation de l'altérité*

Les passagers observent non seulement les autres voyageurs mais ils consacrent aussi une part importante de leur temps à les catégoriser. L'omniprésence des processus de catégorisation dans la pratique des espaces publics urbains a été affirmée par divers auteurs, notamment par Lorenza Mondada (2002). L'espace public, en effet, même à l'aéroport, n'est « pas peuplé d'inconnus anonymes au sens général du terme, mais peuplé par des personnes susceptibles à tout moment de faire l'objet de pratiques de catégorisation de la part des autres usagers » (*ibid.*: 77). Ces raisonnements catégoriels sont très fréquents à l'aéroport au regard des entretiens. Ils sont présentés comme une activité banale et ludique, mais particulièrement intense :

*Que remarquez-vous à propos des passagers ?* J'aime… c'est là rien que de plus normal… on commence toujours à se raconter des histoires à propos des autres, ce qu'ils font là et pourquoi ils se comportent comme on peut le voir [rire] et vers quelle destination ils s'apprêtent à prendre l'avion et pourquoi pas vers telle autre[18]…

(Francfort, Benno, allemand, négociant en timbres, en situation de mobilités épisodiques)

Ces catégorisations sont particulièrement mises à l'épreuve dans ces espaces publics liminaux, dans la mesure où les passagers y sont intensément confrontés à la figure de l'étranger, « cas limite pour les modèles qui fondent l'intercompréhension sur le partage d'un code commun et donc sur l'appartenance à une même communauté » (*ibid.* : 77).

Ce décryptage attentif des passagers et de leur mobilité mobilise de multiples modalités, régulièrement évoquées en entretien ou lors des accompagnements. Les indices d'identification affluent en effet à l'aéroport, par rapport à d'autres lieux, dans le contexte de la mobilité à large échelle. Ils portent, comme le souligne cet entretien sur la porte d'embarquement et la destination associée, mais aussi à la langue ou la conversation même des passagers observés. Ils relèvent encore de multiples marqueurs territoriaux, comme le passeport ou bien de multiples marqueurs phénotypiques, vestimentaires ou autres, prêtés aux individus observés, en retour des propres catégorisations des agents :

Every people note automatically that you're not French! I can understand it, because I don't speak French... I guess it's normal. In other countries you're expected another language. [...]

A lot of women had a smart strong of perfume, so... yes, I feel like I'm in Paris. I have never been to Paris but I just know right now that I'm in the city. I see some elements like fashion of people and their body language, the way they move, the perfume, the French bags... yes!

(Roissy, Ricardo, étatsunien, en correspondance de San Francisco à Bucarest, en situation de tourisme et retrouvailles)

[18] *Was merken Sie über die Fluggäste?* Ich mag… das ist sehr wohl ganz normal… man fängt sicher immer solche Geschichte über die Andere ab, was sie auch da machen und warum sie halten wie wir sehen [rire], und irgendwo sie fliegen und warum auch nicht also, nicht speziell, ganz allgemein.

Les passagers mettent régulièrement en avant leurs compétences propres de catégorisation et d'assignation, tout spécialement ceux qui se déplacent le plus, en particulier ceux qui sont dans des situations de mobilités intenses et régulières ou soutenues et multidirectionnelles :

*Est-ce qu'en observant les passagers, il y a des éléments auxquels vous êtes plus attentive ?* Ah, tout de suite. On dit qu'on reconnait les passagers par la valise et ça c'est vrai, et non pas selon leurs vêtements, mais aussi selon la manière dont ils agissent. Quand on voyage beaucoup, on s'expose à toutes les autres cultures et c'est donc plus facile de reconnaître les personnes que pour quelqu'un qui n'a pas cette expérience.

(Roissy, Gabriela, dominicaine, en situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles)

Coming here in Germany, I can tell I'm in Germany just by looking at the passengers. But then I travel a lot so maybe I'm more perceptive of that [than someone else]. So I can often tell where people are from by the way they dress or manners. If I wouldn't know I was arriving in Frankfurt, I would probably say I'm in a European airport, probably Germany or somewhere, north European, not southern. […] But to look at the people you can't always tell where they are from, like me: you can't tell where I come from, you could never know I came from the United States. They are not many people from the United States who go to Bangkok through Frankfurt.

(Francfort, Chanitnun, *steward* étatsunien, né en Italie et d'origine indienne, en situation de mobilités intenses et régulières)

Ces entretiens indiquent que l'aéroport est un lieu de réactivation, d'apprentissage et de diffusion de catégories interculturelles liées aux nationalités, non seulement pour les acteurs institutionnels de l'aéroport, comme l'a montré le chapitre 5, mais aussi largement pour les passagers.

Ce sont alors de multiples ajustements respectifs d'identités stables des collectifs territoriaux qui se jouent à l'aéroport, confortés par exemple par l'abondance de signes nationaux vestimentaires portés par les passagers et visibles à l'aéroport (figure 14). Pour autant, comme le dernier entretien le suggère, les commutateurs n'apparaissent seulement comme des lieux de confirmation de ces catégorisations, quel que soit l'observateur.

Les signes arborés ne sont pas toujours des marqueurs territoriaux simples, comme le suggère la deuxième photographie de la figure 11. Le chapeau aux couleurs du drapeau allemand, plus qu'à la performance identitaire d'un ressortissant allemand, renvoie plutôt un embrayeur de pratique touristique, un de ces objets vestimentaire qui vise à prolonger et à actualiser l'expérience de l'altérité dans la vie de tous les jours (Lussault 2007b). Ces lieux alimentent ainsi une remise en cause de l'évidence de catégories territoriales figées convoquées par les passagers. Ceci est dû à la mobilité et à la territorialité en réseau des individus auxquels elles s'appliquent.

**Figure 14 – La performance des identités à l'aéroport, toujours assignable à des positions territoriales stables ?**

Haut : Roissy, terminal 1. Bas : Francfort, terminal 1B hors Schengen.
Source : J.-B. Frétigny 2010 et 2012.

### *II – B. 2. Les catégorisations mises en échec*

Les multiples échecs de ces assignations à catégorie apparaissent régulièrement en entretien. Les limites aux pratiques d'assignation à espace sont tout particulièrement évoquées par les passagers mêmes dont les mobilités sont pourtant les plus diversifiées et depuis longtemps :

*Do you carry out some people watching activities?* A lot! Yeah. [...] *What stands out? What interests you?* The ways people act and sometimes I try to guess nationalities, because of certain national characteristics. You can have fun stereotyping. And I'm usually totally wrong but it's

interesting to try. And just seeing what people have in their faces, if they're happier or upset, I just find human nature, physiognomy really interesting. To me it's a subject of endless fascination. And I like to see clothing as well of all the different styles. (Schiphol, Linda)

Ces multiples assignations impossibles, liées à la mutabilité des pratiques et des ancrages individuels, à la constitution de territorialités individuelles en réseau, se manifestent aussi dans les accompagnements de passagers. Une tactique fréquente d'orientation des voyageurs est de suivre les passagers présumés se rendre à la même porte d'embarquement. Elle montre aussi régulièrement ses limites :

Cécile [à son mari, tous deux se rendant à New York] : [La porte] E 41 ? Ce n'est pas E 42, tu en sûr ? Ah, parce que j'étais persuadée qu'ils allaient à New York pour la grande fête juive [désignant du menton un couple de passagers devant nous], ça me semblait évident…

(Roissy, française, en situation de tourisme d'ancrage)

Ce sont au fond souvent les limites de leurs propres grilles de lecture qui retiennent l'attention des passagers dans leurs observations. L'achoppement des passagers à assigner les autres voyageurs à des catégories de mobilité et à leurs territorialités suscite aussi, au-delà des déconvenues, des interactions alimentées par l'aspiration à mieux appréhender cette altérité inassignable :

When you seat down, even if I wasn't looking for that, somehow, you realize that all the stuff coming in, all kinds of people, dressed in different ways, from all the parts of the world, it's interesting! I would like just to write that down, all these people, [...] I Looking the expressions, the way they are communicating, it's also part of the tour, it's part of the sightseeing [rire]. [...]

I heard a lot of languages from black African countries. When I see someone and the way this person is dressed, you can say such person is coming from such country. [...] There was a guy, in the technology place [une boutique d'ordinateurs et de télécommunications], he was also black, I couldn't tell where he was coming from. And he said: "oh, I'm from Mozambique" and that could be got from the tone of his voice, usually you can guess something from that, but I couldn't get it from there.

(Schiphol, Kofi, ghanéen, en correspondance pour Montréal, relation amoureuse)

Ce dernier extrait montre bien que les aéroports ne sont pas que des lieux de reconduction et de réactivation de catégories territoriales stéréotypées mais aussi des moments d'apprentissage par l'expérience de leur inadéquation face à la mobilité et aux territorialités en réseau des populations. C'est bien aussi ce qui fait l'intensité de la confrontation à l'altérité dans la fréquentation mondiale de ces lieux de passage et contribue ainsi à alimenter la représentation des aéroports comme des lieux accessibles à tous.

## Conclusion

Si la territorialité des aéroports ne va pas de soi, l'examen des aéroports étudiés a montré qu'ils sont loin d'être insituables, dans la mesure où s'y mobilisent de multiples référents territoriaux, projetés de manière finement différenciée selon les quatre terrains. Les territorialités infra-mondiales montrent bien des discours territoriaux contrastés, déployés et agencés dans le contexte de la mobilité par ces lieux-emblèmes. Les aéroports en sont non seulement des vitrines mais aussi des moments de mise en pratique et de performance. Ce sont les échelles des États-nations qui prédominent à Schiphol et à Francfort, où se donnent à voir et à parcourir des discours de la modernité néerlandaise et allemande dans le domaine de la mobilité. Un tel résultat concorde avec l'ancrage métropolitain plus polycentrique des ensembles urbains de la Randstad et de la conurbation Rhin-Main. Les idéologies territoriales sont ainsi puissamment mobilisées et infléchies par les opérateurs aéroportuaires. Leur affirmation tient à des stratégies de renforcement d'attractivité de la plateforme pour inciter les passagers à y réaliser leur correspondance en les singularisant, en en marquant de manière très appuyée l'ancrage territorial *local* et plus largement à y consommer ce territoire d'ancrage.

Cette construction est plus explicite encore dans le cas de Dubaï et de Roissy. L'idéologie territoriale mobilisée dans ces aéroports repose sur l'équivalence posée entre le sens de la pratique des boutiques hors-taxes et celui du faste de la consommation touristique de la métropole de l'émirat et de la métropole parisienne. Le primat de ces échelles corrobore la construction comme ville-Monde plus que comme espace mondial polycentrique des deux aires métropolitaines. Dans le cas de Dubaï, cette équivalence entre boutiques hors-taxes et consommation urbaine est largement thématisée par un discours exotisant, sans exclure, de manière juxtaposée, le marquage d'une idéologie de la modernité par l'architecture d'ensemble de l'aéroport. Dans le cas de Roissy, l'articulation étroite avec l'échelle française illustre un jeu de synecdoque marqué entre échelle nationale et échelle de la métropole.

L'étude de ces projections de territoires montre l'intensité des stéréotypes mobilisés et reproduits, des catégories plaquées par les acteurs du dispositif marchand et activées ou réactivées dans l'expérience touristique. Pour autant, l'étude des pratiques des passagers montre que la catégorisation territoriale des voyageurs ne se limite pas, loin s'en faut, à la seule performance de ces catégories et des relations de pouvoir qu'elles véhiculent, notamment lorsqu'ils ne partagent pas les mêmes univers de référence. Rappelant ainsi toute l'hétérogénéité des expériences des lieux de mobilité, l'analyse met en exergue leurs propres lectures territoriales de ces lieux. Excédant aussi les intentions des seuls acteurs institutionnels, elles s'exercent de manière large, montrant bien la capacité d'action des passagers.

La convergence du marquage territorial des aéroports apparaît bien davantage à l'échelle mondiale. C'est en revanche l'ambiguïté de cette échelle qui se révèle à l'analyse, en co-spatialité avec l'échelle internationale des États-nations, élargissant ainsi le constat abordé au chapitre précédent à propos de la zone internationale. L'échelle internationale est largement mobilisée dans une conception restrictive de la mondialité de l'aéroport et marque la normativité de cette construction mondiale, associée à des stratégies distinctives dans les

représentations de nombreux passagers. Elle se marque aussi dans l'étude des principaux modèles de lieux mobilisés par les passagers pour qualifier l'aéroport. Dans leur comparaison des aéroports à d'autres lieux, ils mobilisent souvent des lieux génériques emblématiques des métropoles. Les qualifications diffèrent d'un aéroport à l'autre, soulignant combien ces lieux ne sont pas insituables. Mais l'urbanité évoquée à propos de ces modèles apparaît frappée du sceau de l'ambiguïté non seulement par l'importance de la conception restrictive de l'accès à la mondialité mais aussi par celle d'une conception englobante et cohésive de la mondialité de l'aéroport. C'est pourquoi ces aéroports se sont révélés à l'étude des lieux-symboles métropolitains, en ce qu'ils donnent à voir et à saisir la cohésion et la distinction de collectifs de taille variable, restrictifs ou englobants, ainsi traversés par des rapports de pouvoir. Plus précisément, ils apparaissent comme des cas limites des lieux-symboles mondiaux, car ils symbolisent davantage le processus de la métropolisation lui-même. La symbolisation y relève en effet de l'actualisation d'une potentialité, d'un futur de projets de mobilités et d'évolution de territorialités à large échelle et non du déploiement d'un lieu de mémoire et de construction présente d'un passé, perspective qui a été jusqu'à présent largement privilégiée dans l'étude des lieux-symboles.

L'importance majeure accordée à la coprésence de populations d'horizons divers dans l'expérience du lieu mondial permet de préciser le sens de la confrontation à l'altérité dans ces espaces publics mondiaux pour les passagers. L'altérité est largement filtrée dans ces sas, comme l'a montré en particulier le chapitre 5. Mais ils n'en intensifient pas moins largement les expériences métropolitaines éprouvées ailleurs par les passagers, par l'intensité du potentiel d'urbanité mondiale de ces lieux. C'est cette situation qui nourrit une représentation puissante des aéroports comme des lieux accessibles à tous, lieux de connexion et d'établissement possible de contact, que l'analyse des entretiens des passagers permet d'identifier. Cette représentation concerne la majorité des passagers mais elle est étroitement liée à leur propre macro-situation de mobilité et, partant, leur propre territorialité. Cette représentation est mise en pratique dans l'intense activité d'observation et de catégorisation des autres passagers déployée par les voyageurs interrogés. Ces expériences de confrontation à l'altérité s'avèrent effectives en ce que les catégories mobilisées par les passagers, assignant les autres voyageurs à territoire ou à identité mobile, sont mises à l'épreuve. Les stéréotypes, que le dispositif aéroportuaire contribue à diffuser, sont ainsi interrogés dans l'expérience de l'urbanité du lieu par les passagers. Ces pratiques des passagers suggèrent que les identités et les mobilités des voyageurs se révèlent difficilement situables, notamment en raison de leur territorialité en réseau, qui dépasse les catégorisations classiques par État-nation notamment. Ce sont bien les multiples positionnements du sujet, dans l'entre-deux de la mobilité, les performances identitaires ambiguës à l'aéroport, notamment dans la pratique touristique, qui questionnent l'identification des mobilités et des territorialités individuelles et collectives.

Ce chapitre a ainsi permis de mettre en évidence la marge de manœuvre des passagers dans l'imposition des catégories territoriales mise en place dans le dispositif aéroportuaire. Une telle perspective incite à apprécier plus généralement les multiples formes par lesquelles de multiples passagers s'affranchissent de certaines des normes et des matrices de pratiques de l'aéromobilité.

# Chapitre 11 – La force des pratiques de mobilités alternatives

## Introduction

Ce chapitre aborde les pratiques de l'aéroport, en tant qu'elles interrogent non seulement les identités et les référents territoriaux associés au lieu de mobilité et à ceux qui le fréquentent, mais aussi les normes et les catégories de mobilité dominantes. Nombre de ces pratiques participent de mobilités alternatives, c'est-à-dire qui dérogent aux représentations les plus légitimes que diffusent le dispositif aéroportuaire. Leur caractère alternatif tient donc à leur caractère minoritaire au regard de la norme, à leur altérité et leur portée sociale, politique et économique dans et par l'espace. Il ne relève donc pas d'un strict point de vue environnemental, de systèmes de transport plus durables ou moins polluants. L'expression de *mobilités alternatives* a notamment été popularisée par divers auteurs qui ont souhaité montrer l'hétérogénéité des *mondes de mobilité.* Ils soulignent qu'*à côté* des discours *hégémoniques* liés à l'automobilité et à l'aéromobilité décrites dans la littérature anglophone, de *l'hypermobilité high tech du XXIe siècle* (Cresswell 2010), il existe des expériences mobiles autres massivement diffusées : « *we hope to compensate for both the excesses in hypermobility-driven theory and speculative criticism, and for the lack of ethnographic attention to their alternatives* » affirme ainsi le principal initiateur de cette démarche (Vannini 2009a : 31). Par contraste avec les grands *hubs* aéroportuaires et leurs longues procédures de contrôle, Philipp Vannini (2009b) propose par exemple une ethnographie prosaïque d'une mobilité alternative, à l'aéroport de Klemtu, sur l'île de Swindle, dans l'un des fjords de la Colombie-Britannique.

Il s'agit ici de montrer que ces pratiques de mobilités alternatives n'opèrent pas seulement en marge des sentiers battus [1] mais bien au cœur des réseaux les plus emblématiques, où elles ne sont pas seulement contingentes mais participent pleinement à leur fonctionnement. Elles sont à l'œuvre non seulement dans un *à côté*, à distance des mobilités dominantes mais bien aussi *par* leurs lieux les plus reconnus. Une telle perspective permet pleinement d'aller *au-delà* des représentations des mobilités dominantes et du

[1] *Routes less travelled* selon l'expression de Philipp Vannini (*op. cit.*).

discours hypermobile qu'en donne le dispositif aéroportuaire pour rendre compte de la diversité des mobilités qui s'y déploient. Elle permet de ne pas reconduire sans l'interroger une dichotomie systématique qui oppose des centres liés à des mobilités dominantes à des périphéries liées à des mobilités dominées. C'est bien l'imbrication à fine échelle des situations qu'il nous faut envisager (Cattan 2012), en saisissant les configurations qui mettent en jeu des mobilités alternatives. L'enjeu est de prouver, qu'à la manière des lieux touristiques (MIT 2002), les aéroports, au-delà des multiples formes d'évitement évoquées, sont aussi des lieux perméables aux problèmes du Monde et de leur possible interrogation dans l'expérience des individus mobiles.

Une telle perspective contribue à revisiter les travaux consacrés à l'archipel métropolitain mondial et à *l'urbanisme de la fragmentation* (Sassen 1991, 2006 ; Veltz 1996 ; Graham, Marvin 2001). Elle permet en effet de souligner que les logiques de ségrégation entre acteurs se jouent non seulement à très fine échelle dans les réseaux mais font aussi l'objet de relations de pouvoir qui ne sont pas toujours à sens unique. Les travaux portant sur les espaces publics aéroportuaires, évoqués au chapitre 2, suggèrent l'importance de questionner la représentation univoque de l'aéroport comme lieu de modernité associée à l'efficacité d'un dispositif spatial technique[2]. C'est la marge de manœuvre des passagers dans ce dispositif qui est en question à travers l'activation, la reproduction et le questionnement des normes de mobilité et d'immobilité en vigueur à l'aéroport.

Ce chapitre questionne les règles explicites qui régissent le fonctionnement de ces lieux de mobilité en observant leur application, car « la représentation de la règle, ou le discours de la généralité qui symbolise l'autorité, […] est séparée de son opération effective » (Lefort 2000 : 258). Seule une prise en compte des pratiques effectives est susceptible de saisir « la "nouveauté" du discours […] de la minorité[ qui] doit se découvrir *in medias res* » (Bhabha 1994 : 343). A cette fin, les pratiques ordinaires et les *détournements du lieu de l'urbaniste* par les *marcheurs innombrables* de l'aéroport sont envisagés, dans le prolongement de l'approche prônée par Michel de Certeau (1980). On peut se demander si, à l'image d'autres espaces frontaliers (Velasco-Graciet 1998), dans ces lieux multipliant les périmètres imposés, le potentiel de transgression de la limite spatiale n'est pas aussi démultiplié.

Pour mieux saisir ces appropriations, l'analyse prête attention aux transgressions des espaces assignés et des catégories, au-delà des formes explicites de résistance, en se focalisant sur le résultat des agissements des acteurs et non sur leurs intentions (Cresswell 1996 : ch. 2). On se penchera par conséquent sur la performance de ces pratiques de mobilité à travers l'aéroport. La spécificité des mobilités alternatives n'est pas toujours que leurs auteurs ne se plient pas aux catégories et aux pratiques répétées du dispositif mais plutôt qu'ils en jouent différemment : leur spécificité est alors « établie non *hors* ou *au-delà* de cette réinscription ou réitération, mais dans la modalité et les effets même de cette réinscription »[3] (Butler 1991 : 18).

Pour saisir des pratiques difficiles à appréhender, on s'appuie tout particulièrement sur le travail d'observation des quatre terrains[4]. Ce matériau est étudié au croisement des

[2] Notamment Cresswell 2006b ; Adey, Kraftl 2008 ; Chalfin 2008 ; Knox *et al.* 2007, 2008.
[3] *Its specificity is to be established, not outside or beyond that reinscription or reiteration, but in the very modality and effects of that reinscription.*
[4] Pour de rares exemples évoqués, l'aéroport concerné n'est pas mentionné en raison de la sensibilité de ce thème pour les acteurs associés.

entretiens réalisés avec les passagers comme avec les acteurs institutionnels, du travail documentaire et de divers travaux de la littérature qui documentent ces pratiques dans le cadre d'autres investigations. La mobilisation de ces trois grands types de sources permet dans une première partie de questionner le débordement des catégories dominantes et homogénéisantes de la mobilité à l'aéroport, en s'attachant aux multiples acteurs qui y participent. Sa vigueur conduit à interroger dans une deuxième partie les formes d'altération de l'encadrement sécuritaire et technologique qui sont au cœur de l'analyse du dispositif aéroportuaire de contrôle par la littérature. Elles soulignent l'importance de la capacité d'action, certes très variable, des passagers dans ce dispositif. Celle-ci conduit alors à envisager plus largement comment par divers aspects, une large palette de passagers s'écarte de la marchandisation et du fonctionnalisme des espaces de réseau.

## I – Le débordement des catégories dominantes de la mobilité

Alors que les passagers sont associés à des catégories normatives de mobilité, individualisantes, hiérarchisées par *motifs* et appréhendées par nationalités, évoquées au chapitre 5, une part considérable des activités de nombreux passagers et agents dans ces espaces consiste à dépasser de fait ou à contester ces catégories.

### *I – A. La force de manifestation des mobilité transnationales*

Si l'aménagement de l'espace place en périphérie de nombreuses formes de mobilité, celles-ci accèdent en revanche à une certaine visibilité par la présence physique de leurs acteurs dans les espaces publics aéroportuaires, notamment des mobilités transnationales. Cette affirmation est sensible aux arrivées, mais aussi dans les espaces de départ (figure 1).

Aucun aménagement n'est prévu pour les accompagnants, mais ils sont nombreux en direction des destinations à forte fréquentation migratoire, notamment en direction de l'Afrique de l'ouest. Ces mobilités ne comptent pas parmi les priorités des opérateurs aéroportuaires. Les mobilités migratoires par exemple ne figurent pas dans la typologie des passagers de Schiphol Group, qui met en valeur les figures de mobilité privilégiées par les responsables des études de marché. Mais leur ampleur à l'aérogare et l'expérience des acteurs sur le terrain impose aussi leur prise en compte :

> We mainly focus on these profiles of all travellers given by our market research department [business/premium, jeunes, groupes et familles, personnes âgées, Asiatiques[5]]. But for instance for the flights to Morocco, we know that, for one passenger who will take off; all the family comes to say good bye. So, it doesn't come from the profiles of market research but from what we see, from what members of staff see [on the field at the airport]. [...] At the beginning you might see that as a problem as they differ from other travellers but you know it's related to another cultural background and different needs so you have to take care of that and you know you need more space for the check in area. [...] For the hajj, [...] when they return, we have to make also special arrangements, as for the baggage reclaim area as we know they bring back huge quantities of canisters of holly water. So you better have to be prepared. For this, there is a events coordinator dealing for such events.
>
> (Schiphol, responsable de gestion des flux passagers au sein des terminaux, Schiphol group)

[5] Voir chapitre 5, III – A.2 : « L'usage intensif des catégories nationales ».

**Figure 1 – L'accession à la visibilité des mobilités transnationales et religieuses par la présence physique des acteurs à Roissy (gauche) et à Francfort (droite).**

Haut : accompagnants des vols de Bamako, N'Djamena et Dakar (Roissy, terminal 2E) (droite) et attendants au terminal 2 de Francfort (gauche). Bas : pèlerins pour la Mecque (terminal 1 de Roissy et 1B de Francfort). Source : J.-B. Frétigny 2012, 2011, 2010 et 2012.

L'entretien indique que les mobilités transnationales *stricto sensu* ne sont pas les seules mobilités périphériques du dispositif aéroportuaire à être sporadiquement très présentes, avec l'exemple emblématique du pèlerinage annuel pour la Mecque, le Hajj. Il montre l'existence d'espaces-temps majeurs d'accession à la visibilité de ces mobilités autres. Les acteurs institutionnels comme les passagers ne manquent pas d'évoquer régulièrement en entretien ou lors des visites l'événement massif que constitue ce pèlerinage.

La visibilité des pratiques transnationales proprement dites est plus explicite encore dans les espaces de correspondance entre les vols long-courriers. Les *hubs* étudiés sont notamment de véritables points d'articulation des territorialités des diasporas liées aux États-Unis. Les matins d'août à Francfort, les couloirs qui relient le terminal 1B hors Schengen, espace d'arrivée des vols de Lufthansa et d'Air India en provenance de la péninsule indienne, aux terminaux 1C et 1Z pour les États-Unis, sont par exemple des lieux de figuration bien visibles d'*ethnoscapes* de migrants indiens de retour pour la rentrée scolaire et universitaire. Les embarquements des vols pour les États-Unis cristallisent toute la puissance de ces territorialités en réseau (figure 2).

**Figure 2 – Embarquement d'un vol United Airlines pour Washington à Francfort peu avant la rentrée scolaire : l'accession à la visibilité des mobilités de la diaspora indienne.**

Terminal 1Z. Source : J.-B. Frétigny 2012.

Ces mobilités, lorsqu'elles sont collectives – ce qui n'est pas toujours le cas – s'accompagnent d'un investissement alternatif des espaces aéroportuaires qui va à l'encontre de l'aménagement lié à la catégorisation individualisante du *pax*, du passager en tant qu'unité véhiculaire engagée dans une mobilité solitaire. Pour compenser la rareté des assises favorables aux sociabilités de groupe, voire des assises en général, ces passagers s'installent en partie ou entièrement sur le sol même. Ces passagers inventent leur propre mobilier, par exemple pour jouer aux cartes (figure 3). L'absence de recours habituel à des sièges comme ceux des aéroports, habitude qui n'est pas universelle, explique aussi ces pratiques. Régulièrement, certains s'affichent en groupe en plein centre des espaces aéroportuaires, par exemple dans le grand satellite d'embarquement d'Emirates à Dubaï. Ils transforment cet espace en lieu de sociabilité de coprésence physique et translocale, d'interaction à distance. Au cœur des espaces aéroportuaires, ces acteurs reconstituent leur communauté et leur *localité*, par la proximité physique et par les contacts à distance qu'ils entretiennent par les appels téléphoniques ou les messages électroniques. C'est ainsi la projection de pratiques dans ces espaces publics mondiaux d'une *localité* dont Deirdre McKay (2006) a souligné la prégnance par l'analyse du quotidien translocal des migrants, et la reconstitution des communautés villageoises philippines dans l'hypercentre de Hong Kong le dimanche sous le bâtiment de la banque HSBC. L'usage des technologies de la communication mais aussi les pratiques en groupe apparaissent bien, au cœur même des commutateurs les plus puissants, comme des facteurs possibles d'affirmation de la marge de manœuvre des sujets. Ils exposent dans toute leur évidence, dans la mobilité physique, leurs pratiques familières et leurs *arts de faire*.

**Figure 3 – Usages alternatifs de l'espace aéroportuaire dans le cadre de mobilités collectives à Roissy (haut) et Dubaï (bas).**

Zones d'embarquement. Haut : terminal 1C (vols Air France principalement). Bas : centre du satellite 2 d'Emirates, à proximité des boutiques. Source : J.-B. Frétigny 2010 et 2011.

Ces pratiques au sol sont mal perçues de nombreux acteurs, qui les caractérisent comme *sales*, notamment en entretien. Car la *propreté* est un facteur clé aux yeux des gestionnaires soucieux de l'attractivité de leurs plateformes. Il figure en bonne place avec l'*ambiance* des aéroports parmi les variables considérées comme les plus importantes par ces acteurs dans l'enquête ASQ, commune aux aéroports étudiés. Comme l'a montré Mary Douglas (1966), la construction des catégories de propre et de sale sont étroitement reliées aux idées d'ordre et de désordre dans le fonctionnement des sociétés. Le jugement du sale est souvent émis par des acteurs dominants pour disqualifier les pratiques des autres acteurs, considérer qu'elles ne sont pas à leur *place*, qu'elles n'ont pas *lieu* d'être là

(Cresswell 1996), participant de la hiérarchisation sociale par l'espace. Un de responsables des services de Dubai Airports par exemple associe ces pratiques spatiales aux populations au plus bas de l'échelle sociale : « ils dorment ou se placent à même le sol parce qu'ils n'ont pas l'habitude de s'asseoir. Ce n'est pas fait pour eux. Ils sont habitués à ce que les sièges soient seulement pour les personnes riches. » L'enjeu est particulièrement vif à Dubaï où ces pratiques sont particulièrement fréquentes, comme le souligne une des responsables de la gestion des flux à Dubai Airports :

> The arrival area in terminal 2 is quite challenging. Because they are a lot of meeters and greeters who don't consume, stay on the ground, camp and have a picnic. It's hard to deal with it for us.

Il n'en demeure pas moins que de telles pratiques alternatives transnationales se déploient, en dépit des aspirations, des représentations ou des formes de coercition des acteurs dominants. Elles permettent de dégager une première configuration de mobilités alternatives, qui repose sur des formes de coprésence tolérées, concédées ou admises. Or c'est notamment en relation avec ces mobilités transnationales que les mobilités dominées des agents sont susceptibles aussi d'apparaître dans toute leur dimension alternative.

### *I – B. Les pratiques alternatives des agents dans les mobilités des passagers*

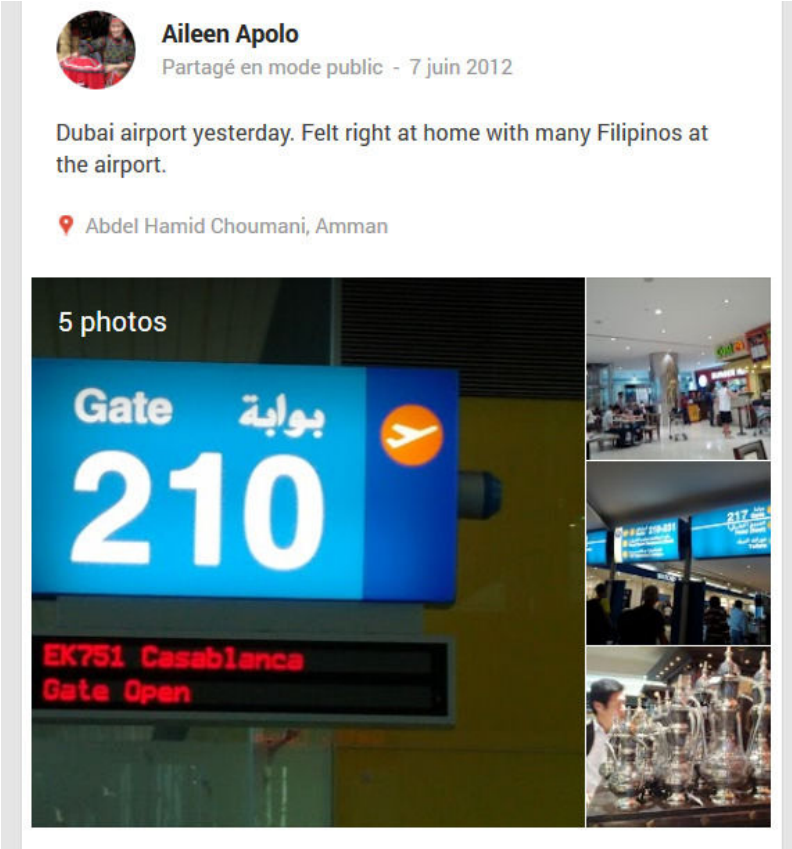
Le dispositif hiérarchique des mobilités mis en œuvre à l'aéroport place bien les agents dans une moindre visibilité et une relation de pouvoir souvent favorable aux passagers et à leurs mobilités spatiales, comme le chapitre 5 l'a souligné. Le travail technique des agents est pour l'essentiel relégué en *coulisse* de l'espace public aéroportuaire, bien qu'une partie accède à une certaine visibilité, dans une « implication intime croissante du public avec les lieux de travail et les aires opérationnelles de l'industrie (Phipps 1990 : 1), suggérée à propos du secteur économique de la sûreté aérienne et aisément extensible aux autres activités. Mais à l'aéroport la relation de domination ne l'est pas systématiquement au détriment des *moteurs* – relativement – *immobiles de la mobilité* que sont les agents. Comme le souligne Isaac Joseph (2004 : 27) à propos de l'univers du métro, « loin d'être des agents "d'exécution", les agents de base sont des gardiens des usages et des seuils […] qui se chargent de rappeler à toute occasion qu'il ne faut pas se fier à l'apparence aliénée de leur statut ». Il s'agit bien d'un enjeu pour comprendre les mobilités de passagers elles-mêmes, car les agents détiennent un savoir sur les lieux de mobilité et le réseau aérien, leur configuration et leurs règles qui constituent autant de compétences de mobilité dont les passagers sont en partie privés. De multiples situations marquent les formes de reconnaissance temporaire du pouvoir d'agents occupant des positions professionnelles considérées comme peu qualifiées, fréquemment d'origine populaire et engagés dans des territorialités migrantes.

Une configuration emblématique où les relations entre passagers et agents dans la mobilité sont aussi moins asymétriques, voire de proximité, est celle qui associe les agents migrants et des passagers originaires du même pays ou de la même région, primant sur d'autres dimensions de leur position sociale. Le sentiment de passagers se sentir *chez soi* à l'aéroport, dans un ordinaire à distance lié à une projection à l'aéroport d'une territorialité collective transnationale est fréquent. Dans le corpus des photographies prises par les passagers, une jeune Philippine accompagne par exemple son dossier d'images de l'aéroport de ces notes : « à l'aéroport de Dubaï hier. Me suis sentie vraiment chez moi avec

tous ces Philippins à l'aéroport » (figure 4). Ceux-ci sont en effet particulièrement nombreux parmi les agents, notamment parmi les vendeurs des boutiques. Les entretiens témoignent aussi de la vigueur de cette expérience. En correspondance longue à Amsterdam, Kofi, pour sa première expérience d'un lieu hors du Ghana, interagit avec divers passagers mais mentionne aussi, les conversations avec les agents de sûreté, de nettoyage, les personnels navigants, ces acteurs sont décisifs dans son jugement de l'aéroport comme un possible chez soi :

> I have asked for direction to the security people. And some air crew standing behind the airplane kiosk and the cleaners also. […] This place could be home, because I went there, I sat at different places, and I realized, that OK, it's a mix of black and white [people] and that's nice, when you see that: [black] people driving the cars [les voiturettes électriques] or who move for the works [réparateurs] or for the plane [bagagistes] and all these things!
>
> (En situation de mobilité de relation amoureuse à distance)

**Figure 4 – *Se sentir à la maison* à l'aéroport en raison du nombre de Philippins travaillant comme agents : l'aéroport de Dubaï vu par une passagère philippine.**




Source : site de partage en ligne Google+ 2012.

La dimension libératrice des positionnements d'entre-deux, d'hybridation évoquée par Homi Bhabha (1994) dans des lieux seuils doit certes être nuancée. Par exemple, les ressources linguistiques des bagagistes migrants sont à la fois exploitées et non reconnues par les entreprises, comme le montre une lumineuse étude d'une société sous-traitante de l'aéroport de Zurich (Duchêne 2011). Les positions hybrides du sujet dans des sites liminaux sont ainsi bien génératrices d'inégalités, comme l'ont suggéré les analyses nuançant

fortement les discours iréniques sur les diasporas (Mitchell 1997 ; Berthomière, Chivallon 2006).

Mais les nombreux agents engagés dans des formes de territorialités migratoires tirent aussi un certain profit de leur position d'entre-deux à l'aéroport pour entretenir cette territorialité par les contacts avec les passagers. Il est lié notamment au plaisir qui surgit ponctuellement dans les interactions avec des passagers du pays ou de la ville dont ils sont originaires, pour les vendeurs ou les divers agents au sol, que montrent à la fois l'observation et les entretiens informels avec les agents. Mais surtout, même si la réglementation l'interdit, de nombreux agents tirent profit de leur badge. Certains l'utilisent lorsqu'ils prennent l'avion, pour éviter les files d'attente aux contrôles. Mais ils le mobilisent surtout pour accueillir leurs proches directement à la sortie de l'avion ou au contraire pour les accompagner jusqu'à la porte, au dernier seuil de leur mobilité, geste symbolique puissant qui n'est à la portée pratique d'aucun autre acteur que les titulaires des badges. Lors du travail de terrain, la force de ces pratiques s'est avérée dès la formation de sensibilisation à la sûreté dans l'un des aéroports[6]. Le formateur ne manque pas de rappeler l'interdiction d'aller dans la zone réservée hors des temps et des activités de travail, soulignant en creux combien cette règle est ignorée ou contournée :

> Il faut connaissiez la réglementation à ce sujet. Il y a de nombreux agents qui continuent à aller en zone réservée un jour de congé, généralement pour voir leur famille : c'est de leur responsabilité et ça relève du principe *pas vu, pas pris* car il y a de vraies sanctions. Si vraiment vous voulez y aller, je vous conseille d'aller directement trouver les policiers : ils acceptent souvent de vous laisser passer parce que vous avez joué le jeu. Mais il est de mon devoir de vous le rappeler : si vous prenez des risques, c'est la règle du *pas vu, pas pris* !

La fréquence de ces pratiques d'accompagnement a pu être observée dans l'ensemble des aéroports européens étudiés. Elle concerne l'ensemble des agents, y compris sporadiquement les agents de police (Souid 2010 : 130) ou de sûreté eux-mêmes, qui à Schiphol, sont chargés de contrôler ces pratiques. Ceux-ci, lors des contrôles presque quotidiens dont j'ai fait l'objet à l'aéroport, justifiaient régulièrement le contrôle en soulignant l'importance de la pratique : « navré de vous ennuyer avec ça !… Je devais vraiment le faire : rien qu'aujourd'hui, j'ai déjà surpris trois personnes qui étaient ici en dehors de leurs horaires de travail ! » (carnet de recherche, 23 novembre 2012, 15h). Ces pratiques des agents illustrent de manière emblématique une deuxième configuration de mobilités alternatives pour les passagers. Elle consiste à endosser un *motif* de mobilité à micro-échelle, ici celui de l'agent, pour pratiquer en fait une mobilité de passager, d'accompagnant ou d'attendant, subvertissant ainsi les distinctions clés à l'origine des divers régimes de mobilité des acteurs mobiles à l'aéroport. Cette configuration participe aussi de dépassement plus général par les passagers des *motifs* mobilisés à l'aéroport.

### *I – C. Une inflexion des catégories de mobilités par les passagers*

Le jeu des passagers avec les catégories qui leur sont assignées montre leur capacité à exploiter le dispositif aéroportuaire à leur avantage dans des registres variés, susceptibles de concerner l'ensemble des passagers. Une situation emblématique en est l'enjeu d'orientation et d'acheminement dans ces commutateurs complexes, mêlant de multiples métriques, et liés aussi à la contrainte de se présenter à temps en porte

[6] Ici anonymisé.

d'embarquement. Un procédé usuel de certains passagers en correspondance pour couper court à l'inconfort et aux incertitudes sur le temps de correspondance consiste à recourir au service de chaises roulantes dédié aux *personnes handicapées ou à mobilité réduite* (PHMR). Cette catégorie de PHMR est définie par l'Union européenne dans sa réglementation et rend l'aide obligatoire pour ces passagers sans nécessité de justification de leur incapacité à se mouvoir. Elle est aussi appliquée selon des modalités variables dans d'autres aéroports et notamment à Dubaï. Or la pratique de détournement de cette étiquette est évoquée par divers acteurs institutionnels, notamment à Francfort où les passagers indiens représentent la moitié des demandes de chaise roulante, selon un responsable du service aux clients de Fraport. Elle est aussi évoquée fréquemment à Roissy, par exemple par ce responsable des passagers PHMR au sein d'une grande compagnie aérienne porte-étendard :

> Entre les États-Unis et Delhi ou Bombay, Beyrouth et Tel Aviv, le besoin est manifestement dévié par des passagers qui bénéficient ainsi d'un excellent coupe-file, sans compter qu'on leur porte leurs bagages. […] Il n'y a pas de refus d'assistance possible mais dans la pratique, cette assistance ne sera pas prioritaire et il faudra peut-être attendre 45 minutes pour être pris en charge.

Cette pratique est ainsi emblématique de la configuration des mobilités alternatives endossant une catégorie feinte précédemment évoquée à propos des agents. L'étendue du spectre de spatialités des passagers infléchissant les catégories à l'œuvre dans le dispositif s'apprécie aussi en examinant les pratiques des passagers parmi les plus dominants en matière de *statut* aérien ou aéronautique reconnu à l'aéroport, à valeur performative d'identité sociale. Leur *statut* leur est en effet reconnu comme entité individuelle. Même les individus par ailleurs placés en position dominante, dans certaines situations, cherchent à infléchir la catégorisation lorsqu'elle leur est défavorable, notamment dans des mobilités collectives. Il s'agit par diverses interactions d'étendre ce *statut* à d'autres ayants-droits, en particulier à leur entourage, dans une approche large du *statut* octroyé.

Une situation emblématique est celle qui se noue au seuil d'accès aux salons des compagnies aériennes. Un jeu régulier d'interactions de négociations s'y livre entre les passagers et les agents. Ces tractations sont particulièrement sensibles lors des périodes de vacances scolaires. Les passagers utilisant les salons dans le cadre de leur mobilité de travail souhaitent régulièrement en effet faire partager cette expérience et convertir ce *statut* lié au rôle professionnel dans le registre familial. Il s'agit de souligner auprès de l'entourage toute la reconnaissance acquise dans le transport aérien. Or seuls les plus *hauts* niveaux de *fidélisation* et de classes de voyage permettent l'accès gratuit à un, et plus rarement à plusieurs, compagnons de voyage. Rompant avec la logique symbolique d'accès par *statut*, les autres passagers doivent s'acquitter d'un accès payant et ces accès sont limités au nombre de places disponibles, régulièrement restreint dans les *hubs* lors des pics de fréquentation. La complexité des règles d'accès aux salons, liées à la démultiplication des *statuts* et à l'accès à des salons d'autres compagnies de la même alliance aérienne, contribue aussi à ces dialogues intenses, qui mettent en jeu une lutte pour la reconnaissance dans la mobilité aiguë aux échelles individuelle et collective. De telles observations sont corroborées par le discours de définition des tâches des chefs des salons Air France (*leaders*) par un de leurs responsables, qui évoque à leur endroit un travail de « 20 % d'application des procédures et 80 % d'adaptation car il y a des problèmes structurels d'inadaptation des procédures à la demande ».

*A contrario*, dans ces fractions d'espace concentrant tout le travail d'édification de catégories à valeur performative de hiérarchisation que sont les salons, certains agents permettent aussi l'accès à des passagers qui n'y auraient théoriquement pas accès. Ils mettent en avant le fait qu'ils sont « transportés d'aéroport en aéroport » en raison de difficultés émaillant leur parcours aérien, ou encore, comme le souligne cet ancien agent du salon de la compagnie El Al à Roissy, qu'il s'agit de « gens simples qui demandent à le visiter lorsqu'il n'y a pas trop de monde ». Ces multiples interactions, observées régulièrement, montrent toute l'opposition par les passagers de la singularité de leur situation par rapport aux règles de classement des compagnies.

Ces débordements des assignations à catégorie de mobilité à l'œuvre à l'aéroport montrent combien les passagers ne sont pas ces usagers indifférenciés supposés par les méthodes d'évaluation de la pratique des réseaux par les *voyageurs mystères*, mandatés par diverses entreprises pour apprécier l'expérience des passagers. Comme le souligne Isaac Joseph (2004 : 21), « elle méconnaît que c'est à la multitude et non la masse qu'ont affaire les agents : multitude bigarrée, composée de personnes singulières ou de groupes, de problèmes récurrents et d'incidents, d'objets et d'équipements récalcitrants, de personnages typiques et de demandes atypiques, autrement dit, d'unités *discrètes* » qui réinterrogent à chaque fois le sens et la pertinence des catégories.

Dans cet infléchissement des catégories de mobilité que mettent potentiellement tous les passagers, c'est non seulement la configuration de la catégorie feinte de mobilité mais aussi celle de la catégorisation contestée dans l'interaction de passage avec les acteurs institutionnels du dispositif qui apparaissent.

Trois grandes configurations de mobilités alternatives remettent ainsi en cause les catégorisations dominantes à l'aéroport. La première relève de la coprésence admise ou tolérée par les acteurs institutionnels des protagonistes de mobilités par ailleurs dominées dans les divers aéroports, liées tout particulièrement aux mobilités transnationales. La deuxième configuration est celle de la catégorie feinte, endossée par les agents, dans l'accompagnement de proches par exemple, mais aussi par de multiples passagers. Une ultime configuration tient à l'infléchissement de catégories par la contestation de son application dans le franchissement spatial et dans l'opposition dans chaque situation singulière à la règle universelle. La conjonction de ces deux dernières configurations nous permet d'aborder, au-delà de la réinterrogation de l'effet normatif et hiérarchisant des catégories dominantes, les usages mêmes qui altèrent les dispositifs sécuritaire et technologique de l'aéroport.

## II – L'altération de l'encadrement sécuritaire et technologique des mobilités

Diverses situations invitent à revisiter la mise en pratique des dispositifs aéroportuaires de contrôle, pour des mobilités diverses, et, plus généralement, d'usage des dispositifs technologiques à l'aéroport. Tout en soulignant la force de ces dispositifs, elles suggèrent une certaine altération de leur fonctionnement à l'épreuve des mobilités.

### *II – A. Les mobilités réfractaires au dispositif sécuritaire*

Le dispositif sécuritaire tout d'abord est altéré à la fois par des formes de résistance, plus ou moins marquées, à son application, et par des pratiques plus subreptices de transgression.

Des formes ténues mais significatives de résistance sont liées à une certaine mise à distance du contrôle. Les contrôles de profilage des passagers, obligatoires avant le départ de multiples destinations hors Schengen, en sont emblématiques. Ce sont des seuils où se manifeste une certaine indifférence des passagers à la valeur même du contrôle, opéré par un agent privé, dont ils questionnent implicitement la légitimité. Mais ils mettent en jeu aussi une réticence à se plier aux *motifs* simples de mobilité, aux schèmes narratifs attendus, qui ne rendent pas compte de leurs réelles motivations de déplacement. Cette résistance apparaît bien dans les entretiens menés avec les agents :

> Je leur demande quel est le but de leur voyage. C'est une question triviale et j'ai souvent des réponses ordinaires : pour la famille, pour le *business*, pour le tourisme. Mais parfois j'ai des réponses curieuses : "je vais récupérer la fille que j'ai adoptée", "mon oncle est mort". Je ne veux pas savoir tout ça ! […] Les groupes sont toujours un problème, notamment pour Las Vegas : c'est une destination où les passagers ne partent jamais seuls mais par couples. Le pire ce sont les groupes d'amis. Ils ne s'intéressent pas à l'adresse où ils vont et répondent à la question : "je vais à l'hôtel". Dans tout le groupe, une seule personne seulement connaît l'adresse, alors que ce qui les attend aux États-Unis, c'est un entretien individuel avec l'officier d'immigration ! [agacée]
>
> (Roissy, profileuse, société de sécurité sous-traitante des compagnies aériennes)

Les contrôles de sûreté occasionnent aussi diverses formes de défiance et de résistance plus ou moins larvée des passagers à cette procédure de passage. Elle prend la forme de plaisanteries sur les *bombes cachées dans les sacs*, dont la valeur performative, à forte portée transgressive, est régulièrement sanctionnée (Martin 2010, Lucchesi 2011). Mais ce sont plus généralement des pratiques variées qui émaillent l'expérience quotidienne des agents, au point que des micro-aménagements attestent de la vigueur de ces pratiques. Des affichettes sont par exemple disposées à Roissy pour inciter les passagers à *respecte[r] les consignes et les agents* et, même, dans un des aéroports étudiés, des stickers à même le sol à l'emplacement de la palpation, indiquant en creux que les passagers se plient aussi sporadiquement de mauvaise grâce au contrôle (figure 5).

Mais ces résistances aux contrôles prennent aussi des formes plus affirmées. Une contestation des catégorisations des mobilités particulièrement exemplaire de la faible mais réelle marge de manœuvre des passagers à l'aéroport, comme de la portée politique et sociale de leurs pratiques est celle de leurs actions dans le cadre des procédures concernant les mobilités de *reconduite à la frontière*. Sur les 3 442 expulsions organisées au départ de l'aéroport de Francfort en 2011 par exemple, trente ont été annulées en raison de la résistance de passagers, expulsés ou présents en cabine, et treize en raison du refus des pilotes de procéder au vol dans les circonstances associées (FAFF 2012). Ces oppositions ponctuelles, pour faibles qu'elles soient, montrent aussi une réelle l'agentivité des passagers dans le dispositif aéroportuaire, à sa limite, dans la cabine de l'avion, avant le décollage. La capacité d'agir des passagers est visible dans leur manifestation d'une opposition dans l'espace de l'aéronef, sporadiquement attestée par exemple à Roissy (Abdi 1998, Durand Jacksimmonot 2003, AFP *et al.* 2013), malgré la réglementation qui encadre étroitement ces pratiques, régulièrement rappelée aux passagers à bord dans ces circonstances par les agents de la police aux frontières (Vinogradoff 2009). En outre, diverses pratiques, de prise

de vue (film, photographie) diffusés sur internet, de témoignage judiciaire de violences policières ou par voie de presse (Le Monde 2007, Teobaldi 2010) soulignent combien les voyageurs sont aussi des acteurs des dispositifs aéroportuaires. Ces actions mettent bien ici pleinement en jeu la mobilité à large échelle et la territorialité du ou des passagers en mobilité subie.

**Figure 5 – La réticence aux procédures spatiales de contrôle : autocollant au sol, à l'emplacement de palpation des passagers au poste d'inspection-filtrage.**

Disposé dans un des aéroports étudiés. Source : J.-B. Frétigny 2012.

Ces pratiques illustrent au fond, de manière exacerbée, la configuration des mobilités alternatives liées à la déviation des interactions de trans-spatialité, de passage d'un espace à un autre, au cœur même du dispositif sécuritaire aéroportuaire. Ce dispositif est aussi mis à l'épreuve par d'autres pratiques spatiales plus furtives qui le transgressent. Les formes les plus atténuées, qui sont aussi parmi les plus diffusées, sont illustrées par les tactiques multiples qui consistent à déjouer les vitesses différenciées aux contrôles en empruntant une autre file d'attente aux contrôles, évoquées au chapitre 9. Plus visiblement transgressif encore est le refus de la chorégraphie même du parcours imposé aux passagers entre les différents espaces aéroportuaires compartimentés, battu en brèche par des passagers, de la zone réservée à la zone publique, souhaitant par exemple fumer à l'extérieur. Même si ces pratiques sont soumises à de lourdes amendes, les issues de secours sont épisodiquement empruntées par des passagers, comme le remarque une passagère interloquée à Schiphol, en zone hors Schengen :

> Il y a quelque chose qui m'a surpris. C'est qu'une dame, une passagère, est sortie par une issue de secours. La porte a sonné pendant dix minutes […] Ça m'a surpris et un peu angoissé [rire] ! [7] (Chiara)

D'autres pratiques mettent plus fortement en jeu la mobilité à large échelle des passagers et concernent davantage les contrôles eux-mêmes, notamment au filtre de douane. Outre les mobilités les plus connues liées à la criminalité organisée, comme les passeurs de stupéfiants, des pratiques beaucoup plus diffusées, relèvent de l'ordinaire pour de nombreux passagers. Ils franchissent la douane en tant que passagers n'ayant rien à déclarer quand ils outrepassent de fait les seuils de déclaration ou les restrictions de

[7] Questo mi ha sorpreso. C'è stata una signora, una passagera, che è uscita da una porta di emergenza. Eper 10 minuti ha sonato. [...] Mi ha stupito e un po' angosciato.

transport d'objets en vigueur. Une pratique fréquente liée à la circulation migratoire est précisément le commerce à la valise, par ces porteurs, qualifiés de *bourricots* dans la littérature, vecteurs de multiples marchandises (Peraldi *et al.* 2001). Ce transport ne dépasse pas toujours les seuils de quantité et de valeur mais consiste en des produits destinés non à un usage personnel mais à la revente et à ce titre à déclarer selon le *Code des douanes*. Divers travaux consacrés à ce sujet évoquent ponctuellement de telles pratiques à l'aéroport, mais pour l'essentiel à propos des aéroports du sud de la Méditerranée (Bava, Mazzella 2001, Peraldi *et al.* 2001). Pourtant, les aéroports européens étudiés, lieux de démonstration de la modernité technologique et du contrôle, sont bien aussi des lieux de transgression douanière à micro-échelle dans la circulation migratoire :

Observation depuis le café X en face des arrivées d'un des grands terminaux de Roissy. Un passager franco-tunisien arrive au comptoir avec une valise de grand volume et une autre de taille moyenne et converse avec les serveurs du café :

- Le passager à la serveuse : Vous êtes fatiguée ? Il faut partir en vacances !
- La serveuse, sur le ton de la plaisanterie : Vous n'avez rien à nous offrir ?
- Le passager : Seulement des vêtements pour bébé [sourire]
- La serveuse : D'où revenez-vous ?
- Le passager : De Tunisie. Je rapporte des vêtements pour bébé.
- La serveuse : Vous les vendez ?
- Le passager : oui, mais pas là, pas maintenant.

(Carnet de recherche, Roissy, 22 novembre 2010, 16h15)

Plus décisifs encore dans la territorialité des passagers, les contrôles de police eux-mêmes font l'objet d'un intense travail de certains passagers anticipant leur performance de passagers à l'aéroport, endossant des rôles, des identités mobiles plus favorables à la catégorisation comme passagers pouvant passer la frontière, notamment avec le *statut* de VIP et la médiation des services d'*accompagnement VIP* de passagers, tels Netservicevip à Roissy (2011), pour lesquelles la proximité entre ses agents et les acteurs institutionnels de l'aéroport est un argument de facilitation de passage sur son site internet :

Nous sommes accrédités pour toutes les zones passagers sous douanes, sur tous les terminaux et nous avons accès à toutes les passerelles. De même nous maintenons des relations professionnelles et amicales avec les autorités aéroportuaires, les agents de sécurité, les personnels des lignes aériennes, agents de réservation et autres personnes essentielles à la fluidité et au bon déroulement de nos prestations

Ces services VIP ne sont pas seulement utilisés par les passagers les mieux dotés en capitaux de toute sorte, souhaitant assurer le confort matériel de leur voyage. Les entretiens suggèrent qu'ils sont aussi utilisés par des passagers qui souhaitent jouer sur le statut associé à ce service et sur le pouvoir des relations pour augmenter leur chance de passer sans encombre le poste de police. Ziad par exemple, originaire d'Alep en Syrie, architecte quadragénaire à Dubaï, a eu recours pour ses parents au service d'accueil et d'accompagnement Marhaba de l'aéroport de Dubaï lorsqu'ils sont venus lui rendre visite de Syrie :

It really simplifies for the visa. Of course, that's also good because they are old, so saving time, they don't have to stand in the queue. And as they are old, they also have some pharmacy. So it's good having some help, avoiding troubles with that at security.

(En circulation migratoire de relation à l'entourage)

Diverses études sur les circulations migratoires évoquent ponctuellement l'importance attachée aux services d'accompagnement pour le premier voyage des

migrants : il fait partie des services pour lesquels certains d'entre eux s'endettent lourdement pour accomplir leur migration (Escandell, Tapias 2010 ; Agustin 2006). Le service *VIP* est un élément important dans la mise en scène d'une identité qui tranche sur la figure du migrant pauvre, et s'inscrit dans un travail sur la performance même de la mobilité à l'aéroport, dont Julie Y. Chu (2010) a montré, à propos des migrations informelles de la province chinoise du Fuzhou en direction des États-Unis, combien il était intense. Il s'agit pour les migrants de se préparer pour leur performance de passager chinois ordinaire en mobilité touristique, répétant les dialogues et les gestes à accomplir à l'aéroport, notamment au contrôle de police. Sans que ces tactiques aient toujours l'efficacité visées, elles peuvent avoir une certaine résonance dans l'aéroport, qui est aussi un lieu fait de relations aussi circonstancielles :

> Il y a toujours une part d'aléatoire. On travaille avec des foules. Il n'y a pas de respect d'une distance de confidentialité entre les passagers, contrairement à la police, et encore…
>
> (Roissy, profileuse, société sous-traitante des compagnies aériennes)

La complexité des situations et la contingence des processus de décisions lors de passages de police est perceptible au quotidien à l'aéroport. Les discussions par exemple entre policiers aux frontières, que l'on voit régulièrement se concerter à propos d'un passager, ses papiers à la main, près du commissariat de police, en sont exemplaires. La marge d'appréciation des acteurs du dispositif sécuritaire au sens large fait écho à une faible mais réelle, si étroite soit elle, marge de manœuvre des voyageurs dans leur passage à l'aéroport. Les grands nœuds de passage sont aussi de ces lieux frontaliers où l'on *fait le mur* aux deux sens de l'expression (Bennafla, Peraldi 2008) : dans l'édification très prégnante de barrières filtrantes à la mobilité, où divers passagers tentent et parfois réussissent à s'affranchir des contraintes. C'est donc dans la conjonction de deux configurations de mobilités alternatives que le dispositif sécuritaire est altéré, par des formes de résistance dans l'interaction de passage et dans des mobilités feintes. Les analyses du dispositif sécuritaire ont aussi accordé une large place au rôle des technologies dans le contrôle. Elles appellent cependant à être complétées par une analyse d'usages alternatifs de ces technologies à l'aéroport, qui permettent d'envisager des formes plurielles de médiation technologique de la mobilité et de l'expérience des réseaux.

### *II – B. Revisiter la médiation* high tech *de l'aéroport*

L'expérience du transport aérien repose intensément sur des usages variés, voire créatifs d'instruments autres que ceux des réseaux électroniques sophistiqués. Alors que ces outils *high tech* ont été au cœur de l'étude de l'aéroport comme dispositif (Dodge, Kitchin 2004 notamment), on peut montrer à divers titres qu'une telle approche ne permet pas de saisir pleinement les pratiques qui sont à l'œuvre dans ces lieux de mobilité. L'information même des passagers dans leur mobilité à micro-échelle tout d'abord ne passe pas uniquement par des mécanismes automatisés de guidage tels que les écrans ou la signalétique. Les gestionnaires des quatre aéroports étudiés revendiquent par exemple régulièrement leur statut d'*aéroports silencieux*, label chargé de signifier à la fois un confort accru dans l'expérience de ces lieux et une grande maîtrise technologique de la communication. Mais cette revendication ne correspond guère aux pratiques quotidiennes des aérogares[8], où la passation d'annonces sonores est largement diffusée, jusque dans les

[8] Dans la pratique, les gestionnaires cherchent surtout à diminuer le nombre d'annonces sonores.

salons. Le canal sonore est toujours un outil majeur de communication. Outre l'usage majeur du réseau de haut-parleurs, les agents se déplacent aussi régulièrement dans les terminaux pour chercher les passagers retardataires en les hélant de vive voix :

> Une agente au sol en provenance du satellite se dirige vers la zone de boutiques hors-taxes : "Y a-t-il encore des passagers pour le vol de Doha de 21h25 ? Non ?" (Carnet de recherche, Roissy, terminal 1, zone hors Schengen, 10 décembre 2010, 20h30).
>
> Un agent des cars Air France annonce les cars en partance : "Etoile ! Porte Maillot !", "Montparnasse ! Gare de Lyon !" (Carnet de recherche, Roissy, corridor de liaison entre les terminaux 2B et 2D, 8 novembre 2010, 15h).

La mobilité des objets, ensuite, n'est pas qu'une affaire de systèmes automatisés et sécurisés, de systèmes de transport et de tri des bagages *performants* vantés par les gestionnaires. Le recours assez fréquent des passagers aux services payants d'emballage des bagages dans un plastique à visée protectrice montre que ces individus mobiles n'envisagent pas toujours le trajet de leurs effets personnels comme une translation simple d'un point A à un point B mais au contraire comme un acheminement soumis à divers aléas. A destination de divers pays, notamment émergents ou en développement, les passagers écrivent souvent avec un marqueur leur nom et la destination concernée sur l'emballage, marquant clairement que le réseau aérien mondial n'est pas seulement électronique. Régulièrement, certains des objets *hors-format* nécessitent un travail de transport manuel de la part de bagagistes, une mobilité plus prosaïque et laborieuse que rappelle la présence sporadique de palettes de transport dans les halls d'enregistrement (figure 6).

**Figure 6 – Le transport des bagages au-delà de la mécanisation *high tech* : exemples de Francfort et Dubaï.**

Halls d'enregistrement des terminaux 1C et 1. Source : J.-B. Frétigny 2012 et 2011.

A Dubaï, lieu emblématique de ces mobilités alternatives d'objets, les bagages des migrants sont souvent de véritables paquetages (encadré 1), au point que le terminal 2 de l'aéroport n'est pas équipé d'un système de bagages automatisé. De telles pratiques sont moins massives pour les autres aéroports étudiés mais pas absentes, le terrain dubaïote intensifiant leur visibilité.

***Encadré 1 – La confection artisanale des bagages : l'expression d'une culture matérielle alternative de la mobilité***

Moins coûteuse que l'achat d'une valise, cette fabrication permet d'adapter le plus finement possible la coque protectrice au format des objets transportés, souvent regroupés en de larges volumes. Elle offre aussi la possibilité d'ajuster au dernier moment le bagage

aux contraintes de dimension ou de poids des compagnies. La technique la plus éprouvée à Dubaï consiste à utiliser des couvertures ou des toiles de plastique tissé nouées par un maillage dense de cordes, autant pour en assurer la solidité que pour atténuer l'exposition du bagage aux chocs au cours de son long parcours, dans des conditions de transport souvent difficiles. Des cartons plastifiés sont aussi utilisés, souvent renforcés au ruban adhésif d'emballage ou par l'usage de cordelettes. Ces bagages artisanaux sont très utilisés par les migrants dubaïotes et les commerces en zone d'enregistrement vendent le matériel *ad hoc* (figure 7).

**Figure 7 – Signes d'empaquetage au terminal 1 de Dubaï.**

Source : J.-B. Frétigny 2011.

Les réseaux de transport sont, troisièmement, d'une telle densité et d'une telle complexité que leur dysfonctionnement ponctuel n'est pas une expérience exceptionnelle mais bien ordinaire des lieux de mobilité. Les découplages sporadiques entre l'espace du transport aérien et les réseaux informatiques ou de code sont fréquents et loin de recouvrir les conséquences les plus dramatiques qui sont envisagées pour ces systèmes vulnérables (Dodge, Kitchin 2004). Les aéroports apparaissent aussi comme des mondes de réparation permanente et de fragilité intrinsèque. Les escalators ou les bornes d'enregistrement en panne ou les fuites du système de climatisation suscitent régulièrement l'étonnement des passagers, qui photographient par exemple régulièrement les écrans défectueux. Cette résistance des machines va à l'encontre de la représentation des aéroports comme lieux idéalisés de modernité technologique. Si l'importance du recours au papier et non aux seuls réseaux informatiques a été soulignée dans le fonctionnement quotidien d'aéroports ouest-africains (Chalfin 2008), ce recours à de multiples instruments alternatifs concerne aussi les grands *hubs* européens, que montre par exemple l'usage persistant de l'écriture manuscrite

en aérogare. Les boîtes aux lettres présentées dans la seule langue nationale sont traduites en anglais et les tableaux blancs ou les feuilles de papier remplacent ponctuellement les écrans, notamment en cas de perturbation du trafic aérien (figure 8). Ces pratiques montrent que le travail des acteurs de la mobilité est aussi de maintenir le lieu de passage par la mobilisation de réseaux fortement hétérogènes.

**Figure 8 – Des usages alternatifs à la communication électronique en aérogare.**

Roissy, lors des perturbations de décembre 2010. Terminaux 1 et 2F. Source : J.-B. Frétigny 2010.

L'expérience du lieu n'est pas ainsi toujours médiatisée par ces réseaux électroniques pour les passagers, ce que corrobore le déroulement même de la recherche (encadré 2).

***Encadré 2 – L'interconnaissance : une clé d'accès à l'aéroport que l'informatique n'a pas entièrement remplacée***

L'accès aux terrains dans le cadre de la recherche montre l'importance des formes d'interactions et d'interconnaissance dans la circulation des agents à l'échelle de la plateforme. L'obtention par exemple d'une autorisation d'enquête dans les salons Air France ne s'est pas traduite, à ma surprise, par l'émission d'un document officiel à présenter aux agents à l'entrée de ces espaces, mais d'une journée de présentation des salons et auprès des agents et des responsables de chacun des neuf salons de la compagnie. C'est par cette interconnaissance que l'accès à ces fractions d'espace a été possible, avec de nouvelles explications du projet aux agents à l'entrée du salon que je n'avais pas encore rencontrés. Autant que de savoir si la démarche était bien autorisée, il s'agissait pour eux de m'identifier et de connaître le sens de mon travail. L'autorisation d'enquête à Dubaï ou près des portes d'embarquement de Lufthansa, Condor et United Airlines à Francfort consistait aussi en un simple courrier électronique d'accord signé d'un responsable assorti d'un numéro de téléphone à contacter si nécessaire. Le contrôle des agents eux-mêmes repose aussi pour une part non négligeable sur l'interconnaissance et non sur des techniques de contrôle anonymes :

J'attends la passagère enquêtée à la sortie du poste de contrôle de sûreté, où je ne peux pas l'accompagner. Deux agents de la sûreté viennent s'assurer que je suis bien en zone réservée pour mon travail. Je leur explique en quoi consiste le travail de terrain et ils opinent de la tête, sans demander à voir le matériel d'enquête comme les autres agents : "That's fine! We were asking because you don't have a uniform. But from now on, we know who you are, so we won't ask you again." (Carnet de recherche, Schiphol, *lounge* 1, 23 novembre 2012).

Les outils technologiques sont, quatrièmement, mobilisés dans des performances de mobilité inventives qui dépassent les pratiques anticipées par leurs concepteurs. Les détournements ludiques de l'équipement des réseaux à micro-échelle sont multiples chez les passagers, enfants ou adultes (figure 9). Les vecteurs de mobilité sont investis au profit d'expériences kinesthésiques variées, loin du respect absolu du *mode d'emploi* technique dont Marc Augé (1992) avait fait le cœur de l'expérience du non-lieu. Jouer à se suspendre aux chariots à bagage est une pratique répandue, comme celle de courir sur les tapis roulants pour intensifier l'expérience de la vitesse, voire de prendre le tapis à l'envers. Même les petits automoteurs de transport provisoirement délaissés, qui véhiculent les chariots de marchandises ou les chariots à bagages des passagers, sont transformés en jeu pour les enfants qui en endossent le rôle de conducteur. Les messages qui accompagnent l'usage de ces outils sont régulièrement tournés en dérision et réappropriés. L'achèvement de la mobilité sur les tapis roulants de Schiphol coïncide avec une injonction sonore automatique, *mind your steps!*, régulièrement relevée par les passagers, au point d'en faire le sujet de multiples vidéos artistiques ou satiriques[9] sur internet, et même le motif central et le titre d'une chanson d'un guitariste suédois, Mattias Ia Eklundh[10]. En dehors de ces activités ludiques, l'usage du mobilier est aussi infléchi pour faciliter la performance physique du déplacement, comme de multiples modes d'extension du corps. Le chariot à bagage devient par exemple régulièrement une béquille discrète, une prothèse pour les passagers qui peinent à marcher sur de longues distances, à la manière d'un déambulateur, voire une chaise roulante de substitution.

Ces usages variés du *technoscape* des divers aéroports permettent de saisir une configuration nouvelle des mobilités alternatives, liée à des rapports variés, détournés ou distanciés aux technologies de transport, au-delà de leurs seules composantes *high tech*. Elles apparaissent aussi comme des ressources de mobilité dont l'usage montre la capacité des individus mobiles à se frayer un chemin dans la complexité du commutateur. Elles soulignent l'existence de cultures matérielles alternatives puissantes, mobilisées dans toute leur familiarité dans les divers aéroports. Ceux-ci sont aussi des terrains de familiarisation et de d'appropriation des outils de déplacement que d'expression par des pratiques inventives de la subjectivation et du dépassement de la standardisation de ces espaces. Les usages soulignent aussi qu'une certaine latéralité dans les pratiques fonctionnelles des réseaux y est bien aussi pleinement à l'œuvre, d'un *mode mineur* (Piette 1992) d'expérience de l'aéroport. Ces détournements sont l'occasion d'expression de la consistance de la personnalité des passagers que de cristallisation d'interactions et de formes de complicité avec les autres acteurs à micro-échelle.

Des mobilités alternatives se déploient donc bien dans l'encadrement sécuritaire et technologique des déplacements. Elles en altèrent le sens par les configurations de la catégorie de mobilité feinte et de la résistance dans l'interaction de passage, pour le dispositif sécuritaire. Elles modifient aussi la signification du dispositif technologique par la configuration, généralisée, d'interactions actives et hétérogènes avec de multiples outils des réseaux en présence. Mais c'est plus généralement du fonctionnalisme de l'aéroport et de sa sphère marchande officielle que les passagers eux-mêmes s'écartent en partie dans leurs mobilités.

[9] Voir notamment http://www.youtube.com/watch?v=vLEt5S4-DFw, postée en 2008.
[10] « Mind your step (at Schiphol airport) », chanson de l'album *Freak Guitar* (2008).

**Figure 9 – Des pratiques alternatives des outils de mobilité.**

Roissy (haut), Amsterdam et Francfort (bas, gauche et droite)
Source : J.-B. Frétigny 2010 (haut) et 2012 (bas).

## III – Les mobilités à l'écart du fonctionnalisme et de la marchandisation formelle

Tout en ne se limitant pas à la seule activité de transport, un fonctionnalisme certain imprègne chacune des plateformes, assignant à chaque fraction d'espace des processus sociaux et temporels bien définis. L'intense spécialisation des usages et des espaces à l'aéroport, le zonage fonctionnaliste soigneusement planifié ne suffit pas à rendre compte de la réalité des expériences aéroportuaires. Ce dépassement des usages et des espaces prescrits concerne tout particulièrement la sphère marchande de l'aéroport. Elle ne se limite pas seulement à ses espaces et à ses pratiques formelles et invite à concevoir la pluralité des activités qui font la métropolisation des mobilités au cœur même de leurs lieux emblématiques. Mais ce sont plus largement les normes et les pratiques qui régissent l'immobilité dans la mobilité des passagers eux-mêmes à l'aéroport qui sont en question.

### *III – A. Des pratiques à distance du commerce formel : la métropolisation plurielle des nœuds aéroportuaires*

La notion d'informalité, associée aux expressions d'économie ou de secteur informel, en raison du flou de ses contours, permet de penser des pratiques à distance ou transgressant les règles du monde économique le plus reconnu sans nécessairement relever de l'illégal. Les multiples recherches à ce sujet s'accordent à reconnaître la nécessité d'envisager les interrelations entre informalité et formalité plutôt que leur séparation, qui relève de la gageure, notamment dans le domaine du commerce (Fontaine, Weber 2011 ; Portes, Castells *et al.* 1989 ; Monnet 2006 ; Bennafla 2012). C'est dans cette perspective que les activités informelles sont ici conçues dans leur étroit accompagnement d'activités formelles, dans des lieux aussi régulés et contrôlés que les aéroports étudiés, pour mieux comprendre leur contribution, par la mobilité aérienne, à la métropolisation. Elles se saisissent d'abord dans la déviation du dispositif marchand formel de l'aéroport mais aussi dans le recours à des facilitateurs alternatifs de mobilité et enfin dans la confrontation des passagers aux autres économies parallèles associées à leurs déplacements

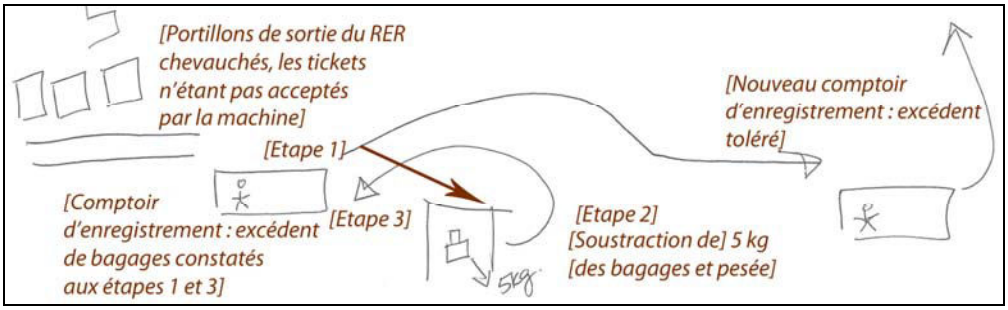
#### *III – A. 1. Les déviations du dispositif marchand institué*

Le contournement du dispositif marchand est le fait des passagers à de multiples étapes de leur parcours dans l'interaction de passage. C'est cette configuration de mobilité alternative qui est alors à l'œuvre, lorsqu'ils contestent l'assignation à des catégories génériques et normatives de leur mobilité dans le cadre marchand. Ils en contestent l'application singulière et par là-même souvent, plus subrepticement, la signification. Dès l'enregistrement, de nombreux passagers sont absorbés par des tactiques qui consistent à dépasser par exemple légèrement le poids limite autorisé, comme l'ont montré les accompagnements de passagers. Si l'agent s'y refuse, les voyageurs repartent diminuer un peu l'excédent et se dirigent vers un autre agent pour augmenter leurs chances de voir leur bagage accepté sans supplément, comme le dessine par exemple Olivia sur sa carte mentale (figure 10). Ces pratiques sont emblématiques de l'usage par les passagers eux-mêmes de l'industrialisation des services à l'aéroport et de l'anonymat relatif que de tels lieux procurent, permettant de réitérer l'interaction de passage. Des négociations multiples portent aussi sur le réacheminement des passagers en cas de retard ou d'annulation de vol :

Hier on m'a dit de payer 60 euros de pénalité [car j'avais confondu l'heure d'enregistrement avec celle du vol], mais avec cette compagnie j'ai déjà eu beaucoup de retard [à l'aller], alors qu'avec un petit retard de quelques minutes ils me demandent de payer 60 euros. J'en ai discuté... *Et finalement ils ne vous ont rien fait payer ?* Non, non...

(Roissy, N'Diaye, vol pour Alger, en circulation migratoire portée par la relation à l'entourage).

**Figure 10 – Extrait de la carte mentale d'Olivia à Roissy.**




Source : enquête passagers 2010.

La distance avec les pratiques commerciales formelles est aussi sensible dans l'évitement des commerces par certains des voyageurs, qui s'affranchissent des multiples calculs des dispositifs marchands. Près d'un quart des passagers ne se promènent pas à proximité ni ne pratiquent les enseignes de l'aéroport, comme l'a indiqué le chapitre 8. C'est tout particulièrement le cas des passagers engagés dans un répertoire d'activités d'attente et, en partie, de ceux qui développent des activités de ressourcement. Les raisons invoquées tiennent massivement à des considérations de coût, mais aussi de représentations du lieu de mobilité comme lieu de passage et à des valeurs politiques ou religieuses :

I really would love to stop in duty free, to stop in local kinds of magazines, but we know that once we are into it, we're going to have problems. The problem is that we're so taught to protect our eyes, […] once you open your eyes, then your mind is stuck with pictures. […] So we're not dragging around, we go from the connection flight, not to stop in and see attractive advertisement. We go directly, we don't look, we just try to find our plane, […] we can't control the world but the place where we can we pray here. (Schiphol, Noah, étatsunien, en situation de pèlerinage).

Ces évitements montrent aussi que les voyageurs ne forment pas toujours une clientèle *captive*. L'illustrent des pratiques régulières de certains passagers, notamment en situation de mobilités d'études et d'initiation ou de circulation migratoire portée par la relation à l'entourage, qui consistent à apporter leur propre déjeuner à l'aéroport ou de remplir sa bouteille d'eau en zone réservée. Certains d'entre eux retournent les dispositifs commerciaux à leur avantage en sélectionnant les seules formes de consommation gratuite qu'ils permettent :

*Did you go near or into the shops?* No, I went to smell a few perfumes though and then I left, that was it.

*You went after you night here?* Because I'm so smelly! [rire] Yeah!!

*You've been in the perfume store in order to change your body smell?* Yes! I used one the free samples! (Francfort, Ainsley, 24 ans, canadienne, en situation de tourisme itinérant)

Au-delà de l'évitement de la consommation commerciale payante, l'informalité gagne tout particulièrement les espaces-temps en amont et en aval de la mobilité aérienne des passagers, liée à l'usage des réseaux de transport terrestre de la plateforme. L'arrimage terrestre des quatre plateformes, notamment des liaisons à l'hypercentre principalement desservi, est un défi d'aménagement récurrent. Il tient notamment à l'engorgement ou au coût de l'utilisation des divers réseaux et de nombreuses pratiques informelles se greffent pour faciliter à l'échelle individuelle ces mobilités. La plus visible en est l'effervescence liée aux espaces gratuits de *dépose minute* des aérogares. Les injonctions de *kiss & ride only* comme à Schiphol font régulièrement l'objet d'interprétations larges par les passagers et leurs accompagnants, non sans susciter l'encombrement régulier des voies de desserte. Ces pratiques se conjuguent à Dubaï à l'indifférence affichée aux amendes de riches passagers dubaïotes auxquels ils s'exposent en se garant en dehors des espaces autorisés. Au plus fort de la crise de 2008, l'aéroport a aussi été le lieu massif d'abandon de centaines de voitures par les migrants occidentaux endettés quittant le pays, qui a frappé l'imagination de nombreux médias anglophones (Worth 2009). A plus large échelle, pour éviter le prix des parcs de stationnement officiels, de nombreux voyageurs se garent dans les espaces résidentiels des communes alentour, avant de rejoindre par d'autres moyens l'aérogare, comme à Kelsterbach à Francfort, suscitant des tensions locales régulières et la définition d'arrêtés d'interdiction de stationnement. C'est ici une configuration nouvelle des mobilités alternatives, d'échanges évités ou déviés. Ces pas de côté dans le dispositif marchand

formel, montrent diverses formes d'appropriation alternative des espaces aéroportuaires par les passagers. Ils relèvent aussi du recours à d'autres échanges auprès d'autres acteurs des mobilités à l'aéroport.

### *III – A. 2. Des facilitateurs alternatifs majeurs des mobilités*

Ces acteurs clés des mobilités alternatives relèvent notamment, mais pas seulement de l'économie souterraine. Particulièrement emblématiques de cette économie souterraine, les acteurs du transport informel de la métropolisation sont très investis dans les liaisons terrestres depuis et vers les plateformes, à Roissy et à Schiphol tout particulièrement, où les taxis officiels sont moins nombreux ou plus chers. Les chauffeurs de moto-taxis à Roissy, sont de plus en plus présents, ce qui occasionne des tensions avec les chauffeurs de taxi. Leur nombre n'est pas contingenté et ils peuvent plus aisément échapper aux encombrements routiers. Depuis 2011, ils ne sont autorisés qu'à honorer une course conclue d'avance avec des passagers, souvent en mobilité de travail régulière, et non à chercher de nouveaux clients.

Les pratiques informelles qui marquent les passagers résident surtout dans l'existence de *faux taxis,* rappelée dans les deux plateformes par des propositions fréquentes de services de course aux arrivées des deux aérogares mais aussi par des messages visuels et sonores qui en indiquent l'existence aux voyageurs (figure 11). Dès leur arrivée à l'aéroport, les voyageurs sont ainsi d'emblée confrontés à des pratiques informelles de l'économie illégale qui participent aussi à l'insertion de l'aéroport dans la mondialisation. Les entretiens avec les passagers soulignent l'importance des expériences réelles ou imaginaires liées à ces mobilités terrestres informelles, des *moto-taxis qui se cachent* aux *chauffeurs qui conduisent beaucoup trop vite,* suscitant des récits au style rocambolesque.

**Figure 11 – La marque en creux des *faux taxis* aux arrivées de Roissy.**

Source : J.-B. Frétigny 2010.

Ces facilitateurs relèvent aussi cependant de l'économie légale, qu'illustrent tout particulièrement les acteurs de l'entraide et de l'économie solidaire, à propos des mobilités aériennes les plus précaires. Les associations d'assistance aux personnes en difficulté à

l'aéroport en sont emblématiques, en particulier à Francfort, où un service associatif principalement destiné aux passagers existe depuis 1982, quand les associations de Roissy et Amsterdam concentrent d'abord leur action sur les sans-abris. Le salaire des trois salariées de ce *service social ecclésiastique pour les passagers* (Kirchlicher Sozialdienst für Passagiere) est financé par l'association caritative de l'Église protestante évangélique de Francfort. Fraport met à disposition des locaux et participe au financement du service, selon comme le font Roissy et Schiphol avec les associations de leur plateforme respective. Une vingtaine de bénévoles se relaient aussi au comptoir de l'association dans un des halls d'enregistrement du terminal 1. Elle prend ainsi en charge 1500 personnes par an dont la mobilité illustre plus largement les défis liés au passage d'un réseau de transport à l'autre à l'aéroport. L'entretien réalisé avec la directrice de l'association met en évidence la croissance et la diversification de ces mobilités alternatives prises en charge, liées à des mobilités touristiques, mais aussi à la circulation migratoire et à des projets de mobilité de nature plus existentielle et à l'intentionnalité moins clairement établie :

> Il y a de plus en plus de passagers à l'aéroport et donc de plus en plus de personnes à assister. Nous en aidons aujourd'hui deux fois plus qu'il y a quatre ans. […] Ce sont surtout des passagers qui puisent dans leurs économies, parfois celles d'une vie, pour se payer leur billet et se retrouvent coincés après avoir raté leur vol. Alors que nous nous occupions auparavant surtout de personnes bloquées dans leur projet de vacances, notamment vers l'Asie, elles ne représentent plus que 40 % de l'ensemble des passagers. Nous aidons de plus en plus de personnes ou de groupes familiaux qui partent rendre visite à leurs parents ou regagner leur pays d'origine, souvent en Afrique et en Amérique latine. La durée du séjour à l'aéroport des passagers que nous aidons varie de quelques heures à une dizaine de jours. Ils sont particulièrement nombreux en mai et en novembre, en raison des passagers souffrant de problèmes psychologiques : beaucoup souhaitent souvent changer d'air, refaire leur vie, être actifs au printemps, et à rentrer chez eux à l'automne.

L'association renforce la capacité de mobilité des passagers en leur procurant des outils et des ressources de mobilité. Elle est qualifiée par sa responsable d'*agence de voyage pour les passagers bloqués*, l'expression soulignant son décalage de l'économie marchande. Elle facilite le parcours des passagers par de multiples services. Ils portent sur l'information des passagers sur leurs possibilités d'action, l'apport de compétences linguistiques de traduction, mais aussi la mise à disposition d'un téléphone ou d'internet pour contacter leurs proches, suggérant l'utilisation de services de transferts financiers comme Western Union pour permettre le paiement du billet. Elle apporte aussi son assistance dans les problèmes administratifs. Ils vont de la réédition de papiers d'identité au prolongement du visa de transit Schengen ayant expiré, après le départ de l'avion manqué. L'avancement, voire le financement, du billet d'avion n'apparaît que comme une solution de dernier recours, soulignant l'ampleur des autres dimensions de ces mobilités alternatives.

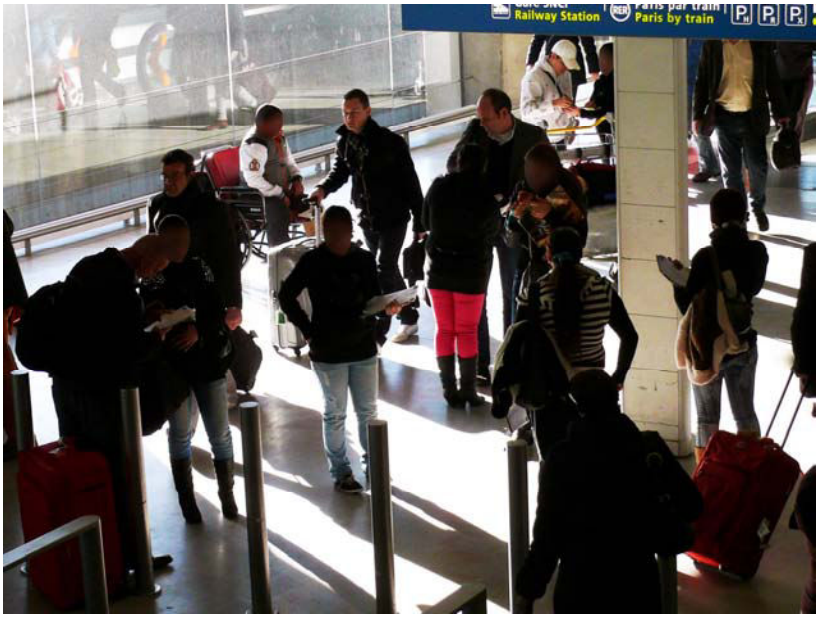
De tels appuis à la mobilité des passagers reposent aussi sur la solidarité de nombreux agents de la plateforme, qui réussissent par exemple à réacheminer sans frais supplémentaire les passagers qui ne se sont pas présentés à l'enregistrement, passant outre les procédures officielles. Des ruses et des formes de contournement existent aussi parmi les agents. Elles montrent que le soutien informel dont a bénéficié le plus célèbre des passagers en attente à l'aéroport, Mehran Karimi Nasseri (*et al.* 2004) au terminal 1 de Roissy pendant 18 ans, n'est pas qu'un discours romantique de cinéma et s'étend à de multiples passagers en difficulté. De telles actions, moins instituées, sont aussi largement déployées, *mutatis mutandis,* à Schiphol et Roissy.

C'est ainsi une configuration des mobilités alternatives liée à la contraction d'échanges hors du dispositif marchand reconnu avec des acteurs facilitateurs des déplacements des passagers à large échelle que ces situations permettent d'envisager. Mais en dehors de leurs propres tactiques d'acheminement, les passagers sont aussi confrontés à d'autres économies parallèles étroitement articulées à leur propre mobilité.

### *III – A. 3. La mobilité aérienne face aux autres économies parallèles*

Le parcours des passagers croise régulièrement le monde des économies parallèles imbriquées dans la mobilité aérienne, des quêteurs, des quémandeurs ou des sans-abris et de leurs pratiques habitantes à l'aéroport. A l'exception de Dubaï, les quêtes informelles sont récurrentes dans les aéroports étudiés. Les quêteurs jouent parfois le rôle de passagers en difficulté, quand ils ne l'ont pas été auparavant – la frontière est bien poreuse – ou celui de volontaires pour des pétitions, feignant d'être handicapées (figure 12).

**Figure 12 – Pratiques de quête régulières au droit des flux de passagers à Roissy.**




Source : J.-B. Frétigny 2010.

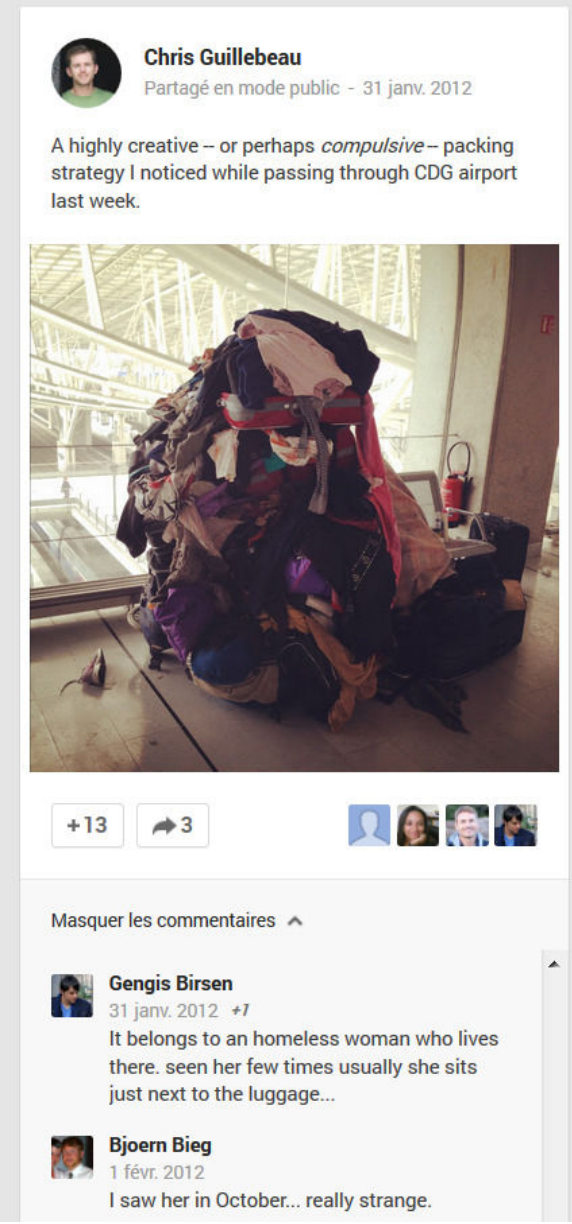
Des annonces sonores pré-enregistrées en renforcent la visibilité, indiquant par exemple régulièrement aux passagers de Roissy que « des jeunes femmes se faisant passer pour sourdes et muettes agissent dans ce terminal. Soyez vigilants et ne répondez pas à leur sollicitation ». Cette économie de la quête est en partie mise en œuvre par les sans-logis des aéroports, qui participent par ailleurs à une économie de récupération associée à la circulation intense et au recyclage de la nourriture destinée aux passagers. Ils jouent ainsi le rôle de biffins, de chiffonniers, récupérant notamment les bouteilles jetées par les passagers avant les contrôles de sûreté. Les bouteilles font l'objet d'un système de consigne aux Pays-Bas et en Allemagne, qui permet aux sans-abri de convertir en revenu numéraire leur activité de ramassage. Tous les passagers ne discernent pas ces pratiques de quête et de récupération, ni l'habiter des sans-logis à l'aéroport. Certains accompagnements de passagers en zone publique montrent leur invisibilité aux yeux de certains passagers :

Entrée du terminal 2F depuis le corridor de la gare TGV. A l'accès à l'escalator, inaccessible aux chariots à bagages, l'homme en chaise-roulante qui fait la quête montre de l'index l'ascenseur au

père de famille qui pousse le chariot. Ni le père ni sa famille ne semblent voir qu'il a posé près de sa chaise un gobelet pour mendier. Plus tard, en entretien, Ielena indique ne pas avoir remarqué de quêteur ni de sans-abri.

(Roissy, accompagnement de Ielena, moscovite de 17 ans et de sa famille, après un séjour touristique à Paris, 13 janvier 2011, 16h)

**Figure 13 – Fil de discussion de passagers sur la sphère d'habitat d'une personne sans-abri à Roissy (extrait).**




Source : site de partage en ligne Google + 2012.

Un questionnaire réalisé par un étudiant par auprès de 200 passagers souligne ainsi que 60 % d'entre eux n'ont *jamais vu* de personnes sans-domicile fixe à Roissy[11], sachant qu'une part importante des ceux-ci ont une pratique peu fréquente de l'aéroport. Mais pour une part non négligeable des passagers, l'aéroport apparaît donc aussi comme un lieu mémorable de confrontation à une certaine altérité sociale, comme le montrent les photographies du corps réalisées par les passagers et leurs commentaires. Elles concernent régulièrement la sphère d'habitat d'une femme sans-logis qui a élu domicile à l'étage des terminaux de la gare TGV de Roissy. Comme le montre la figure 13 extraite du site de partage en ligne Google +, l'auteur de la photographie assigne implicitement ce bagage à celui d'un passager, quand les autres utilisateurs du site le relient à une personne bien identifiée comme sans-abri dont ils se souviennent de la rencontre, fugitive et parfois répétée à Roissy.

Les entretiens confirment aussi une confrontation subreptice de certains des voyageurs aux difficultés sociales de ceux qui investissent aussi le lieu. Les pratiques de récupération des bouteilles ne passent pas toujours inaperçues, malgré le soin porté par de nombreux sans-abris à leur mobilité feinte de passagers :

I saw actually a young couple dragging, and they looked like travelers, they had bags. They were going to pick up bottles…, so they were probably not... [silence] No, they were just fake travelers. [..] it was before security. I really thought they were travelers, but they were not, because travelers don't go to collect bottles. (Schiphol, Nils, suédois, en situation de mobilités épisodiques)

Les voyageurs ne sont pas non plus abstraits à l'aéroport de l'anticipation ou de l'expérience de larcins divers, qui marquent aussi pour partie leur expérience de ces lieux

[11] Mémoire de fin d'étude de master II de Mathieu Guerci (2012), cité *in* Azouvi 2012.

très contrôlés. Nombreux sont les discours qui présentent les aéroports étudiés comme lieux de chapardage. La police fédérale de Francfort tout particulièrement cherche à sensibiliser les passagers, distribuant des dépliants à ce sujet et disposant des panneaux de prévention (figure 14). Dans ses conseils aux voyageurs en France et aux Pays-Bas par exemple, le Département d'Etat étatsunien (2013b, 2013c) évoque les risques de vols à Roissy et dans les trains reliés à cette plateforme, comme pour ceux associés à Schiphol. Pour les passagers allemands, l'aéroport de Francfort est aussi régulièrement associé à la représentation très ancrée de Francfort comme la ville plus dangereuse d'Allemagne[12] :

**Figure 14 – Affiche de prévention contre le vol à l'aéroport de Francfort.**

Zone publique du terminal 1.
Source : J.-B. Frétigny 2012.

> Ici, je sais que je suis en sécurité. Tout est passé aux rayons X, tout est sûr, toutes les personnes ici ont été contrôlées. A l'extérieur [à l'amont des contrôles], mmmh… jusqu'à Francfort, ça peut être dangereux.
>
> *A l'aéroport aussi ?* Je le pense bien. Pas autant qu'en ville mais un vrai filou ou un voleur ne laisse pas passer l'occasion de sévir aussi à l'aéroport.[13] (Dieter, allemand, en situation de mobilités touristiques centrifuges)

Même la zone réservée aux passagers, souvent idéalisée, est envisagée comme un lieu de subtilisation d'objets. De nombreux passagers, même en zone d'embarquement, déclarent s'abstenir de dormir pour éviter de se faire voler leurs affaires. Ces évocations sont corroborées par les postures des corps endormis qui montrent régulièrement une recherche de protection de l'espace personnel contre le vol en dormant les jambes ou les mains sur les bagages, voire les chaussures à la main, ou encore en cadenassent les bagages aux sièges. Des antivols sont d'ailleurs souvent vendus en boutique.

En outre, divers passagers évoquent des expériences de vols intervenus à l'aéroport, en zone publique mais aussi en zone d'embarquement, par exemple lors de nuits passées

[12] Voir par exemple Focus Online (2013). Ce jugement est fondé sur des classements englobant des statistiques très hétérogènes. Il tient notamment à l'enregistrement de multiples infractions bancaires nationales dans la ville où chaque banque a son siège, mais aussi au calcul du taux d'infraction régulièrement utilisé. Celui-ci rapporte le nombre d'infraction aux seuls habitants de la commune, alors que la population présente effectivement dans la commune francfortoise en journée l'excède en proportion bien davantage que dans d'autres métropoles. Francfort est très polycentrique, avec une commune-centre de faible extension et à forte fréquentation touristique ou de mobilités de congrès, avec de surcroît de nombreux voyageurs affluent vers l'aéroport, situé dans la commune-centre. Enfin, toutes les infractions liées aux contrôles frontaliers de l'aéroport, de l'utilisation frauduleuse d'un passeport au trafic de drogue, sont aussi incluses. C'est un exemple de plus d'inadéquation des représentations territoriales du dispositif statistique face aux territorialités métropolitaines en réseau.

[13] Hier drinn weiss ich dass ich sicher bin, alles wird durchgeleuchtet, alles ist safe, alle Personen die hier sind sind gecheckt, draussen mmmh… bis Frankfurt, kann gefährlich sein. *Auch am Flughafen?* Ich denke schon ja. Nicht sowie in der Stadt, aber ein guter Gauner oder Dieb lässt sich nicht im Flughafen entgehen.

dans l'aérogare lors des perturbations hivernales. Enfin, la présence de vigiles ou d'agents de sécurité liés aux boutiques rappelle que les aéroports, malgré l'intensité des formes de contrôle, sont aussi des lieux de vols à l'étalage.

Ces multiples situations permettent ainsi d'identifier une configuration des mobilités alternatives qui se joue dans des formes d'échanges au sens large, noués ou évités, formels ou informels, voire de subtilisations. Elles expriment aussi des formes de coprésence admise avec des acteurs emblématiques de l'informalité, voire avec leur habitat, parfois invisibilisé par des mobilités feintes pour les sans abris. Les passagers pratiquent aussi largement l'aéroport par des expériences à distance de leur dispositif marchand institué, montrant qu'ils sont susceptibles d'y éprouver aussi l'hétérogénéité des activités associées à la métropolisation dans la mobilité. Au-delà de la seule marchandisation des espaces aéroportuaires, c'est bien le fonctionnalisme imprégnant la mobilité et l'immobilité des passagers dans ces plateformes d'échange qui est en aussi interrogé par les mobilités alternatives.

### *III – B. Les immobilités transgressives des voyageurs aériens*

La mobilité comme l'immobilité peut recouvrir ou non un caractère subversif en fonction du contexte. Divers auteurs ont montré notamment la faible reconnaissance de certaines formes d'immobilité dans la mobilité, perçues comme anormales ou comme une perturbation (Lussault 2009 ; Fuller 2009 ; Bissell, Fuller 2010). L'aéroport est le lieu de multiples formes d'immobilité provisoire, y compris à micro-échelle, dans les multiples files d'attente qui se forment pour différents services. Les tenseurs et les chicanes le rappellent, qui apparaissent régulièrement, jusque dans les bars et restaurants lors des pics d'affluence.

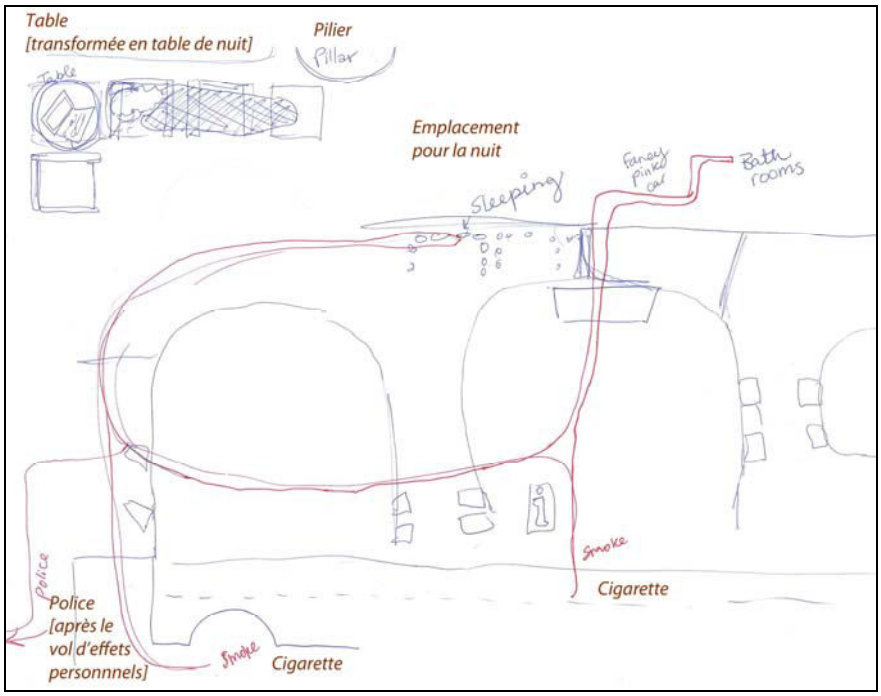
Mais ce sont davantage certaines formes d'immobilité plus durables qui apparaissent transgressives. Elles peuvent tenir à l'immobilité d'objets ou d'inscriptions : même dans les aéroports, les autocollants, les graffitis associés à certaines performances touristiques, marquant l'année et le nom de ces auteurs, ou de nature plus politique ou commerciale, sont perceptibles dans les espaces publics aéroportuaires, formes d'appropriations éphémères souvent régulièrement effacées par les services de nettoyage.

Mais elles sont surtout liées à l'immobilité de leurs auteurs. Les formes d'immobilité prolongée des passagers à l'aéroport en sont un des révélateurs les plus sûrs, parce qu'elles participent d'un *exceptionnel normal* (Grendi 1977, Lussault 2013) de la mobilité aérienne qui fait aussi l'intérêt de ces lieux. Elles révèlent des formes de transgression plus quotidiennes des micro-périmètres et des assignations fonctionnalistes à l'aéroport.

#### *III – B. 1. L'***exceptionnel normal** *de la mobilité différée à l'aéroport*

L'*exceptionnel normal* renvoie à des situations en apparence marginale mais qui sont particulièrement révélatrices de normes et de pratiques bien plus diffusées, comme ici celles de la mobilité, à travers l'étude des intensités de séjour plus longues des passagers. Une de leurs formes les plus emblématiques, qui prend ainsi au sérieux le discours de l'aéroport comme ville, est la pratique de la nuit à l'aéroport. Cette expérience est loin d'être exceptionnelle pour de multiples passagers.

**Figure 15 – La nuit à l'aéroport inscrite dans l'expérience du lieu de mobilité. Carte mentale d'Ainsley à Francfort, en mobilité touristique itinérante.**




Source : enquête passagers 2012.

Ces pratiques s'inscrivent notamment dans le cadre des mobilités d'initiation des jeunes adultes et du *backpacking*, qu'illustrent certaines cartes mentales (figure 15) ou encore les entretiens :

J'ai passé une nuit dans un aéroport [en 2006, quand j'avais 23 ans]. C'était la première fois que je sortais de France et que je passais à l'aéroport à Charles De Gaulle. On avait raté la correspondance à 22 heures. On était jeunes, on n'allait pas chercher un hôtel et se perdre dans la faune parisienne pour quelques heures. On discutait, on lisait des magasines. Un gars de l'entretien super sympa nous a demandé si on allait passer la nuit là [en zone publique] […] et il nous a conseillé : "plutôt là, parce que c'est plus cool et qu'il y a d'autres personnes qui font comme vous. Ca ne devrait pas poser de problèmes mais faites profil bas, parce qu'il y a un peu comme des quartiers", un peu comme dans le film *Terminal* [de Steven Spielberg en 2004]. Finalement on n'a croisé personne et on a passé une très bonne nuit, on a bien rigolé, mais je ne sais plus où c'était. Il y avait des banquettes où les accoudoirs avaient été ratatinés à coup de marteau, ce qui nous avait donc confirmé la présence de squatteurs qui étaient venus dormir là. Les accoudoirs on m'avait dit que c'était fait exprès pour que les gens ne s'allongent pas. Vers 2 heures du matin, on a entendu siffler et on a vu un grand black (car la lumière reste toujours allumée). Je crois qu'il bossait à l'entretien, qui passait en sifflotant. C'est la seule personne qu'on a croisée dans la nuit. Ca a dû s'arrêter de vivre à 2 h et ça a dû reprendre à 5 h du matin. Ca grouille vraiment tout le temps !

(Roissy, Raphaël, infographiste sur la Côte Basque, 27 ans, en situation de mobilités épisodiques).

Ces deux exemples d'entretien et de carte mentale étaient la configuration de mobilités alternatives liée à des formes de coprésence admise ou endurée, de co-habitation avec d'autres acteurs, qu'ils soient passagers, sans-abris ou encore voleurs. C'est ce que souligne à la fois l'évocation des divers *quartiers* dans l'entretien de Raphaël, suggérant une répartition implicite des positions relatives des acteurs à l'aéroport et celle du vol d'effets personnels d'Ainsley pendant la nuit, figurant sur la carte mentale. Mais ils permettent aussi

d'illustrer le déploiement de formes d'habiter certes transitoires mais très explicites de multiples passagers à l'aéroport.

Un site internet collaboratif canadien, fondé en 1996, souligne toute l'importance de ces pratiques, *The Budget Traveller's Guide to Sleeping in Airports* (McSherrya 2013). Ce guide touristique en ligne prodigue de multiples conseils pour dormir en aérogare, à la fois généraux et spécifiques à chaque aéroport majeur à l'échelle mondiale. Le savoir-faire cumulatif des lieux de mobilité est alimenté et renouvelé par les multiples contributions des membres, qui témoignent de leur expérience et suggèrent de multiples techniques pour investir au mieux les espaces publics aéroportuaires, les emplacements à privilégier, l'équipement nécessaire ou le rôle à composer par rapports aux agents, en appelant à l'intérêt collectif de la communauté des dormeurs des aéroports :

> In some airports bringing out your sleeping bag is a no no. Remember that if you take advantage of the free lodging too much, the airport officials "crackdown" on airport sleepers, making it more difficult for *us* [14] to obtain a reasonable sleepage. [...] Consider seating, temperature, announcements and people traffic when finding the best place to spend the night. […] Your best source of info will be security, airport and airline staff. If you are nice, these people will likely direct you to a nice spot [...] Even if you sleep in airports on regular basis – Do Not Act Like A Professional! [...] Remember, in the airport officials' eyes, "the airport is not a motel". (Mc Sherry 2013b)

L'expérience est souvent vécue sur le mode de la transgression et de l'exploration de l'altérité par la performance de nouveaux rôles. Elle est emblématique de la récupération touristique de pratiques sociales déviantes. Le guide évoqué mentionne par exemple : « dormir dans les aéroports n'est pas seulement une manière de voyager à très bon prix, ce peut être aussi une aventure. Profitez-en ! Amusez-vous ! Découvrez le sans-abri qui est en vous ! [15]»

Une telle affirmation fait écho à un imaginaire puissant de l'habiter en aéroport que des films comme *The Terminal*, évoqué par Raphaël, mais aussi *Tombés du Ciel, voire Décalage horaire*, tournés à Roissy, ou encore *Stand-by*[16], réalisé à Orly illustrent fortement. Ils montrent combien les connotations positives du lieu aéroportuaire, associé à l'imaginaire du voyage, au cosmopolitisme comme au soin de l'aménagement de ces espaces publics, permettent une présentation favorable de cette expérience considérée comme transgressive au regard du quotidien des passagers.

Mais comme le montre la citation principale du guide, l'immobilité des passagers dans la mobilité fait en effet l'objet d'une appréciation ambivalente de la part des opérateurs aéroportuaires. D'un côté, ils invitent au dépassement de la représentation fonctionnaliste de l'aéroport comme lieu de transit, pour encourager notamment l'essor d'activités et de revenus non-aéronautiques, de l'autre. De l'autre, ils découragent des formes moins éphémères d'immobilité, convoquant de nouveau la fonction de passage du lieu.

Cette ambivalence, évoquée à propos des non-passagers au chapitre 4, est aussi pleinement à l'œuvre à propos des passagers eux-mêmes. Elle s'illustre par exemple dans la réaction du gestionnaire de Roissy à la recension en 2009 des *meilleurs* et des *pires*

[14] Non souligné dans le texte.
[15] *Sleeping in airports is not only extreme budget travel, it can be an adventure. Enjoy it! Have fun! Explore your inner homeless person.*
[16] *Tombés du Ciel* est un film réalisé par Philippe Lioret. Sorti en 1994, il est déjà inspiré de l'histoire de Mehran Karimi Nasseri. *Décalage horaire* a été réalisé par Danièle Thompson, projeté en 2002. *Stand-by* est un film de Roch Stéphanik, diffusé en 2000.

aéroports mondiaux pour la nuit du guide *Sleeping in Airports,* réalisé par la responsable du site elle-même à partir des commentaires et de 10 000 votes sur son site internet. Les journaux français s'en étaient largement fait l'écho en raison du positionnement de Roissy en tête du classement annuel des pires aéroports mondiaux, alors que les aéroports de Changi à Singapour, d'Incheon à Séoul, de Hong Kong, de Schiphol et de Dubaï étaient plébiscités comme meilleurs aéroports. ADP avait alors créé en 2010 un site internet très explicite sur le système de normes d'usage du lieu formulé par le gestionnaire :

Un blog canadien a proposé aux internautes de voter pour l'aéroport où il fait bon dormir la nuit. […] Ce blog ne recommande pas l'aéroport Paris-Charles de Gaulle pour y dormir et c'est tant mieux ! La mission d'un aéroport est de permettre à ses millions de passagers de voyager dans les meilleures conditions possibles. Si vous voulez dormir à Paris-Charles de Gaulle, il y a le choix, 5 hôtels dans l'aéroport[17] et 38 hôtels aux alentours, à tous les prix, de la simple étoile à l'hôtel de luxe. A l''aéroport de Paris-Charles de Gaulle, il n'est peut être pas recommandé d'y dormir, mais il y a beaucoup d'autres choses à faire ! (site notsleepinginairports.com, créé par Aéroports de Paris, 2010)

Cette controverse spatiale a néanmoins incité l'exploitant à justifier davantage sa prise en compte des attentes des passagers dans l'aménagement de ses espaces. Elle montre que les passagers, de fractions souvent intermédiaires et aisées des sociétés et pratiquant des formes de mobilités touristiques socialement valorisées, ont une réelle capacité à diffuser leurs propres représentations des espaces publics aéroportuaires dans la mobilité. Les gestionnaires sont de fait contraints de composer avec ces pratiques :

*Quels aménagements prévoyez-vous pour les passagers qui dorment directement à l'aéroport, notamment pour la "génération digitale" des 20-30 ans qui figure dans la typologie de passagers que vous évoquez ?* On ne souhaite pas les encourager. Ce n'est pas une clientèle rentable. Mais on a disposé des chaises longues pour éviter qu'ils ne dorment par terre.

(Francfort, responsable du service clientèle de l'exploitant, Fraport)

L'encadrement de cet usage pour les gestionnaires est bien aussi à double titre un enjeu d'image de l'aéroport. C'est une préoccupation dans un contexte de débats récurrents sur l'action d'aménagement et de gestion des aéroports par ses gestionnaires, mais aussi dans le cadre de la concurrence entre les plaques-tournantes aéroportuaires pour attirer les passagers.

D'autant que ces formes d'immobilité ne concernent pas uniquement les jeunes passagers *backpackers* et correspondent à des situations multiples. Elles sont liées aussi aux passagers ayant manqué leur correspondance, empruntant des vols très matinaux ou bien encore en zone hors Schengen et ne disposant pas de visa, sans qu'aucun service payant d'hébergement n'existe dans cette zone ni à Roissy ni à Francfort. Mais elles concernent aussi les situations de retard et de perturbations du trafic aérien et suscitent de forts décalages entre l'aménagement luxueux des boutiques hors-taxes et le prosaïsme des pratiques des passagers (figure 16).

Ces perturbations préoccupent davantage les gestionnaires car elles font l'objet d'une attention médiatique toute particulière. Celles-ci sont récurrentes, en raison des incertitudes liées à la complexité et la vulnérabilité intrinsèques au réseau aérien. L'engorgement du ciel européen y contribue comme la coïncidence régulière des événements climatiques hivernaux avec un des deux pics d'affluence annuel dans les aéroports, en fin d'année civile.

[17] Au sein de la plateforme : un seul est lié à l'aérogare et un hôtel en zone réservée hors Schengen est en projet.

Les grèves régulières liées à la mutation profonde des rôles respectifs et de la situation économique des différents acteurs aéronautiques en sont un autre facteur majeur.

**Figure 16 – Passagères au terminal 2E de Roissy lors des perturbations de décembre 2010. Un fort contraste entre aménagement et pratique.**

Terminal 2E. Source : J.-B. Frétigny 2010.

Loin d'être des situations négligeables, ces retards et ces perturbations font structurellement partie intégrante de l'expérience des réseaux dans la mobilité. Elles sont aussi d'un intérêt particulier en tant qu'elles intensifient des pratiques et des manières d'habiter l'aéroport peu visibles en temps ordinaire, participant pleinement de l'étude de l'*exceptionnel normal* dans une stratégie de recherche des lieux : « Notre conscience du lieu [*place*] disparaît en fait pratiquement lorsque tout semble bien se dérouler. Mon approche est d'examiner des situations où les choses semblent se passer mal, ces temps où l'on devient conscient de notre environnement immédiat » (Cresswell 1996 : 10).[18]

Dans ces situations, l'équilibre métastable de l'aéroport (Fuller 2005), où le lieu de passage trouve sa cohérence dans la circulation permanente, s'en trouve provisoirement rompu (encadré 3). Elle correspond à une catégorie bien particulière de fonctionnement pour les acteurs aéronautiques, qualifiée de *mode dégradé* de l'aéroport. L'expression en souligne ainsi le caractère alternatif, en marge de la norme, mais aussi leur caractère d'*exceptionnel normal* (Lussault 2013), et à ce titre pour partie anticipé, par le stockage massif de lits de camp, de tapis de sols, de bouteilles ou de couvertures (figure 17).

[18] *In fact our consciousness of place all but disappears when it appears to be working well. My approach is to examine situations where things appear to be wrong, those times when we become aware of our immediate environment.*

**Figure 17 – Le stockage de lits de camp, anticipant le figement de la mobilité aérienne à Francfort.**

Galerie du hall d'enregistrement du terminal 1 (Francfort)
Source : J.-B. Frétigny 2012.

La littérature a porté une attention accrue aux pratiques de mobilité à large échelle en situation de dysfonctionnement des réseaux de transport, notamment à la suite des perturbations occasionnées par le nuage de cendres du volcan Eyjafjöll au printemps 2009 [19] dans le ciel européen. L'accent a été mis sur la capacité logistique des individus à déployer des stratégies alternatives de contournement des obstacles posés à leur circulation (Guiver, Jain 2011). L'inégale marge de manœuvre de ces acteurs a aussi été soulignée, différenciant par exemple la capacité d'agir des étudiants et des professeurs d'université bloqués sur la côte est des États-Unis par le nuage volcanique (Jensen 2011). Mais l'agentivité des passagers dans leur pratique des lieux de mobilité n'a pas été véritablement analysée. La période de perturbations majeures du trafic aérien en décembre 2010, observée en pleine phase de terrain à Roissy, a été de ce point de vue d'un intérêt tout particulier[20].

***Encadré 3 – Du lieu d'accessibilité au lieu coupé du monde : une illustration des jeux de mobilité et d'immobilité : l'exemple du terminal 2G de Roissy***

Le terminal 2G de Roissy est l'aérogare la plus éloignée des autres de la plateforme. Cette petite aérogare est théoriquement rattachée au terminal 2, car elle est liée au *hub* d'Air France : elle est en effet associée aux filiales d'Air France, regroupées depuis le printemps 2013 sous la houlette du pôle court et moyen courrier de la compagnie (*Hop !*). Mais on y accède

[19] Du 13 au 21 avril principalement. Voir le numéro spécial à ce sujet de la revue *Mobilities*, volume 6, numéro 1 en 2011. Le blocage de nombreux géographes européens et australiens sur la côte est des États-Unis par le nuage volcanique à la fin du congrès de l'Association des géographes américains (AAG) a contribué de manière non négligeable à cette attention nouvelle à ces expériences (voir notamment Jensen 2011).

[20] En novembre et en décembre 2010, d'abondantes chutes de neige ont perturbé le transport terrestre et aérien, conduisant notamment les aéroports de Francfort, Heathrow et Francfort à suspendre provisoirement le trafic aérien. Plusieurs centaines de personnes ont par exemple passé le 25 décembre à l'aéroport de Roissy.

uniquement par voie routière, en voiture individuelle ou par navette. Elle dessert de nombreuses villes secondaires de France, d'Allemagne, d'Italie et d'Espagne, ces liaisons transversales d'apport permettent en partie de nourrir le *hub* de la compagnie, qu'il s'agisse de Montpellier, de Pau, de Brême, de Hanovre, de Venise ou encore de Bilbao. Le 8 décembre 2010, la neige tombe sans discontinuer sur la plateforme. Après un entretien avec des passagers en partance théorique pour Florence, je remarque le retard et l'annulation progressive de nombreux vols au départ de la modeste aérogare et opte pour une phase d'observation. Je n'ai d'ailleurs guère d'autres possibilités : à 15 heures, la neige et le verglas accumulés sur la voie d'accès à l'aérogare, en pente douce, empêche désormais la circulation des navettes puis des taxis dans un sens ou dans l'autre. Un bus est en travers de la route. A 16h20, une annonce sonore indique que l'*aéroport est fermé*, ajoutant au désarroi des passagers. Cette expression aéronautique signifie en fait que les mouvements de la plateforme (atterrissages ou décollages) ne sont plus possibles. La petite aérogare se transforme alors, pour une durée alors indéterminée en lieu isolé, provisoirement privé d'accessibilité physique.

L'immobilité des passagers devient une préoccupation majeure. Les passagers qui sont déjà en zone d'embarquement, au premier étage, comme ceux du vol pour Florence, doivent regagner le hall d'enregistrement déjà bien rempli et moins confortable. Les règles suivies par les agents de sûreté incitent à évacuer les passagers de la zone de sûreté lorsqu'ils n'ont plus de raison aéronautique de s'y trouver. Les agents d'accueil d'ADP distribuent un stock de bouteilles et de couvertures, surtout aux enfants, car le chauffage du hall n'a pas été prévu pour une présence longue du public. De grandes files d'attente se forment auprès des deux points de restauration du hall, les passagers anticipant de longues heures d'attente et un éventuel épuisement des stocks. D'autres déballent des cadeaux prévus pour consommer chocolats et sucreries, ou profiter des jeux destinés à leurs proches. Leur territorialité se projette ainsi à micro-échelle, les collectifs de passagers et les individus affirmant leur place dans l'aérogare, transgressant l'interdiction d'accès à des d'espaces théoriquement interdits au public, comme l'espace d'attente et de jeu d'Air France pour les passagers mineurs non accompagnés et ses précieuses prises électriques. D'autres tentent infructueusement de s'installer près des postes d'inspection-filtrage dont les agents de sûreté interdisent les abords. Les passagers impliquent dans l'expérience leur entourage grâce au téléphone. Ils les font participer en décrivant la situation, le lieu et la place qu'ils ont déployée dans l'aérogare : le lieu est coupé de tout contact physique mais non de tout contact à distance avec l'extérieur.

Car dans la halte, les passagers organisent aussi leur mobilité à venir en multipliant les démarches et les coopérations. Ils scrutent les plans des terminaux, s'échangent des informations, que les haut-parleurs peinent à transmettre, patientent aux guichets d'enregistrement, transformés en guichets de réacheminement sur d'autres vols. Les resquilleurs des fils d'attente cimentent des collectifs éphémères qui se soudent pour les évincer. La manipulation d'internet, les coups de téléphone aux hôtels et à l'entourage anticipent aussi l'après blocage. Celui-ci survient deux heures après son commencement pour les passagers ayant cherché un taxi, une quarantaine de minutes plus tard pour la première navette circulant de nouveau , prise d'assaut, et plus de quatre heures après le début du cantonnement pour les navettes suivantes.

Cette rupture de l'aérogare avec l'équilibre métastable qui est habituellement le sien montre une inversion de la part relative des activités liées à la mobilité et l'immobilité : les deuxièmes l'emportant sur les premières sans les faire disparaître. Elles montrent une amplification de pratiques alternatives d'immobilité déjà existantes au quotidien à l'aéroport plus qu'une rupture radicale.

L'agentivité des voyageurs est visible dans la mobilisation massive des moyens de communication. Elle concerne leurs outils de mobilité personnels, comme les téléphones portables, les ordinateurs, les casques en lien avec les réseaux d'internet sans fil, mais aussi l'équipement payant à la disposition des passagers, massivement utilisé.

L'exploration de l'exceptionnel normal des situations d'immobilité prolongée des passagers à l'aéroport montre ainsi l'importance des configurations de l'habiter et de la coprésence concédés aux passagers par les acteurs institutionnels, emblématiques des mobilités alternatives. Ces deux configurations sont aussi à l'œuvre lorsque les voyageurs dérogent à l'assignation aux fractions d'espace qui leur sont attribuées pour prendre place par divers micro-aménagements.

### *III – B. 2. Les transgressions multiples des micro-périmètres aéroportuaires*

La marge de manœuvre des passagers est sensible dans les multiples formes de transgression d'espaces attribués officiellement à d'autres usages ou à d'autres catégories de populations mobiles. Favorisée par la densification considérable de peuplement dans ces perturbations, elle revisite le fonctionnalisme des aéroports. Loin de l'image d'espaces parfaitement contrôlés, ils apparaissent alors comme des lieux de détournement des assignations catégorielles à espace (figure 18). Pour se reposer ou recharger leurs outils de communication, les passagers investissent les tapis d'enregistrement des bagages, les aires de jeux pour enfants, les espaces réservés aux handicapés, les stands de massage ou encore le matériel technique ou publicitaire des agents. Ces emprises provisoires concernent même les espaces publics liés aux acteurs de la puissance publique ou du contrôle, comme le passage des douanes et ses prises, ou les tables d'inspection des bagages, lorsque les postes de contrôle de sûreté sont fermés. De nombreux objets circulent dans l'aérogare, comme les chaises destinées aux agents, soulignant la capacité des passagers à substituer ce matériel et à l'utiliser pour construire leur place à l'aéroport.

Ces actions illustrent des formes d'affranchissement des normes et du zonage aéroportuaire qui marquent de manière plus diffuse le fonctionnement quotidien de l'aéroport. Faute de place assise dans les halls de départ ou d'arrivée, de multiples voyageurs investissent des interstices destinés au passage ou un mobilier qui ne leur est pas destiné (figure 19). Le manque d'assises gratuites en zone d'embarquement s'accompagne aussi des pratiques d'appropriation d'espaces payants de consommation :

Terminal 2C : Le vol pour Saint-Domingue est retardé et l'affluence s'intensifie en zone d'embarquement. Un groupe de cinq adultes en vacances cherche une place et visualise la large aire de restauration du café Ritazza :

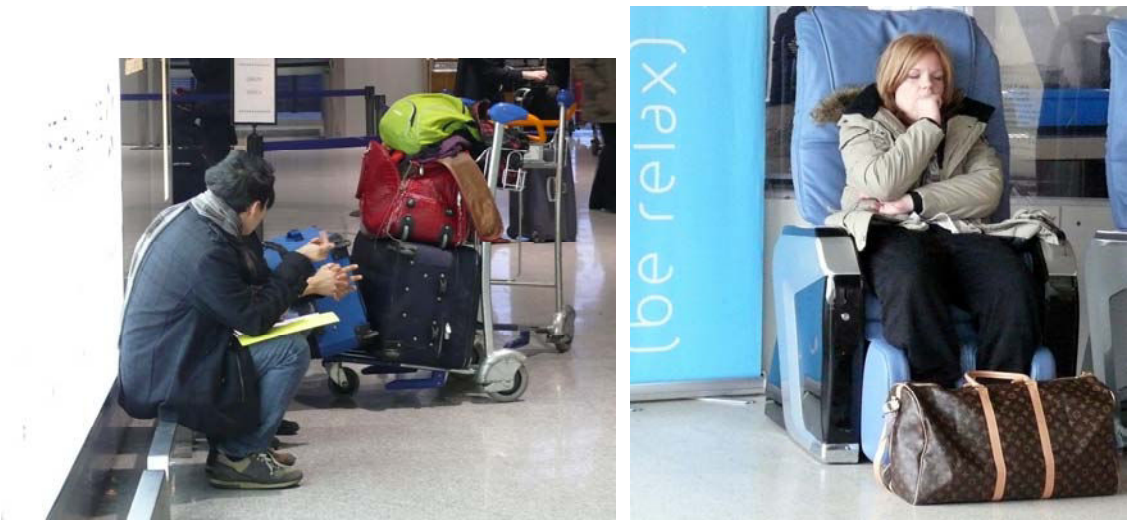
- Un homme : On n'a qu'à se mettre dans le café, là !
- Une femme : Pas si on n'a rien acheté, venir avec nos bouteilles…
- L'homme : Vous me faites bien rire, il n'y a pas de place ailleurs ! Allons-y !

(Carnet de recherche, Roissy, 22 novembre 2010, 14 h)

**Figure 18 – Les usages alternatifs des espaces et des objets à l'aéroport en cas de perturbation : l'exemple de Roissy.**

Utilisation de sièges réservés aux passagers à mobilité réduite (haut gauche), d'une boutique *duty free* comme salle d'attente (haut droite), de chariots de manutention comme assise (bas droite) et de poste d'inspection des bagages (bas gauche). Source : J.-B. Frétigny 2010.

**Figure 19 – L'investissement quotidien d'interstices et du mobilier payant comme assise gratuite improvisée (Roissy).**




Source : J.-B. Frétigny 2010.

Ces situations appuient non seulement les configurations de l'évitement d'échanges marchands comme de la mise à distance des technologies et du mobilier du réseau, mais elles confirment aussi la configuration de l'habiter déployé par les passagers dans l'immobilité, minorant le marquage fonctionnaliste des espaces de mobilité. Cette immobilité relève de l'expression d'une subjectivation mais aussi, dans certaines cas, de la construction d'une stratégie pour faire entendre sa voix dans le dispositif aéroportuaire.

### *III – B. 3. L'immobilité comme levier de mobilité ?*

Les passagers se mobilisent pour assurer leur mobilité aérienne, dans une véritable lutte des places. C'est ce que montre notamment à l'échelle individuelle le choix de nombreux voyageurs de rester dans l'aérogare en journée ou la nuit en cas de perturbation, lorsqu'ils n'y sont pas contraints et ont la possibilité de se loger ailleurs. Leur stratégie est de rester à l'aéroport dans l'espoir de pouvoir plus rapidement obtenir une place sur un vol, notamment par la présence au comptoir et par des interactions en face à face plutôt qu'à distance, par internet ou par téléphone.

A l'échelle collective, de véritables communautés éphémères de voyageurs se soudent aussi à travers la réalisation d'actions de protestations pour permettre leur mobilité, à l'occasion par exemple de répercussion à l'aéroport des tensions géopolitiques. Un exemple caractéristique en est la répercussion des événements accompagnant la révolution tunisienne de 2010-2011. Le 15 janvier 2011, au lendemain de la fuite du président tunisien Zine el-Abidine Ben Ali, l'ancienne compagnie *charter* Aigle Azur détourne un avion de sa flotte à Roissy en direction de la Tunisie. Le départ du vol d'Oran prévu à 9 heures est ainsi reporté à 17 heures. Dans la zone d'embarquement hors Schengen du terminal 3, les passagers manifestent leur mécontentement et bloquent l'accès à l'embarquement du vol suivant pour Taba, en Egypte, d'une autre compagnie *charter*. Un groupe de migrants engagés dans des mobilités régulières entre la France et l'Algérie, élèvent la voix, massés contre la porte et exigent un autre avion auprès des responsables d'exploitation du terminal et de la compagnie. Vers midi, des policiers des compagnies républicaines de sécurité et de la police aux frontières interviennent. Ils se mettent en haie assurer l'ouverture d'une porte d'embarquement de substitution pour le vol de Taba (figure 20). Un passager filme la scène pendant que les policiers discutent avec certains membres du mouvement d'opposition. Cet exemple montre bien que les passagers mobilisent aussi une certaine capacité de coopération et de protestation collective à l'aéroport pour assurer leurs propres mobilités. Par la remise en cause du fonctionnalisme des espaces aéroportuaires, ces situations éclairent ainsi de nouvelles formes individuelles et collectives d'interaction de passage, emblématiques d'une des configurations des mobilités alternatives.

Les mobilités alternatives apparaissent ainsi dans toute leur intensité dans la relativisation du dispositif marchand institué, principalement à travers les configurations de l'échange évité ou informel et de la coprésence admise ou concédée avec des acteurs clé de l'informalité. Ceux-ci participent aussi activement aux réseaux et aux expériences du commutateur aéroportuaire et de la mobilité aérienne. La coprésence des voyageurs en séjour prolongé à l'aéroport, concédée par les acteurs institutionnels est elle, emblématique d'une des configurations de contestation des représentations fonctionnalistes du lieu de mobilité. Les passagers y participent donc largement, de manière intense ou diffuse, par le déploiement de leur habiter à l'aéroport et par la construction de rapports de force dans l'interaction de passage, qui en sont deux autres configurations révélatrices.

**Figure 20 – Un embarquement sous escorte policière, en raison des protestations de passagers contre le retard de leur vol (terminal 3 de Roissy).**

Source : J.-B. Frétigny 2011.

## Conclusion

A travers l'étude des grands aéroports, les pratiques de mobilités alternatives sont bien apparues non seulement dans les lieux en marge des modes de transport dominants mais bien massivement dans les lieux mêmes qui en rythment les déplacements. Elles réinterrogent ainsi les appréhensions trop dichotomiques de l'archipel métropolitain mondial. L'intérêt de ces lieux paradoxaux de mobilités alternatives est apparu en dégageant des grandes configurations emblématiques où se manifestent ces mobilités alternatives. L'analyse a d'abord permis, dans une première partie, de mettre en évidence le débordement des catégories dominantes de la mobilité. La coprésence imposée aux acteurs institutionnels de pratiques et de formes collectives de mobilités a notamment été souligné en insistant sur le rôle majeur des pratiques transnationales et de l'affirmation à l'aéroport des identités collectives et d'*ethnoscapes dans* la recréation de leur *localité*. Ce débordement est apparu aussi au prisme de la contestation des catégorisations dans le franchissement spatial. Il concerne également les passagers par ailleurs dominants lorsqu'ils sont engagés dans des pratiques collectives. Etayant ces deux configurations, l'étude des pratiques alternatives de l'encadrement sécuritaire et technologique a permis de montrer la vigueur de son altération et de sa mise à l'épreuve, dans une deuxième partie. Le rôle tout particulier de la configuration de la mobilité feinte, de la performance d'une mobilité autre dans le passage de la frontière a été mis exergue, comme celui des interactions variées avec les technologies condensées à l'aéroport, marquant leur appropriation par les passagers dans le cadre de la mobilité. L'investigation de ces configurations a aussi été complétée dans la compréhension plus générale de la mise à l'écart de la marchandisation des mobilités et du fonctionnalisme du lieu. Cette troisième partie a mobilisé à cette fin deux nouvelles configurations, de l'échange marchand évité ou informel et de l'affirmation transgressive d'une place par un habiter transgressif dans la mobilité.

C'est ainsi six grandes configurations des mobilités alternatives que l'étude de ces lieux a permis de mettre en évidence, de mobilité feinte, de contestation de la catégorisation dans le passage, d'échange évité ou informel, de coprésence admise ou concédée, d'interactions détournées du *technoscape* et d'habiter transgressif dans la mobilité. Toutes soulignent les jeux de pouvoir complexes à l'aéroport et revisitent les représentations les plus véhiculées de ces lieux de mobilité. Elles montrent l'intérêt de dépasser leur représentation comme des seuls lieux de modernité, faits aussi de pratiques à distance de toute sophistication technique, liées notamment aux multiples dysfonctionnements structurels, exceptionnels ou quotidiens, des réseaux. Elles soulignent aussi la puissance de l'informalité à l'œuvre dans ces pratiques. Loin d'être un épiphénomène, elle constitue bien un moteur majeur des mobilités et de la métropolisation dans toute leur diversité. Les réseaux, au-delà des représentations homogénéisantes et universalistes qui en sont véhiculées, apparaissent bien aussi investis de diverses formes de subjectivation des individus dans l'immobilité et la mobilité.

Les décalages sont multiples entre, d'un côté, l'aéroport de papier ou planifié, et l'aéroport pratiqué ou éprouvé de l'autre. Ils permettent de prendre en compte les infléchissements ou les contestations des catégories dominantes de mobilité. Elles opèrent notamment par le déploiement majeur de pratiques transnationales qui remettent en cause la place qui leur est reconnue dans les dispositifs aéroportuaires, mais aussi par une mise à l'épreuve fine mais généralisée, voire ritualisée, des catégorisations au cours du parcours aéroportuaire des passagers. Plus que la transgression des limites imposées, c'est bien une subversion plus subreptice des catégories qu'engagent de nombreuses pratiques des acteurs aéroportuaires. Les agents, qui ne sont pas toujours dominés dans le dispositif aéroportuaire, imprègnent la mobilité des passagers de leurs actions. Et les voyageurs eux-mêmes cherchent à jouer des étiquettes qu'ont leur assignent, y compris des plus cruciales à l'aéroport, comme celles ayant trait à la frontière, pour réaliser leurs projets de mobilité.

Si les quatre aéroports sont investis de pratiques de mobilités alternatives globalement convergentes, le travail de chacun des terrains souligne cependant des traits plus marqués relatifs à chacun. Le rôle de Roissy a été important dans l'éclairage des pratiques des passagers lors des perturbations de réseau, qui tiennent aux circonstances de présence sur le terrain mais aussi à la complexité de cette grande plateforme. L'aéroport de Francfort a permis davantage d'aborder l'assistance aux passagers précaires comme l'acceptation de fait des passagers séjournant la nuit dans un contexte qui y est plus favorable. Les pratiques alternatives des agents dans la mobilité des agents, à la fois dans leur contrôle et dans leur massivité, se sont dégagées tout particulièrement à Schiphol. Ce sont enfin surtout les cultures spatiales des migrants qui se déploient de manière très explicite par des pratiques alternatives à Dubaï, alors que les pratiques d'assistance, de résistance aux expulsions ou de vagabondage y sont pratiquement absentes.

Ces multiples pratiques ne sont ici ni idéalisées, ni héroïsées. Il s'agit souvent de micro-transgressions, qui sont loin d'aboutir systématiquement, mais ce sont cependant des transgressions attestées qui illustrent la marge de manœuvre de chacun des acteurs du dispositif aéroportuaire. Elles sont présentes à chacune des étapes de ces espaces et dans tous les aéroports. Elles montrent la porosité des aéroports aux enjeux sociaux des espaces auxquels ils participent. Ce sont aussi des lieux d'expérience des tensions et des frictions du Monde à la hauteur des segmentations intenses dont ils font l'objet. On ne peut les réduire à l'évocation homogène d'une « chambre noire […] [d'] un "réseau désaffecté" qui […] protège

[parfaitement] de la misère du Monde et de l'épreuve de l'altérité » (Chevrier, Sauvage 2006). Prendre pleinement la mesure des discours dominants de la mobilité oblige aussi à ne conférer à leurs acteurs les plus puissants plus de pouvoir qu'ils n'en ont. Envisager les limites de leur action dans les dispositifs spatiaux et l'agentivité, si modeste soit-elle, des autres acteurs est une approche essentielle à la compréhension du pouvoir dans la mobilité. L'examen des pratiques alternatives de mobilité à l'aéroport permet alors tout particulièrement de mettre en évidence toute l'importance de ces lieux dans la construction de territorialités en réseau des acteurs mobiles en apparence les plus faibles dans le dispositif comme les migrants.

# Partie III

# Les mobilités dans la construction des territorialités en réseau

## Conclusion

A l'examen de chacun des cinq chapitres qui composent cette troisième partie de la thèse, la capacité des passagers à articuler des territorialités en réseau, dans l'entre-deux de la mobilité, est apparue dans toute sa fragilité parfois, et dans toute sa vigueur aussi. L'analyse a permis de souligner combien les aéroports sont des lieux où s'éprouvent ces territorialités en réseau. Ils constituent bien des cellules de base où se joue pleinement le déploiement de ces territorialités dans la station et dans la mobilité. La réponse aux trois questionnements orientant la réflexion de cette partie le montre.

Répondant au premier questionnement, l'étude des situations de mobilité à large échelle des passagers ou macro-situations de mobilités a montré la vigueur des territorialités en réseau à l'échelle individuelle. L'analyse des questionnaires et des entretiens a permis de mettre en évidence douze grands types de situations. La typologie offre une description inédite des mobilités à large échelle. Ces situations révèlent des territorialités marquées par des relations denses, entretenues à large échelle par les passagers entre divers lieux. On a pu ainsi étayer l'hypothèse d'un changement d'échelle des territorialités individuelles et d'un déploiement ample de formes d'*habiter polytopique* (Stock 2001) pour les passagers des

divers aéroports étudiés. L'immense majorité des passagers enquêtés, plus de neuf sur dix, sont engagés dans des mobilités qui impliquent des relations régulières aux lieux fréquentés ou, au moins, qui n'engagent pas que des pratiques distanciées de ces lieux, des pratiques touristiques du hors-quotidien. Ces situations de mobilité marquent certes souvent une inscription préférentielle soit dans la sphère d'activité professionnelle, soit dans la sphère communautaire au sens large (relations familiales ou amicales notamment), soit dans la sphère touristique. Mais des pratiques de mobilité particulièrement combinées soulignent la complexification et la densification des relations entre les lieux engagées par les passagers, qu'il s'agisse par exemple de formes de tourisme et de retrouvailles de l'entourage, de mobilités liées aux relations amoureuses ou encore des mobilités d'études et d'initiation. L'examen des mobilités des passagers permet de montrer que ces pratiques, loin d'être marginales, sont centrales dans l'étoffement des territorialités en réseau et obligent à repenser les catégories classiques d'appréhension des mobilités.

Dans l'appréhension des mobilités qui informent ou infléchissent ces territorialités, la position d'entre-deux des lieux de passage est apparue particulièrement intéressante. Elle permet de préciser le deuxième questionnement de cette partie, qui interroge le rôle de ces lieux de traverse dans l'agencement des territorialités en réseau. Les aéroports en particulier jouent un rôle important dans la connexion physique des divers lieux qui composent la territorialité en réseau des passagers. L'analyse a montré en effet qu'elle engage régulièrement le transport aérien. Mais les aéroports permettent aussi, comme modèle emblématique du lieu de mobilité, de saisir ce qui, dans la pratique du lieu à micro-échelle, engage la mobilité à large échelle et l'articulation des divers lieux pratiqués dans la territorialité des individus. Par l'étude des activités à micro-échelle des passagers, ou micro-situations de mobilité, la partie a permis de valider l'hypothèse d'une relation entre micro- et macro-situations de mobilité. L'étude des six répertoires d'activités à micro-échelle des passagers a rendu en effet possible l'identification d'une relation étroite de ces activités aux macro-situations de mobilité des individus. L'investigation convergente des trois aéroports de Schiphol, Francfort et Roissy a permis d'identifier trois grandes spatialités de l'aéroport, comme lieu du quotidien, du hors-quotidien mais aussi d'un ordinaire à distance qui oblige à dépasser l'opposition stricte entre quotidien et hors-quotidien. Cet ordinaire à distance, pratiqué par une majorité de passagers à l'aéroport, renvoie à un rapport de familiarité intermédiaire au lieu pratiqué. Il est particulièrement emblématique d'un *habiter transtopique*, qui articule des lieux pratiqués les uns par rapport aux autres. Ce rapport à l'espace montre combien, dans les territorialités en réseau, les lieux ne sont pas toujours au cœur ou à l'extrême limite de la territorialité mais aussi dans un entre-deux qui oscille entre intégration et mise à distance. L'investigation de ces expériences quotidiennes, extra-quotidiennes et d'ordinaire à distance de l'aéroport a permis plus largement de mieux comprendre l'expérience des territorialités collectives qui s'y engagent.

Les aéroports se sont révélés particulièrement investis de multiples territorialités collectives en situation de co-spatialité. L'étude de la frontière a montré combien celle-ci affectait de manière fortement différenciée la mobilité à micro-échelle des individus dans l'aéroport en fonction de leur territorialité à plus large échelle. En cela, elle permet de compléter les analyses existantes focalisées sur certaines modalités des dispositifs de contrôle sécuritaire. C'est ainsi une analyse englobante du dispositif frontalier que la partie a proposé, en étudiant son déploiement en réseau dans et par la mobilité. Le dispositif contribue à faire du déplacement une performance territoriale à part entière, en particulier par le rite de passage de la frontière aérienne qui formalise la trans-spatialité, le passage

d'un espace à un autre. Celui-ci signifie à la fois le changement d'un territoire de l'Etat-nation à un autre mais aussi l'affirmation de territorialités en réseau émergentes, macro-régionales ou mondiales, de la mondialisation par le haut mais aussi, à certains égards, de la mondialisation par le bas.

Plus généralement, la partie a mis en évidence une co-spatialité généralisée des territorialités métropolitaines, nationales, macro-régionales et mondiales. Elle a souligné que cette coexistence fait toute la densité mais aussi toute l'ambiguïté de l'expérience à l'aéroport, dont l'ancrage territorial ne va pas de soi. C'est dans cette investigation que les contrastes entre aéroports se sont révélés particulièrement accentués, opposant une territorialisation plus appuyée à l'échelle nationale pour les aéroports de Francfort et de Schiphol et au contraire à l'échelle des métropoles pour ceux de Paris et de Dubaï. Si ces plateformes se révèlent des vitrines et même des emblèmes spatiaux de ces territoires, elles en véhiculent aussi les idéologies territoriales, adaptées au contexte de la mobilité aérienne et aux stratégies d'attractivité des plateformes des opérateurs de réseau. Les diverses plateformes, au-delà de ces divergences d'ancrage, apparaissent toutefois prises dans une communauté de situation comme lieu-symbole mondial. Cette territorialité mondiale, complexe et ambiguë des plateformes ne signifie pas l'effacement des stéréotypes nationaux, qui sont largement véhiculés à l'aéroport. Ils sont toutefois interrogés dans l'expérience intense de ces lieux comme sas d'altérité pour les passagers. Cette territorialité s'est révélée à l'analyse des quatre terrains une construction à la fois restrictive et exclusiviste, associée à des mobilités dominantes. Elle a pu aussi apparaître comme un assemblage plus poreux, moins normatif et moins hiérarchisé, notamment du fait de l'importance de l'informel dans le fonctionnement des plateformes. Son analyse plaide pour une transformation du regard posé sur l'archipel métropolitain mondial qui intègre aussi la prise en compte des mobilités alternatives qui s'y déroulent.

Les mobilités alternatives mises en jeu à l'aéroport soulignent l'importance du troisième questionnement transversal auquel s'est attachée à répondre cette partie. Ce questionnement concerne la marge de manœuvre des individus mobiles dans l'articulation de leurs mobilités à fine et à large échelle et, partant, dans la construction des territorialités en réseau. L'examen des macro-situations de mobilités a montré les fortes inégalités qui traversent la répartition de ces situations, par statut socio-professionnel ou par genre, marquant l'importance des relations de pouvoir mises en jeu dans les territorialités qu'elles esquissent. « Les "champs" spatiaux de la vie sociale sont de moins en moins lisibles et repérables » (Tizon 1996 : 17), mais de manière fort variable selon les individus. La partie a aussi montré l'inégal degré de contrainte associé à ces situations, qui s'apprécie notamment dans l'essor de mobilités subies ou encore dans la présence ou l'absence de greffe d'activités dans la mobilité. Or, leur étude a indiqué que ceux qui se déplacent le plus n'occupent pas toujours les positions sociales les plus dominantes et ne sont pas ceux dont les mobilités sont les plus diversifiées, à la fois en termes de combinaison d'activités et en termes de formes de mobilité successives déployées. Elle remet ainsi en cause la figure de l'hypermobile, qui apparaît comme une concaténation de représentations des pratiques de mobilité en fort décalage avec l'expérience de ces individus. Ce sont les passagers concernés par des mobilités d'intensité intermédiaire qui engagent les pratiques les plus diversifiées, à la fois à macro-échelle, dans l'analyse de leurs déplacements dans leur ensemble, et dans la pratique du lieu de mobilité, à micro-échelle. La marge de manœuvre des individus apparaît ainsi dans toute sa complexité au regard des relations de pouvoir associées aux mobilités.

La capacité d'agir, très inégale mais pas inexistante, des individus mobiles est aussi apparue à l'analyse du dispositif frontalier : les dispositifs de contrôle engagent aussi la participation des passagers. L'aéroport est alors un moment de force où se joue l'articulation de la territorialité des individus à la mobilité. Une telle perspective permet de compléter l'analyse de la figure du passager développée dans la littérature, qui a surtout insisté sur son retrait d'agentivité (Adey *et al.* 2012). Apprécier cette marge de manœuvre, sans la surestimer, permet de rendre compte plus finement des pratiques du lieu de mobilité. Cette capacité d'action est aussi apparue dans le dépassement du dispositif touristique territorialisant l'aéroport et plus généralement encore dans l'inflexion ou la transgression du dispositif aéroportuaire de classement et de normalisation des mobilités. L'identification de six configurations de mobilités alternatives a permis de mettre exergue la capacité d'action et de subjectivation des individus mobiles, qui peuvent feindre par exemple l'apparence d'une mobilité qu'ils n'engagent pas véritablement ou bien contester leur catégorisation. La richesse de ces mobilités alternatives montre bien l'intérêt d'apprécier la capacité mais aussi l'effectivité et la complexité de l'action des individus dans la mise en réseau de territorialités individuelles et collectives par les lieux de passage.

# Conclusion générale

Cette thèse a interrogé les aéroports comme lieux de mobilité, par une approche simultanée de ces lieux et des mobilités des individus qui s'y déploient. Elle montre que les aéroports constituent bien de véritables espaces publics métropolitains de la mobilité. S'y joue une catégorisation intense des mobilités et de leurs acteurs par ces espaces clés du passage. Les enjeux de pouvoir s'y concentrent tout particulièrement en raison de leur contribution aux territorialités contrastées des populations mobiles, de plus en plus agencées à large échelle. Loin de la représentation qui fait des aéroports des parenthèses dans la vie sociale des individus, la thèse au contraire a indiqué combien ces lieux forment des briques à part entière de territorialités en réseau, de véritables cellules de base où se saisit l'assemblage des lieux dans la mobilité et les jeux de pouvoir complexes qu'ils impliquent.

L'analyse a permis de valider les deux hypothèses majeures de cette thèse, en mettant d'abord en évidence la relation étroite qu'entretiennent les pratiques de mobilité à micro-échelle à celles qui se déploient à bien plus large échelle. L'intensité, la densité et la diversité des aménagements et des expériences cristallisés par les aéroports étudiés ont permis de les envisager comme de véritables modèles de lieu dans la mobilité. Les aéroports engagent en effet des formes d'habiter mobile riches et hétérogènes selon les mobilités mises en œuvre, à la fois en termes d'échelles de temps et d'espaces, de fréquence de pratique, d'activités engagées et de capacité des acteurs à négocier leur parcours. L'étude de ces lieux confirme aussi largement l'hypothèse de l'intérêt spécifique des lieux de passage pour saisir le lieu inséré dans la mobilité dans toute sa complexité. Ces deux hypothèses ont été étayées en réponse aux quatre objectifs d'investigation : d'analyse des espaces publics aéroportuaires, de leurs pratiques et de leur aménagement, d'examen des mobilités à large et à micro-échelle, de saisie des territorialités en réseau à l'œuvre dans ces lieux et enfin, de manière transversale, de compréhension des jeux de pouvoir liés à la mobilité.

La thèse a en effet d'abord démontré que les espaces publics aéroportuaires sont des opérateurs puissants de mise en catégorie à micro-échelle de mobilités prenant sens à

large échelle. Ces espaces publics sont apparus d'une part comme des arènes de médiation entre des acteurs multiples, afin d'affronter et de réduire la complexité sociale, politique et culturelle des pratiques des protagonistes qui s'y engagent, mettant en jeu toute la représentation et l'intelligibilité de leurs mobilités par leurs lieux. Insérés dans des dispositifs de savoir et de pouvoir, ces espaces publics se sont révélés fortement partie prenante de la mise en pratique, de la diffusion massive à large échelle comme de la naturalisation et de la légitimation de catégories des mobilités, identificatoires, performatives et hiérarchisantes.

La thèse a mis en évidence le décalage de ces catégories au regard des mobilités effectives des passagers, à fine et à large échelle. Leur étude a montré l'affirmation de territorialités en réseau variées, étoffées et fortement contrastées. Elle a aussi révélé la marge de manœuvre, inégale mais réelle, des passagers dans le dispositif aéroportuaire. Celle-ci montre leur capacité à participer activement à ces moments d'articulation des lieux à l'aéroport, qui engagent pleinement leur territorialité dans ses dimensions individuelle et collective, quelle que soit leur situation de mobilité.

**Une investigation croisée de la portée métropolitaine des lieux de passage**

Cette thèse a élaboré une méthodologie au croisement de trois terrains aéroportuaires de la dorsale européenne, Roissy, Schiphol et Francfort. Ces aéroports sont placés au regard de l'aéroport de Dubaï, qui fait figure d'horizon de comparaison et de levier de dépassement d'un point de vue européo-centré. L'approche comparative a permis de donner tout son sens à l'étroite mise en réseau des terrains et d'étude. S'y engagent, d'un aéroport à l'autre, des espaces publics, des mobilités et des territorialités en réseau. Ce travail contribue ainsi à la réflexion comparatiste en dépassant la juxtaposition des espaces observés par l'analyse des relations réelles qu'ils entretiennent, de la circulation des modèles, des idées, des individus et des objets. Il contribue ainsi à la compréhension de configurations à large échelle encore peu défrichées par l'interrogation d'objets géographiques à plus fine échelle plus favorables à la mise en place d'un dispositif de recherche étayé.

Travaillant les trois terrains européens suivant des modalités semblables, la thèse a permis la production d'un matériau original pour saisir des lieux à forte complexité. Elle contribue à renforcer la connaissance empirique de ces lieux, paradoxalement difficiles d'accès aux chercheurs pour une investigation approfondie et qui soulèvent aussi de nombreux défis méthodologiques liés à l'appréhension de la mobilité par le lieu. Par ce matériau, elle concourt à dépasser les évocations à portée théorique, métaphorique et axiologique faiblement étayées que les aéroports ont régulièrement suscitées. Documenter ces lieux par une large palette de méthodes permet de mettre en doute l'universalité de l'expérience et des valeurs associées à ces lieux. Ce travail empirique permet aussi de questionner le fonctionnalisme implicite qui imprègne profondément les représentations collectives attachées aux lieux de passage en documentant la densité matérielle et symbolique des agencements et des expériences qu'ils cristallisent.

Ce matériau a été constitué au croisement de techniques classiques et éprouvées, ou progressivement reconnues à part entière, de l'observation, de l'entretien au sens large et des parcours accompagnés, de la recherche documentaire sous ses multiples formes comme de l'exploitation d'enquêtes et de bases de données. C'est la mise en œuvre et en méthodes de ces techniques qui a permis l'élaboration d'une méthodologie novatrice, en

permettant de reconstituer l'intégralité de la chaîne de construction, de diffusion, de réception, voire de déconstruction des catégories de mobilité. L'étude des 762 publicités par exemple a permis d'articuler des méthodes habituellement mises en œuvre séparément dans les études visuelles, dans l'analyse d'images et des produits culturels. Elle a ainsi relié l'étude du champ de la production à celle de sa réception, souvent exclusivement privilégiée par les *cultural studies*, mais aussi à l'analyse sémiologique qualitative et quantitative des représentations publicitaires elles-mêmes en étroit rapport avec leur agencement dans le dispositif spatial publicitaire lui-même à l'aéroport.

La méthodologie a contribué à réhabiliter le sens de l'expérience des passagers comme celle des agents à l'aéroport dans toute son hétérogénéité. La saisie d'un kaléidoscope d'artefacts, de pratiques et de représentations aéroportuaires à ce sujet tient au travail photographique de 8 000 prises de vues, à l'écriture d'une description épaisse d'observations par le carnet de recherche ainsi qu'à l'accompagnement des parcours de passagers. Les entretiens avec les 149 voyageurs, seuls ou à plusieurs, y participent également et constituent une réalisation inédite en contexte aéroportuaire. L'analyse a été élargie à l'ensemble des individus mobiles. Elle permet d'aller au-delà des populations les plus étudiées : les individus qui se déplacent le plus, les navetteurs ou les seuls nationaux. Ainsi, elle a interrogé tout le spectre de pratiques et conféré toute leur place à ces expériences légitimes d'investigation pour les lieux métropolitains mais aussi mondiaux de passage. La réalisation des cartes mentales, comme outil pertinent d'appréhension de spatialités complexes par la performance graphique et orale, comme l'analyse des prises de vue des passagers et de leurs commentaires disposés sur internet. Enfin, la construction de schémas donnant à voir leurs pratiques fragmentées de l'espace public aéroportuaire, l'agencement de leurs déplacements à large échelle et des lieux dans leurs territorialités en réseau permet d'expliciter par l'image ce jeu d'analyse à diverses échelles de leurs mobilités.

Tirant parti de la force du dispositif aéroportuaire, la sélection fine et précise des passagers enquêtés a permis d'embrasser une très large variété de situations de mobilité. Une telle sélection a aussi été une occasion majeure de conciliation de la validité qualitative et la généralité quantitative de l'analyse. Elle a rendu possible des dénombrements exploratoires à partir des questionnaires comme des entretiens eux-mêmes, permettant de faire émerger des catégories originales extraites de l'interprétation du terrain lui-même et non déjà constituées *a priori*. De même la thèse a mobilisé des enquêtes et des bases de données constituées par les acteurs institutionnels des aéroports dans une analyse conjointe qualitative et quantitative. Elle a permis de documenter les pratiques des passagers mais aussi les modalités de constitution de savoirs normatifs sur les mobilités. Combinée à la réalisation de 40 entretiens formels et d'une dizaine de visites, cette investigation a permis de mieux rendre compte des logiques d'action et d'aménagement des acteurs privés, de plus en plus importante dans la coproduction et la cogestion des espaces publics mais encore peu investigués.

A l'analyse, les résultats des trois aéroports de la dorsale européenne, avec l'aéroport de Dubaï comme horizon, se sont révélés très largement convergents. Ces similarités sont apparues dans l'examen des divers objectifs d'investigation, qu'il s'agisse des espaces publics eux-mêmes, de la catégorisation des mobilités, de la mise en jeu des territorialités individuelles et collectives et des formes de relation de pouvoir à l'œuvre dans l'aménagement et la pratique du lieu de mobilité. Les variations les plus sensibles portent sur la gouvernance, sur les échelles de territorialité de l'aéroport lui-même et sur les pratiques

de mobilités alternatives. Elles soulignent que les aéroports participent bien de métropoles aux assises singulières et ne sont pas interchangeables, ce qui justifie pleinement leur confrontation. Ces singularités sont particulièrement nettes dans la comparaison des trois terrains de la dorsale européenne avec Dubaï où les contrastes sociaux, la variété des horizons spatiaux de populations comme les idéologies territoriales complexes valident *a posteriori* la pertinence du statut conféré à ce quatrième terrain dans la comparaison. Au-delà de la description de singularités attestées, l'analyse des processus qui travaillent ces aéroports permet de souligner toute l'originalité de ces lieux en réseau. Ils permettent d'expliciter l'agencement de l'archipel métropolitain mondial auxquels participent puissamment ces lieux mais aussi d'envisager leur hétérogénéité interne liées aux diverses mobilités qu'ils engagent, participant de logiques semblables d'un aéroport à l'autre. C'est donc de manière synthétique que les principaux aboutissements de cette thèse sont ici présentés.

**La fabrique d'un espace public de mobilité strié et pratiqué**

C'est d'abord l'aménagement et la pratique des espaces publics aéroportuaires qui ont été investigués. L'analyse détaillée de la littérature anglophone et francophone travaillant l'objet aéroport depuis vingt ans a permis de faire émerger quatre grandes figures d'étude de l'aéroport comme lieu de pouvoir. C'est la moins travaillée de toutes, celle de l'espace public, dont s'est saisi ce travail, replaçant l'aéroport comme dispositif spatial de contrôle dans ce cadre plus large d'analyse, et en relation plus étroite à son statut de nœud de réseau mondial et de centralité urbaine.

La thèse a montré combien la place de chaque acteur et le sens de leur mobilité se joue aussi par ces espaces. Leur construction est dès lors apparue dans toute son ambivalence. C'est parce qu'ils sont intensément investis, coproduits, traversés ou habités par de multiples acteurs qu'ils forment un micro-condensé métropolitain d'expérimentation de multiples aménagements, réseaux et usages mobiles et statiques contrastés, que l'analyse a pris en compte dans toute leur diversité mais aussi dans les tensions et les rapports de force qu'ils mobilisent.

L'examen des divers matériaux constitués a souligné combien les relations entre acteurs sont médiatisées par une fragmentation intense, micro-agencée par divers filtres de passage, assignant à espace et à catégorie. Une telle approche a permis de compléter l'analyse du dispositif spatial de contrôle en identifiant diverses logiques ségrégatives à micro-échelle. En les striant, elles font de ces espaces publics non idéalisés des opérateurs de classement associés à divers acteurs dominants. Ces logiques ségrégatives relèvent d'abord de la coprésence évitée, par des agencements centre-périphérie oscillant entre relégation ou visibilisation. Elles participent aussi de formes de coprésence neutralisée, par l'usage de réseaux saillants traversant de part en part les espaces aéroportuaires. D'autres logiques ségrégatives enfin relèvent de la fractalisation progressive des publics de passagers. Ces trois logiques soulignent l'intense mobilisation des technologies de gestion de la distance à l'aéroport et montrent en quoi les individus mobiles ne fréquentent pas les mêmes espaces, revisitant les représentations cohésives largement diffusées de l'*aéroville*.

L'intervention croissante des logiques commerciales, de la mise en commerce de la mobilité par ces processus de fragmentation, a été plus particulièrement explicitée, au-delà des dispositifs sécuritaire et frontalier. L'analyse en a souligné toute leur importance, au-delà

de la fragmentation explicite des espaces, dans leur marquage social, jusque lors peu interrogé. Ce marquage, par exemple par la publicité, illustre bien la contribution des acteurs du monde des services marchands à la diffusion des valeurs, des pratiques et des acteurs légitimes de ces espaces ou au contraire de celles et de ceux dont la place n'est pas ou peu reconnue dans ces stratégies de *placement*. Une telle perspective permet de contribuer à élargir la focale des enjeux sociaux des espaces publics au-delà des réflexions sur la ségrégation résidentielle ou sur la gentrification pour voir en quoi la mobilité et ses espaces publics participent aussi aux processus de classement.

C'est aussi l'investissement de ces espaces publics par les acteurs non institutionnels et notamment par les passagers que l'analyse a permis de mettre en évidence, en replaçant ces dispositifs dans un large contexte. Non seulement les dispositifs de services relèvent de la captation, de la séduction et de l'injonction plutôt que de la manipulation, mais aussi l'aménagement et les segmentations de ces espaces sont plus largement débattus ou détournés. La prise en compte de ceux qui habitent et co-produisent de fait le lieu par les acteurs institutionnels est lente pour des espaces publics de mobilité en quête de gouvernance. Mais les espaces du commutateur suscitent aussi des formes d'appropriation, des manifestations syndicales des agents au détournement des technologies du réseau par les passagers, ou encore par des pratiques inventives et transgressives. La thèse a en particulier posé les jalons d'une lecture des configurations variables de coprésence admise ou concédée, d'échange commercial informel et d'habiter transgressif dans la mobilité, abordant les porosités et les formes de co-habitation qui se négocient aussi dans ces espaces. La représentation, très diffusée parmi les voyageurs, de l'aéroport comme espace public ouvert à tous illustre bien l'ambivalence de l'expérience de ces espaces. Tout en contrastant fortement avec la puissance des filtrages de l'accessibilité des diverses fractions d'espace aéroportuaire, cette représentation est bien mobilisée dans des pratiques intensément urbaines et touristiques de confrontation à l'autre, toute médiatisée soit-elle, dans ces sas de circulation.

**Les mobilités dans et hors de leurs catégorisations**

La thèse a opéré un double mouvement de déconstruction conceptuelle des catégorisations de mobilité à l'œuvre dans ces espaces publics aéroportuaires et de proposition concrète d'une relecture des mobilités des passagers.

L'analyse tout d'abord a montré que la mise en scène et la mise en pratique des catégories de mobilité dans les aéroports étudiés est liée à l'élaboration de savoirs pratiques et normatifs majeurs sur ces mobilités déployés par ses acteurs institutionnels. Elle a explicité la hiérarchisation et la naturalisation de ses diverses catégories liées à ces savoirs-faires et leur valeur performative à travers une étude englobante du dispositif spatial aéroportuaire. Celui-ci réduit la complexité des multiples expériences de mobilité en assignant concomitamment les passagers à des fractions d'espace et à des figures d'identification ou de rejet. Les acteurs institutionnels y inventorient, classent et échelonnent par l'espace les individus mobiles en fonction des divers modes de transport, de leur *statut* social, de leur *motif* reconnu dans la mobilité, de leur destination comme de leur appartenance territoriale. L'investigation a permis de voir combien est tout particulièrement mobilisée et diffusée dans les quatre aéroports, par de multiples micro-dispositifs, une catégorisation dominante hypermobile. Puisant dans un imaginaire puissant de la mobilité aérienne et de l'aéroport comme affirmation sociale par la mobilité spatiale, cette

catégorisation fige des rapports sociaux de genre, de classe et de *race*, au sens anglophone du terme. Alors que de multiples travaux académiques ont contribué à relayer cette catégorie, l'étude a montré qu'elle correspond à une concaténation de représentations collectives qui tranchent sur les pratiques de mobilité effectives des individus enquêtés.

Plutôt que de reconduire les segmentations implicites ou les présupposés des catégories de mobilité, la thèse a ensuite proposé d'y substituer la notion de situation de mobilité. Elle permet de mieux saisir à l'échelle individuelle les activités associées aux déplacements et leur possible combinaison, l'intensité de la pratique, les représentations associées et les relations de pouvoir auxquels elle participe. Par l'analyse de l'observation, des entretiens et des cartes mentales, douze grandes situations de mobilité à large échelle ont été dégagées. Ces situations permettent d'identifier de forts contrastes dans l'agencement des mobilités et dans les relations de pouvoir qu'elles révèlent. Elles montrent que les voyageurs qui prennent le plus l'avion n'occupent pas forcément les positions sociales les plus élevées. Ils n'ont pas l'apanage des pratiques de mobilité les plus variées, contrastant ainsi fortement avec la catégorisation hypermobile. Bien au contraire, dépassant les analyses duales opposant ceux qui se déplacent le plus à ceux qui se déplacent le moins, la recherche permet d'établir notamment que ce sont les passagers engagés dans des situations de mobilité d'intensité intermédiaire qui déploient les activités les plus variées à fine échelle, celle de l'aéroport, comme à large échelle, celle de leurs déplacements dans leur ensemble. Ce sont dans ces situations que les mobilités engagent le plus de pratiques combinées, dépassant les oppositions entre sphère professionnelle, communautaire et touristique. C'est notamment par l'examen de ces situations que la thèse a montré la nécessité de dépasser l'opposition entre quotidien et hors-quotidien pour penser la transformation des spatialités engagées dans la mobilité, dessinant d'intenses territorialités en réseau.

**Les territorialités en réseau de l'inclusion et de l'exclusion**

Investissant la notion de territorialité en réseau, la thèse a indiqué combien ces territorialités sont en jeu à l'aéroport et participent d'une double logique d'inclusion et d'exclusion, à l'échelle individuelle et collective.

A l'échelle collective, l'analyse a montré en quoi les aéroports sont des lieux d'affirmation, des briques de base de territorialités en réseau dans le même espace, en situation de co-spatialité. L'étude a indiqué la vigueur persistante des identifications nationales, notamment dans le cadre d'un rite de passage de la frontière aérienne ou dans les pratiques touristiques de l'aéroport, mais aussi d'autres niveaux territoriaux, macro-régionaux et supra-étatiques (Union européenne, Conseil de coopération du Golfe) et mondiaux. Ces niveaux et les acteurs associés se font parfois concurrence mais procèdent aussi à une mise en place conjointe et équivoque. L'ambiguïté de la *zone internationale* est exemplaire de cette co-spatialité. La thèse a montré ses multiples usages, comme zone d'attente d'exclusion, comme zone commerciale transnationale d'exception des opérateurs commerciaux et comme lieu symbole d'identification à une territorialité mondiale par les passagers. Elle a aussi révélé l'importance du déploiement de territorialités transnationales dans les divers aéroports, relevant de la mondialisation par le haut, mais aussi de la mondialisation par le bas, dans le cadre des pratiques de circulation migratoire, contrastant avec leur invisibilité dans l'aménagement des aéroports par les acteurs institutionnels. La

thèse invite ainsi à entrevoir des formes d'appropriation des lieux clés de l'archipel métropolitain mondial qui ne se réduisent à leurs seuls acteurs dominants.

A l'échelle individuelle, l'investigation des macro-situations de mobilité a permis de souligner la vigueur de l'agencement en réseau de l'espace de vie de la plupart des passagers. La thèse précise l'importance des articulations entre lieux dans la mobilité par l'étude des activités à micro-échelle à l'aéroport et le rôle des objets dans ces pratiques. Elle souligne tout spécialement la présence majeure d'activités de transition, d'ordinaire à distance, dans le passage d'un lieu à l'autre, participant de formes d'habiter véritablement transtopiques. Elle a dès lors proposé une analyse des lieux de mobilité comme des moments d'articulation de ces territorialités, dans lesquels, même dans les dispositifs de contrôle les plus coercitifs, la marge de manœuvre des individus n'est jamais totalement absente. Elle montre l'agentivité des passagers et l'importance de dépasser l'analyse du seul fonctionnement théorique des dispositifs aéroportuaires. L'analyse met plus généralement en exergue l'importance des pratiques qui dérogent aux représentations dominantes de l'aéromobilité, et notamment l'importance de l'informel, qui, à des degrés divers, est à l'œuvre pour l'ensemble des passagers. Ces lieux permettent ainsi d'interroger pleinement l'expérience mobilitaire et territoriale totale qu'ils mettent en jeu dans l'entre-deux.

L'ensemble de ces résultats contribue ainsi à une plus grande connaissance des espaces de mobilité, des spatialités, des enchevêtrements territoriaux multiscalaires et des jeux de pouvoir qu'ils cristallisent. Cette thèse complète ainsi les recherches déjà mises en œuvre ces quinze dernières années sur les pratiques de mobilité et les lieux du déplacement et apporte un éclairage nouveau en les abordant par l'expérience intense d'espaces publics complexes en réseau engageant pleinement la dimension sociale, culturelle et politique des territorialités individuelles et collectives.

# Bibliographie

La date de publication indiquée dans le corps du texte renvoie à l'édition originale de l'ouvrage (ou sa dernière mise à jour) dans sa langue d'écriture, et figure en bibliographie entre crochets si elle diffère de l'édition utilisée.
Les sites internet mentionnés ont été consultés le 1er juillet 2013.
Une liste de références institutionnelles, placée en fin de bibliographie, complète la bibliographie principale.

**Bibliographie principale**


AALTOLA Mika (2005), « The international airport: the hub-and-spoke pedagogy of the American empire », Global networks, 5-3, p. 261-278.

ABBAS Yasmine (2011), *Le néo-nomadisme: mobilités, partage, transformations identitaires et urbaines*, Limoges, Présence.

ABRANCHES Maria (2013) « When People Stay and Things Make Their Way: Airports, Mobilities and Materialities of a Transnational Landscape », *Mobilities*, à paraître.

ACHEN Matthias, KLEIN Kurt E. (2002), « *Retail trade in transit areas: Introduction to a new field of research* », *Die Erde: Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde*, 133-1, p. 19-36.

ADEY Peter (2004a), « Surveillance at the airport: surveilling mobility/mobilising surveillance », *Environment and Planning A*, 36-8, p.1365-1380.

ADEY Peter (2004b), « Secured and Sorted Mobilities: examples from the airport », *Surveillance and Society*, 1-4, p. 500-519.

ADEY Peter (2006a), « Airports and air-mindedness: spacing, timing and using the Liverpool Airport, 1929-1939 », *Social & Cultural Geography*, 7-3, p. 343-363.

ADEY Peter (2006b), « If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im)mobilities », *Mobilities*, 1-1, p. 75-94.

ADEY Peter (2006c), « 'Divided We Move': The Dromologics of Airport Security and Surveillance », *Surveillance and Society: Technological Politics and Everyday Life,* New York, Routledge, p. 195-208.

ADEY Peter (2007a), « May I have your attention': airport geographies of spectatorship, position, and (im) mobility », *Environment and Planning D*, 25-3, p. 515-536.

ADEY Peter (2007b), « Airports for Children: Mobility, Design and the Construction of an Airport Education », *Built Environment*, 33-4, p. 417-429.
ADEY Peter (2008a), « Airports, mobility and the calculative architecture of affective control », *Geoforum*, 39-1, p. 438-451.
ADEY Peter (2008b), « Architectural geographies of the airport balcony: Mobility, sensation and the theatre of flight », *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 90-1, p. 29-47.
ADEY Peter (2009), « Facing airport security: affect, biopolitics, and the preemptive securitisation of the mobile body », *Environment and Planning D*, 27, p. 274-295.
ADEY Peter (2010a), *Mobility*, Londres, Routledge.
ADEY Peter (2010b), *Aerial Life: Spaces, Mobilities, Affects*, Malden (Etats-Unis), Wiley-Blackwell.
ADEY Peter, BISSELL David, MCCORMACK Derek, MERRIMAN Peter (2012), « Profiling the passenger: mobilities, identities, embodiments », *Cultural Geographies*, 19-2, p. 169-193.
ADEY Peter, BUDD Lucy, HUBBARD Phil (2007), « Flying lessons: exploring the social and cultural geographies of global air travel », *Progress in Human Geography*, 31-6, p. 773-791.
ADEY Peter, KRAFTL Peter (2008), « Architecture/affect/inhabitation: geographies of being-in buildings », *Annals of the Association of American Geographers,* 98-1, p. 213-231.
AFP, LE MONDE (non signé) (2013), « Pascal Canfin débarque d'un avion transportant un Malien expulsé », *Le Monde.fr,* 28 mai 2013, [en ligne], http://www.lemonde.fr/politique/article/2013/04/30/pascal-canfin-debarque-d-un-avion-transportant-un-malien-expulse_3169052_823448.html.
AGIER Michel (2002), *Aux bords du monde, les réfugiés*, Paris, Flammarion.
AGUSTÍN Laura (2006), « The Disappearing of a Migration Category: Migrants Who Sell Sex », *Journal of Ethnic and Migrations Studies*, 32-1, p. 29-47.
AKAO Mitsuharu (2007), « A New Phase in Jewish–Ukrainian Relations? », *East European Jewish Affairs*, 37-2, p. 137-155.
ALBERTINI Dominique (2011), « «Nous, on n'a pas les moyens de partir en vacances» », *Libération.fr*, 21 décembre 2011, [en ligne], http://www.liberation.fr/societe/01012378985-nous-on-n-a-pas-les-moyens-de-partir-en-vacances.
ALBRECHTS Louis, COPPENS Tom (2003), « Megacorridors: striking a balance between the space of flows and the space of places », *Journal of Transport Geography*, 11-3, p. 215-224.
ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, LÉVY Jacques (dir.) (2004), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin.
ALLEN John (2003), *Lost geographies of power*, Oxford (Royaume-Uni), Blackwell, coll. RGS-IBG.
ALLIES Paul (1980), *L'invention du territoire*, Grenoble, Presses Univ. de Grenoble.
AMAR Georges (1987), « Pour une nouvelle conception des réseaux dans la ville », *Quaderni*, 6-1, p. 23-33.
AMAR Georges (1989), Lieu-Mouvement, les enjeux de la station, rapport pour la RATP, Paris, Réseau 2000, unité prospective.
AMAR Georges (1993), « Pour une écologie urbaine des transports », *Annales de la recherche urbaine*, 59-60, p. 140-151.
AMAR Georges (1993a), *Pour une écologie urbaine des transports*, rapport du département du développement, unité prospective, RATP, n° 84.
AMBROSINI Maurizio (1999), « Travailler dans l'ombre. Les immigrés dans l'économie informelle », *Revue européenne de migrations internationales*, 15-2, p. 95-121.
AMIEL Magali, MELANCON Guy, ROZENBLAT Céline (2005), « Réseaux multi-niveaux: l'exemple des échanges aériens mondiaux de passagers ». *Mappemonde* 79, n° 3, [en ligne] http://mappemonde.mgm.fr/num7/articles/art05302.html.
AMILHAT-SZARY Anne-Laure, FOURNY Marie-Christine (dir.) (2006), *Après les frontières, avec la frontière : Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, La Tour d'Aigues, éds de l'Aube.
AMIN Ash, THRIFT Nigel (1992), « Neo-Marshallian Nodes in Global Networks », *International Journal of Urban and Regional Research*, 16-4, p. 571-587.
AMSELLE Jean-Loup (1976), « Aspects et significations du phénomène migratoire en Afrique », *in* AMSELLE Jean-Loup (dir.), *Les migrations africaines: réseaux et processus migratoires*, Paris, Maspero, coll. Dossiers africains, p. 9-39.
AMSELLE Jean-Loup (2001), *Branchements : anthropologie de l'universalité des cultures*, Paris, Flammarion, coll. Champs.
ANDERSON Benedict [1983] (2002), *L'imaginaire national : réflexions sur l'origine et l'essor du nationalisme [Imagined Communities. Reflections on the Origin and Spread of Nationalism]*, traduit par Pierre-Emmanuel Dauzat, Paris, La Découverte, Coll. Sciences humaines et sociales.

ANDERSON Jon (2013), « Exploring the Consequences of Mobility: Reclaiming Jet Lag as the State of Travel Disorientation », *Mobilities*, [à paraître].
ANDREU Paul (1996), *Charles-de-Gaulle airport: Module 2 F*, Paris, Aérogares de Paris, coll. Les cahiers de projets.
ANDREU Paul (1998a), *Cinquante aérogares*, Paris, Aérogares de Paris, coll. Les cahiers de projets.
ANDREU Paul (1998b), *J'ai fait beaucoup d'aérogares: les dessins et les mots*, Paris, Descartes & Cie.
ANTHEAUME Benoît, GIRAUT Frédéric (2005), « Une (re)fabrication au nom du développement », *in* ANTHEAUME Benoît, GIRAUT Frédéric (dir.), *Le territoire est mort : vive les territoires !*, Paris, France, IRD éd, p. 9-36.
ANTHEAUME Benoît, GIRAUT Frédéric (dir.) (2005), *Le territoire est mort : vive les territoires !*, Paris, France, IRD éd.
APPADURAI Arjun (dir.) (1986) *The social life of things: commodities in cultural perspective*. 1 vol. Cambridge (Royaume-Uni), Cambridge University Press.
APPADURAI Arjun [1996] (2001), *Après le colonialisme : les conséquences culturelles de la globalisation [Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization]*, Paris, Payot.
ARAB Chadia (2009), *Les Aït Ayad : la circulation migratoire des Marocains entre la France, l'Espagne et l'Italie*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Géographie sociale.
ARBARET-SCHULZ Christiane (2002), « Les villes européennes, attracteurs étranges de formes frontalières nouvelles », *in* REITEL Bernard *et al.* (coord.), *Villes et Frontières*, Paris, Economica, coll. Villes, p. 213-229.
ARDILLY Pascal (2006), *Les techniques de sondage,* Paris, Technip.
ARNAULD DE SARTRE Xavier, GAGNOL Laurent (2012), « Les échelles des territorialités », *Géographie et cultures*, 81, p. 5-16.
ARRAULT Jean-Baptiste (2005), « Du toponyme au concept ? Usages et significations du terme *archipel* en géographie et dans les sciences sociales », *L'Espace géographique*, 34-4, p. 315-328.
ARRAULT Jean-Baptiste (2006), « A propos du concept de méditerranée. Expérience géographique du monde et mondialisation », *Cybergeo*, 3 janvier 2006, [en ligne], http://cybergeo.revues.org/13093
ARRAULT Jean-Baptiste (2007), *Penser à l'échelle du Monde. Histoire conceptuelle de la mondialisation en géographie (fin du XIXe siècle/entre-deux-guerres)*, thèse de doctorat de l'Université de Paris I – Panthéon-Sorbonne.
ASCHER François (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob.
ASCHER François (2000), « Les mobilités et les temporalités, condensateurs des mutations urbaines », *in* BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité,* Paris, PUF, p. 101-214.
ASHFORD Norman J., MUMAYIZ Saleh, WRIGHT Paul H. (2011), *Airport engineering: planning, design, and development of 21st century airports*, Hoboken (Etats-Unis), John Wiley & Sons.
ASLAN Mustafa, PÉROUSE Jean-François (2003), « Istanbul : le comptoir, le hub, le sas et l'impasse », *Revue européenne des migrations internationales*, 19-3, p. 173-204.
ATKINSON Robert (1998), *The Life Story Interview*, Londres, Sage.
ATTALI Jacques (2003), *L'homme nomade*, Paris, Fayard.
ATTIAS-DONFUT Claudine, WOLFF François-Charles (2005), « Transmigration et choix de vie à la retraite », *Retraite et société*, 44-1, p. 79-105.
AUDENAS Nathalie (2008), « De l'espace conçu à l'espace vécu : les modes d'appropriation d'un archétype du non-lieu : la gare », communication au colloque « Espaces de vie, espaces enjeux : entre investissements ordinaires et mobilisations politiques » organisé par les unités de recherche RESO et CRAPE à Rennes, 5-7 novembre 2008.
AUGÉ Marc (1969), *Le rivage alladian : organisation et évolution des villages alladian*, Paris, Office de la recherche scientifique et technique outre-mer (ORSTOM).
AUGÉ Marc (1986), *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Seuil.
AUGÉ Marc (1992), *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil.
AUGÉ Marc (1994), *Le Sens des autres*, Paris, Fayard.
AUGÉ Marc (1994), *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Paris, Aubier.
AUGÉ Marc (1996), « Paris and the Ethnography of the Contemporary World », *in* SHERINGHAM Michael (dir.), *Parisian Fields*, Londres, Reaktion, p. 175-181.
AUGÉ Marc (2005), *La mère d'Arthur*, Paris, Fayard.
AUGÉ Marc (2013), *L'anthropologue et le monde global*, Paris, Armand Colin.

AUGOYARD Jean François (1979), *Pas à pas: essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain,* Paris, Seuil.
AVELINE Natacha (2003), *La ville et le rail au Japon: l'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*, Paris, CNRS éd., coll. Asie orientale.
AXHAUSEN Kay W. (2008), « Social networks, mobility biographies, and travel: survey challenges », *Environment and Planning B*, 35-6, p. 981-996.
AXHAUSEN Kay W., MADRE Jean-Loup, POLAK John, TOINT Philippe (dir.) (2003), *Capturing Long Distance Travel*. Baldock (Royaume-Uni), Research Studies Press.
AZOUVI Cyril (2012), *Roissy, un monde secret: enquêtes dans les coulisses du plus grand aéroport d'Europe*, Paris, Denoël.
BABY-COLLIN Virginie, BENSAÂD Ali, SINTÈS Pierre (dir.) (2010), *Migrations et territoires de la mobilité en Méditerranée,* Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence.
BACQUÉ Marie-Hélène, FOL Sylvie (2007), « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie*, 33-1, p. 89-104.
BADIE Bertrand (1995), *La fin des territoires : essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*, Paris, Fayard.
BAILLEUL Hélène, FEILDEL Benoît (2011), « Le sens des mobilités à l'épreuve des identités spatiales: un éclairage par le récit de vie spatialisé et l'herméneutique cartographique », *in* DEPEAU Sandrine, RAMADIER Thierry (dir.), *Se déplacer pour se situer. Place en jeu, enjeux de classes*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 25-55.
BARDIN Laurence (2007), *L'analyse de contenu,* Paris, Presses Universitaires de France.
BAREL Yves (1986), « Le social et ses territoires », *in* AURIAC Franck, BRUNET Roger (dir.), *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard, p. 131-139.
BARNES John A. (1954), « Class and committees in a Norwegian island parish », *Human relations*, 7, p. 39-58.
BARON Guy (2012), « Habiter les navires, habiter la mobilité ? », *in* FRELAT-KAHN Brigitte, LAZZAROTTI Olivier (dir.), *Habiter: Vers un nouveau concept ?*, Paris, Armand Colin, p. 211-228.
BARREY Sandrine (2004), « Fidéliser les clients dans le secteur de la distribution », *in* COCHOY Franck (dir.), *La captation des publics*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, p. 127-150.
BASCH Linda, SCHILLER Nina Glick, SZANTON Blanc Cristina (dir.) (1994), *Nations Unbound : Transnational Projects, Postcolonial Predicaments and Deterritorialized Nation-States*, Londres, Routledge.
BASKAS Harriet (2001), *Stuck at the Airport. A traveler's guide survival*, New York, Fireside.
BASSAND Michel (1986), « La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique », *in* BALANDIER George, ÉRARD Maurice (dir.), *Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique*, Mélanges publiés en l'honneur du professeur Maurice Erard, Neuchâtel, EdES, p. 25-38.
BASSAND Michel, BRULHARDT Marie-Claude, WILLU Dietrich, MAILLARD Phillippe, ARCHAMBAULT Geneviève, MICHEL Barbara (1980), *Mobilité spatiale : bilan et analyse des recherches en Suisse*, Saint-Saphorin (Suisse), Georgi, 1980.
BATTEGAY Alain (2003), « Les recompositions d'une centralité commerçante immigrée : la Place du Pont à Lyon », *Revue européenne des migrations internationales*, 19-2, p. 9-22.
BATTEGAY Alain, TARRIUS Alain (1995), *La gare du Nord et ses environnements urbains : explorations d'anthropologie urbaine*, rapport, Paris, Plan Urbain.
BAUDRILLARD Jean (1981), *Simulacres et simulation*, Paris, ed. Galilée.
BAUDRILLARD Jean (1996) [1970], *La société de consommation*, Paris, Gallimard, coll. Folio Essais.
BAUMAN Zygmunt (2000), *Liquid Modernity*, Oxford, Polity Press.
BAUMAN Zygmunt [1998] (1999), *Le coût humain de la mondialisation [Globalization: The Human Consequences]*, Paris, Hachette, coll. Hachette Littérature.
BAVA Sophie, MAZZELLA Sophie (2001), « Samir en voyage d'affaires. Le business entre plusieurs mondes », *in* PERALDI Michel (dir.), *Cabas et containers: activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve & Larose, p. 269-277.
BAVOUX Jean-Jacques (2005), « La nodalité : un concept fondamental de l'organisation de l'espace. Introduction au dossier », *les Cahiers Scientifiques du Transport*, 48-200, p. 5-14.
BAVOUX Pascal, PAYET Jean-Paul (1986), *Territoires de la mobilité: pratiques extra-résidentielles de jeunes de la périphérie*, Lyon, Groupe de recherche et d'études sociologiques.
BAXAMUSA Murtaza H. (2008), « Empowering Communities through Deliberation The Model of Community Benefits Agreements », *Journal of Planning Education and Research*, 27-3, p. 261-276.

BAYART Denis (1999), « Les agents d'accueil en Gare du Nord » *in* JOSEPH Isaac (dir.) (1999), *Villes en gares*, La Tour d'Aigues, éds. de l'Aube, coll. L'Aube territoire, p. 193-221.
BEAUCIRE Francis (1995), « Urbanisme et développement durable. "Ville invisible", citadin insaisissable », *Transports Urbains*, 88, p. 3-4.
BEAUD Stéphane, WEBER Florence (2003), *Guide de l'enquête de terrain*, Paris, La Découverte., coll. Guides Repères.
BEAUDE Boris (2009), *Éléments pour une géographie du lieu réticulaire*, thèse de doctorat de l'Université Paris I – Panthéon-Sorbonne.
BEAUREPAIRE Pierre-Yves, POURCHASSE Pierrick (dir.) (2010), *Les circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
BEAVERSTOCK Jonathan V (2002), « Transnational elites in global cities: British expatriates in Singapore's financial district », *Geoforum*, 33-4, p. 525-538.
BEAVERSTOCK Jonathan V., DERUDDER Ben, FAULCONBRIDGE James R., WITLOX Frank (2009), « International Business Travel: Some Explorations », *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 91-3, p. 193-202.
BEAVERSTOCK Jonathan V., DERUDDER Ben, FAULCONBRIDGE James, WITLOX Franck (dir.) (2010), *International Business Travel in the Global Economy*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate.
BEAVERSTOCK Jonathan V., FAULCONBRIDGE James R. (2010), « "Official" and "Unofficial" Measurements of International Business Travel to and from the United Kingdom: Trends, Patterns and Limitations », *in* BEAVERSTOCK Jonathan V., DERUDDER Ben, FAULCONBRIDGE James, WITLOX Franck (dir.), *International Business Travel in the Global Economy*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate, p. 57-84.
BEAVERSTOCK Jonathan V., SMITH Richard G., TAYLOR Peter J. (1999), « A roster of world cities », *Cities*, 16-6, p. 445-458.
BECHMANN Jörg (2004), « Ambivalent Spaces of Restlessness: Ordering (Im)mobilities at Airports », *in* BÆRENHOLDT Jørgen Ole, SIMONSEN Kirsten (dir.), *Space odysseys: spatiality and social relations in the 21st century*, Hants (Royaume-Uni), Aldershot, p. 27-41.
BECK Ulrich (2001) [1986], *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité [Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Modernität]*, Paris, Aubier.
BECK, Ulrich [2004] (2006), *Qu'est-ce que le cosmopolitisme ? [Der Kosmopolitische Blick oder Krieg ist Frieden]*, Paris, Aubier.
BECKER Howard Saul [1998] (2002), *Les ficelles du métier: comment conduire sa recherche en sciences sociales [Tricks of the Trade]*, Paris, La Découverte, coll. Guides Repères.
BECKMANN Jörg (2001), « Automobility: a social problem and a theoretical concept », *Environment and Planning A*, 19-5, p. 593-601.
BECKOUCHE Pierre, GRASLAND Claude, GUÉRIN-PACE France, MOISSERON Jean-Yves (2012), *Fonder les sciences du territoire*, Paris, Karthala, La Collection du CIST.
BÉDARD Mario, BREUX Sandra (2011), « Non-lieux et grands projets urbains. Une inéluctable équation ? Perspectives théoriques et propositions analytiques », *Annales de géographie*, 678-2, p.135-156.
BÉLIVEAU-VERVILLE Julie (2009), *Perceptions et pratiques des agents de sécurité aéroportuaire*, mémoire de maîtrise de l'Université de Montréal.
BELL Martin, WARD Gary (2000), « Comparing temporary mobility with permanent migration », *Tourism Geographies*, 2-1, p. 87-107.
BELLANGER François, DEVOS Michel (1997), *Planète nomade. Les modes de vie du passager aérien*, La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube.
BELLANGER François, MARZLOFF Bruno (1996), *Transit : les lieux et les temps de la mobilité*, La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube, série Mobilité et territoires.
BENJAMIN Walter [1986] (1997), *Paris, capitale du XIX^e siècle: le livre des passages [Das Passagen-Werk]*, Paris, éd. du Cerf.
BENNAFLA Karine (2012), *Pour une géographie des bordures à l'heure globale : frontières et espaces d'activités "informelles*, habilitation à diriger les recherches à l'Université Paris Ouest Nanterre La Défense.
BENNAFLA Karine, PERALDI Michel (2009), « Introduction. Frontières et logiques de passage : l'ordinaire des transgressions », *Cultures & Conflits*, 72, p. 7-12.
BENNETT Colin J. (2008), « Unsafe at any altitude. The comparative politics of no-fly lists in the United States and Canada », *in* SALTER Mark B. (dir.), *Politics at the Airport*, Minneapolis, University of Minnesota Press, p. 51-76.
BERGADAÀ Michelle (2009), « Le temps économique et le temps psychologique du voyageur dans un aéroport international », *La Revue des Sciences de Gestion*, 236-2, p. 13-23.

BERGER Suzanne (2003), *Notre première mondialisation : leçons d'un échec oublié*, La République des idées, Paris, Le Seuil.
BERNARD Élise (2002), « Djerba, tourisme international et nouvelles logiques migratoires », *Revue européenne des migrations internationals*, 18-1, p. 103-112.
BERROIR Sandrine, CATTAN Nadine, COMMENGES Hadrien, DECROLY Jean-Michel, FLEURY Antoine, GUÉROIS Marianne (2011a), « Entre banalité et exotisme, le panel individuel des destinations touristiques. Le cas des populations à forte mobilité », *Mondes du Tourisme*, hors-série, p. 50-62.
BERROIR Sandrine, FLEURY Antoine, GUÉROIS Marianne (2011b), « International mobility in Europe and the reshaping of city practices », communication au congrès annuel de l'AAG (Association of American Geographers), Seattle, 12-16 avril 2011.
BERROIR Sandrine, FLEURY Antoine, GUÉROIS Marianne (2012), « Pratiques et représentations des villes européennes au prisme des mobilités professionnelles internationales », communication au colloque *Les cultures du déplacement. Mobilités et requalification des lieux et des territoires*, Université de Nîmes, 14-16 juin 2012.
BERROIR Sandrine, Nadine CATTAN, DECROLY Jean-Michel, FLEURY Antoine, GUÉROIS Marianne (2009), « Les mobilités internationales en Europe », *Géocarrefour*, 84-3, p. 151-161.
BERRY Marsha, HAMILTON Margaret (2010), « Changing urban spaces: Mobile phones on trains », *Mobilities*, 5-1, p. 111-129.
BERSON Emmanuel, DUMONT Frédéric, LOMBARD Jérôme (2009), « "Welcome to Calais" : les migrants dans l'attente du Royaume-Uni », *Mappemonde*, 94-2, [en ligne]. http://mappemonde.mgm.fr/num22/lieux/lieux09201
BERTHELOT Jean-Michel, HIRSCHORN Monique (dir.) (1996), *Mobilités et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, coll. Villes et entreprises.
BERTHOMIÈRE William, CHIVALLON Christine (dir.) (2006), *Les diasporas dans le monde contemporain : un état des lieux*, Paris, Khartala, coll. Hommes et sociétés.
BERTHOMIÈRE William, HILY Marie-Antoinette (2006), « Décrire les migrations internationales. Les expériences de la co-présence », *Revue européenne des migrations internationales*, 22-2, p. 67-82.
BERTRAND Monique, DUPONT Véronique, GUÉRIN-PACE France (2003), *Espaces de vie : une revue des concepts et des applications*, Paris, INED.
BESSE Jean-Marc (2009), *Le goût du monde: exercices de paysage*, Arles, Actes Sud et Ecole Nationale Supérieure du Paysage, collection Paysage.
BESTEN Olga den (2010), « Local Belonging and 'geographies of Emotions': Immigrant Children's Experience of Their Neighbourhoods in Paris and Berlin », *Childhood*, 17-2, p. 181-195.
BÉTEILLE Roger (1981), « Une nouvelle approche géographique des faits migratoires : champs, relations, espaces relationnels », *L'Espace géographique*, 10-3, p. 187-197.
BEYER Antoine (2007a), « Nœuds de transport et frontières. L'invention de la métropole bâloise », *Annales de géographie*, 657, p. 451-469.
BEYER Antoine (2009), « Wiggins/PlaneStation ou l'échec d'une mise en réseau spéculative de friches aéroportuaires », *Revue Géographique de l'Est* 46, 3-4, [en ligne] http://rge.revues.org/1493.
BEYER Antoine (2010), « Les espaces binationaux de la gestion aéroportuaire de l'Euroairport (Bâle-Mulhouse), redistribution du pouvoir territorial et aménagement frontalier », *Mosella*, 1-4, p. 49-66.
BHABHA Homi K. [1994] (2007), *Les lieux de la culture. Une théorie postcoloniale [The Location of Culture]*, Paris, Payot.
BINNIE Jon, EDENSOR Tim, HOLLOWAY Julian, MILLINGTON Steve, YOUNG Craig (2007), « Mundane mobilities, banal travels », *Social & Cultural Geography*, 8-2, p. 165-174.
BINSAL Abdul Kader (2012), « IDs will open e-Gate access for GCC nationals », *Gulf* News, 30 octobre 2012, [en ligne] http://gulfnews.com/news/gulf/uae/general/ids-will-open-e-gate-access-for-gcc-nationals-1.1096044.
BIPLAN Pierre (2004), « Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation », *Hérodote* 114-3, p. 56-70.
BIRD James (1983), « Gateways: slow recognition but irresistible rise », *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 74-3, p. 196-202.
BISSELL David (2007), « Animating suspension: Waiting for Mobilities », *Mobilities*, 2-2, p. 277-298.
BISSELL David (2009), « Conceptualising differently-mobile passengers: geographies of everyday encumbrance in the railway station », *Social & Cultural Geography*, 10-2, p. 173-194.

BISSELL David (2010), « Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport », *Environment and Planning D*, 28-2, p. 270-289.
BISSELL David, ADEY Peter, LAURIER Eric (2011), « Introduction to the Special Issue on Geographies of the Passenger », *Journal of Transport Geography*, 19-5, p. 1007-1009.
BISSELL David, FULLER Gillian (dir.) (2010), *Stillness in a Mobile World*, Londres, Routledge.
BISSELL David, THOMAS Peter (2011), « Power trips: status spaces of airports », communication au congrès annnuel de la Royal Geographical Society de Londres, 1er septembre 2011.
BLANC Jérôme (2001), *Les monnaies parallèles. Unité et diversité du fait monétaire*, Paris, L'Harmattan, coll. Logiques Economiques.
BLANCHET Alain, GOTMAN Anne (2007), *L'entretien*, Paris, Armand Colin, coll. L'Enquête et ses méthodes.
BLETON-RUGET Annie, COMMERÇON Nicole, VANIER Martin (dir.) (2010), *Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective*, Mâcon, Institut de recherche du Val de Saône-Maconnais.
BLOMLEY Nicholas K. (2004), *Unsettling the city: urban land and the politics of property*, New York, Routledge.
BODAAR Annemarie (2008), « Amsterdam. A multicultural gateway? » *in* PRICE Marie, BENTON-SHORT Lisa (dir.), *Migrants to the metropolis: the rise of immigrant gateway cities,* Syracuse (États-Unis), Syracuse University Press, p. 150-173.
BODEN Deirdre, MOLOTCH Harvey (1994), « The compulsion of proximity », in FRIEDLAND Roger, BODEN Deirdre (dir.), *Now Here - Space, Time and Modernity*, Berkeley, University of California Press, p. 257-286.
BOLTANSKI Luc, CHIAPELLO Ève (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, coll. NRF.
BONDI Liz (1992), « Gender and dichotomy », *Progress in Human Geography*, 16-1, p. 98-104.
BONNEMAISON Joël (1986), *Les fondements d'une identité : territoire, histoire et société dans l'archipel de Vanuatu (Mélanésie)*, 2 vol. , Bondy, ed. de l'ORSTOM.
BONNET Michel, AUBERTEL Patrice (dir.) (2006), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF.
BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.) (2000), *Les territoires de la mobilité,* Paris, PUF.
BONNIN Philippe, DE VILLANOVA Roselyne (dir.) (1999), *D'une maison à l'autre : Parcours et mobilités résidentielles*, Paris, Créaphis.
BONß Wolfgang, KESSELRING Sven, WEIß Anja (2004), « "Society on the move" : Mobilitätspioniere in der Zweiten Moderne », *in* ULRICH Beck, LAU Christoph (dir.), *Entgrenzung und Entscheidung. Perspektiven reflexiver Modernisierung*, Francfort-sur-le-Main, Suhrkamp, p. 258-280.
BONVOISIN Valérie (2010), « Phénomènes de délinquance enregistrés à l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle en 2008 », *Grand Angle*, 21, p. 1-35.
BOQUET Yves (2009), « Les hubs de fret aérien express », *Bulletin de l'association des géographes français* 11-4, p. 472-484.
BOQUET Yves, DESSE, René-Paul (dir.) (2010), *Commerce et mobilités*, Dijon, éd. universitaires de Dijon.
BORDREUIL Jean-Samuel (2000), « Micro-sociabilité et mobilités dans la ville », *in* BONNET Michel,
BORGEL Céline, PÉROUSE Jean-François (2004), « La gare routière du "Grand Istanbul", une étourdissante plaque tournante », *Autrepart*, 32-4, p. 51-73.
BOSMA Koos, BERKERS Marieke, BURGERS Iris, DAVIDS Karels, EL MAKHLOUFI Abdel, DE MARE Heidi, NIKOLAEVA Anna, DE WIJN Jan Willem (2012), *Schiphol Megastructuur: ontwerp in spectaculaire eenvoud*, Rotterdam, NAI Uitgevers-Stichting.
BOST François (2010), *Atlas mondial des zones franches*, Montpellier, CNRS-GDRE S4, coll. Dynamiques du territoire.
BOTTON Alain de [2009] (2010), *Une semaine à l'aéroport [A Week at the Airport]*, Paris, Flammarion.
BOUFFARTIGUE Paul, POCHIC Sophie (2001), « "Cadres nomades" : mythe et réalités. A propos des recompositions des marchés du travail des cadres », *in Marché du travail et différenciations sociales : approches comparatives*, actes des huitièmes journées de sociologie du travail, Aix-en-Provence, 21-23 juin 2001, LEST p. 49-58.
BOURDEAU-LEPAGE Lise, GASCHET Frédéric, LACOUR Claude, PUISSANT Sylvette (2011), « La métropolisation 15 ans après », *Cahiers du GRETHA*, 2011-13, [en ligne] http://cahiersdugretha.u-bordeaux4.fr/2011/2011-13.pdf.
BOURDIEU Pierre (1978), « Classement, déclassement, reclassement », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 24, p. 2-22.

BOURDIEU Pierre (1979), *La Distinction. Critique sociale du jugement.* Paris, Ed. de Minuit, coll. Le Sens commun.
BOURDIEU Pierre (1980), « Le capital social », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 31, p. 2-3.
BOURDIEU Pierre (1994), *Raisons pratiques: sur la théorie de l'action,* Paris, Éd. du Seuil, 1994.
BOURDIEU Pierre, BOLTANSKI Luc, CASTEL Robert (1965), *Un art moyen: essai sur les usages sociaux de la photographie,* Paris, Éd. de minuit, coll. Le Sens commun.
BOURDIN Alain (2004), « L'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée », *in* ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, LEVY Jacques (dir.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, p. 91-98.
BOWEN John T. Jr. (2010a), *The economic geography of air transportation: space, time, and the freedom of the sky*, Londres, Routledge, coll. Routledge studies in the modern world economy.
BOWEN John T. Jr. (2010b), « A People Set Apart: The Spatial Development of Airline Business Class Services », *in* BEAVERSTOCK Jonathan V., DERUDDER Ben, FAULCONBRIDGE James, WITLOX Franck (dir.), *International Business Travel in the Global Economy*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate, p. 11-30.
BOYER Florence (2005a), « Le projet migratoire des migrants touaregs de la zone de Bankilaré : la pauvreté désavouée », *Stichproben. Vienna Journal of African Studies*, 8, p. 47-67.
BOYER Florence (2005b), « Une formation socio-spatiale passagère et nomade du Niger au golfe de Guinée, les Touaregs de Bankilaré », *in* DI MÉO Guy, BULÉON Pascal (dir.), *L'espace social : une lecture géographique des sociétés*, Paris, A. Colin, p. 256-276.
BOYER Jean-Claude (1999), *Amsterdam : la plus petite des grandes métropoles*, Paris, L'Harmattan, coll. Géographies en liberté.
BOYER Marc (1995), « L'invention de distinction, moteur du tourisme ? Hier et aujourd'hui », *Téoros. Revue de recherche en tourisme*, 14-2, p. 45-47.
BRACHET Julien (2007), *Un désert cosmopolite. Migrations de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien)*, thèse de doctorat de l'Université de Paris I – Panthéon-Sorbonne.
BRACHET Julien (2009a), « Géographie du mouvement, Géographie en mouvement. La mobilité comme dimension du terrain dans l'étude des migrations », *Annales de géographie*, 5-6/687-688, p. 543-560.
BRACHET Julien (2009b), *Migrations transsahariennes : Vers un désert cosmopolite et morcelé,* Bellecombe-en-Bauges, ed. du Croquant.
BRACHET Julien (2011), « L'espace feuilleté et segmenté d'une oasis saharienne : rencontre et évitement à Dirkou (Niger) », *Mappemonde*, 103-3, [en ligne] http://mappemonde.mgm.fr/num31/articles/art11302.html
BRAMBILLA TROTTA Gabriella, DUGUA Benoit (2012), « Les "lieux transactionnels" de la planification territoriale. Exemple de la plateforme Lyon-Saint Exupéry », *Géocarrefour*, 87-2, p. 115-128.
BRASSAMIN Laurence, BABY-COLLIN Virgine (2012), « Prendre place : les Boliviens sur les marchés itinérants de Buenos Aires », *Revue européenne des migrations internationales*, 28-3, p. 127-149.
BRETAGNOLLE Anne, ROBIC Marie-Claire (2005a), « Révolution des technologies de communication et représentations du monde : 1. Monde-point et monde difforme (années 1830-1840) ». *L'information géographique*, 69, p. 150-167.
BRETAGNOLLE Anne, ROBIC Marie-Claire (2005b), « Révolution des technologies de communication et représentations du monde. 2 : Du petit monde au monde sans échelles (années 1900-1980) ». *L'information géographique,* 69, p. 168-183.
BRETAGNOLLE Anne, ROBIC Marie-Claire (2005c), « Révolutions des technologies de communication et représentation du monde. 3 : au risque de l'expérimentation », *L'information géographique*, 69, p. 5-27.
BREURE Adrianne, VAN MEEL Juriaan (2003), « Airport offices: facilitating nomadic workers », *Facilities*, 21-7/8, p. 175-179.
BRICKELL Katherine, DATTA Ayona (2011), *Translocal Geographies: Spaces, Places, Connections*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate Publishing Limited.
BRULHARDT Marie-Claude, BASSAND Michel (1981), « La mobilité spatiale en tant que système », *Schweiz. Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik*, 117-III, p. 505-519.
BRUN Jacques (1993), « La mobilité résidentielle et les sciences sociales », *Les Annales de la recherche urbaine*, 59-60, p. 2-13.
BRUNET Roger (dir.) (1989), *Les Villes « européennes »*, Paris, La Documentation française, DATAR/GIP- Reclus.

BRUNET Roger, FERRAS Robert, THÉRY Hervé (1992), *Les mots de la géographie*, Montpellier-Paris, Reclus-La Documentation française, coll. Dynamiques du territoire.
BRUNET Samuel (2004), « Publicité automobile et communication publique en sécurité routière : un grand malentendu », *Espaces et sociétés*, 118-3, p. 43-61.
BRUSSEAU Xavier (1999), « Aérogares passagers », *in* Base documentaire Techniques de l'ingénieur, 10 février 2009 [en ligne], http://www.techniques-ingenieur.fr/base-documentaire/construction-th3/les-amenagements-des-voies-de-transport-42550210/aerogares-passagers-c4120/.
BRUTER Michael (2003), « On what citizens mean by feeling "European": perceptions of news, symbols and borderless-ness », *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 30-1, p. 21-39.
BUDD Lucy, BELL Morag, WARREN Adam (2011), « Maintaining the sanitary border: air transport liberalisation and health security practices at UK regional airports », *Transactions of the Institute of British Geographers*, 36-2, p. 268-279.
BUDD Lucy, HUBBARD Phil Hubbard (2010), « The "Bizjet Set": Business Aviation and the Social Geographies of Private Flight » *in* BEAVERSTOCK Jonathan V., DERUDDER Ben, FAULCONBRIDGE James, WITLOX Franck (dir.), *International Business Travel in the Global Economy*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate, p. 85-106.
BULHER Thomas (2012), *Eléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains. Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise*, thèse de doctorat de l'INSA.
BULOT Thierry, VESCHAMBRE Vincent (dir.) (2006), *Mots, traces et marques : dimensions spatiales et linguistiques de la mémoire urbaine*, Paris, L'Harmattan, coll. Espaces discursifs.
BURAWOY Michael, GEORGE Sheba, BLUM Joseph A. *et al.* (2000), *Global Ethnography: Forces, Connections, and Imaginations in a Postmodern World*, Los Angeles, University of California press.
BURGHARDT Andrew F. (1971), « A Hypothesis about Gateway Cities », *Annals of the Association of American Geographers*, 61-2, p. 269-285.
BURGHOUWT Guillaume, HAKFOORT Jacco, KREUKELS Anton (2000), « Regional airports in a deregulated European aviation market », *in* DROUET Caroline, COLLIN Michèle (dir.), *Aéroports et dynamique des territoires*, Rapport, LTMU, IFU, Université Paris 8, Predit.
BURRELL Kathy (2008), « Materialising the Border: Spaces of Mobility and Material Culture in Migration from Post-Socialist Poland », *Mobilities,* 3-3, p. 353-373.
BURRELL Kathy (2011), « Going steerage on Ryanair: cultures of migrant air travel between Poland and the UK », *Journal of Transport Geography*, 19-5, p. 1023-1030.
BUSCHER Monika, URRY John, WITCHGER Katian (dir.) (2010), *Mobile Methods*, Londres, Routledge.
BUTCHER Melissa (2011), « Cultures of Commuting: The Mobile Negotiation of Space and Subjectivity on Delhi's Metro », *Mobilities*, 6-2, p. 237-254.
BUTLER Judith (1991), « Imitation and Gender Insubordination », *in Inside / Out: Lesbian Theories, Gay theories*, New York, Diana Fuss, p. 13-31.
BUTLER Judith [1990] (2005), *Trouble dans le genre : pour un féminisme de la subversion [Gender trouble, feminism and the subversion of identity]*, Paris, éds de La Découverte.
BUTLER Judith [1993] (2009), *Ces corps qui comptent : de la matérialité et des limites discursives du sexe [Bodies that matter : on the discursive limits of « sex »]*, Paris, éd. Amsterdam.
BYRAM Michael, DERVIN Fred (2008), *Students, Staff, and Academic Mobility in Higher Education*. Newcastle, Cambridge Scholars.
CALLE Sophie (1983), *Suite vénitienne*. Écrit sur l'image , Paris, éds. de l'Étoile.
CALVINO Italo [1972] (1974), *Les villes invisibles [Le Città invisibili],* Paris, ed. du Seuil.
CAMBOURNAC Pascal (1993), *Dictionnaire du transport aérien*, Paris, Presses de l'Institut du transport aérien.
CANTO-KLEIN Marianne (1975), « A propos de la représentation de l'espace et du temps : étude sur un type de voyage en chemin de fer », *Cahiers internationaux de la sociologie*, 59-D, p.355-366.
CAPDEPUY Vincent (2011), « Au prisme des mots », *Cybergeo*, [en ligne], http://cybergeo.revues.org/24903
CAPRON Guénola (1998), « Les centres commerciaux à Buenos Aires: les nouveaux espaces publics de la ville de la fin du XXe siècle », *Annales de la recherche urbaine*, 78, p. 55-63.
CAPRON Guénola (2000), « Rassemblement et dispersion dans la ville latino-américaine: un nouvel espace public urbain, le cas du centre commercial », *Cahiers des Amériques latines*, 35, p. 21-40.

CAPRON Guénola, CORTÈS Geneviève, GUÉTAT-BERNARD Hélène (dir.) (2005), *Liens et lieux de la mobilité : ces autres territoires*, Paris, Belin.
CARRASCO Juan Antonio, HOGAN Bernie, WELLMAN Barry, MILLER Eric J. (2008), « Collecting social network data to study social activity-travel behavior: an egocentric approach », *Environment and Planning B: Planning and Design*, 35-6, p. 961-980.
CASTELLS Manuel (1989), *The informational city: information technology, economic restructuring, and urban-regional process*, Oxford, Blackwell.
CASTELLS Manuel (1998) [1996], *La société en réseaux. L'ère de l'information [The Rise of the Network Society. The Information Age]*, Paris, Fayard.
CASTELLS Manuel (1999) [1997], *La société en réseaux. Le pouvoir de l'identité [The Rise of the Network Society. The Power of Identity]*, Paris, Fayard.
CASTELLS Manuel (1999), « Grassrooting the space of flows », *Urban Geography*, 20-4, p. 294-302.
CASTORIADIS Cornélius (1975), *L'institution imaginaire de la société,* Paris, Seuil.
CATTAN Nadine (1990), « Une image du réseau des métropoles européennes par le trafic aérien », *L'Espace géographique*, 19-2, p. 105-116.
CATTAN Nadine (2004a), « Le monde au prisme des réseaux aériens », *Flux*, 58, p. 32-43.
CATTAN Nadine (2004b), « Genre et mobilité étudiante en Europe », *Espace, populations, sociétés*, 1, p. 15-27.
CATTAN Nadine (2007) (dir.), *Cities and networks in Europe: a critical approach of polycentrism*, Montrouge, J. Libbey Eurotext.
CATTAN Nadine (2008), « Gendering mobility: insights into the construction of spatial concepts », *in* UTENG Tanu Priya, CRESSWELL Tim (dir.), *Gendered mobility*, Aldershot (Royaume-Uni), Ashgate, p. 83-97.
CATTAN Nadine (2012), « Trans-territoire. Repenser le lieu par les pratiques spatiales de populations en position de minorité », *L'Information géographique*, 76-2, p. 57-71.
CATTAN Nadine, BAUDET-MICHEL Sophie, BERROIR Sandrine, COMMENGES Hadrien, DECROLY Jean-Michel, FLEURY Antoine, GUEROIS Marianne, RUFAT Samuel (2013), « Paris dans les pratiques de mobilités temporaires des Européens », *in* GRAVARI-BARBAS Maria, FAGNONI Edith (dir.), *Métropolisation et tourisme. Comment le tourisme redessine Paris*, Paris, Belin, coll. Mappemonde, [à paraître].
CATTAN Nadine, BERROIR Sandrine (2006), Les représentations de l'étalement urbain en Europe : essai d'interprétation », *in* BERQUE Augustin, BONNIN Philippe, GHORRA-GOBIN Cynthia (dir.), *La ville insoutenable*, Paris, Belin, coll. Mappemonde, p. 87-96.
CATTAN Nadine, FRÉTIGNY Jean-Baptiste (2011), « Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux : état des lieux et problématiques », *Territoires 2040*, 3, groupe de prospective, p. 60-77.
CATTAN Nadine, PUMAIN Denise, ROZENBLAT Céline, SAINT-JULIEN Thérèse (1999), *Le système des villes européennes*, Paris, Anthropos, coll. Villes.
CATTAN Nadine, SAINT-JULIEN Thérèse (1998), « Modèles d'intégration spatiale et réseau des villes en Europe occidentale », *L'Espace géographique*, 27-1, p. 1-10.
CATTELAIN Chloé, LIEBER Marylène, SAILLARD Claire, NGUGEN Sébastien (2005), « Les déclassés du Nord. Une nouvelle migration chinoise en France », *Revue européenne des migrations internationales*, 21-3, p. 27-52.
CAUVIN Colette (1999), « Pour une approche de la cognition spatiale intra-urbaine », *Cybergeo*, [en ligne], http://cybergeo.revues.org/5043.
CAVARD Jean-Claude (2012) « Paris-Charles de Gaulle, un aéroport mondial, un acteur régional et local » *Historiens et géographes*, 417, p. 85-105.
CAZES Georges (2003), postface, *in* SANJUAN Thierry (dir.), *Les grands hôtels en Asie : modernité, dynamiques urbaines et sociabilité*, Paris, Publications de la Sorbonne, série Géographie, p. 253-258.
CEFAÏ Daniel, SATURNO Carole (dir.) (2007), *Itinéraires d'un pragmatiste : autour d'Isaac Joseph,* Paris, Economica, coll. Études sociologiques.
CEFAÏ Daniel (2003b), « Postface. L'enquête de terrain en sciences sociales », *in* CEFAÏ, Daniel (ed.) (2003a), *L'enquête de terrain*, Paris, éds de La Découverte, coll. Recherches, p. 467-604.
CEFAÏ Daniel (ed.) (2003a), *L'enquête de terrain*, Paris, éds de La Découverte, coll. Recherches.
CEFAÏ, Daniel (ed.) (2010), *L'engagement ethnographique*, Paris, éd. de l'École des hautes études en sciences sociales, coll. En temps & lieux.
CERDÀ Ildefons [1867] (2005), *La théorie générale de l'urbanisation [Teoría general de la urbanización*], Besançon, éd. de l'Imprimeur, coll. Tranches de villes.

CERIANI Giorgia (2007), *Quand la mobilité change le rapport au Monde : migrants marocains en Méditerranée*, thèse de doctorat de l'Université de Paris I – Panthéon-Sorbonne.
CERIANI Giorgia, DUHAMEL Philippe, KNAFOU Rémy, STOCK Mathis (2005), « Le tourisme et la rencontre de l'autre : Voyage au pays des idées reçues : Voyages, migrations, errances », *L'Autre*, 6-1, p. 71-82.
CERIANI Giorgia, GAY Jean-Christophe, STOCK Mathis, VIOLIER Philippe, KNAFOU Rémy, COËFFÉ Vincent (2008a), « Conditions géographiques de l'individu contemporain », *EspacesTemps.net*, [en ligne], http://www.espacestemps.net/document4573.html.
CERIANI-SEBREGONDI, Giorgia, CHAPUIS Amandine, GAY Jean-Christophe, KNAFOU Rémy, STOCK Mathis, VIOLIER Philippe (2008b), « Quel serait l'objet d'une « science du tourisme » ? » *Téoros,* 27-1, p. 7-13.
CERTEAU, Michel de (1990) [1980], *L'invention du quotidien,* tome 1 : *Arts de faire*, Paris, Gallimard, coll. Folio Essais.
CHAKRABARTY Dipesh (2000), *Provincializing Europe: postcolonial thought and historical difference,* Princeton (Etats-Unis), Princeton university press, coll. Princeton studies in culture, power, history.
CHALAS Yves (1997), « Les figures de la ville émergente », *in* DUBOIS-TAINE Geneviève, CHALAS Yves (dir.), *La ville émergente,* La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube.
CHALAS Yves (2000), *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, coll. Villes.
CHALFIN Brenda (2008), « Sovereigns and citizens in close encounter », *American Ethnologist*, 35-4, p. 519-538.
CHAMBOREDON Hélène, PAVIS Fabienne, SURDEZ Muriel, WILLEMEZ Laurent (1994), « S'imposer aux imposants. A propos de quelques obstacles rencontrés par des sociologues débutants dans la pratique et l'usage de l'entretien », *Genèses*, 16-1, p. 114-132.
CHAMBOREDON Jean-Claude, LEMAIRE Madeleine (1970), « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement », *Revue Française de Sociologie*, 11-1, p. 3-33.
CHAPELON Laurent (1996), « Modélisation multi-échelles des réseaux de transport : vers une plus grande précision de l'accessibilité », *Mappemonde*, 3, p. 28-36, [en ligne], http://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M396/Chapelon.pdf.
CHAPELON Laurent, BOZZANI Sandra (2003), « L'intermodalité air-fer en France: une méthode d'analyse spatiale et temporelle », *L'Espace géographique*, 32-1, p. 60-76.
CHAPIER-GRANIER Nadège (2006), *Les aéroports commerciaux entre économie administrée et éocnomie de marché : aspects juridiques d'une mutation*, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille.
CHAPUIS Amandine (2012), *Performances touristiques et production des identités spatiales individuelles à Amsterdam*, thèse de doctorat de l'Université de Paris I – Panthéon-Sorbonne.
CHARBIT Yves, HILY Marie-Antoinette, POINARD Michel (1997), *Le va-et-vient identitaire: migrants portugais et villages d'origine,* Paris, Ined, vol. 140.
CHARDONNEL Sonia (1999), *Emplois du temps et de l'espace. Pratiques des populations d'une station touristique de montagne*, thèse de doctorat de l'Université Joseph Fournier – Grenoble I.
CHATTERJEE Pratap (2006), « Ports of Profit. Dubai Does Brisk War Business », texte du groupe d'investigation journalistique Corpwatch, 24 février 2006, [en ligne], http://www.corpwatch.org/article.php?id=13322.
CHESNAIS Michel (1983), « Réseaux et niveaux de territorialité », *in Les territoires de la vie quotidienne : recherche de niveaux signifiants dans l'analyse géographique*, Actes du colloque Géopoint 82 (Avignon, 26-27 mai 1982), Avignon, Groupe Dupont, p. 275-280.
CHEVALIER Jacques (1974), « Espace de vie ou espace vécu ? L'ambiguïté et les fondements du concept d'espace vécu », *L'Espace géographique*, 3-1, p. 68.
CHEVRIER Stéphane, JUGUET Stéphane (2003), *Arrêt demandé: réflexion anthropologique sur la pratique des temps et des espaces d'attente du bus*, Rennes, Enigmatek.
CHEVRIER Stéphane, SAUVAGE André (2000), « Plein cadre. Les cadres internationaux à l'épreuve du déplacement », *in* BONNET Michel, AUBERTEL Patrice (dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, p. 175-182.
CHIVALLON Christine (1997), « Du territoire au réseau : comment penser l'identité antillaise ? », *Cahiers d'Etudes Africaines*, 67-4, p. 767-794.
CHIVALLON Christine (1999), « Fin des territoires ou nécessité de conceptualisations autres ? », *Géographie et cultures*, 31, p. 127-138.
CHIVALLON Christine (2002), « La diaspora noire des Amériques », *L'Homme. Revue française d'anthropologie*, 161, p. 51-74.

CHIVALLON Christine (2007), « Retour sur la "communauté imaginée" d'Anderson », *Raisons politiques*, 3-27, p. 131-172.
CHIVALLON Christine, MARME Nathalie, PROST Dominique (1998), « Artefact de lieu et urbanité », *Les annales de la recherche urbaine*, 78, p. 28-37.
CHOPLIN Armelle, LOMBARD Jérôme (2009), « Migrations et recompositions spatiales en Mauritanie », *Afrique contemporaine*, 228-4, p. 151-170.
CHOPLIN Armelle, LOMBARD Jérôme (2010), « "Suivre la route". Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal », *EchoGéo*, 14, [en ligne], http://echogeo.revues.org/12127.
CHOUVY Pierre-Arnaud (2010), « Antimonde. *Terra incognita* de la géographie ? », *EspacesTemps.net,* 16 août 2010, [en ligne]. http://test.espacestemps.net/articles/antimonde/.
CHU Julie Y. (2010), *Cosmologies of Credit: Transnational Mobility and the Politics of Destination in China*, Durham (Etats-Unis), Duke University Press.
CIDELL Julie (2006), « Air transportation, airports, and the discourses and practices of globalization ». *Urban Geography*, 27-7, p. 651-663.
CLAVAL Paul (1996), « Le territoire dans la transition à la postmodernité », *Géographie et cultures*, 20, p. 93-112.
CLIFFORD James (1997), *Routes: travel and translation in the late twentieth century,* Cambridge (Etats-Unis), Harvard University Press.
CLOCHARD Olivier (dir.) (2009), *Atlas des migrants en Europe : géographie critique des politiques migratoires européennes*, réseau Migreurop, Paris, A. Colin.
CLOCHARD Olivier, DECOURCELLE Antoine, INTRAND Chloé (2003), « Zones d'attente et demande d'asile à la frontière : le renforcement des contrôles migratoires ? », *La Revue Européenne des Migrations Internationales*, 19-2, p. 157-189.
CLOT-GOUDARD Rémi, TILLOUS Marion (2008), « L'espace du réseau : du flux au territoire. Le tournant pragmatiste engagé par Isaac Joseph », *Pragmatismes,* 15, p. 107-126.
CLOZIER René (1940), *La gare du Nord*, Paris, J.-B. Baillière.
COCHOY Franck (dir) (2004), *La captation des publics : C'est pour mieux te séduire, mon client…*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, coll. Socio-logiques.
COCHOY Franck (2012), « La sociologie économique relationniste », *in* COCHOY Franck (dir.), *Du lien marchand : comment le marché fait société*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, coll. Socio-logiques, p. 19-54.
CODOUREY Monika (2008), « Mobile identities, technology and the socio-spatial relations of air travel », *Technoetic Arts: A Journal of Speculative Research*, 6-1, 99-111.
COHEN Scott A., DUNCAN Tara, THULEMARK Maria (2013), « Lifestyle mobilities: The crossroads of travel, leisure and migration », *Mobilities*, [à paraître].
COLEMAN James S (1988), « Social capital in the creation of human capital », *American journal of sociology*, 94, supplément, p. S95-S120.
COLEMAN Simon, VON HELLERMAN Pauline (2012), *Multi-Sited Ethnography: Problems and Possibilities in the Translocation of Research Methods*, Londres, Routledge.
COLLIGNON Béatrice (1996), *Les Inuit : ce qu'ils savent du territoire*, Paris, L'Harmattan, coll. Géographie et cultures.
COLLIGNON Béatrice (2000), « Les savoirs géographiques vernaculaires ont-ils une valeur ? » *in* MICHAUD Yves (dir.), *Qu'est-ce que la société ?*, Université de tous les savoirs, 3, Paris, Odile Jacob, p. 111-120.
COLLIGNON Béatrice (2004), « It's a Long Way to the Other Geographers and Geographic Knowledge », *GeoJournal*, 60-4, p. 375-379.
COLLIGNON Béatrice (2006), *Knowing places: the Inuinnait, landscapes, and the environment*, Edmonton (Canada), ed. Linna Weber Müller-Wille/CCI Press, coll. Circumpolar research series.
COLLIGNON Béatrice (2007), « Note sur les fondements des *postcolonial studies* », *Echogéo*, 1, [en ligne], http://echogeo.revues.org/index2089.html.
COLLIGNON Béatrice (2012), Dossier d'habilitation à diriger des recherches, Université de Paris 7 – Diderot.
COLLOVALD Annie, NEVEU Eric (2004), *Lire le noir. Enquête sur les lecteurs de récits policiers*, Paris, Bibliothèque publique d'information du Centre Pompidou.
COLOMBO Enzo, NAVARINI Gianmarco (1999), *Confini dentro la città. Antropologia della Stazione Centrale di Milano*, Milan, Angelo Guerini e Associati.
COLONOMOS Ariel (dir.) (1995), *Sociologie des réseaux* transnationaux, Paris, L'Harmattan.
CONLEY Jim (2009), « Automobile advertisements: The Magical and the Mundane », *in* CONLEY Jim, MCLAREN Arlene Tigar (dir.), *Car troubles. Critical Studies of Automobility and Auto-Mobility*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate, coll. Transport and Society, p. 37-57.

CONVENTZ Sven (2010), « New office space at international hub airports. Evolving urban patterns at Amsterdam and Frankfurt/M », *in* KNIPPENBERGER Ute, WALL Alex (dir.), *Airports in cities and regions: research and practise*, p. 57-68, Karlsruhe (Allemagne), KIT Scientific.
COOK Ian (2004), « Follow the thing: papaya », *Antipode*, 36-4, p. 642-664.
COPE Meaghan (2010), « Coding qualitative data », *in* HAY Ian (dir.), *Qualitative research methods in human geography*, Oxford (Royaume-Uni), Oxford University Press, coll. Australian geographical perspectives, p. 281-294.
CORTÈS Geneviève (1998), « Migrations, systèmes de mobilité, espaces de vie : à la recherche de modèles », *L'Espace géographique*, 27-3, p. 265-275.
COSGROVE Denis E. (1994), « Contested global visions: *One-World*, *Whole-Earth*, and the Appolo space photographs », *Annals of the Association of American Geographers*, 84-2, p. 270-293.
COSGROVE Denis E. (1999), « Airport/landscape », *in* CORNER James (dir.), *Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Architecture*, New York, Princeton Architectural Press, p. 221-232.
COSGROVE Denis E. (1999), « Airport/landscape », *in* CORNER James, *Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Architecture*, New York, Princeton Architectural Press, p. 221-232.
COSTEY Paul, GARDELLA Edouard (2010), « Présentation de l'article de George E. Marcus (1995) "Ethnographie du/dans le système-monde" », *in* CEFAÏ, Daniel (ed.), *L'engagement ethnographique*, Paris, éd. de l'École des hautes études en sciences sociales, coll. En temps & lieux, p. 355-370.
COUCLELIS Helen (2009), « Rethinking time geography in the information age », *Environment and planning A*, 41-7, p. 1556-1575.
COULMONT Baptiste (1999), *Sociologie des prénoms,* Paris, Maspero, coll. Repères.
COURGEAU Daniel (1970), *Les champs migratoires en France*, Cahiers de l'INED, 58, Paris, PUF, coll. Travaux et documents.
COUSIN Saskia, « Le tourisme à l'épreuve de l'enquête, à moins que cela ne soit l'inverse », *EspacesTemps.net*, 8 avril 2010, [en ligne] http://www.espacestemps.net/articles/le-tourisme-a-lrsquoepreuve-de-lrsquoenquete-a-moins-que-cela-ne-soit-lrsquoinverse/.
COX Kevin R. (1993), « The local and the global in the new urban politics: a critical view », *Environment and Planning D*, 11, p. 433-433.
COX Kevin R. (2005), « La structure territoriale de l'Etat (STE) : quelques réflexions critiques », *in* ANTHEAUME Benoît, GIRAUT Frédéric (dir.), *Le territoire est mort : vive les territoires !*, Paris, IRD éd., p. 159-173.
CRAGUE Gilles (2003), « Des lieux de travail de plus en plus variables et temporaires », *Economie et statistique*, 369-1, p. 191-212.
CRANG Michael (2002), « Between places: producing hubs, flows and networks », *Environment and Planning A*, 34-4, p. 569-574.
CRANG Mike (1997) « Picturing practices: research through the tourist gaze », *Progress in Human Geography*, 21- 3, p. 359-373.
CRANG Mike, ZHANG Jie (2012), « Transient dwelling: trains as places of identification for the floating population of China », *Social & Cultural Geography*, 13-8, p. 895-914.
CRENSHAW Kimberlé (1995), *Critical Race Theory: The Key Writings That Formed the Movement*, New York, New Press.
CRESSWELL Tim (1996), *In Place/Out of Place: Geography, Ideology, and Transgression,* Minneapolis, University of Minnesota Press.
CRESSWELL Tim (2001), « The Production of Mobilities », *New Formations*, 43, p. 11-25.
CRESSWELL Tim (2004), *Place: A Short Introduction*, Oxford, Blackwell.
CRESSWELL Tim (2006a), *On the move*, Londres, Routledge.
CRESSWELL Tim (2006b), « The Production of Mobilities at Schiphol Airport, Amsterdam », in *On the move: mobility in the modern Western world*, Londres, Routledge, p. 219-258.
CRESSWELL Tim (2010), « Towards a politics of mobility », *Environment and Planning D*, 28-1, p. 17-31.
CRESSWELL Tim (2011), « Mobilities I: catching up », *Progress in Human Geography*, 35-4, p. 550-558.
CRESSWELL Tim (2012a), « Mobilities II : still », *Progress in Human Geography*, 36-5, p. 645-653.
CRESSWELL Tim (2012b), « Review Essay. Nonreprentational theory and me: notes of an interested sceptic. », *Environment and Planning D, Space and Society*, 30-1, p. 96-105.
CRESSWELL Tim, DIXON Deborah (2002), *Engaging Film: Geographies of Mobility and Identity,* Lanham (Etats-Unis), Rowman & Littlefield.

CRONIN Anne M. (2010), *Advertising, Commercial Spaces and the Urban*, Basingstoke (Royaume-Uni), Palgrave Macmillan, coll. Consumption and Public Life.
CROZET Yves (2010), « Les forces motrices de l'innovation dans le secteur des transports », communication au Forum International Transport, Leipzig (Allemagne), 26-28 mai 2010.
CURRID, Elizabeth (2007), *The Warhol economy: how fashion, art, and music drive New York City*, Princeton (Etats-Unis), Princeton University Press, 2007.
CURRY Michael R. (2002), « The Profiler's Question And The Treacherous Traveler: Narratives of Belonging in Commercial Aviation. » *Surveillance & Society,* 1-4.
CWERNER Saulo, KESSELRING Sven, URRY John (dir.) (2009), *Aeromobilities: Theory and Research*, Londres, Routledge.
DACHARRY Monique (1959), *Tourisme et aviation commerciale : Les plages de France*, Paris, Blondel La Rougery.
DACHARRY Monique (1981), *Géographie du transport aérien*, Paris, Librairies techniques.
DAGORN René- Éric (1999), « Une brève histoire du mot "mondialisation" », *in* BEAUD Michel *et al.*, *Mondialisation. Les mots et les choses*, Paris, Karthala, p. 187-204.
DAMETTE Félix (1980), « The regional framework of monopoly exploitation: new problems and trends », *in* CARVEY John, HUDSON Ray, LEWIS Jim (dir.), *Regions in Crisis: New Perspectives in European Regional Theory*, Londres, Taylor & Francis, p. 76-92
DARDEL Éric [1952] (1990), *L'homme et la terre : nature de la réalité géographique*, Paris, CTHS.
DAUGMAN John (2004), « Iris recognition border-crossing system in the UAE », *International Airport Review*, 8-2, [en ligne], http://trid.trb.org/view.aspx?id=741851.
DAVEZIES Laurent (2008), *La République et ses territoires: la circulation invisible des richesses*, Paris, Seuil, coll. La République des idées.
DAVIDSON Christopher M. (2008), *Dubai: the vulnerability of success,* New York, Columbia University Press.
DAVIDSON Christopher M. (2009), « Dubai and the United Arab Emirates: Security Threats ». *British Journal of Middle Eastern Studies*, 36-3, p. 431-447.
DAVIS Mike (2000) [1990], *City of quartz : Los Angeles, capitale du futur [City of Quartz: Excavating the future in Los Angeles]*, Paris, La Découverte.
DAVIS Mike, CUSSET François (2007), *Le Stade Dubaï du capitalisme*, Paris, Les Prairies Ordinaires.
DE HEUSCH Luc (1986) « Le structuralisme comme méthode comparative en anthropologie », *Revue européenne des sciences sociales*, 24- 72, p. 47-58.
DE MAAR Harko Gerard (1976), *De Uitbreiding van Schiphol: hoe de komst van het straalvliegtuig,* Deventer (Pays-Bas), Kluwer.
DE MONTRICHER Nicole (2008), « La modernisation en transition : le cas Aéroports de Paris entre 1979 et 1991 », *Revue française d'administration publique*, 111-3, p. 501-515.
DE MONTRICHER Nicole (dir.) (1993), *Le modèle « Aéroports de Paris »*, rapport, OIP, ANVI, Aéroports de Paris, Paris.
DE TAPIA Stéphane (2004), « Entre "Nord" et "Sud" : le dynamisme international des transporteurs turcs », *Autrepart*, 32-4, p. 169-186.
DEAR Michael, FLUSTY Steven (1998), « Postmodern Urbanism », *Annals of the Association of AmÉrican Geographers*, 88-1, p. 50-72.
DEBARBIEUX Bernard (1993a), « Du haut lieu en général et du mont Blanc en particulier », *L'Espace géographique*, 22-1, p. 5-13.
DEBARBIEUX Bernard (1993b), « les *Non-lieux* de Marc Augé », compte-rendu de lecture, *L'Espace géographique*, 22-1, p. 90-91.
DEBARBIEUX Bernard (1995), « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », *L'Espace géographique*, 2, p. 97-112.
DEBARBIEUX Bernard (1996), « Le lieu, fragment et symbole du territoire », *Espace et sociétés*, 82-83, p. 13-35.
DEBARBIEUX Bernard (2001), « Le territoire : histoire en deux langues », *in* CHIVALLON Charles (dir.) *et. al.*, *Discours scientifiques et contextes culturels*, p. 33-43.
DEBARBIEUX Bernard (2004), « Présentation générale. De l'objet spatial à l'objet géographique », *in* DEBARBIEUX Bernard, FOURNY Marie-Christine, *L'effet géographique: construction sociale, appréhension cognitive et configuration matérielle des objets géographiques [actes du séminaire organisé dans le cadre du Laboratoire Territoires à la Maison des sciences de l'homme-Alpes, Grenoble, de 1999 à 2002]*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, p. 11-33.
DEBARBIEUX Bernard (2004), « Représentation », *Encyclopédie en ligne Hypergeo*, [en ligne] http://www.hypergeo.eu/spip.php?article141.

DEBARBIEUX Bernard (2007), « Prendre position : réflexions sur les ressources et les limites de la notion d'identité en géographie », *L'Espace géographique*, 35-4, p. 340-354.
DEBARBIEUX Bernard (2009), « Territoire, territorialité, territorialisation : aujourd'hui encore, et bien moins que demain... », *in* VANIER Martin (dir.), *Territoire-Territorialité-Territorialisation : controverses et perspectives*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Espace et territoires, p. 19-35.
DEBARBIEUX Bernard (2010), « Imaginaires nationaux et post-nationaux du lieu », *Communications*, 2, p. 27-41.
DEBARBIEUX Bernard, FOURNY Marie-Christine (2004), *L'effet géographique: construction sociale, appréhension cognitive et configuration matérielle des objets géographiques [actes du séminaire organisé dans le cadre du Laboratoire Territoires à la Maison des sciences de l'homme-Alpes, Grenoble, de 1999 à 2002]*. Grenoble, Publications de la MSH-Alpes.
DEBARBIEUX Bernard, VANIER Martin (dir.) (2002), *Ces territorialités qui se dessinent,* La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube, coll. Bibliothèque des territoires.
DECROLY Jean-Michel, DESSOUROUX Christian Dessouroux, VAN CRIEKINGEN Mathieu (2003), « Les dynamiques contemporaines de privatisation des espaces urbains dans les villes européennes », *Belgeo*, 1, p. 3-19.
DEHOORNE Olivier (2002), « Tourisme, travail, migration : interrelations et logiques mobilitaires », *Revue européenne des migrations internationales*, 18-1, p. 7-36.
DELANEY David (2008), *Territory: A Short Introduction*, Oxford, Blackwell.
DELEUZE Gilles, GUATTARI Félix (1980), *Milles plateaux*, Paris, éd. de Minuit, coll. Critique.
DEMETTRE Lucie Emmanuelle (2009), « Entre clôture et enfermement : la bivalence de l'espace aéroportuaire », *Cahiers de l'ADES*, 4, p. 113-124.
DEMETTRE Lucie Emmanuelle, « Pour un déchiffrement de l'espace aéroportuaire : propositions de lecture des magazines d'aéroport », communication au colloque *La culture aérienne. Objets, imaginaires, pratiques de l'aéronautique, XIXe-XXe siècles*, Paris, 13 novembre 2008.
DEPEAU Sandrine, RAMADIER Thierry (dir.), *Se déplacer pour se situer. Place en jeu, enjeux de classes*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 25-55.
DERUDDER Ben, BEAVERSTOCK Jonathan V., FAULCONBRIDGE James R., STORME Tom, WITLOX Frank (2011), « You are the way you fly: on the association between business travel and business class travel », *Journal of Transport Geography*, 19-4, p. 997-1000.
DERUDDER Ben, DEVRIENDT Lomme, WITLOX Frank (2007), « Flying Where You Don't Want to Go: An Empirical Analysis of Hubs in the Global Airline Network ». *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 98-3, p. 307-324.
DERUDDER Ben, VAN NUFFEL Nathalie, WILTOX Frank (2009), « Connecting the world: Analyzing global city networks through airline flows », *in* CWERNER Saulo, KESSELRING Sven, URRY John *Aeromobilities: Theory and Research*, Londres, Routledge.
DERUDDER Ben, WITLOW Frank (2005), « An appraisal of the use of airline data in assessing the world city network: a research note on data », *Urban Studies*, 42-13, p. 2371-2388.
DERVIN Fred, LJALIKOVA Aleksandra (dir.) (2008), *Regards sur les mondes hypermobiles. Mythes et réalités*, Paris, L'Harmattan.
DESPORTES Marc (2005), *Paysages en mouvement : transport et perception de l'espace (XVIII$^{e}$- XX$^{e}$ siècle)*, Paris, Gallimard, NRF, coll. Bibliothèque illustrée des histoires.
DESPRET Florence (2006), « Tourisme et massification », in DECROLY Jean-Michel, DUQUESNE Anne-Marie Duquesne, DELBAERE Roland (dir), *Tourisme et société: mutations, enjeux et défis,* Bruxelles, Ed. de l'Université de Bruxelles, p. 27-43.
DESSOUROUX Christian (2003), « La diversité des processus de privatisation de l'espace public dans les villes européennes », *Belgeo*, 1, p. 21-46.
DETIENNE Marcel (2000), *Comparer l'incomparable : oser expérimenter et construire*, Paris, Seuil, coll. Points, Série Essais.
DEWITTE Philippe (dir.) (2002), « Migrants.com », numéro thématique, *Hommes et migrations*, 1240, p. 1-79.
DI MÉO Guy (1990), « De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe », *L'Espace géographique*, 19/20-4, p. 359-373.
DI MÉO Guy (2006), « Les territoires de l'action », *Bulletin de la Société géographique de Liège*, 48, p. 7-17.
DI MÉO Guy (dir.), *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, coll. Géographie sociale.
DI MÉO Guy, BULÉON Pascal (dir.) (2005), *L'espace social : une lecture géographique des sociétés*, Paris, A. Colin.

DIDIER Sophie (2001), « Parcs de loisirs et nouveaux espaces publics : le “Disneyland Resort” d'Anaheim (Californie) », *in* GHORRA-GOBIN Cynthia (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 149-158.
DIERIKX Marc (2008), *Clipping the Clouds: How Air Travel Changed the World*, Westport (Etats-Unis), Praeger, coll. Moving Through History, série Transportation and Society.
DIERS Eric (2008), *Actualisation des travaux réalisés sur l'accueil dans les grands centres de transit, rapport*, Paris, Conseil national du tourisme.
DIERS Eric (2011), *Accueil dans les espaces de transit en France*. rapport, Conseil National du Tourisme, Paris.
DIMINESCU Dana (2001), « L'installation dans la mobilité: les savoir-faire migratoires des Roumains », *Migrations Société*, 13-74, p. 107-116.
DIMINESCU Dana (2005), « Le migrant connecté : pour un manifeste épistémologique », *Migrations/Société*, 17-102, p. 275-292.
DIVALL Colin, REVILL George (2009), « Les cultures du transport : représentation, pratique et technologie », *in* FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.) (2009), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Etat des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Histoire, p. 57-74.
DOBRUSZKES Frédéric (2005), « Compagnies low-cost européennes et aéroports secondaires: quelles dépendances pour quel développement régional? », *Les cahiers scientifiques du transport*, 47, p. 39-59.
DOBRUSZKES Frédéric (2007a), *Géographie de la libéralisation du transport aérien passagers en Europe*, thèse de doctorat de l'Université Libre de Belgique.
DOBRUSZKES Frédéric (2007b), *Libéralisation et desserte des territoires : le cas du transport aérien européen,* Bruxelles, Peter Lang.
DOBRUSZKES Frédéric (2007c), « Une géographie des services publics aériens en Europe », *L'Espace géographique*, 36-4, p. 320-336.
DOBRUSZKES Frédéric (2011), « Compte rendu d'ouvrage, Varlet J. et Zembri P., 2010, *Atlas des transports – Les paradoxes de la mise en réseau du monde* », *Cybergeo*, [en ligne], http://cybergeo.revues.org/23431.
DOBRUSZKES Frédéric, SCHEPENS Vincent, DECROLY Jean-Michel (2006), « Éléments pour une géographie de l'offre charter européenne face à la concurrence des compagnies low-cost », *in* BERNIER Xavier, GAUCHON Christophe (dir.), *Transport et tourisme*, Chambéry, coll. Edytem, p. 65-76
DODGE Martin, KITCHIN (2009), « Airport code/spaces », *in* CWERNER Saulo, KESSELRING Sven, URRY John (dir.), *Aeromobilities: Theory and Research*, Londres, Routledge, p. 39-59.
DODGE Martin, KITCHIN Rob (2004), « Flying through code/space: the real virtuality of air travel », *Environment and Planning A*, 36-2, p. 195-211.
DOLFUSS Olivier, GRATALOUP Christian, LÉVY Jacques (1999), « Trois ou quatre choses que la mondialisation dit à la géographie », *L'Espace géographique*, 28-1, p. 1-11.
DOLLFUS Olivier (1990). « Le système Monde », *in* BRUNET Roger, DOLLFUS Olivier, *Mondes Nouveaux*, Géographie universelle, tome I, Montpellier-Paris, Reclus-Belin.
DOLLFUS Olivier (1994), *L'Espace Monde*, Paris, Économica, coll. Géo poche.
DOLLFUS Olivier [1997] (2007), *La mondialisation,* Paris, Presses de Sciences Po, coll. La Bibliothèque du citoyen.
DOMENACH Hervé, PICOUET Michel (1987), « Le caractère de réversibilité dans l'étude de la migration », *Population*, 42-3, p. 469-483.
DONZELOT Jacques (2004), « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation et gentrification », *Esprit*, 3-4, p. 14-39.
DOUGLAS Mary [1966] (1971), *De la souillure: essai sur les notions de pollution et de tabou [Purity and Danger: An Analysis of Concepts of Pollution and Taboo],* Paris, F. Maspero Bibliothèque d'anthropologie.
DROUET (dir.), Caroline, COLLIN Michèle (2000), *Aéroports et dynamique des territoires*. LTMU, IFU, Université Paris 8, Predit.
DUBOIS-TAINE Geneviève, CHALAS Yves (dir.) (1997), *La ville émergente,* La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube.
DUBUCS, Hadrien, DUREAU Françoise, GIROUD Matthieu, IMBERT Christophe, ANDRÉ-POYAUD Isabelle, BAHOKEN Françoise (2010), « Les circulants entre métropoles européennes à l'épreuve de leurs mobilités. Une lecture temporelle, spatiale et sociale de la pénibilité », *Articulo*, 7 [en ligne], http://articulo.revues.org/1810.

DUCHÊNE Alexandre (2011), « Néolibéralisme, inégalités sociales et plurilinguisme : l'exploitation des ressources langagières et des locuteurs », *Langage et société*, 136-2, p. 81-108.
DUHAMEL Philippe (1997), *Les résidents étrangers européens à Majorque (Baléares): pour une analyse de la transformation des lieux touristiques*, thèse de doctorat de l'Université de Paris I – Panthéon-Sorbonne.
DUHAMEL Philippe, KNAFOU Rémy (dir.) (2007), *Mondes urbains du tourisme*, Paris, Belin, coll. Mappemonde.
DUPONT (ed.) (1983), *Les territoires de la vie quotidienne : recherche de niveaux signifiants dans l'analyse géographique*, Actes du colloque Géopoint 82 (Avignon, 26-27 mai 1982), Avignon, Groupe Dupont.
DUPONT Véronique, DUREAU Françoise (1994), « Rôle des mobilités circulaires dans les dynamiques urbaines. Illustrations à partir de l'Équateur et de l'Inde », *Tiers-Monde*, 35-140, p. 801-829.
DUPREZ Dominique (2000), « Modes d'apprentissage et formes de savoirs. Une comparaison police-douanes en France », *Déviance et société*, 24-1, p. 3-25.
DUPUY Gabriel (1986), *Systèmes, réseaux et territoires: principes de réseautique territoriale,* Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées.
DUPUY Gabriel (1987), « Vers une théorie territoriale des réseaux : une application au transport urbain », *Annales de géographie*, 96-358, p. 658-679.
DUPUY Gabriel (1991), *L'urbanisme des réseaux*, *théories et méthodes*, Paris, A. Colin, coll. U.
DUPUY Gabriel (1999), *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostics, traitements*, Paris, Anthropos, coll. Villes.
DUPUY Gabriel (2007), « Les nouveaux travaux d'Hercule », *in* LANNOY Pierre, RAMADIER Thierry (dir.), *La mobilité généralisée, formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant, p. 145-165.
DUPUY Gabriel, OFFNER Jean-Marc (2005), « Réseau : bilans et perspectives », *Flux*, 62-4, p. 38-46.
DUPUY Maurice (2005), *Le tourisme d'affaires: comprendre, organiser et réussir,* Paris, ed. TECHNIP.
DURAND JACKYSIMONNOT Dominique (2003), « La colère des passagers cloue au sol l[1]avion des expulsés ». *liberation.fr*, 18 avril 2003, [en ligne], http://www.liberation.fr/societe/0101471347-la-colere-des-passagers-cloue-au-sol-l-avion-des-expulses.
DUREAU Françoise, HILY Marie-Antoinette (dir.) (2009), *Les mondes de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Essais.
DURKHEIM Émile (1893), *De la division du travail social*, Paris, F. Alcan.
DUTHILLEUL Jean-Marie (2012), *Circuler : quand nos mouvements façonnent la ville,* Paris, Éd. Alternatives, coll. Cité de l'architecture et du patrimoine.
ELDEN Stuart (2013), *The Birth of Territory*, Chicago, University of Chicago Press.
ELIAS Norbert [1984] (1996), *Du temps [Über die Zeit]*, Paris, Fayard.
ELIAS Norbert, DUNNING Éric [1982] (1998), *Sport et civilisation: la violence maîtrisée [Sport im Zivilisationsprozeß]*, Paris, Pocket.
ÉLISSALDE Bernard (2000), « Géographie, temps et changement spatial », *L'Espace géographique*, 29-3, p. 224-236.
ÉLISSALDE Bernard (2005), « Historique du territoire », encyclopédie en ligne *Hypergeo*, http://www.hypergeo.eu/spip.php?article337.
ELLEGARD Kajsa (1999), « A time-geographical approach to the study of everyday life of individuals–a challenge of complexity », *GeoJournal*, 48-3, p. 167-175.
ELLIOTT Anthony, URRY John (2010), *Mobile lives*, Londres, Routledge.
EL-MAKHLOUFI Abderrahman (2013), *Spatial-economic Metamorphosis of a Nebula City Schiphol and the Schiphol Region During the 20th Century,* New York, Routledge.
ELSHESHTAWY Yasser (2010), *Dubai : behind an urban spectacle*, Londres, Routledge, coll. Planning, history and the environment.
ELWOOD Sarah A., MARTIN Deborah G. (2000), « "Placing" interviews: location and scales of power in qualitative research ». *The Professional Geographer*, 52-4, p. 649-657.
EMERSON Robert [1981] (2003), « Le travail de terrain comme activité d'observation. Perspectives ethnométhodlogistes et interactionnistes [*Observational fieldwork*] », *in* CEFAÏ Daniel (ed.), *L'enquête de terrain*, Paris, La Découverte, p. 398-424.
ENAUX Christophe, LANNOY Pierre, LORD Sébastien (2011), « Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires », *Articulo,* 7, [en ligne], http://articulo.revues.org/1765.

ENDEWELD Marc (2009), « Dans les rouages d'un grand aéroport », *Le Monde diplomatique*, septembre 2009, p. 20-21.
ENTRIKIN J. Nicholas (1991), *The betweenness of place: towards a geography of modernity*, Houndmills (Royaume-Uni), M. Macmillan, coll. Critical Human Geography.
ESCANDELL Xavier, TAPIAS Maria (2010), « Transnational Lives, Travelling Emotions and Idioms of Distress Among Bolivian Migrants in Spain », *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 36-3, p. 407-423.
ESCOFFIER Claire (2008), *Transmigrant-e-s africain-e-s au Maghreb: une question de vie ou de mort*, Paris, L'Harmattan.
ESPEROU Robert (2008), *Histoire du transport aérien français,* Saint-Malo, Pascal Galodé.
ESSER Josef, SCHAMP Eike W. (2011), *Metropolitane Region in der Vernetzung: der Fall Frankfurt/Rhein-Main*, Francfort-sur-le-Main, Campus.
ESTEBANEZ Jean (2010), *Les zoos comme dispositif spatial : pour une géographie culturelle de l'animalité,* thèse de doctorat de l'Université Paris 7 – Diderot et de l'Université de Genève.
ESTEVEZ Daniel (2012), *Aeroports, representations et experimentations en architecture,* Paris, L'Harmattan.
ETRC (European Travel Retail Council) (2003), « Espace Voyageur : questions / réponses », 28 octobre 2003, [en ligne], http://www.etrc.org/doc/news/152_news_27_06.pdf.
FABUREL Guillaume (2003), « Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction de territoires », *L'Espace géographique*, 3, p. 205-223.
FABUREL Guillaume, LEVY Lisa (2009), « Science, expertise and local knowledge in airport conflicts: towards a cosmopolitical approach », *in* CWERNER Saulo, KESSELRING Sven, URRY John (dir.), *Aeromobilities: Theory and Research*, Londres, Routledge, p. 211-224.
FACCHINETTI-MANNONE Valérie (2005), « La nodalité des gares périphériques », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 44, p. 45-58.
FAFF (Forum Abscienbungsbeobachtung am Flughafen Frankfurt am Main) (2012), *Jahresbericht 2010-2011*, rapport annuel 2010-2011 du forum d'observation des expulsions à l'aéroport de Francfort-sur-le-Main.
FAGNONI Edith, GRAVARI-BARBAS Maria (dir) (2013), *Métropolisation et tourisme : Comment le*
FALL Juliet (2007), « Lost geographers: power games and the circulation of ideas within Francophone political geographies », *Progress in human geography*, 31-2, p. 195-216.
FARET Laurent (2003), *Les territoires de la mobilité : migration et communautés transnationales entre le Mexique et les États-Unis*, Paris, CNRS éd., coll. Espaces et milieux.
FARET Laurent (2004), « Pratiques de mobilité, transport et acteurs transnationaux dans le champ migratoire Mexique – États-Unis », *Autrepart*, 32-4, p. 149-167.
FARÍAS Ignacio (2010), « Sightseeing Buses: Cruising, Timing and the Montage of Attractions », *Mobilities*, 5-3, p. 387-407.
FAVELL Adrian (2008), *Eurostars and Eurocities : free movement and mobility in an integrating Europe*. Studies in urban and social change, Oxford, Blackwell.
FEIGHERY William G. (2012), « Tourism and self-Orientalism in Oman: a critical discourse analysis », *Critical Discourse Studies*, 9-3, p. 269-284.
FELSTEAD Alan (2012), « Rapid change or slow evolution? Changing places of work and their consequences in the UK », *Journal of Transport Geography*, 21, p. 31-38.
FELZENSHTAIN Daniyel, SCHAMP Eike W., SHACHAR Arie (2002), *Emerging nodes in the global economy : Frankfurt and Tel Aviv compared*, Dordrecht (Pays-Bas), Kluwer Academic.
FICHELET Monique, FICHELET Raymond, MAY Nicole May (1970), *Contribution à une psychosociologie des comportements urbains : pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transport,* rapport, Paris, Ministère de l'Equipement et du Logement - Délégation générale à la recherche scientifique et technique.
FINCHAM Ben, MCGUINNESS Mark, MURRAY Lesley (dir.) (2009), *Mobile Methodologies*, Londres, Palgrave McMillan.
FLAMM Michael (2004), « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie », *in* MONTULET Bertrand, KAUFMANN Vincent (dir.), *Mobilités, fluidités… libertés ?,* Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis, p. 71-94.
FLAVIGNY Marc (2010), *Histoire du réseau aérien mondial, 1914-1991*, Vigny, Laubette.
FLEMING Douglas K. (1984), « Cartographic Strategies for Airline Advertising », *Geographical Review*, 74-1, p. 76.
FLEURY Antoine (2007), *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, thèse de doctorat de l'Université de Paris I – Panthéon-Sorbonne.

FLEURY Antoine (2009), « Croiser les terrains en géographie », communication au colloque « A travers l'espace de la méthode : les dimensions du terrain en géographie », Arras, 18-20 juin 2008.
FLOCH J.-M. (2002), *Sémiotique, marketing et communication. Sous les signes, les stratégies*, Paris, PUF.
FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.) (2009), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Etat des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Histoire.
FLONNEAU Mathieu, *Les cultures du volant: essai sur les mondes de l'automobilisme, XXe-XXIe siècle*, Paris, Autrement, 2008.
FLORIDA Richard L. (2005), *Cities and the creative class,* New York, Routledge.
FOCUS ONLINE (2013), « Frankfurt am Main bleibt Verbrecher-Hochburg », *Focus Online*, 12 mai 2013, [en ligne], http://www.focus.de/panorama/welt/aktuelle-kriminalstatistik-2012-frankfurt-am-main-bleibt-hauptstadt-des-verbrechens_aid_987092.html
FOL Sylvie (2005), *La mobilité des pauvres : pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris, Belin, coll. Mappemonde.
FOL Sylvie (2010), « Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité », *Regards sociologiques*, 40, p. 27-43.
FONER Nancy (2000), *From Ellis Island to JFK: New York's Two Great Waves of Immigration*, New Haven (Etats-Unis), Yale University Press.
FONTAINE Laurence, WEBER Florence (2011), *Les paradoxes de l'économie informelle : à qui profitent les règles ?*, Paris, Karthala/Centre d'études de l'emploi, coll. Les Terrains du siècle.
FORT-JACQUES Théo (2007), « Habiter, c'est mettre l'espace en commun », *in* PAQUOT Thierry, LUSSAULT Michel, YOUNÈS Chris (dir.), *Habiter, le propre de l'humain: villes, territoires et philosophie*, Paris, La Découverte, p. 251-266.
FORT-JACQUES Théo (2010), *Mettre l'espace en commun : recherche sur la coprésence dans les lieux-mouvement du métro. Le complexe d'échanges de la Défense*, doctorat de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour.
FOUCAULT Michel (1975), *Surveiller et punir*, *naissance de la prison*, Paris, Gallimard.
FOUCAULT Michel (1976), *Histoire de la sexualité. 1, La volonté de savoir,* Bibliothèque des histoires, Paris, Gallimard.
FOUCAULT Michel (1994) *Dits et écrits, III. 1954-1988*, Paris, Gallimard, Bibliothèque des sciences humaines.
FOURNY, Marie-Christine, MICOUD André (2002). « Représentations et nouvelles territorialités : à la recherche du territoire perdu », *in* DEBARBIEUX Bernard, VANIER Martin (dir.) (2002), *Ces territorialités qui se dessinent,* La Tour d'Aigues, éds. de l'Aube, coll. Bibliothèque des territoires, p. 31-52.
FRÄNDBERG Lotta (2008) « Paths in transnational time-space: representing mobility biographies of young Swedes », *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 90-1, p. 17-28.
FRÄNDBERG Lotta, VILHELMSON Bertil (2003), « Personal mobility: a corporeal dimension of transnationalisation. The case of long-distance travel from Sweden », *Environment and Planning A*, 35, p. 1751-1768.
FREATHY Paul (2004), « The commercialisation of European airports: successful strategies in a decade of turbulence? » *Journal of Air Transport Management*, 10-3, p. 191-197.
FREATHY Paul, O'CONNELL Frank (1998), *European airport retailing : growth strategies for the new millennium,* Basingstoke, Macmillan press.
FREATHY Paul, O'CONNELL Frank (2000), « Market segmentation in the European airport sector », *Marketing Intelligence & Planning*, 18-3, p. 102-111.
FREIDBERG Susanne (2001), « On the trail of the global green bean: methodological considerations in multi-site ethnography ». *Global Networks*, 1-4, p. 353-368.
FRÉMONT Armand, HÉRIN Robert, CHEVALIER Jacques, RENARD Jean (1984), *Géographie sociale*, Paris, Masson.
FRIEDBERG Ehrard (1997), *Le pouvoir et la règle : dynamiques de l'action organisée*, Paris, Seuil, coll. Points Essai.
FRIEDMANN John (1986), « The world city hypothesis », *Development and change*, 17-1, p. 69-83.
FRONTIERE (groupe de recherche) (2004), « La frontière, un objet spatial en mutation », *EspacesTemps.net*, Textuel, 29 octobre 2004, [en ligne], http://espacestemps.net/document842.html.
FULLER Gillian (2002), « The Arrow–Directional Semiotics: Wayfinding in Transit », *Social Semiotics* 12-3, p. 231-244.

FULLER Gillian (2003), « Life in transit: between airport and camp », *Borderlands*, 2-1, [en ligne], http://www.borderlandsejournal.adelaide.edu.au/vol2no1_2003/fuller_transit.html.
FULLER Gillian (2008), « Welcome to Windows 2.1: motion aesthetics at the airport », *in* SALTER Mark B. (dir.), *Politics at the Airport*, Minneapolis, University of Minnesota Press, p. 161-173.
FULLER Gillian (2009), « Store>Forward: Architectures of Anticipation », *in* CWERNER Saulo, KESSELRING Sven, URRY John (dir.), *Aeromobilities: Theory and Research*, Londres, Routledge, p. 63-75.
FULLER Gillian, HARLEY Rudesch Ross (2005), *Aviopolis: A Book About Airports,* Londres, Black Dog.
FUMEY Gilles, VARLET Jean, ZEMBRI Pierre (dir.) (2009), *Mobilités contemporaines : approches géoculturelles des transports*, Paris, Ellipses.
GAERTNER Laure (2007), La coordination des professionnels de la publicité dans la conception d'une campagne, *Sociétés contemporaines,* 3-67, p. 47-65.
GAGNOL Laurent (2011), « Le territoire peut-il être nomade ? Espace et pouvoir au sein des sociétés fluides et mobiles », *L'Information géographique*, 75-1, p. 86-97.
GAISSAD Laurent (2007), « Actualités des coprésences en forêt métropolitaine : le cas de la drague entre hommes au parc de la Ramée à Toulouse », *in* CAPRON Guénola, HASCHAR-NOÉ Nadine (dir.), *L'espace public urbain : de l'objet au processus de construction*, Toulouse, Presse Universitaires du Mirail, coll. Villes et territoires, p. 157-174.
GALLEZ Caroline, KAUFMANN Vincent (2009), « Aux racines de la mobilité en sciences sociales », *in* FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Etat des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Histoire, p. 41-55.
GARREAU Joel (1991), *Edge city: life on the new frontier,* New York, Doubleday.
GASCHET Frédéric, LACOUR Claude (2007), « Les systèmes productifs urbains : des clusters aux "clusties" », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 4, p. 707-728.
GASNIER Arnaud (2007), « Les temps de mobilité des consommateurs au cœur des nouvelles logiques d'implantation de l'offre commerciale », *Espace, populations, sociétés*, 2-3, p. 243-254.
GASNIER Arnaud (2010), « La recomposition territoriale des pôles commerciaux et de loisirs périphériques : vers de nouvelles urbanités ? », *in* DUMONT Marc, HELLIER Emmanuelle (dir.), *Les nouvelles périphéries urbaines. Formes, logiques et modèles de la ville contemporaine*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Espace et territoires, p. 57-71.
GASPARINI Giovanni (1997), « Tempi delle ferrovie e tempi dei viaggiatori: L'attesa nelle stazioni », *Studi di sociologia*, 35-1, p. 13-30.
GAUCHET Marcel (1996), « Nouvelles Géographies », *Le Débat*, présentation du dossier, 92, p. 42.
GAY Jean-Christophe (2000), « Deux figures du retranchement touristique: l'île-hôtel et la zone franche », *Mappemonde*, 59, p. 2-8.
GAY Jean-Christophe (2004), *Les discontinuités spatiales,* Paris, Géo-poche 4, Economica.
GELÉZEAU Valérie (2003), « Quand le luxe standard fabrique la ville. Construction urbaine et grands hôtels à Séoul », *in* SANJUAN Thierry (dir.), *Les grands hôtels en Asie : modernité, dynamiques urbaines et sociabilité*, Paris, Publications de la Sorbonne, série Géographie, p. 55-76.
GERMÈS Mélina (2008), *Expériences vécues et espaces du shopping dans l'agglomération bordelaise*, thèse de doctorat de l'Université Michel de Montaigne - Bordeaux III.
GERMÈS Mélina (2009), « En quête d'un "terrain corporel", jeux de regards dans et sur la rue », communication au colloque « A travers l'espace de la méthode : les dimensions du terrain en géographie », Arras, 18-20 juin 2008.
GERMÈS Mélina (2010), « Les chasses-croisés du shopping dans les centres commerciaux et le centre ville de l'agglomération bordelaise : infrastructures, mobilité et ordre spatial », *in* BOQUET Yves, DESSE, René-Paul (dir.), *Commerce et mobilités*, Dijon, éd. universitaires de Dijon, p. 149-162.
GERVAIS-LAMBONY Philippe (2000), « De la ville inutile... à la comparaison nécessaire: Pour une géographie humaine. Quelques réflexions sur les études urbaines et la pensée de Pierre Gourou », *in* NICOLAÏ Henri, PÉLISSIER Paul, RAISON Jean-Pierre (dir.), *Un Géographe dans son siècle. Actualité de Pierre Gourou*, Paris, Karthala, coll. Géo tropiques, p. 177-185.
GEUENS Maggie, VANTOMME Delphine, BRENGMAN Malaika (2004), « Developing a typology of airport shoppers », *Tourism Management*, 25-5, p. 615-622.
GHERARDI Laura (2008), « Population mobile dans les grandes entreprises : compétences acquises et coûts humains », *Revue européenne des migrations internationales*, 24-3, p. 191-207.

GHERARDI Laura, PHILIPPE Pierre (2010), « Mobilités géographiques et écarts de pouvoir au sein de trois entreprises mondialisées. Mobiles, immobiles et "ubiquistes" », *Revue européenne des migrations internationales*, 26-1, p. 161-185.
GIBLIN Jean-Claude (2004), « Les aéroports régionaux à la veille de la décentralisation », *Hérodote*, 114-3, p. 101.
GIBSON Chris (2003), « Cultures at work: Why "culture" matters in research on the "cultural" industries », *Social & Cultural Geography*, 4-2, p. 201-215.
GIDDENS Anthony [1984] (1987), *La constitution de la société : éléments de la théorie de la structuration [The Constitution of Society*], Paris, PUF.
GIDDENS Anthony [1990] (1994), *Les conséquences de la modernité [The Consequences of Modernity]*, Paris, L'Harmattan.
GILLE Laurent (1999), « Du rapport entre pôle et place d'échanges » *in* JOSEPH Isaac (1999) (dir.), *Villes en gares*, La Tour d'Aigues, éds. de l'Aube, coll. L'Aube territoire, p. 111-125.
GILLE Laurent, MATHONNET Philippe (1998), *Transition et transactions : pôles et places d'échanges*, Paris, RATP, Programme de recherche : les lieux-mouvements de la ville.
GILLET Alexandre (2006), « Dérives *a*topiques », *EspacesTemps.net,* Textuel, [en ligne], déposé le 8 mai 2006, http://espacestemps.net/document1975.html.
GILROY Paul (1993), *The Black Atlantic: modernity and double consciousness*, Cambridge (États-Unis), Harvard University Press.
GINGRAS Yves (1995), « Un air de radicalisme », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 108-1, p. 3-18.
GLASER Barney G., STRAUSS Anselm Leonard (1967), *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research,* New York, A. de Gruyter.
GOBERT Julie (2008), « Compensation territoriale, justice et inégalités environnementales aux Etats-Unis », *Espace populations sociétés*, 1, p. 71-82.
GOFFMAN Erving (1977), « La ritualisation de la féminité », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 14-14, p. 34-50.
GOFFMAN Erving [1961] (1968), *Asiles: études sur la condition sociale des malades mentaux et autres reclus [Asylums: Essays on the Condition of the Social Situation of Mental Patients and Other Inmates]*, Paris, Éd. de Minuit.
GOFFMAN Erving [1967] (1974), *Les rites d'interaction [Interaction ritual]*, Paris, éd. de Minuit, coll. Le Sens commun.
GOFFMAN Erving [1971] (1996), *Les relations en public, La mise en scène de la vie quotidienne [Relations in Public: Microstudies of the Public Order]*, tome 2, Paris, Minuit, coll. Le Sens Commun.
GÖKALP Iskender (1985), « De l'espace, de la territorialité et des réseaux », *Cahiers du groupe Réseaux*, 1-1, p. 33-44.
GOLD Raymond [1958] (2003), « Jeux de rôles sur le terrain. Observation et participation dans l'enquête sociologique [Roles in Sociological Field Observations] », *in* CEFAÏ Daniel (ed.), *L'enquête de terrain*, Paris, La Découverte, p. 340-349.
GOLDBERG Jérôme (2011), « Travel retail and the international world », présentation du directeur général du cabinet d'études JMG-Research au salon du commerce de passage HBA Global Expo, New York, 28-30 juin 2011.
GOLDBLUM Charles, CHARMES Éric (dir.) (2005), *L'expatriation dans les métropoles des régions émergentes : quelle insertion locale ?*, rapport, Paris, Ministère de l'Equipement.
GOODWIN Charles, GOODWIN Marjorie Harness (1997), « La coopération au travail dans un aéroport », *Réseaux*, 15-85, p. 129-162.
GORDON Alastair (2008), *Naked Airport: A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure,* Chicago, University of Chicago Press.
GÖSSLING Stefan, CERON Jean-Paul, HALL Michael C. (2009), « Hypermobile travellers », *in* GÖSSLING Stefan, UPHAM Paul (dir.), *Climate change and aviation: issues, challenges and solutions*, Londres, p. 131-149.
GÖSSLING, Stefan, NILSSON Jan Henrik (2010), « Frequent flyer programmes and the reproduction of aeromobility », *Environment and Planning A*, 42, p. 241-252.
GOTTDIENER Mark (2001), *Life in the air : surviving the new culture of air travel*, Lanham (Etats-Unis), Rowman & Littlefield.
GOTTMANN Jean (1952), *La politique des États et leur géographie*, Paris, A. Colin.
GOULD Peter, WHITE Rodney R. (1974), *Mental maps,* Harmondsworth (Royaume-Uni), Penguin.
GOURDON Jean-Loup (2001), *La rue: essai sur l'économie de la forme urbaine,* La Tour d'Aigues, eds. de l'Aube, coll. Monde en cours.

GRABURN Nelson (1967), « The Eskimos and 'airport Art' ». *Trans-action*, 4-10, p. 28-34.
GRAFMEYER Yves, JOSEPH Isaac [1979] (1994), *L'Ecole de Chicago : naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier.
GRAHAM Stephen [2010] (2012), *Villes sous contrôle: la militarisation de l'espace urbain [Cities under siege : the new military urbanism*], Paris, la Découverte.
GRAHAM Stephen, MARVIN Simon (2001), *Splintering Urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, Londres, Routledge.
GRANOVETTER Mark (1973), « The Strenght of Weak Ties », *American Journal of Sociology*, 78-6, p. 1360-1380.
GRANOVETTER Mark (1985), « Economic action and social structure: the problem of embeddedness », *American journal of sociology*, 91-3, p. 481-510.
GRARD, Jean-Michel, COLTIER Thierry (2011), *L'accueil dans les espaces de transit en France*. Rapport public. Paris, Conseil National du Tourisme.
GRATALOUP Christian (1999), « Représenter-penser un Monde mondialisé », *L'Espace géographique*, 28-1, p. 13-23.
GRATALOUP Christian (2009), *L'invention des continents : comment l'Europe a découpé le Monde*, Paris, Larousse.
GRATALOUP Christian (2010), *Géohistoire de la mondialisation*, Paris, A. Colin, coll. U, série Géographie.
GREEN Nancy L. (1999) « Trans-frontieres : Pour une analyse des lieux de passage », *Socio-anthropologie*, 6, [en ligne], http://socio-anthropologie.revues.org/index110.html.
GRENDI Edoardo (1977), « Micro-analisi e storia sociale », *Quaderni storici*, 36, p. 506-520.
GROSJEAN Michèle, THIBAUD Jean-Paul (dir.) (2001), *L'espace urbain en méthodes*, Lyon, P.U.L.
GUERIN-PACE France, FILIPPOVA Elena (dir.) (2008), *Ces lieux qui nous habitent. Identités des territoires, territoires des identités*, La Tour-d'Aigues, éds. de l'Aube.
GUILLAUME Marc (1999), *L'empire des réseaux*, Paris, Descartes.
GUIMERA Roger, MOSSA Stefano, TURTSCHI Adrian, AMARAL Luis A. N. (2005), « The worldwide air transportation network: Anomalous centrality, community structure, and cities' global roles », *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 102-22, p. 7794-7799.
GUIVER Jo, JAIN Juliet (2011), « Grounded: Impacts of and Insights from the Volcanic Ash Cloud Disruption », *Mobilities*, 6-1, p. 41-55.
GÜLLER Michael, GÜLLER Mathis (2003), *From airport to airport city,* Barcelone, ed. G. Gili.
GUMUCHIAN Hervé, GRASSET Éric, LAJARGE Romain, ROUX Emmanuel (2003), *Les acteurs, ces oubliés du territoire*, Paris, Economica.
GÜNTHER Jochen, WINTER Gabi (2007), *Frankfurt Flughafen: ein Tag in der Airport*-City, Francfort-sur-le-Main, ed. B3.
GURVITCH Georges (1961), *La multiplicité de temps sociaux*, Paris, Centre de documentation universitaire, coll. Les Cours de Sorbonne.
HABERMAS Jürgen [1962] (1993), *L'espace public: archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise [Strukturwandel der Öffentlichkeit]*, Paris, Payot, coll. Critique de la politique.
HAGE Ghassan (2005), « A not so multi-sited ethnography of a not so imagined community », *Anthropological Theory*, 5-4, p. 463-475.
HÄKLI Jouni (2001), « In the territory of knowledge: state-centred discourses and the construction of society », *Progress in Human Geography*, 25-3, p. 403-422.
HALBERT Ludovic (2010), *L'avantage métropolitain*, Paris, PUF, coll. La Ville en débat.
HALBERT Ludovic, CICILLE Patricia, ROZENBLAT Céline (2012), *Quelles métropoles en Europe ? Des villes en réseau*, Paris, La Documentation française, coll. Travaux (Datar).
HALDRUP Michael, LARSEN Jonas (2010), *Tourism, Performance and the Everyday: Consuming the Orient*, Londres, Routledge.
HALL Edward T. (1978) [1966], *La dimension cachée [The Hidden Dimension]*, Paris, Seuil, coll. Points Essai.
HALL Michael C. (2005), « Reconsidering the geography of tourism and contemporary mobility », *Geographical Research*, 43-2, p. 125-139.
HALL Peter (1965) [1965], *Les Villes mondiales [The World Cities]*, Paris, Hachette, coll. L'Univers des connaissances.
HALL Stuart 1994 [1973], « Codage/décodage », *Réseaux*, 12-68, p. 27-39.
HALL Michael C. (2010), « Equal access for all? Regulative mechanisms, inequality and tourism mobility », *in* COLE Stroma, MORGAN Nigel (dir.), *Tourism and inequality: Problems and prospects*, 34-48. Wallingford (Royaume-Uni), Cabi.

HALPERN Charlotte (2006), *La décision publique entre intérêt général et intérêts territorialisés : les conflits autour de l'extension des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Berlin-Schönefeld*, thèse de doctorat de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris.
HALPERN Charlotte (2011), « HUB 4. Bâtisseur, gestionnaire et aménageur: les stratégies adaptatives de Fraport AG et Aéroports de Paris », *Flux*, 84, p. 73-89.
HALPERN Charlotte, LORRAIN Dominique (2010), « HUB (aéroports et ports) », *Flux*, 79-80/1, p. 140-152.
HANCOCK Claire (2000), « La séparation entre hommes et femmes dans le métro de Mexico, pour une régularisation des flux ? » *in* MEMBRADO Monique, RIEU Anne (dir.), *Sexes, espaces et corps. De la catégorisation du genre*, Toulouse, Editions Universitaires du Sud, p. 43-58.
HANCOCK Claire (2004), « L'idéologie du territoire en géographie: incursions féminines dans une discipline masculiniste », *in* BARD Christine (dir.), *Le genre des territoires, féminin, masculin, neutre*, Angers, Presses de l'Université d'Angers, p. 165-174.
HANI Mohamed (2009), « Chaînage des déplacements et pratiques d'achats des familles », *Géocarrefour*, 84-1, p. 113-121.
HANNAM Kevin, SHELLER Mimi, URRY John (2006), « Editorial : Mobilities, Immobilities and Moorings », *Mobilities*, 1-1, p. 1-22.
HANNERZ Ulf (1980), *Explorer la ville: éléments d'anthropologie urbaine [Exploring the City: Inquiries Toward an Urban Anthropology]*, traduit et présenté par Isaac JOSEPH, Paris, eds. de Minuit.
HANNERZ Ulf (1996), *Transnational connections: Culture, people, places*, Londres, Routledge.
HANNERZ Ulf (2003), « Being There... and There... and There! Reflections on Multi-Site Ethnography », *Ethnography*, 4-2, p. 201-216.
HARAWAY Donna Jeanne (2007), *Manifeste cyborg et autres essais: sciences, fictions, féminismes,* édité par ALLARD Laurence, GARDEY Delphine, MAGNAN Nathalie, Paris, Exils, coll. Essais.
HARRER Jürgen (2011) *Frankfurt Airport: Bodenzauber und Höhenspiele,* Francfort-sur-le-Main, Frankfurter Societäts-Medien.
HART Walter (1985), *The airport passenger terminal*, New York, Wiley.
HARTMANN Michael (2002), *Der Mythos von den Leistungseliten: Spitzenkarrieren und soziale Herkunft in Wirtschaft, Politik, Justiz und Wissenschaft*, Francfort-sur-le-Main, Campus.
HARTOG François (2003), *Régimes d'historicité. Présentisme et expérience du temps*, Paris, Seuil.
HARVEY Andrew S., TAYLOR Maria Elena (2000), « Activity Settings and Travel Behaviour: A Social Contact Perspective », *Transportation*, 27-1, p. 53-73.
HARVEY David (2008), *Géographie de la domination*, Paris, Les prairies ordinaires, coll. Penser/Croiser.
HASSENTEUFEL Patrick (2000), « Deux ou trois choses que je sais d'elle. Remarques à propos d'expériences de comparaisons européennes », *in* CURAPP (ed.), BACHIR Myriam, *Les méthodes au concret,* Paris, PUF, p. 105-124.
HELMFRID Staffan (1968), « Zur Geographie einer mobilen Gesellschaft. Gedanken zur Entwicklung in Schweden », *Geographische Rundschau*, 12, p. 445-451.
HEPPNER Joachim (1994), *Airport City : eine Stadt für sich. Flughafen Frankfurt*, Francfort-sur-le-Main, Societäts.
HERVIEU Bertrand, VIARD Jean (1996), *Au bonheur des campagnes (et des provinces)*, La Tour-d'Aigues, éd. de l'Aube, coll. Monde en cours.
HESMONDHALGH David (2002), *The Cultural Industries,* Londres, Sage.
HILY Marie-Antoinette (2002), « Mobilité, espaces marchands et sociabilité », *Connexions*, 77-1, p. 91-99.
HILY Marie-Antoinette, BERTHOMIÈRE William, MIHAYLOVA Dimitrina (2004), « La notion de "réseaux sociaux" en migration », *Hommes et migrations*, 1250, p. 6-12.
HILY Marie-Antoinette, MA MUNG Emmanuel (2003), « Catégories et lieux des circulations migratoires », *Cahiers de recherches de la MIRE*, 16, p. 33-39.
HOCHSCHILD Arlie Russell (1985), *The Managed heart: commercialization of human feeling,* Berkeley (Etats-Unis), University of California Press.
HONNETH Axel [1992] (2000), *La lutte pour la reconnaissance [Kampf um Anerkennung]*, Paris, Gallimard, coll. Folio Essais.
HOPQUIN Benoît, « Sous le couloir aérien de Roissy, l'enterrement de "X masculin N° 13/0824" », *Le Monde*, 3 mai 2012, p. 10.
HORN Catharina (2010), *Airports and territory : emergence of a new strategic actor in the air transport system*, thèse de doctorat de l'Université Paris-Est.
HORTON David, ROSEN Paul, COX Peter (Eds.) (2007), *Cycling and Society,* Aldershot (Royaume-Uni), Ashgate.

HOSCHILD Arlie Russell (2000), « Global care chains and emotional surplus value », *in* GIDDENS Anthony, HUTTON Will (dir.), *On the edge: Living with global capitalism*, Londres, Jonathan Cape, p. 130-46.
HOUSSAY-HOLZSCHUCH Myriam, TEPPO Annika (2009), « A Mall for All? Race and Public Space in Post-apartheid Cape Town », *Cultural Geographies*, 16-3, p. 351-379.
HOUSSAY-HOLZSCHUCH Myriam, VIVET Jeanne (2009), « Blurring the line: Privatisation and publicisation at the Victoria & Albert Waterfront, Cape Town », *in* PEYROUX Elisabeth, BÉNIT-GBAFFOU Claire, FABIYI Seyi (dir.), *Sécurisation des quartiers et gouvernance locale : Enjeux et défis pour les villes africaines (Afrique du Sud, Kenya, Mozambique, Namibie, Nigeria)*, Paris, IFAS-Karthala, p. 269-288.
HUI Allison (2008), « Many Homes for Tourism Re-considering Spatializations of Home and Away in Tourism Mobilities ». *Tourist Studies*, 8-3, p. 291-311.
HVATTUM Mari, KAMPEVOLD LARSEN Janike, BRENNA Brita (2011), *Routes, roads and landscapes,* Farnham (Royaume-Uni), Ashgate.
HYDE Kenneth F., OLESEN Karin (2011), « Packing for touristic performances », *Annals of Tourism Research,* 38-3, p. 900-919.
IAURIF (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région d'Ile-de-France) (2004), « Aéroports et territoires », *Cahiers de l'IAURIF*, numéro thématique, p. 139-140.
ILLIG Richard (2012), *Im Jetzt zwischen Hier und Dort. Zu den Praktiken des Separierens und Markierens funktionaler Bereiche an Nicht-Orten*, mémoire de master en arts, Université des Arts de Berlin (Universität der Künste).
IMRIE Rob (2000), « Disability and discourses of mobility and movement », *Environment and Planning A* 32, 9, p. 1641 - 1656.
INGOLD Tim (1993), « The temporality of the landscape », *World Archeology*, 25-2, p. 152-174.
INGOLD Tim (2000), *The Perception of the Environment: Essays in the Livelihood, Dwelling and Skill*, Londres, Routledge.
INGOLD, Tim, LEE VERGUNST Jo (2008), *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot,* Farnham (Royaume-Uni), Ashgate.
INTERFACES (groupe de recherche) (2008), « L'interface : contribution à l'analyse géographique », *L'Espace géographique*, 37-3, p. 193-207.
IOANNIDES Dimitri, COHEN IOANNIDES Mara (2004), « Jewish past as a 'foreign country': the travel experiences of American Jews », in COLES Tim, DALLEN Timothy J., *Tourism, Diasporas, and Space*, Londres, Routledge, Routledge contemporary geographies of leisure, tourism and mobility, p. 95-110.
ISERTE Morgane (2008), « Enquête en "zone d'attente réservée" de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle : vers une gestion sécuritaire des "flux migratoires" », *Cultures & Conflits*, 71, automne 2008.
IYER Pico (2001), *The Global Soul: Jet Lag, Shopping Malls, and the Search for Home,* New York, Vintage Books.
JACCOUD Christophe, KAUFMANN Vincent, BASSAND Michel (2010), *Michel Bassand : un sociologue de l'espace et son monde*, Lausanne Presses polytechniques et universitaires romandes, coll. Espace en société : Penseurs d'espace.
JACKSON John Brinckerhoff (1970), « Other-directed architecture » *in* ZUBE Erving H. (ed.), *Landscapes: Selected Writings of J.B. Jackson*, Amherst (Etats-Unis), Univ. of Massachussetts Press.
JACKSON Peter (1989), *Maps of meaning: an introduction to cultural geography,* Londres, Unwin Hyman.
JACKSON Peter (1998), « Domesticating the street », *in* FYFE Nicholas R. (dir.), *Images of the street: Planning, identity and control in public space*, Londres, Routledge, p. 176-191.
JACKSON Peter, TAYLOR James (1996), « Geography and the cultural politics of advertising », *Progress in Human Geography*, vol. 20, n°3, p. 356-371.
JACOB Fabrice (1995), « Les douaniers français aux frontières de la sécurité intérieure », *Déviance et société*, 19-4, p. 339-354.
JACQUOT Sébastien (2007), *Enjeux publics et privés du réinvestissement des espaces historiques centraux: Une étude comparée de Gênes, Valparaiso et Liverpool*, thèse de doctorat de l'Université d'Angers.
JAILLET Marie-Christine (2009), « Contre le territoire : la 'bonne distance' », *in* VANIER Martin (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation : controverses et perspectives*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Espace et territoires, p. 115-121.

JAIN Juliet (2009), « The making of mundane bus journeys », *in* VANNINI Phillip (dir.), *The Cultures of Alternative Mobilities: Routes Less Travelled*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate, p. 91-110.
JAIN Juliet (2011), « The classy coach commute », *Journal of Transport Geography*, 19-5, p. 1017-1022.
JAIN Juliet, LYONS Glenn (2008), « The gift of travel time », *Journal of Transport Geography* 16-2, p. 81-89.
JANNELLE Donald G. (1969), « Spatial reorganisation: a model and concept », *Annals of the Association of American Geographers*, 59-2, p. 348-364
JAURÉGUIBERRY Francis (2004), « Hypermobilité et télécommunication », *in* ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, LÉVY Jacques (dir.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, p. 130-138.
JAWORSKI Adam, THURLOW Crispin (2012), « The (de-) centering spaces of airports: Framing mobility and multilingualism1 », *in* PIETIKÄINEN Sari, KELLY-HOLMES Helen, *Multilingualism and the Periphery*, New York, Oxford University Press.
JENSEN Ole Brandt (2011), « Emotional Eruptions, Volcanic Activity and Global Mobilities – A Field Account from a European in the US During the Eruption of the Eyjafjallajökull », *Mobilities*, 6-1, p. 67-75.
JENSEN Ole Brandt (2013), *Staging Mobilities,* New York, Routledge.
JENSEN Ole Brandt, et Tim Richardson (2004), *Making European space: mobility, power and territorial identity*, New-York, Routledge.
JOBARD Fabien, LÉVY René, LAMBERTH John (2012), « Mesurer les discriminations selon l'apparence : une analyse des contrôles d'identité à Paris », *Population*, 67-3, p. 423-451.
JOHLER Reinhard, MATTER Max, ZINN-THOMAS Sabine (2011), *Mobilitäten: Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung,* Waxmann Verlag.
JOLIVET Violaine (2007), « La notion de trajectoire en géographie, une clé pour analyser les mobilités ? », *EchoGéo*, 2, [en ligne], http://echogeo.revues.org/1704.
JONES Andrew (2009), « Theorizing global business spaces », *Geografiska Annales: Series B, Human Geography*, 91-3, p. 203-218.
JONG, Bart De (2013), *The Airport Assembled: Rethinking Planning and Policy Making of Amsterdam Airport Schiphol by Using the Actor-Network Theory,* Delft (Pays-Bas), Eburon.
JOSEPH Isaac (1984), *Le Passant considérable : essai sur la dispersion de l'espace public,* Paris, Librairie des Méridiens, coll. Sociologie des formes.
JOSEPH Isaac (1998), *La ville sans qualités*, La Tour-d'Aigues, ed. de l'Aube, coll. Monde en cours.
JOSEPH Isaac (2004), *Météor : les métamorphoses du métro*, Paris, Économica, coll. Études sociologiques.
JOSEPH Isaac (1984), *Le Passant considérable : essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris, Librairie des Méridiens, coll. Sociologie des formes.
JOSEPH Isaac (1987), *L'enjeu-Station, la station de métro comme espace public,* rapport, Paris, Réseau 2000, RATP.
JOSEPH Isaac (1999) (dir.), *Villes en gares*, La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube, coll. L'Aube territoire.
JOSEPH Isaac, CEFAÏ Daniel (ed.) (2007), *L'athlète moral et l'enquêteur modeste*, Paris, Economica, coll. Études sociologiques.
JULIEN Arantxa, CARRÉ Jean-René (2003), « La marche dans les déplacements quotidiens des citadins », *in* PUMAIN Denise, MATTEI Marie-Flore (dir.), *Données urbaines 4*, Paris, Anthropos, p. 87-95.
KAHN Farrol (2007), "Arrive in Better Shape. Taking the Stress out of the Travel Experience Can build Commercial Revenues", diaporama de présentation, Aviation Health Institute, Trinity Forum du Conseil international des Aéroports (ACI), Dubaï, 13-15 mars 2007, [en ligne], http://www.aci.aero/aci/aci/file/2007%20Events/ACI%20Trinity%20Forum/Presentations/Farrol_Kahn.pdf.
KANNA Ahmed Ismail (2011), *Dubai, the city as corporation,* Minneapolis, University of Minnesota Press.
KAPLAN Caren (1996), *Questions of Travel: Postmodern Discourses of Displacement*, Durham (Etats-Unis), Duke Univ. Press.
KASARDA John D., LINDSAY Greg (2011), *Aerotropolis: the way we'll live next*, New York, Farrar, Strauss et Giroux.
KASSA Sabrina (2011), « Sangatte à Paris. Le jardin des exilés », *in* AGIER Michel (dir.), *Paris refuge : habiter les interstices*, p. 19-69, Bellecombe-en-Bauges, ed. du Croquant, coll. Carnets d'exil.
KAUFMANN Jean-Claude (2006), *L'enquête et ses méthodes. L'entretien compréhensif,* Paris, A. Colin, coll. 128. Sociologie.

KAUFMANN Vincent (1999), *Mobilité et vie quotidienne: synthèse et questions de recherche,* rapport, Paris, Ministère de l'Equipement, Centre de prospective et de veille scientifique, Plus, série Synthèses et recherches.
KAUFMANN Vincent (2002), *Re-Thinking Mobility. Contemporary sociology*, Aldershot (Royaume-Uni), Ashgate.
KAUFMANN Vincent (2006), « Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains » *in* BONNET Michel, AUBERTEL Patrice (dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, p. 223-236.
KAUFMANN Vincent (2008), *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
KAUFMANN Vincent, 2001, *La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ?*, *in* BASSAND Michel,
KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
KAUFMANN Vincent, MONTULET Bertrand (2008), « Between social and spatial mobilities: The issue of social fluidity » *in* CANZLER, Weert, KAUFMANN, KESSERLING Sven, *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective,* Aldershot, Ashgate, p.37-55.
KEARNS Robin A., « Seeing with clarity: undertaking observational research », *in* HAY Iain (dir.), *Qualitative research methods in human geography*, Oxford (Royaume-Uni), Oxford University Press, coll. Australian geographical perspectives, p. 241-258.
KEIL Roger (2011) « The Global City Comes Home. Internalised Globalisation in Frankfurt Rhine-Main », *Urban Studies*, 48-12, p. 2495-2517.
KELLERMAN Aharon (2008), « International Airports: Passengers in an Environment of 'Authorities' », *Mobilities*, 3-1, p. 161-178.
KELLERMAN Aharon (2010), « Business Travel and Leisure Tourism: Comparative Trends in a Globalizing World », *in* BEAVERSTOCK Jonathan V., DERUDDER Ben, FAULCONBRIDGE James, WITLOX Franck (dir.), *International Business Travel in the Global Economy*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate, p. 165-176.
KESSELRING Sven (2006), « Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world », *Environment and Planning A,* 38-2, p. 269-279.
KESSELRING Sven (2009), « Global transfer points: the making of airports in the mobile risk society », *in* CWERNER Saulo, KESSELRING Sven, URRY John (dir.), *Aeromobilities: Theory and Research*, Londres, Routledge, p. 39-59.
KESSELRING Sven, VOGL Gerlinde (2010), *Betriebliche Mobilitätsregime. Die sozialen Kosten mobile Arbeit*, Berlin, ed. Sigma.
KING Russell (2002), « Towards a new map of European migration », *International Journal of Population Geography*, 8-2, p. 89-106.
KLAUSER Francisco R., RUEGG Jean, NOVEMBER Valérie (2008), « Airport Surveillance between Public and Private Interests. CCTV at Geneva International Airport. », *in* SALTER Mark B. (dir.), *Politics at the Airport*, Minneapolis, the University of Minnesota Press, p. 105-126.
KLEINMAN Julie (2012), « The Gare du Nord: Parisian Topographies of Exchange », *Ethnologie française*, 42-3, p. 567-576.
KLOPPENBURG Sanneke (2013a), *Tracing mobilities regimes: The regulation of drug smuggling and labour migration at two airports in the Netherlands and Indonesia*, thèse de doctorat de l'Université d'Amsterdam.
KLOPPENBURG Sanneke (2013b), « Mapping the Contours of Mobilities Regimes. Air Travel and Drug Smuggling Between the Caribbean and the Netherlands », *Mobilities*, 8-1, p.52-69.
KLOPPENBURG Sanneke, PETERS Peter (2012), « Confined Mobilities: Following Indonesian Migrant Workers on Their Way Home », *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 103-5, p. 530-541.
KMOOS Maarten, DE MAAR Birgitte (1997), *Schiphol Architecture: innovative airport design,* Amsterdam, ARCAM.
KNAFOU Rémy (1998b), « Vers une géographie du rapport à l'Autre », *in* KNAFOU Rémy (dir.), *La planète "nomade" : les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, actes du festival international de géographie (FIG) de Saint-Dié, Paris, Belin, p. 7-17.
KNAFOU Rémy (2000), « Les mobilités touristiques et de loisirs et le système global des mobilités », *in* BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité,* Paris, PUF, p. 85-94.
KNAFOU Rémy (dir.) (1998a), *La planète "nomade" : les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, actes du festival international de géographie (FIG) de Saint-Dié, Paris, Belin.

KNAFOU Rémy, BRUSTON Mireille, DEPREST Florence, DUHAMEL Philippe, GAY Jean-Christophe, SACAREAU Isabelle (1997). « Une approche géographique du tourisme », *L'Espace géographique*, 26-3, p. 193-204.
KNIPPENBERGER Ute (2010), « Airport-region governance. Conundrums of airports and regional coherence », *in* KNIPPENBERGER Ute, WALL Alex (dir.), *Airports in cities and regions: research and practise*, 101-112. Karlsruhe (Allemagne): KIT Scientific Publishing, 2010.
KNIPPENBERGER Ute, WALL Alex (dir.) (2010), *Airports in cities and regions: research and practise*, KIT Scientific Publishing, Karlsruhe (Allemagne).
KNITTER Harry (1996), *Holding Pattern. Airport Waiting Made Easy*, Okemos (Michigan), Kordene Publications.
KNOX Hannah, O'DOHERTY Damian, VURDUBAKIS Theo, WESTRUP Chris (2008), « Enacting Airports: Space, Movement and Modes of Ordering », *Organization*, 15-6, p. 869-888.
KNOX Hannah, O'DOHERTY Damian, VURDUBAKIS Theo, WESTRUP Chris (2007), « Rites of passage: Organization as an excess of flows », *Scandinavian Journal of Management* 23, n° 3, p. 265-284.
KOOLHAAS Rem, MAU Bruce, SIGLER Jennifer, WERLEMANN Hans (1995), « The Generic City ». *in* KOOLHAAS Rem, MAU Bruce, SIGLER Jennifer*, Small, medium, large, extra-large*, Rotterdam, 010, p. 1248-1264
KÖPPEN Bernhard (2011), « Motivations de visite et tourisme d'achat dans la région Outre Forêt et le Palatinat », *in* KOUKOUTSAKI-MONNIER Angeliki (dir.), *Représentations du transfrontalier*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy, coll. Questions de communication, série Actes, p. 165-176.
KULLMAN Kim (2010), « Transitional geographies: making mobile children », *Social & Cultural Geography*, 11-8, p. 829-846.
LABASSE Jean (1944), « Autour de la *Gare du Nord* », compte-rendu de lecture de l'ouvrage de René CLOZIER (1940), *Les Études rhodaniennes* 19-3, p. 207-209.
LACOUR Claude, PUISSANT Sylvette (1999), *La métropolisation : croissance, diversité, fractures*, Paris, Anthropos, coll. Villes.
LACROIX Thomas (2005), *Les réseaux marocains du développement : géographie du transnational et politiques du territorial*, Paris, Presses de Sciences Po, coll. Académique.
LAHIRE Bernard (1998), *L'homme pluriel : les ressorts de l'action*, Paris, Fayard, coll. Pluriel.
LAHIRE Bernard (2013), *Dans les plis singuliers du social : Individus, institutions, socialisations*, Paris, La Découverte.
LANNÉELLE Xavière (2004), « Va et vient. Entre deux lieux, entre recherche et récit », *EspacesTemps.net*, 7 avril 2004, [en ligne]. http://espacestemps.net/document153.html.
LANNOY Pierre (2004), « La mécanique des flux : l'ingénierie du trafic comme politique d'intégration », *in* MONTULET Bertrand, KAUFMANN Vincent (dir.), *Mobilités, fluidités… libertés ?,* Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis, p. 99-119.
LAPLANTINE François (2010), *La description ethnographique,* Paris, A. Colin, coll. 128, série L'Enquête et ses méthodes.
LARSEN Jonas (2008), « De-exoticizing tourist travel: Everyday life and sociality on the move », *Leisure Studies*, 27-1, p. 21-34.
LARSEN, Jonas, URRY John, AXHAUSEN Kay W. (2006), *Mobilities, networks, geographies*, Aldershot (Royaume-Uni), Ashgate, coll. Transport and society.
LASSEN Claus (2006), « Aeromobility and work », *Environment and Planning A*, 38, p. 301-312.
LASSEN Claus (2009), « A life in corridors », *in* CWERNER Saulo, KESSELRING Sven, URRY John (dir.) (2009), *Aeromobilities: Theory and Research*, Londres, Routledge, p. 177-193.
LASSEN Claus, SMINK Carla K, SMIDT-JENSEN Søren (2009), « Experience Spaces, (Aero)mobilities and Environmental Impacts », *European Planning Studies*, 17-6, p. 887-903.
LATOUR Bruno (2005) [1993], *Nous n'avons jamais été modernes : essai d'anthropologie symétrique*, Paris, la Découverte.
LATOUR Bruno (2009), « Les moteurs immobiles de l'immobilité », préface, *in* FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Etat des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Histoire, p. 7-10.
LAURIER Eric (2001), « Why people say where they are during mobile phone calls », *Environment and Planning D: Society & Space*, p. 485-504.
LAURIER Eric *et al.* (2008), « Driving and 'passengering': Notes on the ordinary organization of car travel », *Mobilities*, 3-1, p. 1-23.

LAURIER Eric, BROWN Barry, LORIMER Hayden (2005), « Habitable cars: what we do there », cinquième congrès des *Social Studies of Information Technology*, London School of Economics, avril 2005, [en ligne], http://www.era.lib.ed.ac.uk/handle/1842/815.
LAURIER Eric, PHILO Chris (2006), « Natural problems of naturalistic video data », *in* KNOBLAUCH Hubert, SCHNETTLER Bernt, RAAB Jürgen, SOEFFNER Hans-Georg (dir.), *Video Analysis. Methodology and Methods*, Francfort-sur-le-Main, Peter Lang.
LAVERGNE Marc (2002), « Dubaï ou la métropolisation incomplète d'un pôle en relais de l'économie monde », *Cahiers de la Méditerranée*, 64, [en ligne], http://cdlm.revues.org/index80.html.
LAVERGNE Marc (2003), « Golfe arabo-persique : un système migratoire de plus en plus tourné vers l'Asie », *Revue européenne des migrations internationales*, 19-3, p. 229-241.
LAVERGNE Marc (2009), « Dubaï, utile ou futile ? Portrait d'une ville rêvée à l'heure de la crise ». *Hérodote*, 133, p. 32-57.
LAVERGNE Marc, DUMORTIER Brigitte (2002), « Doubaï : ville du pétrole ou projet métropolitain post-pétrolier ». *Annales de Géographie*, 111-623, p. 41-59.
LE BERRE Maryvonne (1982), « Le territoire dans ses rapports avec les espaces géographiques. Concept ancien, utilisation nouvelle », *in Les territoires de la vie quotidienne : recherche de niveaux signifiants dans l'analyse géographique*, Actes du colloque Géopoint 82 (Avignon, 26-27 mai 1982), Avignon, Groupe Dupont, p. 3-16.
LE GRIGNOU Brigitte (2003), *Du côté du public. Usages et receptions de la télévision*, Paris, Economica, coll. Etudes politiques.
LÉCUREUIL Jacques (2001), *La programmation urbaine: nécessité et enjeux,* Paris, Le Moniteur, coll. Guides méthodes.
LEFEBVRE Henri (1972), *Le droit à la ville*, Paris, Éditions Anthropos, Société et urbanisme.
LEFEBVRE Henri (2000) [1974], *La production de l'espace*, Paris, Économica.
LEFORT Claude (2000), *Les Formes de l'histoire: essais d'anthropologie politique,* Paris, Gallimard.
LEMARCHAND Nathalie (2008), *Géographie du commerce et de la consommation : les territoires du commerce distractif*, habilitation à diriger des recherches de l'Université de Paris-Sorbonne - Paris IV.
LE MONDE (2007) (non signé), « Les passagers du Paris-Bamako témoignent », *Le Monde.fr*, 28 mai 2007, [en ligne], http://www.lemonde.fr/societe/article/2007/05/28/les-passagers-du-paris-bamako-temoignent_915602_3224.html.
LEROY Stéphane (2000), « Sémantiques de la métropolisation », *L'Espace géographique*, 29-1, p. 78-86.
LETHERBY Gayle, REYNOLDS Gillian (2003), « Making connections : the relationship between train travel and the processes of work and leisure », *Sociological Research Online,* [en ligne] http://socresonline.org.uk/8/3/letherby.htm.
LETHERBY Gayle, REYNOLDS Gillian (2005), *Train Tracks: Work, Play and Politics on the Railways,* Oxford, Berg.
LÉVI-STRAUSS Claude [1955] (2008), *Tristes Tropiques, in* LÉVI-STRAUSS Claude, *Œuvres*, Paris, Gallimard, coll. Bibliothèque de la Pléiade.
LÉVY Emmanuelle (2001), « Saisir l'accessibilité. Les trajets-voyageurs à la gare du Nord », in GROSJEAN Michèle, Thibaud Jean-Paul, *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Parenthèses, coll. Eupalinos, série Architecture et urbanisme, p. 47-62,
LÉVY Jacques (1993), « A-t-on encore (vraiment) besoin du territoire ? », *Espaces Temps*, 51-1, p. 102-142.
LÉVY Jacques (2000a), *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*, Paris, Belin.
LÉVY Jacques (2000b), « Les nouveaux espaces de la mobilité », *in* BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les Territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p. 155-170.
LÉVY Jacques, 2001, « Beaucoup d'enjeux contemporains sont liés à la maîtrise de l'espace », Entretien avec Antoine Spire, *Le Monde*, 3 septembre.
LÉVY Jacques (2004), « Modèle de mobilité, modèle d'urbanité », *in* ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, LÉVY Jacques (dir.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, p. 157-169.
LÉVY Jacques (dir.) (2008), *L'invention du monde: une géographie de la mondialisation,* Paris, Presses de Sciences Po.
LÉVY Jacques (2010), « Penser aux/les limites de nos limites », *SociologieS*, [en ligne], http://www.doaj.org/doaj?func=fulltext&aId=1049066.
LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés,* Paris, Belin.

LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel (dir.) (2000), *Logiques de l'espace, esprit des lieux : géographies à Cerisy*, Paris, Belin.
LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel (dir.) (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.
LIAGRE Romain, DUMONT Frédéric (2005), « Sangatte: vie et mort d'un centre de "réfugiés" », *Annales de géographie*, 641-1, p. 93-112.
LINHARDT Dominique (2001), « L'économie du soupçon. Une contribution pragmatique à la sociologie de la menace », *Genèses*, 44, p. 76-98.
LLOYD Justin (2002), « Departing sovereignty », *Borderlands,* 1-2, [en ligne], http://www.borderlands.net.au/vol1no2_2002/lloyd_departing.html
LLOYD Justin (2003), « Airport Technology, Travel and Consumption », *Space and Culture*, 6-2, p. 93-109.
LODGE David (1991) [1984], *Un tout petit monde*, Marseille, Rivages, coll. Littérature étrangère.
LÖFGREN Orvar (1999), « Crossing borders: The bationalization of anxiety », *Ethnologia scandinavica*, 29, p. 5-27.
LÖFGREN Orvar (2008), « Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller », *Mobilities*, 3-3, p. 331-351.
LOHMANN Guilherme, ALBERS Sascha, KOCH Benjamin, PAVLOVICH Kathryn (2009), « From hub to tourist destination-An explorative study of Singapore and Dubai's aviation-based transformation », *Journal of Air Transport Management*, 15-5, p. 205-211.
LOMBARD Jérôme (2009), « Du taxi au migrant ou l'inverse : influences réciproques du transport et de la migration internationale en Afrique de l'Ouest », *Cahiers de géographie du Québec*, 53-149, p. 241-260.
LOMBARD Jérôme, NINOT Olivier (2012), « Gens, lieux et moyens du transport : des déplacements quotidiens aux voyages continentaux », *EchoGéo*, 20, [en ligne], http://echogeo.revues.org/13126
LOMBARD Jérôme, STECK Benjamin (2004), « Quand le transport est d'abord un lieu ! », *Autrepart*, 32-4, p. 3-19.
LORIMER Hayden (2005), « Cultural geography: the busyness of being 'more-than-representational' », *Progress in human geography*, 29-1, p. 83-94.
LUCCHESI Achim (2011), *"Die Bombe is' eh im Koffer". Geschichten aus dem Handgepäck*, Munich, Heyne, coll. Taschenbuch.
LUSSAULT Michel (1993-1994), « La ville clarifiée. Essai d'analyse de quelques usages carto et icono-graphiques en oeuvre dans le projet urbain », *EIDOS*, *Bulletin international de sémiotique de l'image*, Université François Rabelais de Tours, n° 9-10, 37-58.
LUSSAULT Michel (2001), « Propositions pour l'analyse générale d'espaces d'actes », GHORRA-GOBIN Cynthia (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 33-46.
LUSSAULT Michel (2007a), *L'homme spatial : la construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil, coll. La couleur des idées.
LUSSAULT Michel (2007b), « Le tourisme, un genre commun », *in* DUHAMEL Philippe, KNAFOU Rémy (dir.), *Mondes urbains du tourisme*, Paris, Belin, coll. Mappemonde, p. 333-349.
LUSSAULT Michel (2007c) « Habiter, du lieu au monde. Réflexions géographiques sur l'habitat humain », *in* PAQUOT Thierry, LUSSAULT Michel, YOUNÈS Chris, *Habiter, le propre de l'humain: villes, territoires et philosophie*, Paris, La Découverte, p. 35-51.
LUSSAULT Michel (2009), *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, Grasset.
LUSSAULT Michel (2013), *L'avènement du monde: essai sur l'habitation humaine de la Terre,* Paris, Seuil, La Couleur des idées.
LUSSAULT Michel, (1998), « L'instrument sanitaire. Rôles et valeurs de la santé publique dans les politiques territoriales tourangelles », in FASSIN Didier, *Les figures urbaines de la santé publique. Enquête sur des expériences locales*, Paris, La Découverte, p. 174-202.
LUSSAULT, Michel (2012), « L'urbain métropolisé français dans la mondialisation - état des lieux et problématiques », *Territoires 2040*, 3, p. 10-26.
LYNCH Kevin Andrew [1960] (1998), *L'image de la Cité [*The image of the city*]*, Paris, Dunod.
LYON David (2003), « Airports as data filters: Converging surveillance systems after September 11th. », *Journal of Information, Communication and Ethics in Society*, 1-1, p. 13-20.
LYONS, Glenn, JAIN Juliet, HOLLEY David (2007), « The use of travel time by rail passengers in Great Britain », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41-1, p. 107-120.
MA MUNG Emmanuel (1994), « Non-lieu et utopie : la diaspora chinoise et le territoire », *L'Espace géographique*, 23-2, p. 106-113.

MA MUNG Emmanuel (2009). « Le point de vue de l'autonomie dans l'étude des migrations internationales: "penser de l'intérieur" les phénomènes de mobilité », *in* DUREAU Françoise, HILY Marie-Antoinette (dir.) (2009), *Les mondes de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Essais, p. 25-38.
MA MUNG Emmanuel, HIILY Marie-Antoinette, DORAÏ Mohamed Kamel, LOYER Franck (1998), *Bilan des travaux sur la circulation migratoire*, rapport final pour le Ministère de la solidarité et de l'emploi, Direction de la population et des migrations, [en ligne], http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/25/20/13/PDF/bilan_circulation_1998.pdf.
MACÉ Éric, MAIGRET Éric, GLEBAREC Hervé (eds.) (2008), *Cultural Studies : Anthologie*, Paris, A. Colin, 2008.
MAHDAVI Pardis (2011), *Gridlock: Labor, Migration, and Human Trafficking in Dubai,* Stanford (États-Unis), Stanford University Press.
MAHTANI Minelle (2002), « Tricking the border guards: performing race », *Environment and Planning D*, 20-4, p. 425-440.
MAKAREMI Chowra (2008), « Participer en observant. Etudier et assister les étrangers aux frontières », *in* FASSIN Didier, BENSA Alban (dir.), *Les politiques de l'enquête, épreuves ethnographiques*, Paris, ed. La Découverte, p. 165-183.
MALOGNE-FER Gwendoline (2004), « L'aéroport à Raivavae (Australes) : développement économique, migrations et identités », *Journal de la Société des Océanistes*, 119-2, p. 189-199.
MANGIN David (2004), *La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, éd. de la Villette.
MARCHAL Roland, ADELKHAH Faria, HANAFI Sari (2001), *Dubai : cité globale,* Paris, CNRS.
MARCUS G.E. (1995), « Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography », *Annual review of anthropology*, p. 95-117.
MARGAIL Fabienne (1996), « De la correspondance à l'interopérabilité: les mots de l'interconnexion », *Flux*, 12-25, p. 28-35.
MARTIN Lauren L. (2010), « Bombs, bodies, and biopolitics: securitizing the subject at the airport security checkpoint », *Social & Cultural Geography,* 11-1, 17-34.
MARTUCELLI Danilo (2004), « Les revers de la mobilité généralisée », *in* ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, LÉVY Jacques (dir.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, p. 99-108
MARZLOFF Bruno, GLAZIOU Stéphane (1999), *Le temps des puces*, Paris, Carnot.
MASCHERONI Giovanna (2007), *Le comunità viaggianti. Socialità reticolare e mobile dei viaggiatori indipendenti*, Milan, Franco Angeli.
MASPERO François, FRANTZ Anaïk (1990), *Les passagers du Roissy-Express*, Paris, Seuil, Fiction & Cie.
MASSEY Doreen (1993), « Power-geometry and a progressive sense of place », *in* BIRD Jon, CURTIS Barry, PUTNAM Tim, ROBERTSON George, TICKNER Lisa (dir.), *Mapping the futures: local cultures, global change*, p. 59-69.
MASSEY Doreen (1994), *Space, place and gender*, Oxford, Backwell.
MASSEY Doreen (1999), *Power-Geometries and the Politics of Space-Time*, Heidelberg, Département de géographie, Université d'Heidelberg, coll. Hettner-Lectures.
MASSEY Doreen Barbara (2005), *For space,* Londres, Thousand Oaks.
MASSEY Douglas S., ARANGO Joaquin, HUGO Graeme, KOUAOUCI Ali, PELLEGRINO Adela, TAYLOR J. EDWARD (1993), « Theories of international migration: a review and appraisal ». *Population and development review*, 19-3, p. 431-466.
MATTHEY Laurent (2005), « Éthique, politique et esthétique du terrain : cinq figures de l'entretien compréhensif », *Cybergeo*, n° 312 [en ligne]. http://www.cybergeo.eu/index3426.html.
MAY Murray, MILL Stuart B. (2005), « Questioning airport expansion. A case study of Canberra International Airport », *Journal of Transport Geography*, 14-6, p. 437-450.
McDOWELL Linda (2010), « Interviewing: Fear and Liking in the Field », *in* DELYSER Dydia, HERBERT Steve, AITKEN Stuart, CRANG Mike, MCDOWELL Linda (dir.), *The SAGE Handbook of Qualitative Geography*, Los Angeles, SAGE, p. 156-171.
McKAY Deirdre (2006), « Translocal Circulation: Place and Subjectivity in an Extended Filipino Community », *The Asia Pacific Journal of Anthropology*, 7-3, p. 265-278.
McINTYRE Norman, WILLIAMS Daniel, MCHUGH Kevin McHugh (dir.) (2006) *Multiple Dwelling and Tourism: Negotiating Place, Home and Identity*, Wallingford (Royaume-Uni), CABI.
McNEILL Donald (2009), « The airport hotel as business space », *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 91-3, p. 219-228.

McNEILL Donald (2010), « Behind the 'Heathrow hassle': a political and cultural economy of the privatized airport », *Environment and Planning A*, 42-12, p. 2859-2873.
MEISSONNIER Joël (2001), *Provinciliens : les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, Paris, L'Harmattan.
MEISSONNIER Joël (2010), « Entre ancrage et déambulation, les stratégies socio-spatiales du marchand de rue. Le cas des lieux de transit à Istanbul », *in* BOQUET Yves, DESSE, René-Paul (dir.) (2010), *Commerce et mobilités*, Dijon, éd. universitaires de Dijon, p. 71-87.
MEKDJIAN Sarah (2009), *De l'enclave au kaléidoscope urbain. Los Angeles au prisme de l'immigration arménienne*, thèse de doctorat de l'Université de Paris-Nanterre.
MENDIBIL Didier (1989), « Publicité et géographie : paysages, images et discours », *Strates*, n° 4, 1989, [en ligne], http://strates.revues.org/4162.
MÉNERAULT Philippe (2006), *Les pôles d'échanges en France : état des connaissances, enjeux et outils d'analyse*, Lyon, Certu.
MÉNERAULT Philippe, BARRÉ Alain (dir.) (2001), *Gares et quartiers de gares : signes et marges : Lille, Rennes et expériences internationales, Italie, Japon, Pays-Bas*, actes du séminaire international du 22 mars 1999 à Villeneuve d'Ascq, Arcueil, INRETS.
MENVIELLE Loïck, MENVIELLE William (2010), « Le tourisme médical : une nouvelle façon de voyager », *Téoros. Revue de recherche en tourisme*, 29-1, p. 109-119.
MERHAN Alfred, DONKIN Andrew (2004), *The Terminal Man,* New York, Corgi Books.
MERLIN Pierre (2002), *Le transport aérien : situation et perspectives*, Paris, PUF, coll. Que sais-je ?.
MERMET Anne-Cécile (2011), « Redéfinir la consommation pour repenser les espaces de consommation », *Géographie et cultures*, 77, p. 25-43.
MERRIMAN Peter (2004), « Driving Places Marc Augé, Non-Places, and the Geographies of England's M1 Motorway », *Theory, Culture & Society*, 21-4/5, p. 145-167.
MERRIMAN Peter (2007), *Driving Places*, Oxford, Blackwell.
METTON Alain (1969), « Le quartier : étude géographique et psycho-sociologique », *Le géographe canadien*, 13-4, p. 299-316.
MILLER Daniel (1998), *Shopping, Place and Identity*, Londres, Routledge.
MILLER Daniel (2001), *The dialectics of shopping*, Chicago, University of Chicago Press.
MISSAOUI Lamia, TARRIUS Alain (2006), « Villes et migrants, du lieu-monde au lieu-passage ». *Revue européenne des migrations internationales*, 22-2, p. 43-65.
MISSAOUI Lamia, TARRIUS Alain (1994), « Entre sédentarité et nomadisme. Le savoir-communiquer des migrants », *Réseaux*, 12-65, p. 59-70.
MIT (2002), *Tourismes, 1. Lieux communs*, Paris, Belin, coll. Mappemonde.
MIT (2005), *Tourismes, 2, Moments de lieux,* Paris, coll. Mappemonde.
MIT (2011), *Tourismes, 3, La révolution durable,* Paris, Belin, coll. Mappemonde.
MITCHELL Donald (2000), *Cultural geography: a critical introduction,* Malden (Etats-Unis), Blackwell.
MITCHELL Katharyne (1997), « Different diasporas and the hype of hybridity », *Environment and Planning D*, 15, p. 533-554.
MOATTI Claudia (dir.) (2004), *La mobilité des personnes en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne : procédures de contrôle et documents d'identification*, Rome, Ecole française de Rome.
MOKHTARIAN Patricia, SALOMON Ilan (2001), « How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations », *Transportation research part A: Policy and practice*, 35-8, p. 695-719.
MOLES Abraham (1995), « Vers une psycho-géographie », *in* BAILLY Antoine, FERRAS Robert, PUMAIN Denise (dir.), *Encyclopédie de la géographie*, Paris, Economica, 1995.
MOLES Abraham, ROHMER Elisabeth (1972), *Psychosociologie de l'espace*, Paris, Casterman.
MONDADA Lorenza (2000), *Décrire la ville : la construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte,* Paris, Anthropos.
MONDADA Lorenza (2002), « La ville n'est pas peuplée d'êtres anonymes: Processus de catégorisation et espace urbain », *Marges linguistiques*, 3, p. 72-90.
MONDOU Véronique, VIOLIER Philippe (2009), « Projets, pratiques et lieux touristiques, quelles relations? » *Mappemonde* 94, n° 2, [en ligne], http://mappemonde.mgm.fr/num22/articles/art09201.html.
MONNET Jérôme (1993), *La ville et son double : images et usages du centre. La parabole de Mexico*, Paris, Nathan.
MONNET Jérôme (1998), « La symbolique des lieux : pour une géographie des relations entre espace, pouvoir et identité », *Cybergeo*, [en ligne] http://cybergeo.revues.org/5316.

MONNET Jérôme (2006), « Le commerce de rue, ambulant ou informel et ses rapports avec la métropolisation: une ébauche de modélisation », *Autrepart*, 3, p. 93-109.
MONNET Jérôme (2010), « Le territoire réticulaire », *Anthropos*, 227 (Nuevos territorios e innovación digital), Barcelone, p. 91-104.
MONNET Jérôme, GIGLIA Angela, CAPRON Guénola (2007), « Ambulantage et services à la mobilité : les carrefours commerciaux à Mexico », *Cybergeo* [en ligne], http://cybergeo.revues.org/5574.
MONNET Jérôme, STASZAK Jean-François (dir.) (2008), « Le consommateur ambulant : mobilités, stratégies et services », *Espaces et sociétés*, numéro thématique, p. 19-136.
MONSTADT Jochen, ROBISCHON Tobias, ZIMMERMANN Karsten, SCHÖNIG Barbara (2012), *Die diskutierte Region: Probleme und Planungsansätze der Metropolregion Rhein-Main,* Francfort-sur-le-Main, Campus.
MONSUTTI Alessandro (2004), *Guerres et migrations: Réseaux sociaux et stratégies économiques des Hazaras d'Afghanistan*, Paris, éd. de la MSH.
MONTULET Bertrand (1998), *Les enjeux spatio-temporels du social. Mobilités*, Paris, L'Harmattan, coll. Villes et entreprises.
MONTULET Bertrand (2004), « Mobilités spatio-temporelles et usages différenciés des modes de transport », *in* MONTULET Bertrand, KAUFMANN Vincent (dir.), *Mobilités, fluidités… libertés ?,* Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis, p. 43-58.
MONTULET Bertrand (2005), « Au-delà de la mobilité : des formes de mobilités », *Cahiers internationaux de sociologie*, 118-1, p. 137-159.
MONTULET Bertrand, KAUFMANN Vincent (dir.) (2004), *Mobilités, fluidités… libertés ?,* Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis
MORICE Jean-René, DÉSIRÉ-PÉBARTHE Hélène, VIOLIER Philippe (2008), « Itinéraires de lieux touristiques du littoral atlantique », *Norois*, 206, p. 9-20.
MORICOT Caroline (1992), « Le paradoxe du passager aérien », *in* GRAS Alain, MORICOT Caroline (dir.), *Technologies du quotidien. La complainte du progrès*, Paris, Ed. Autrement, p. 127-133.
MORIN Edgar (1986), *La Méthode. La Connaissance de la connaissance*, tome 3, Le Seuil, coll. Points.
MORISET, Bruno (2004), « Télétravail, travail nomade: le territoire et les territorialités face aux nouvelles flexibilités spatio-temporelles du travail et de la production », *Cybergeo*, [en ligne], http://cybergeo.revues.org/3815lang=en&iframe=true&width=100%&height=100%.
MORLEY David (1980), *The Nationwide Audience: Structure and Decoding*, Londres, British Film Institute.
MORLEY David (2000), *Home Territories: Media, Mobility and Identity*, Londres, Routledge.
MORLEY David [1992] (1993), « La réception des travaux sur la réception. Retour sur "Le Public de Nationwide" » *Hermès*, 11-12, p. 31-46.
MORRIS Meaghan (1988), « Things to do with shopping centres », *in* SHERIDAN Susan (dir.), *Grafts: Feminist Cultural Criticism*, Londres, Verso, p. 193-225.
MORRISON Alastair M., O'LEARY Joseph T. (1995), « The VFR market: Desperately seeking respect », *Journal of Tourism Studies*, 6, p. 2-5.
MORVAN Yoann, SABATIER Bruno (2010), « La synergie renouvelée entre commerce et mobilité pédestre dans les lieux de transit », *in* BOQUET Yves, DESSE, René-Paul (dir.) (2010), *Commerce et mobilités*, Dijon, éd. universitaires de Dijon, p. 163-175.
MOSCARDO Gianna, PEARCE Philip, MORRISON Alastair, GREEN David, O'LEARY Joseph T. (2000), « Developing a Typology for Understanding Visiting Friends and Relatives Markets », *Journal of Travel Research*, 38-3, p. 251-259.
MOSEDALE Jan (2011), « Diverse Economies and Alternative Economic Practices in Tourism », *in* ATELJEVIC Irena, MORGAN Nigel, PRITCHARD Annette, *The Critical Turn in Tourism Studies: Creating an Academy of Hope*, Londres, Routledge, p. 194-207.
MOUBARAK Ghassan, MARTINS Raphaël, ZUILY Stéphane, MECHULAN Alexis, GUIOT Aurélie (2010), « Fréquence et type de cadeaux reçus par les internes de cardiologie de la part de l'industrie pharmaceutique », *La Presse Médicale*, 39-9, p. 197-204.
MULLER Benjamin J. (2008), « Travelers, borders, dangers: locating the political at the biometric border », *in* SALTER Mark B. (dir.), *Politics at the Airport*, Minneapolis, University of Minnesota Press, p. 127-143.
MÜLLER Karlhans (1972), *Airport der Zukunft : Terminal Mitte*. 2, Francfort-sur-le-Main, Rummel.
MÜLLER Karlhans (1974) *Jumbo-Bahnhof Frankfurt Rhein-Main : Drehscheibe im Weltluftverkehr,* Francfort-sur-le-Main, Rummel.
MÜLLER Karlhans, PREIS Theo (1974), *Flughafen, Tor zur Welt,* Donauwörth (Allemagne), Auer.

MURDOCH Jonathan [1997] (2012), « Vers une géographie des associations hétérogènes. » *EspacesTemps.net* (11 juin 2012), [en ligne], http://www.espacestemps.net/articles/vers-une-geographie-des-associations-heterogenes/.
MUSCARA Luca (1998), « Les mots justes de Jean Gottmann », *Cybergeo* [en ligne], http://cybergeo.revues.org/5308.
NAGDA Niren L., KOONTZ Michael D. (2003), « Review of Studies on Flight Attendant Health and Comfort in Airliner Cabins », *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, 74-2, p. 101-109.
NASSA Dabié Désiré Axel (2011), « Le commerce à une frontière paradoxale : l'exemple de l'aéroport d'Abidjan », colloque « Commerce et discontinuités », 24 mars 2011, Arras, [en ligne], http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00580335_v1/.
NAVARRE Danièle (2011), *L'accessibilité terrestre aux grands aéroports européens. Quelle desserte pour un bon usage des transports collectifs ?* Paris, Institut d'aménagement et d'urbanisme - Île-de-France.
NÉGRIER Emmanuel (1989), « Réseau, régulation, territoire », *Quaderni*, 7-1, p. 55-59.
NELLES Jens, WALTHER Olivier (2011), « Changing European borders: from separation to interface? An introduction », *Articulo*, 6, 28 mars, [en ligne], http://articulo.revues.org/1658.
NIDAM Abdi (1998), « Des passagers bloquent des charters pour Bamako. Samedi et hier, des expulsions de sans-papiers ont échoué à Roissy », *Liberation.fr*, 30 mars 1998, [en ligne], http://www.liberation.fr/societe/0101240783-des-passagers-bloquent-des-charters-pour-bamako-samedi-et-hier-des-expulsions-de-sans-papiers-ont-echoue-a-roissy.
NIKOLAEVA Anna (2012), « Designing Public Space for Mobility: Contestation, Negotiation and Experiment at Amsterdam Airport Schiphol ». *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 103-5, p. 542-554.
NOWICKA Magdalena (2007), « Mobile locations: construction of home in a group of mobile transnational professionals », *Global Networks*, 7-1, p. 69-86.
O'DOWD Liam (2010), « From aborderless world'to aworld of borders':bringing history back in' », *Environment and Planning D*, 28, p. 1031-1050.
O'REILLY, Camille (2006), « From drifter to gap year tourist: Mainstreaming backpacker travel », *Annals of Tourism Research*, 33-4, p. 998-1017.
OE (Oxford Economics) (2011), *Explaining Dubai's Aviation Model*, rapport de cabinet d'études commandé par Emirates et Dubai Airports, juin 2011.
OFFNER Jean-Marc (1993) « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, 22-3, p. 233-242.
OFFNER Jean-Marc (2000), « 'Territorial Deregulation': Local Authorities at Risk from Technical Networks », *International Journal of Urban and Regional Research*, 24-1, p. 165-182.
OFFNER Jean-Marc, PUMAIN Denise (dir.) (1996), *Réseaux et territoires : significations croisées,* La Tour d'Aigues, éd. de L'Aube.
OHNMACHT Timo (2009), « Social-activity travel: do the 'strong-tie relationships' of a person exist in the same community? The case of Switzerland », *Environment and Planning A* (2009), p. 3003-3022.
OLDENBURG Ray (1989), *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Community Centers, Beauty Parlors, General Stores, Bars, Hangouts, and How They Get You Through the Day*, New York, Paragon House.
OLLIVRO Jean (2000), *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Espace et territoires.
OLLIVRO Jean (2001), « Centralité interne, centralité externe : analyse théorique et graphique de la gare de Rennes dans son environnement », in MÉNERAULT Philippe, BARRÉ Alain (dir.), *Gares et quartiers de gares : signes et marges*, Les Collections de l'I.N.R.E.T.S, Lille, 2001, p. 101-116.
OLLIVRO Jean (2005), « Les classes mobiles », *L'Information géographique*, 60-3, p. 28-44.
ORAIN Olivier (2004), « La géographie française face à la notion d'échelle. Une approche par les significations et les contenus épistémologiques », *in* ORAIN Olivier, PUMAIN Denise, ROZEMBLAT Céline et VERDIER Nicolas, *Échelles et temporalités en géographie*, fascicule II, Vanves, CNED, 2004, p. 2-24.
ORFEUIL Jean-Pierre, WIEL Marc (2012), *Grand Paris: sortir des illusions, approfondir les ambitions*, Paris, Scrineo, Modes de ville.
ORFEUIL, Jean-Pierre (1997), « Qui paye quoi pour aller où? La mobilité dans la ville éclatée », *La Jaune et la Rouge* n° 523, p. 25-28.
OZOUF-MARINIER Marie-Vic (2009), « Le territoire, la géographie et les sciences sociales : aperçus historiques et épistémologiques », *in* VANIER Martin (dir.), *Territoires, territorialité,*

*territorialisation : controverses et perspectives*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Espace et territoires, p. 31-35.
PADDISON Ronan, MARCOTULLIO Peter J., DOUGLASS Mike (2010), *Connected Cities: Hinterlands, Hierarchies, Networks and Beyond,* Los Angeles, Sage.
PAIN Kathy (2008a), « *Gateways and Corridors in Globalization: Changing European Global City Roles and Functions* », *GaWC Research Bulletins*, working paper, Université de Loughborough, 20 octobre 2008, [en ligne], http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb287.html.
PAIN Kathy (2008b) « Spaces of practice in advanced business services: rethinking London-Frankfurt relations ». *Environment and planning D*, 26-2, p. 264-279.
PAINTER Joe (2009), « Territoire et réseau : une fausse dichotomie ? », *in* VANIER Martin (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation : controverses et perspectives*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Espace et territoires, p. 57-66.
PAQUOT Thierry, LUSSAULT Michel, YOUNÈS Chris (2007), *Habiter, le propre de l'humain: villes, territoires et philosophie*, Paris, La Découverte.
PARK Robert E. (1928), « Human migration and the marginal man », *American journal of sociology* 33-6, p. 881-893.
PARSONS Tony (2011), *Departures: Seven Stories from Heathrow*, Londres, Harper & Collins.
PASCOE David (2001), *Airspaces*, Londres, Reaktion Books, coll. Topographics.
PAULITSCH Günter A. (2006), *Der Flughafenausbau in Frankfurt am Main : betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Überlegungen ; ein Leitfaden für die Erörterung im Planfeststellungsverfahren*, Offenbach am Main (Allemagne), Anna.
PEARMAN Hugh (2005), *Aéroports : un siècle d'architecture*, Paris, Seuil.
PEET Richard (1983), « Relations of Production and the Relocation of United States Manufacturing Industry Since 1960 », *Economic Geography*, 59-2, p. 112-143.
PEET Richard (1998), *Modern Geographical Thought*, Oxford, Blackwell.
PEIKERT Denise, ISKANDAR Katharina (2013), « Blockupy in Frankfurt Demonstrieren und weiterziehen », *FAZ.NET*, 31 mai 2013, [en ligne], http://www.faz.net/aktuell/politik/blockupy-in-frankfurt-demonstrieren-und-weiterziehen-12202503.html.
PENEFF Jean (2009), *Le goût de l'observation. Comprendre et pratiquer l'observation participante en sciences sociales*, Paris, La Découverte, coll. Grands Repères, série Guide.
PENINOU Georges (1972), *Intelligence de la publicité : étude sémiotique,* Paris, R. Laffont.
PERALDI Michel (dir.) (2001), *Cabas et containers: activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve & Larose.
PERALDI Michel, BETAIEB Ajer, MANRY Véronique (2001), « L'esprit du bazaar : mobilités transnationales maghrébines et sociétés métropolitaines: Les routes d'Istanbul », *in* PERALDI Michel (dir.), *Cabas et containers: activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve & Larose, p. 329-361.
PEREC Georges [1975] (2008), *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*, Paris, Christian Bourgois, coll. Titres.
PERETZ Henri (1999) *Les méthodes en sociologie : l'observation,* Paris, La Découverte. Repères, série sociologie.
PETERS Peter (2009), « Airborne on time », *in* CWERNER Saulo, KESSELRING Sven, URRY John (dir.), *Aeromobilities: Theory and Research*, Londres, Routledge, p. 159-175.
PETITEAU Jean-Yves, PASQUIER Elisabeth (2001), « La méthode des itinéraires : récits et parcours », *in* GROSJEAN Michèle, THIBAUD Jean-Paul, *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Parenthèses, coll. Eupalinos, série Architecture et urbanisme, p. 63-78.
PÉTONNET Colette (1982), « L'observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien », *L'Homme* 22-4, p. 37-47.
PFLIEGER Géraldine (2006), *De la ville aux réseaux : Dialogues avec Manuel Castells*, Lausanne, PPUR.
PFLIEGER Géraldine, CHENAL Jérôme, PATTARONI Luca (2009), « Les lieux, au détour des réseaux », *EspacesTemps.net,* [en ligne], http://www.espacestemps.net/articles/les-lieux-au-detour-des-reseaux/.
PHIPPS Denis (1991), *The Management of Aviation Security,* Londres, Pitman.
PIERCE Charles Sanders (1931), *Collected Papers*, Cambridge (Etats-Unis), Harvard University Press.
PIERRE Merlin (2000), *Le transport aérien,* Paris, Documentation française.
PIETTE Albert (1992), *Le mode mineur de la réalité : paradoxes et photographies en anthropologie*, Louvain-la-Neuve, Peeters, coll. BCILL.

PIETTE Albert (2007), « La photographie comme mode de connaissance anthropologique », [en ligne], http://terrain.revues.org/3039.
PIGLIASCO Guido Carlo (2005), « Lost in Translation: From Omiyage to Souvenir Beyond Aesthetics of the Japanese Office Ladies' Gaze in Hawaii », *Journal of Material Culture*, 10-2, p. 177-196.
PIOLLE Xavier (1990a), « Mobilité, identités, territoires », *Revue de géographie de Lyon*, 3, p. 149-154.
PIOLLE Xavier (1990b), « Proximité géographique et lien social, de nouvelles formes de territorialité ? », *L'Espace géographique*, 4, p. 349-358.
PITT-RIVERS Julian (1986), « Un rite de passage de la société moderne : le voyage aérien », *in* CENTLIVRES Pierre, HAINARD Jacques (dir.), *Les rites de passage aujourd'hui*, Lausanne, L'Âge d'homme, p. 115-130.
PIVETEAU Jean-Luc (1995), « Le territoire est-il un lieu de mémoire ? », *L'Espace géographique*, 24-2, p. 113-123.
PIVETEAU Jean-Luc (1996), « Notre territorialité n'est-elle pas essentiellement masculine ? », *Géographie et cultures*, 20, p. 69-80.
PLAISAIT Bernard (2004), *L'accueil des touristes dans les grands sites de transit : une fierté française ?*, rapport public, Paris, Premier ministre, La Documentation française.
POLANYI Karl [1944] (1982), *La Grande transformation : aux origines économiques et politiques de notre temps [The Great Transformation: the political and economic origin of our time]*, Paris, Gallimard, coll. Bibliothèque des sciences humaines.
PORTES Alejandro (1999), « La mondialisation par le bas », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 129-1, p. 15-25.
PORTES Alejandro, CASTELLS Manuel, BENTON Lauren A. (1989), *The Informal Economy: Studies in Advanced and Less Developed Countries*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.
POTTHAST Jörg (2010), « Following passengers/locating access. On recent attempts to disrupt terrorist travel (by air) », *Flux*, 81-3, p. 33-45.
PRED Allan (1981), « Social Reproduction and the Time-Geography of Everyday Life », *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 63-1, p. 5-22
PRÉVÉLAKIS Georges (1996), « La notion de territoire dans la pensée de Jean Gottmann », *Géographie et Cultures*, 20, p. 81-92.
PRICE Marie, BENTON-SHORT Lisa (2008), *Migrants to the metropolis: the rise of immigrant gateway cities*, Syracsue (Etats-Unis), Syracuse University Press.
PROTH Bruno (2005), « La "mise en demeure" d'un aéroport parisien par trois SDF irréductibles », *L'homme et la société*, 155, p. 157-179.
PROVAN John, WUSTRACK Michael K. (1993), *Frankfurt International Airport: Portrait of an Airport in Europe,* Berchtesgaden (Allemagne), Plenk.
RACINE Jean-Bernard, RAFFESTIN Claude, RUFFY Victor (1980), « Échelle et action, contributions à une interprétation du mécanisme de l'échelle dans la pratique de la géographie », *Helvetica*, 5, p. 87-94.
RAFFESTIN Claude (1980), *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Librairie Technique, coll. Géographie économique et sociale.
RAFFESTIN Claude (1984), « La territorialité : miroir des discordances entre tradition et modernité », *Revue de l'Institut de sociologie*, 3-4, p. 437-447.
RAFFESTIN Claude (1987), « Repères pour une théorie de la territorialité humaine », *Cahier du groupe Réseaux*, 3-7, p. 2-22.
RAFFESTIN Claude (1997), « Réinventer l'hospitalité », *Communications*, 65-1, p. 165-177.
RAMADIER Thierry, LANNOY Pierre, DEPEAU Sandrine, CARPENTIER Samuel, ENAUX Cyril (2009), « Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement », in GRANDJEAN Pernette (dir.) *Construction identitaire et espace*. Paris, L'Harmattan, p. 75-94.
RAYMOND Henri, TROUARD-RIOLLE Hedwige (1981), *Le geste du transport : un rite quotidien. Demande des usagers des transports et participation des utilisateurs de recherche à la communication de la demande. Recherche de méthodes*, rapport, Paris, LASSAU, Ministère des Transports, ATP Socio-économie des transports.
REDON Marie (2010), « *Mobilis in mobili* : des vies "en mobilité" au Sud : les "expats" de l'humanitaire au Timor-Leste et en Haïti », *Espace populations sociétés*, 2-3, p. 209-220.
REICH Robert B. [1991] (1993), *L'économie mondialisée [The Work of Nations],* Paris, Dunod.
REID, Struan (2011), *50 Things to Spot at the Airport,* Londres, Usborne Books [jeu de cartes].
Reinhard, Ulla. « Abschiebebeobachterin am Flughafen: Auf Nimmerwiedersehen ». *Spiegel Online*, 25 juillet 2012, [en ligne], http://www.spiegel.de/karriere/berufsstart/von-beruf-abschiebebeobachterin-am-fluhafen-a-844656.html.

REITEL Bernard (2011), « La frontière internationale, objet sémique, processus multidimmensionnel, interface signifiante », Working Papers, CEPS-Instead, 2011-43, [en ligne] http://www.ceps.lu/pdf/6/art1661.pdf.
REKACEWICZ Philippe (2013), « Aéroports, de l'espace public à l'espace privé », *Le Monde diplomatique*, février 2013, p. 13-16.
RELPH Edward C. (1976), *Place and Placelessness*, Londres, Pion.
RELPH Edward C. (1996), « Reflections on *Place and Placelessness* », *Environmental and Architectural Phenomenology Newlsetter*, 7-3, p. 14-16.
RELPH Edward C., STOCK Mathis, GOLD John R. (2000), « Classics in human geography revisited, *Place and Placelessness* », *Progress in Human Geography*, 24-4, commentaires de Mathis STOCK et de John R. GOLD et réponse d'Edward C. RELPH, p. 613-619.
REMY Jean (1984), « Centration, centralité et haut lieu: dialectique entre une pensée représentative et une pensée opératoire », *Revue de l'Institut de Sociologie*, 3-4, p. 449-486.
REMY Jean (1994), « L'implication paradoxale dans l'expérience touristique », *Recherches sociologiques*, 25-2, p. 61-78.
REMY Jean (1996) « Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville », *in* BERTHELOT Jean-Michel, HIRSCHORN Monique (1996), *Mobilités et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, coll. Villes et entreprises, p. 135-143.
REMY Jean (2002), « Ville visible, ville invisible : un réseau aréolaire ? », *in* LÉVY Jean-Pierre, DUREAU Françoise (dir.) (2002), *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*, Paris, L'Harmattan, p. 299-328.
REMY Jean (2004), « Cultures de la mobilité et nouvelles formes de territorialité », *in* VODOZ Luc, PFISTER GIAUQUE Barbara, JEMELIN Christophe (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Lausanne, PPUR, p.13-42.
RENAHY Nicolas (2010), « Classes populaires et capital d'autochtonie. Genèse et usages d'une notion », *Regards sociologiques*, 40, p. 9-26.
RETAILLÉ Denis (1997), *Le monde du géographe*, Paris, Presses de Science Po.
RETAILLÉ Denis (1998), « Concepts du nomadisme et nomadisation des concepts », *in* KNAFOU Rémy (dir.), *La planète "nomade" : les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, actes du festival international de géographie (FIG) de Saint-Dié, Paris, Belin, p. 37-58.
RETAILLÉ Denis (2005), « L'espace mobile », *in* ANTHEAUME Benoît, GIRAUT Frédéric (dir.), *Le territoire est mort : vive les territoires!*, Paris, IRD éd, p. 175-201
RETAILLÉ Denis (2009), « Malaise dans la géographie : l'espace est mobile », *in* VANIER Martin (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation : controverses et perspectives*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Espace et territoires, p. 97-114.
RETAILLÉ Denis (2011), « La transformation des formes de la limite », *Articulo*, 6, [en ligne], http://articulo.revues.org/1723.
RETIÈRE Jean-Noël (2003), « Autour de l'autochtonie. Réflexions sur la notion de capital social populaire ». *Politix* 16, n° 63 (2003): 121-143.
REZELMAN Abigaïl (2004), *L'État à l'épreuve de la métropole : la recomposition de l'action publique territoriale en Ile-de-France et dans la Randstad : le cas de l'aménagement et des transports*, thèse de doctorat de l'Université Paris-Est.
RICHARDSON Tim (2013), « Borders and Mobilities: Introduction to the Special Issue », *Mobilities*, 8-1, p. 1-6.
RICHER Cyprien (2008), « L'émergence de la notion de pôle d'échanges, entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 54, p. 101-123.
RICKETTS HEIN Jane, EVANS James, JONES Phil (2008), « Mobile Methodologies: Theory, Technology and Practice », *Geography Compass*, 2-5, p. 1266-1285.
RIPOLL Fabrice, VESCHAMBRE Vincent, (2002), « Face à l'hégémonie du territoire. Éléments pour une réflexion critique », *in* YVES Jean, CALENGE Christian (dir.), *Lire les territoires*, Tours, Publications de la Maison des Sciences de l'Homme, coll. Perspectives, série Villes et territoires, p. 261-287.
RITTER Karl-Peter (2011), *Condor: Ferienflieger mit Tradition,* Wedemark (Allemagne), Ursa minor.
ROBINSON, Jennifer (2006), *Ordinary cities: between modernity and development,* Questioning cities series, Londres, Routledge.
ROBINSON, William I., HARRIS Jerry (2000), « Towards a global ruling class? Globalization and the transnational capitalist class », *Science & Society,* p. 11-54.
ROCHE Daniel (2011), *Les circulations dans l'Europe moderne: XVIIe-XVIIIe siècle*, Paris, Fayard, coll. Pluriel.

ROSA Hartmut [2010] (2012), *Aliénation et accélération : vers une théorie critique de la modernité tardive [Alienation and acceleration: towards a critical theory of late-modern temporality],* Paris, la Découverte, Théorie critique.
ROSE Gillian (1993), *Feminism and Geography: the limits of geographical knowledge*, Cambridge (Royaume-Uni), Polity Press.
ROSEAU Nathalie (2005), « La ville des flux. Les espaces de frottement », *Faces*, hiver 2005-2006, p. 14-18.
ROSEAU Nathalie (2008), « Une icône à l'épreuve du futur, quel avenir pour le terminal TWA de New York ? », *Cahiers d'Epistémé*, 2, p. 189-204.
ROSEAU Nathalie (2009a) « Du futur au miroir. Les paradoxes des villes aériennes », *in* FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.) (2009), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Etat des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Histoire, p. 207-219.
ROSEAU Nathalie (2009b), « L'espace aérien et les formes contemporaines de la ville », *in* PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique (dir.), *La Métropole des Infrastructures, XX^e^-XXI^e^ siècles*, Paris, Picard, p. 82-98.
ROSEAU Nathalie (2012), *Aérocity : quand l'avion fait la ville,* Paris, Parenthèses, coll. Architecture.
ROSENTAL Paul-André (1999), *Les sentiers invisibles: espace, familles et migrations dans la France du XIXe siècle*. Paris, Ecole des hautes études en sciences sociales.
ROSLER Martha (1999), *In the Place of the Public: Observations of a Frequent Flyer*, Stuttgart, Hatje Cantz.
ROSS H. (2009), « Light-Air-Portals: Visual Notes on Differential Mobility », *M/C Journal*, 12-1, [en ligne], http://journal.media-culture.org.au/index.php/mcjournal/article/viewArticle/132.
ROTA Francesca Silvia (2007), « Cities as nodes of research networks in Europe », *in* CATTAN Nadine (dir.), *Cities and networks in Europe : a critical approach of polycentrism*, Montrouge, J. Libbey Eurotext, p. 125-139.
ROUSSEAU Max (2008), « La ville comme machine à mobilité », *Métropoles*, 3, [en ligne]. http://metropoles.revues.org/2562
ROUX Sébastien (2010), « Patpong, entre sexe et commerce », *EspacesTemps.net*, [en ligne]. http://www.espacestemps.net/articles/patpong-entre-sexe-et-commerce/.
ROVISCO Maria (2010), « Reframing Europe and the global: conceptualizing the border in cultural encounters », *Environment and Planning D*, 28-6, p. 1015-1030.
RUCHT Dieter (1984), *Flughafenprojekte als Politikum : die Konflikte in Stuttgart, München und Frankfurt,* Francfort-sur-le-Main, Campus.
RUTHERFORD Jonathan (2004), *A tale of two global cities: comparing the territorialities of telecommunications developments in Paris and London*, Farham (Royaume-Uni), Ashgate.
SABATIER Bruno (2006), *La publicisation des espaces de consommation privés Les complexes commerciaux récréatifs en France et au Mexique*, thèse de doctorat de l'Université de Toulouse le Mirail – Toulouse II.
SABATIER Bruno (2007), « De l'impossible espace public à la publicisation des espaces privés », *in* CAPRON Guénola, HASCHAR-NOÉ Nadine (dir.), *L'espace public urbain : de l'objet au processus de construction*, Toulouse, Presse Universitaires du Mirail, coll. Villes et territoires, p. 175-191.
SABOT Emmanuèle Cladie (1999), « Dr Jekyl, Mr H (i) de: the contrasting face of elites at interview », *Geoforum*, 30-4, p. 329-335.
SACAREAU Isabelle (1997), *Porteurs de l'Himalaya : le trekking au Népal*, Paris, Belin, coll. Mappemonde.
SACK Robert David (1986), *Human territoriality. Its theory and history*, Cambridge (Royaume-Uni), Cambridge University Press, coll. Studies in Historical Geography.
SAGHI Omar (2010), *Paris-La Mecque: sociologie du pélerinage*. Paris, Presses universitaires de France.
SAID Edward W. [1978] (1980), *L'Orientalisme. L'Orient créé par l'Occident* [*Orientalism*], Paris, Le Seuil.
SAINT-JULIEN Thérèse, LE GOIX Renaud (2007) *La métropole parisienne: centralités, inégalités, proximités,* Paris, Belin, Mappemonde.
SALAZAR PARREÑAS Rhacel (2001), *Servants of globalization: women, migration, and domestic work*, Stanford (Etats-Unis), Stanford University Press.
SALT John (2010), « Business Travel and Portfolios of Mobility within Global Companies », *in* BEAVERSTOCK Jonathan V., DERUDDER Ben, FAULCONBRIDGE James, WITLOX Franck

(dir.), *International Business Travel in the Global Economy*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate, p. 107-124.
SALT John, FORD Reuben (1993), « Skilled international migration in Europe: the shape of things to come? », *in* KING Russell (dir.), *Mass migration in Europe: the legacy and the future*, Londres, Belhaven, p. 293-309.
SALTER Mark B. (2007), « Governmentalities of an airport: heterotopia and confession », *International Political Sociology*, 1-1, p. 49-66.
SALTER Mark B. (2008b), « Airport assemblage », *in* SALTER Mark B. (dir.), *Politics at the Airport*, Minneapolis, University of Minnesota Press, p. ix-xix.
SALTER Mark B. (dir.) (2008a), *Politics at the Airport*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
SANDER Agnès (1995), *Les points-de-réseaux comme forms urbaines. Morphogenèse et enjeux de conception*, thèse de doctorat de l'Université de Paris XII – Val de Marne.
SANJUAN Thierry (dir.) (2003), *Les grands hôtels en Asie : modernité, dynamiques urbaines et sociabilité*, Paris, Publications de la Sorbonne, série Géographie.
SASSEN (1996) [1991], *La ville globale : New York, Londres, Tokyo*, Paris, Descartes & Cie, coll. Les Urbanités.
SASSEN Saskia (1994), *Cities in a World Economy*, Thousand Oak (Canada), Pine Forge.
SASSEN (2009) [2006], *Critique de l'État : territoire, autorité et droits, de l'époque médiévale à nos jours [Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages]*, Paris, Le Monde diplomatique.
SAUGET Stéphanie (2009), « Les mobilités vues depuis les gares parisiennes avant 1914 », *in* FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.) (2009), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Etat des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Histoire, p. 277-288.
SAUGUES Odile (2011), *Rapport d'information déposé par la commission des affaires européennes sur les intempéries et la navigation aérienne*, Assemblée nationale, 8 février 2011.
SAYAD Abdelmalek (1997), *La double absence: des illusions de l'émigré aux souffrances de l'immigré*, Paris, éd. du Seuil.
SCHAEFFER Fanny (2001), « Mythe du retour et réalité de l'entre-deux. La retraite en France, ou au Maroc ? », *Revue européenne de migrations internationales,* 17-1, p. 165-176.
SCHAFFTER Marius, FALL Juliet, DEBARBIEUX Bernard (2010), « Unbounded boundary studies and collapsed categories: rethinking spatial objects », *Progress in Human Geography*, 34-2, p. 254-262.
SCHARFENORT Nadine (2009), *Urbane Visionen am Arabischen Golf: die Post-Oil-Cities Abu Dhabi, Dubai und Sharjah,* Francfort-sur-le-Main, Campus.
SCHIVELBUSCH Wolfgang [1977] (1990), *Histoire des voyages en train* [*Geschichte der Eisenbahnreise*], Paris, le Promeneur.
SCHLAACK Johanna (2010), « Defining the Airea Evaluating urban output and forms of interaction between airport and region », *in* KNIPPENBERGER Ute, WALL Alex (dir.), *Airports in cities and regions: research and practise*, Karlsruhe, KIT Scientific Publishing, p. 113-125.
SCHMID Heiko, *Economy of fascination: Dubai and Las Vegas as themed urban landscapes,* Berlin, Gerbrüder Borntraeger.
SCHMOLL Camille (2004), *Une place marchande cosmopolite. Dynamiques migratoires et circulations commerciales à Naples*, thèse de doctorat de l'Université de Nanterre - Paris X.
SCHMOLL Camille (2005), « Pratiques spatiales transnationales et stratégies de mobilité des commerçantes tunisiennes », *Revue européenne des migrations internationales*, 21-1, p. 131-154.
SCHNEIDER Norbert F., COLLET Beate (dir.) (2010), *Mobile living across Europe. II, Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparaison,* Opladen (Allemagne), Barbara Budrich.
SCHNEIDER Norbert F., MEIL Gerardo (dir.) (2008), *Mobile living across Europe. I, relevance and diversity of job-related spatial mobility in six European countries,* Opladen (Allemagne), Barbar Budrich.
SCHNELL Izhak, MIRON Denan, SHAKED Gilboa (2007), « The flâneur between early-modern arcades and late-modern shopping malls », *in* DA CUNHA Antonio, MATTHEY Laurent (dir.), *La ville et l'urbain : des savoirs émergents*, Lausanne, PPUR, p. 269-289.
SCOTT Allen J. (2010), « Creative cities: The role of culture », *Revue d'économie politique*, 120-1, p. 181-204.

SENAND Isabelle (dir.) (2011), *Le commerce en zones de transit : gares SNCF, métro-RER, aéroports et stations-service. Proposer une offre commerciale différenciante et miser sur l'expérience de consommation*, Paris, document à destination des entreprises, Xerfi, 2011.
SENNETT Richard (1995) [1977], *Les Tyrannies de l'intimité* (*The Fall of Public Man*), Paris, Seuil.
SEPULVEDA Bastien (2011), « Entre villes et campagnes. Mobilités contemporaines et stratégies territoriales mapuches au Chili », *Espace*, *populations et sociétés*, 2, p 229-248.
SHARMA Sarah (2008), « Taxi as media: a temporal materialist reading of the taxi-cab », *Social Identities*, 14-4, p. 457-464.
SHAW Jon, HESSE Markus (2010), « Transport, geography and the 'new' mobilities », *Transactions of the Institute of British Geographers*, 35-3, p. 305-312.
SHAW Jon, SIDEWAY James D. (2011), « Making links: On (re) engaging with transport and transport geography », *Progress in Human Geography*, 35-4, p. 502-520.
SHELLER Mimi, URRY John (2006), « The new mobilities paradigm », *Environment and Planning A*, 38, p. 207-226.
SHIELDS Robert (1989), « Social spatialization and the built environment: the West Edmonton Mall », *Environment and Planning D*, 7-2, p. 147-164.
SHMESP (2010), *Des sociétés en mouvement : migrations et mobilité au Moyen âge*, Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public, Paris, Publications de la Sorbonne, coll. Histoire ancienne et médiévale.
SHORT John Rennie, BREITBACH Carrie, BUCKMAN Steven, ESSEX James (2000), « From world cities to gateway cities: Extending the boundaries of globalization theory », *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, 4-3, p. 317-340.
SIEVERTS Thomas (2003), *Cities without cities: an interpretation of the Zwischenstadt*, Londres, Spon Press.
SIINO Corinne, LAUMIÈRE Florence, LERICHE Frédéric Leriche (dir.) (2004), *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail.
SIMMEL Georg [1908] (1994) « Digressions sur l'étranger », *in* GRAFMEYER Yves, JOSEPH Isaac (eds.) [1979], *L'Ecole de Chicago : naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier, p. 53-59.
SIMMEL Georg [1918] (1992), *Le conflit [Der Konflikt der modernen Kultur],* Saulxures, Circé.
SIMMEL Georg (2013), *Les grandes villes et la vie de l'esprit. Suivi de "Sociologie des sens"*, Paris, Payot, coll. Petite Bibliothèque Payot.
SIMMMONS Colin, CARUANA Viv (2001), « Enterprising local government: policy, prestige and Manchester Airport, 1929-1982 », *Journal of Transport History*, 22, p. 126-146.
SIMON Gildas (1976), « L'espace migratoire des Tunisiens en France », *L'Espace géographique*, 5-2, p. 115-120.
SIMON Gildas (1979), *L'Espace des travailleurs tunisiens en France: structures et fonctionnement d'un champ migratoire international*, Poitiers, éd. G. Simon.
SIMON Gildas (2006), « Migrations, la spatialisation du regard », *Revue européenne des migrations internationales*, 22-2, p. 9-21.
SIMON Gildas (2008), *La planète migratoire dans la mondialisation*, Paris, coll. U, A. Colin.
SIMON Gwendal (2010), *Pratiques touristiques dans la métropole parisienne: une analyse des mouvements intra-urbains*, thèse de doctorat de l'Université Paris Est.
SIN Chih Hoong (2003), « Interviewing in 'place': The Socio-spatial Construction of Interview Data », *Area*, 35-3, p. 305-312.
SKINNER David, ROSEN Paul (2007), « Hell is other Cyclists : Rethinking Transport and Identity », in HORTON Dave, ROSEN Paul, COX Peter (dir.), *Cycling and Society*, Aldershot (Royaume-Uni), Ashgate, coll. Transport and society, p. 83-96.
SKLAIR Leslie (2001), *The transnational capitalist class*, Oxford, Blackwell.
SLOTERDIJK Peter [1989] (2003), *La mobilisation infinie : vers une critique de la cinétique politique* [*Eurotaoismus. Zur Kritik der politischen Kinetik*], Paris, Christian Bourgois, Points Essais.
SLOTERDIJK Peter [2004] (2005), *Sphères : Tome 3, Ecumes, Sphérologie plurielle* [*Sphären III – Schäume, Plurale Sphärologie*], Paris, Libella Maren Sell.
SMITH David, TIMBERLAKE Michael (2002), Hierarchies of dominance among world cities: a network approach, *in* SASSEN Saskia (dir.), *Global networks: linked cities*, Londres, Routledge, p. 117-141.
SMITH Katherine E. (2006), « Problematising power relations in 'elite' interviews », *Geoforum*, 37-4, p. 643-653.
SMITH Michael Peter (2001), *Transnational urbanism: locating globalization*, Oxford, Blackwell.

SMITH Michael Peter, FAVELL Adrian (dir.) (2006), *The human face of global mobility: international highly skilled migration in Europe, North AmÉrica and the Asia-Pacific*, New Brunswick (Etats-Unis), Transaction Publishers, coll. Comparative urban and community research.
SMITH Neil (1996), *The new urban frontier: gentrification and the revanchist city,* Londres, Routledge, coll. Urban studies.
SÖDERSTRÖM Ola (2010), « Rendre l'ordinaire important. Compte-rendu de lecture de Stéphane Füzesséry et Philippe Simay (dir.) *Le choc des métropoles*. Simmel, Kracauer, Benjamin, 2008. » *Espaces Temps.net* (30 août 2010), [en ligne], www.espacestemps.net/document8389.html.
SÖDERSTRÖM Ola (2010a), « Observer », *Urbanisme*, 370, p. 46-47.
SÖDERSTRÖM Ola, RUEDIN Didier, RANDERIA Shalini, D'AMATO Gianni, PANESE Francesco (2013), *Critical Mobilities,* Londres, Routledge.
SOJA Edward (1989), *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, Londres, Verso Press.
SORKIN Michael (dir.) (1992a), *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, New York, Hill and Wang.
SORKIN Michael (1992b), « See you in Disneyland », *in* SORKIN Michael (dir.) (1992), *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, New York, Hill and Wang, p. 205-232.
SORMAN Joy (2011), *Paris, gare du Nord*, Paris, Gallimard.
SOUID Sihem (2010), *Omerta dans la police,* Paris, Cherche midi.
SOUTRENON Emmanuel (2001), « Faites qu'ils (s'en) sortent... À propos du traitement réservé aux sans-abri dans le métro parisien », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 136-137/1, p. 38-48.
SPARK Matthew B. (2006), « A Neoliberal Nexus: Economy, Security and the Biopolitics of Citizenship on the Border », *Political Geography*, 25-2, p. 151-180.
SPINNEY Justin (2007), « Cycling the city: non-place and the sensory construction of meaning in a mobile practice », *in* HORTON David, ROSEN Paul, COX Peter (dir.), *Cycling & Society*, Ashgate, Aldershot, p. 25-46.
SPINNEY Justin (2008), *Cycling the City: Movement, meaning and practice*, thèse de doctorat de la Royal Holloway University of London.
STAC (Service technique de l'aviation civile) (2010), *Capacité des aérogares passagers. Guide technique*, brochure, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.
STADNICKI Roman (2006), « Des portes de Sanaa (Yémen) aux nouvelles entrées de la ville », *Espaces et sociétés*, 126-3, p. 119-138.
STASZAK Jean-François (2008), « Qu'est-ce que l'exotisme? », *Le Globe*, t. 148, p. 7-30.
STASZAK Jean-François (2012), « L'imaginaire géographique du tourisme sexuel », *L'Information géographique*, 76-2, p. 16-39.
STATHOPOULOS Nikolas, PENY André, AMAR Georges (1993), « Formes et fonctions des points-de-réseaux », *Flux*, 9-12, p. 29-45.
STEELE Fritz (1981), *The Sense of Place,* Boston, CBI Pub.
STOCK Mathis (2001), Mobilités géographiques et pratiques des lieux : étude théorico-empirique à *travers deux lieux touristiques anciennement constitués : Brighton & Hove (Royaume-Uni) et Garmisch-Partenkirchen (Allemagne)*, thèse de doctorat de l'Université Paris 7 – Diderot.
STOCK Mathis (2004), « L'habiter comme pratique des lieux géographiques », *EspacesTemps.net*, [en ligne], http://www.espacestemps.net/document1138.html
STOCK Mathis (2005), « Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? », *EspacesTemps.net,* [en ligne], http://www.espacestemps.net/articles/les-societes-a-individus-mobiles-vers-un-nouveau-mode-drsquohabiter/.
STOCK Mathis (2006) « Pratiques des lieux, modes d'habiter, régimes d'habiter: pour une analyse trialogique des dimensions spatiales des sociétés humaines », *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, 115, p. 213-230.
STOCK Mathis (2006a), « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », *EspacesTemps.net*, [en ligne], http://espacestemps.net/document1853.html.
STOCK Mathis (dir.) (2003), *Le tourisme: acteurs, lieux et enjeux*, Paris, Belin, coll. Belin sup. Géographie.
STOCK Mathis, DUHAMEL Philippe (2005), « A practice-based approach to the conceptualisation of geographical mobility », *Belgeo*, 1-2, p. 59-68.

STRATFORD Elaine, WELLS Shane (2009),b « Spatial anxieties and the changing landscape of an Australian airport », *Australian Geographer*, 40-1, p. 69-84.
STROHMAYER Ulf (2011), « Bridges: Different Conditions of Mobile Possibilities », *in* CRESSWELL Tim, MERRIMAN Peter (dir.), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate, p. 119-136.
SUBRA Philippe (2004), « Roissy et le troisième aéroport: réalités économiques et manipulation géopolitique ». *Hérodote* n° 3, p. 122-180.
SUBRA Philippe (2008), « Quelle desserte pour les grandes plates-formes aéroportuaires ? L'exemple de Roissy-Charles de Gaulle et du projet du CDG Express », *L'Information géographique*, 72-2, 32-45.
SUBRA Philippe (2012), *Le grand Paris: géopolitique d'une ville mondiale,* Paris, Armand Colin.
SULTANA Selima (2005), « Racial Variations in Males' Commuting Times in Atlanta: What Does the Evidence Suggest? », *The Professional Geographer*, 57-1, p. 66-82.
SWYNGEDOUW Erik (2004), « Globalisation or 'glocalisation'? Networks, territories and rescaling », *Cambridge Review of International Affairs*, 17-1, p. 25-48.
SYED Ali (2010), *Dubai: gilded cage*, New Haven (Etats-Unis), Yale University Press.
SYMES Colin (2007), « Coaching and training: an ethnography of student commuting on Sydney's suburban trains », *Mobilities*, 2-3, p. 443-461.
TAPIA Stéphane DE (1996), « Echanges, transports et communications : circulation et champs migratoires turcs ». *Revue européenne de migrations internationales*, 12-2, p. 45-71.
TARRIUS Alain (1985), « Transports autoproduits: production et reproduction du social », *Espaces et sociétés*, 46, p. 35-54.
TARRIUS Alain (1989), *Anthropologie du mouvement,* Caen, Paradigme, coll. Transports et communication.
TARRIUS Alain (1992), « Circulation des élites professionnelles et intégration européenne ». *Revue européenne de migrations internationales*, 8-2, p. 27-56.
TARRIUS Alain (2000), *Les fourmis d'Europe : Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris, L'Harmattan.
TARRIUS Alain (2002), *La Mondialisation par le bas : Les Nouveaux Nomades de l'économie souterraine*. Paris, Balland, coll. Voix et regard.
TARRIUS Alain (2007), *La remontée des Sud: afghans et marocains en Europe méridionale,* La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube, Monde en cours, série Essais.
TARRIUS Alain, MISSAOUI Lamia (2000), *Les nouveaux cosmopolitismes : mobilités, identités, territoires*, La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube, coll. Monde en cours.
TARRIUS, Alain, et Lamia MISSAOUI (2000), *Arabes de France dans l'économie mondiale souterraine*, La Tour-d'Aigues, éd. de l'Aube, coll. Monde en cours, série Essais.
TARRIUS, Alain, COSTA-LASCOUX Jacqueline, HILY Marie-Antoinette (2001), « Au-delà des États-nations: des sociétés de migrants », *Revue européenne de migrations internationales*, 17-2, p. 37-61.
TAYLOR Peter (2001), « Urban Hinterworlds: Geographies of Corporate Service Provision Under Conditions of Contemporary Globalisation », *Geography*, p. 51-60.
TAYLOR Peter J. (2002), *Amsterdam in a world city network,* », *GaWC Research Report*, Université de Loughborough, [en ligne], http://www.lboro.ac.uk/gawc/pubrm1.html.
TAYLOR, Peter J. (2004), *World city network: a global urban analysis,* Londres, Routledge.
TAYLOR Peter J. (2010), « Measuring the world city network: New developments and results », *in* FIRMINO Rodrigo José, DUARTE Fábio, ULTRAMARI Clovis (dir.), *ICTs for Mobile and Ubiquitous Urban Infrastructures*, IGI Global, Hershey (Etats-Unis), p. 15-23.
TEOBALDI Michela (2010). « "Uak Uak, "Ibad Allah" o il sedile vuoto" », *Geografia e attualità*, rubrique du site de commentaires géographiques académiques luogoespazio.info (14 juin 2010), [en ligne], http://nuke.luogoespazio.info/Default.aspx?tabid=466&EntryID=281.
TERRHAB-MOBILE (collectif), BAILLEUL Hélène, CAILLY Laurent, BRES Antoine, CHARDONNEL Sonia, DODIER Rodolphe, FIEDEL Benoît, FOURNY Marie-Christine, JOURDAN Gabriel, LOUARGANT Sophie (2012), « L'identité territoriale serait-elle (vraiment) soluble dans la mobilité ? Des pratiques individuelles de mobilités à la fabrication et la territorialisation de solidarités collectives : Positions critiques, propositions théoriques et problématiques », *in* BECKCOUCHE Pierre, GRASLAND Claude, GUERIN-PACE France (dir.), *Fonder les sciences du territoire*, Paris, Karthala, coll. du CIST, p. 93-97
TERRIER Christophe (dir) (2006), *Mobilité touristique et population présente – Les bases de l'économie présentielle des départements*, Paris, ed. Direction du Tourisme.

TERRIER, Eugénie (2009), *Mobilités et expériences territoriales des étudiants internationaux en Bretagne: interroger le rapport mobilités spatiales-inégalités sociales à partir des migrations étudiantes* », thèse de doctorat de l'Université de Rennes 2.
TERROLLE Daniel (1993), « 'Entre-deux' », *in* PÉTONNET Colette, DELAPORTE Yves (dir.), *Ferveurs contemporaines,* Paris, L'Harmattan, p.243-259.
THE ECONOMIST (2010) (non signé), « Rulers of the new silk road »,*The Economist*, 395-8685, 5 juin, p. 75-77.
THE GUARDIAN (2010) (agences), « Dubai police chief bars all suspected Israelis entering UAE », *The Guardian*, 1 mars 2010, [en ligne], http://www.theguardian.com/world/2010/mar/01/dubai-police-bar-suspected-israelis.
THIBAUD Jean-Paul (2001), Décrire le perceptible : la méthode des parcours commentés*, in* GROSJEAN Michèle, THIBAUD Jean-Paul (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Lyon, P.U.L, p. 79-99.
THOMAS-EMBERSON Steve (2007), *Airport Interiors: Design for Business,* Chichester (Royaume-Uni), John Wiley & Sons Ltd.
THOMSEN Thyra Uth, DREWES NIELSEN Lise, GUDMUNDSSON Henrik (2005), *Social Perspectives on Mobility*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate.
THON Arno (2007), "User expectations for surface optimization ", présentation diaporama du centre de contrôle du *hub* de Lufthansa de Francfort au centre de recherche NASA Ames Research, Moffett Field (Etats-Unis), octobre 2007, [en ligne], http://www.docstoc.com/docs/34425069/FRA-ST---Die-Lufthansa-Station-a.
THORSTEIN Veblen [1899] (1970), *Théorie de la classe de loisir* [*The Theory of the Leisure Class*]*,* Paris, Gallimard.
THRIFT Nigel (2004), « Movement-space: the changing domain of thinking resulting from the development of new kinds of spatial awareness », *Economy and Society*, 33-4, p. 582-604.
THRIFT Nigel (2007), *Non-representational theory: space, politics, affect*, Abingdon (Royaume-Uni), Routledge.
THURLOW Crispin, JAWORSKI Adam (2003), « Communicating a global reach: Inflight magazines as a globalizing genre in tourism », *Journal of Sociolinguistics*, 7-4, p. 579-606.
THURLOW Crispin, JAWORSKI Adam (2006), « The alchemy of the upwardly mobile: symbolic capital and the stylization of elites in frequent-flyer programmes », *Discourse & Society*, 17-1, p. 99.
THURNER Ingrid (1995), « Airport Art aus Westafrika », *Mitteilungen der Anthropologischen Gesellschaft in Wien*, 125-126, p. 225-247.
TILLOUS Marion (2009a), *Le voyageur au sein des espaces de mobilité : un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire ? Les déterminants de l'aisance au cours du déplacement urbain*, thèse de doctorat de l'Université de Paris I – Panthéon-Sorbonne.
TILLOUS Marion (2009b), « Les infrastructures de réseaux : enjeux renouvelés de l'action publique », *EspacesTemps.net,* [en ligne], http://www.espacestemps.net/articles/les-infrastructures-de-reseaux-enjeux-renouveles-de-lrsquoaction-publique/.
TILLOUS Marion (2009c), « La territorialité comme propriété du réseau », *in* FUMEY Gilles, VARLET Jean, ZEMBRI Pierre (dir.), *Mobilités contemporaines : approches géoculturelles des transports*, Paris, Ellipses, p. 43-52.
TILLOUS Marion, KAUFMANN Vincent, LOUVET Nicolas (2008), « Consommer dans le métro, une question d'engagement dans le temps et dans l'espace », *Espaces et sociétés*, 135-4, p. 99-115.
TIRY Corinne (2008), *Les mégastructures du transport: Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité,* Paris, La Documentation Française.
TISSOT Sylvie (2010), « Note de recherche. De l'usage de la notion de capital d'autochtonie dans l'étude des catégories supérieures », *Regards sociologiques*, 40, p. 99-109.
TIZON Philippe (1996), « Qu'est-ce que le territoire ? », *in* DI MÉO Guy (dir.), *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, coll. Géographie sociale, p. 17-27.
TOMEÏ Karel (2012), *NLXL: Nederland van boven = Holland from above,* Schiedam (Pays-Bas), Scriptum.
TÖNNIES Ferdinand (2010) [1887], *Communauté et société* [*Gemeinschaft und Gesellschaft*], Paris, PUF.
TRB (Transportation Research Board) (2009), *Guidebook for Conducting Airport User Surveys*, Airport Cooperative Resarch Program, Washington, Transportation Research Board.
TRUNZ Helmut (2008), *Flughafen Frankfurt: Drehkreuz Europa*, Stuttgart, Motorbuch.
URBAIN Jean-Didier (1991), *L'idiot du voyage : Histoires de touristes*, Paris, Plon, coll. Petite bibliothèque Payot, Documents.

URLBERGER Andrea, THIERSTEIN Alain, CONVENTZ Sven, BOISSIER Jean-Louis (dir.) (2012), *Habiter les aéroports: paradoxes d'une nouvelle urbanité,* Genève, VuesDensemble.
URRY John (1990), *The Tourist Gaze*, Londres, Sage.
URRY John [2000] (2005), *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?* [*Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first centuries*], Paris, Armand Colin, collection U.
URRY John (2003), *Global complexity*, Cambridge (Royaume-Uni), Polity.
URRY John (2005), « Les systèmes de la mobilité », *Cahiers internationaux de sociologie*, 118-1, p. 23-35.
URRY John (2007), *Mobilities*, Cambridge (Royaume-Uni), Polity Press.
URRY John, LARSEN Jonas (2011), *The tourist gaze 3.0*, Sage, Londres, coll. Theory, culture & society.
UTTICH Steffen (2011), « Größtes Bürogebäude Deutschlands Das „Squaire" füllt sich nur mühsam », *FAZ.net*, 23 février 2011, [en ligne], http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/groesstes-buerogebaeude-deutschlands-das-squaire-fuellt-sich-nur-muehsam-1596667.html.
VALENTINE Gill (2007), « Theorizing and Researching Intersectionality: A Challenge for Feminist Geography », *The Professional Geographer*, 59-1, p. 10-21.
VALVERDE Rodrigo R.H.F. (2010), « Espace et publicité : les interactions entre la marque et la ville », *Géographie et cultures*, 73, p. 77-89.
VANIER Martin (2005), « L'interterritorialité : pistes pour hâter l'émancipation spatiale » *in* VANIER Martin (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation : controverses et perspectives*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Espace et territoires, p. 317-336.
VANIER Martin (2008), *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Paris, Economica.
VANNINI Phillip (2009a), « The Cultures of Alternative Mobilities », *in* VANNINI Phillip (dir.), *The Cultures of Alternative Mobilities: Routes Less Travelled*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate, p. 26-40.
VANNINI Phillip (dir.) (2009b), *The Cultures of Alternative Mobilities: Routes Less Travelled*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate.
VANNINI Phillip (2011), « Performing elusive mobilities: ritualization, play, and the drama of scheduled departures », *Environment and Planning D*, 29-2, p. 353 -368.
VARLET Jean (1992), *L'interconnexion des réseaux de transports en Europe*, Paris, rapport, Institut du Transport aérien, 24.
VARLET Jean (1997), « Les grands aéroports internationaux français (Roissy, Orly, Satolas, Nice) : enjeux et retombées territoriales », *Annales de Géographie*, 106-593, p. 155-182.
VARLET Jean (2000), « Dynamique des interconnexions des réseaux de transports rapides en Europe : devenir et diffusion spatiale d'un concept géographique », *Flux*, 16-41, p. 5-16.
VELASCO MAILLO Honorio M., DIAZ DE RADA Ángel, CRUCES VILLALOBOS Francisco, FERNANDEZ SUAREZ Roberto, JIMENEZ DE MADARIAGA Celeste, SANCHEZ MOLINA Raùl (2006), « Los sistemas tecnológicos como espacio de contradicciones. La experiencia de usuarios y expertos con la salud hospitalaria y el transporte aéreo », *La sonrisa de la institución : confianza y riesgo en sistemas expertos*, p. 159-201, Madrid, Editorial Universitaria Ramón Areces.
VELASCO-GRACIET Hélène (1998), *La frontière, le territoire et le lieu: norme et transgression dans les Pyrénées occidentales*, thèse de doctorat de l'Université de Pau.
VELTZ Pierre [1996] (2005), *Mondialisation, ville et territoire : l'économie d'archipel*, Paris, PUF, coll. Quadrige, Essais, Débats.
VESCHAMBRE Vincent (2006), « Penser l'espace comme dimension de la société. Pour une géographie sociale de plain-pied avec les sciences sociales », *in* SECHET Raymonde, VESCHAMBRE Vincent (dir.), *Penser et faire la géographie sociale. Contribution à une épistémologie de la géographie sociale*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 211-227.
VESPERMANN Jan, WALD Andreas, GLEICH Ronald (2008), « Aviation growth in the Middle East - impacts on incumbent players and potential strategic reactions », *Journal of Transport Geography*, 16-6 (novembre 2008), p. 388-394.
VIARD Jean (dir.) (1998), *Réinventer les vacances: la nouvelle galaxie du tourisme*, rapport, Commissariat général du plan, Direction du tourisme, Paris, la Documentation française.
VIGNAL Cécile (2005), « Injonctions à la mobilité, arbitrages résidentiels et délocalisation de l'emploi », *Cahiers internationaux de sociologie*, 1, p. 101-117.
VIGOUR Cécile (2005), *La comparaison dans les sciences sociales : pratiques et méthodes,* Paris, ed. de La Découverte, Guides Repères.

VILLARD Philippe (2009), *Aéroports de Paris : du service public à l'entreprise de services : émergence et mise en action d'un nouveau référentiel des politiques aéroportuaires*, mémoire de master II, Institut de Sciences Politiques de Paris.
VINCENT Stéphanie (2008), « Grande mobilité et vécu des temps de déplacements. Une approche bibliographique », *in* EUROCITIES DATTA (ed.), *Individual perceptions of travel times and spaces,* rapport, livrable 5, p. 10-38, [en ligne]
VINCENT-GESLIN Stéphanie, KAUFMANN Vincent (2012), *Mobilité sans racines : plus loin, plus vite... plus mobiles ?*, Paris, Descartes, coll. Cultures mobiles.
VINOGRADOFF Luc (2009), « Que risque-t-on si on s'interpose lors d'une reconduite aux frontières ? » *Le Monde.fr*, 20 février 2009, [en ligne], http://www.lemonde.fr/societe/article/2009/02/20/que-coute-d-intervenir-lors-d-une-reconduite-aux-frontieres_1157809_3224.html.
VIRILIO Paul (1977), *Vitesse et politique : essai de dromologie*, Paris, éd. Galilée.
VIRILIO Paul (2003), *Ville panique : Ailleurs commence ici*, Paris, éd. Galilée.
VIVIER, Géraldine (2006), « Comment collecter des biographies? De la fiche Ageven aux grilles biographiques, Principes de collecte et Innovations recentes », *Population et travail – Dynamique et travail*, p. 119-131.
VODOZ Luc, PFISTER GIAUQUE Barbara, JEMELIN Christophe (dir.) (2004), *Les territoires de la mobilité : l'aire du temps*, Lausanne, PPUR.
VON GERKAN Meinhard (1987), « Aéroports : quatre projets récents », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 250, p. 56-69.
VOWLES Timothy (2006), « Geographic Perspectives of Air Transportation », *The Professional Geographer*, 58-1, p. 12-19.
WAGENAAR Pieter, BOERSMA Kees (2012), « Zooming in on'heterotopia': CCTV-operator practices at Schiphol Airport », *Information Polity*, 17-1, p. 7-20.
WAGNER Anne-Catherine (1998), *Les nouvelles élites de la mondialisation : une immigration dorée en France,* Paris, PUF.
WAGNER Anne-Catherine (2007a), *Les classes sociales dans la mondialisation*, Paris, La Découverte, coll. Repères.
WAGNER Anne-Catherine (2007b), « La place du voyage dans la formation des élites », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 170-5, p. 58-65.
WAGNER Anne-Catherine (2010), « Le jeu de la mobilité et de l'autochtonie au sein des classes supérieures », *Regards sociologiques*, 40, p. 89-98.
WALDINGER Roger (1996), « From Ellis Island to LAX: Immigrant Prospects in the American City », *International Migration Review*, 30-4, p. 1078-1086.
WALDINGER Roger (2006), « "Transnationalisme" des immigrants et présence du passé », *Revue européenne des migrations internationales*, 22-2, p. 23-41.
WARD Kevin (2010), « Towards a relational comparative approach to the study of cities », *Progress in Human Geography*, 34-4, p. 471.
WARF Barney (2008), *Time-Space Compression: Historical Geographies*, Abingdon (Royaume-Uni), Routledge.
WATTS Laura (2008), « The art and craft of train travel », *Social & Cultural Geography*, 9-6, p. 711-726.
WATTS Laura, URRY John (2008), « Moving methods, travelling times », *Environment and planning D*, 26-5, p. 860-874.
WEBBER Melvin [1964] (1998), *L'urbain sans lieu ni bornes* [*The Urban Place and the Nonplace Urban Realm*], préf. et annot. de Françoise CHOAY, La Tour d'Aigues, ed. de l'Aube.
WERNER Michael, ZIMMERMANN Bénédicte (2003), « Penser l'histoire croisée: entre empirie et réflexivité », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 58, p. 7-36.
WHATMORE Sarah (2002), *Hybrid geographies: natures, cultures, spaces*, Londres, Sage.
WHITELEGG Drew (2005), « Places and Spaces I've Been: Geographies of female flight attendants in the United States », *Gender, Place and Culture*, 12-2, p. 251-266.
WHITELEGG, John (1993), *Transport for a sustainable future: the case for Europe,* Londres, Belhaven.
WICKHAM James, VECCHI Alessandra (2009), « The importance of business travel for industrial clusters. Making sense of nomadic workers », *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 91, p. 245-255.
WIEL Marc, ROLLIER Yves (1993), « Mobilité et organisation de l'espace urbain. Les évolutions urbaines au défi de la pérégrination. Constat à partir d'une étude sur le site de Brest », *Les Annales de la Recherche Urbaine,* p. 57-58.

WILLIAMS Raymond [1984] (1976), *Keywords : A Vocabulary of Culture and Society,* New York, Oxford University Press.
WILLIAMS Raymond, *Culture*, Londres, Fontana, 1981.
WILSON Graeme (2008), *Fly buy Dubai: 25 years of Dubai duty free,* Londres, Media Prima.
WILSON Helen F. (2011), « Passing propinquities in the multicultural city: the everyday encounters of bus passengering », *Environment and Planning A*, 43-3, p. 634-649.
WIRTH Eugen, BATTEGAY Alain (dir.) (2002), *Dubaï : un centre urbain moderne de commerce et de service dans le Golf Arabo Persique,* Lyon, G.R. E.M.O.
WIT Hans de (dir.) (2008), *The Dynamics of International Student Circulation in a Global Context,* Rotterdam, Sense Publishers.
WITTEL Andreas (2001), « Toward a Network Sociality », *Theory, Culture & Society*, 18-6, p. 51-76.
WOOD Andrew (2003), « A Rhetoric of Ubiquity: Terminal Space as Omnitopia », *Communication Theory*, 13-3, p. 324-344.
WORTH, Robert F. (2009), « Laid-off foreigners flee as Once Booming Dubai Spirals Down », *The New York Times*, 12 février 2009.
WUSTRACK Michael K. (2003), *Der Frankfurter Flughafen : eine Geschichte in Bildern,* Erfurt, Sutton.
YATES Frances Amalia, (1974), *Art of Memory*, Chicago, University of Chicago Press.
YOUSSEF Marten (2010), « Iris scan fails to stop returning deportee | The National », *The National*, 29 janvier 2010, [en ligne], http://www.thenational.ae/news/uae-news/iris-scan-fails-to-stop-returning-deportee.
ZELINSKY Wilbur (1971), « The hypothesis of the mobility transition », *Geographical review*, 61-2, p. 219-249.
ZERUBAVEL Eviatar (1990), « La standardisation du temps. Une perspective socio-historique ». *Politix*, 3-10, p. 21-32.
ZUKIN Sharon (1995), *The cultures of cities*, Oxford, Blackwell.

## Bibliographie et sitographie institutionnelle


ACI (Airports Council International) (2013), principale association des gestionnaires d'aéroport, [site internet], http://www.aci.aero.

ADP (Aéroports de Paris) (2009), *Commerce aéroportuaire : les boutiques d'Aéroports de Paris*, [en ligne], http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/Resources/239b7398-556b-400b-8737-cc5152b31ae4-Dossiercommerces2009.pdf.

ADP (Aéroports de Paris) (2013), site du gestionnaire d'aéroport, [site internet], www.aeroportsdeparis.fr.

ADP (Aéroports de Paris), *Enquête passagers 2000-2001 : rapport général*, Paris.

ADP, ETAT FRANÇAIS (2010), *Contrat de régulation économique entre l'Etat et Aéroports de Paris* 2011-2015.

CAA (Civil aviation authority, aviation civile britannique) (2012), Principaux résultats de l'enquête nationale sur les passagers aériens, [en ligne], http://www.caa.co.uk/docs/81/2011CAAPaxSurveyReport.pdf

CE (Communauté européenne) (2006), « Règlement n°562/2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières pour les personnes (code Schengen) », *Journal officiel de l'Union européenne,* L 105, 13 avril 2006, p. 1-32.

CONCIERGERIE (2011), service d'accompagnement VIP, « La conciergerie chez Aéroports de Paris », [site internet], http://conciergerie-paris-airport.com.

COUR DES COMPTES (2008), *Les aéroports français face aux mutations du transport aérien*, rapport thématique.

COUR DES COMPTES (2010), *La qualité de service d'Aéroports de Paris*, Paris, rapport public annuel, p. 195-215.

DDF (Dubai Duty Free) (2013), [en ligne], http://www.dubaidutyfree.com/about/trivia.

DÉPARTEMENT D'ÉTAT (des Etats-Unis) (2013a), Le *English Language Specialist Program* [en ligne], http://exchanges.state.gov/us/program/english-language-specialist-program.

DÉPARTEMENT D'ÉTAT (des Etats-Unis) (2013b), *Conseils aux voyageurs,* [en ligne],http://travel.state.gov/travel/cis_pa_tw/cis/cis_1116.html.

DÉPARTEMENT D'ÉTAT (des Etats-Unis) (2013c)*, Conseils aux voyageurs,* [en ligne]http://travel.state.gov/travel/cis_pa_tw/cis/cis_982.html.

DGLFLF (Délégation générale à la langue française et aux langues de France) (2013), [en ligne],http://www.culture.gouv.fr/culture/dglf.

DUBAI AIRPORTS (2013), site de communication institutionnelle, [site internet],http://dubaiairportsreview.com.

FRAPORT (2005), *Geschäftsbericht,* rapport d'activité, [en ligne], http://www.fraport.de/de/investor-relations/termine-und-publikationen/publikationen.html.

FRAPORT (2010-2013), *Aviation World*, journal de communication institutionnelle*,* [en ligne], http://www.frankfurt-airport.de/content/frankfurt_airport/de/business_partner/airlines/aviation-world.html.

FRAPORT (2011), *Visual factbook*, brochure, [en ligne], http://www.fraport.de/de/investor-relations/termine-und-publikationen/publikationen/visual-fact-book.html.

FRAPORT (2012), *Warum Reisende beim Shoppen am Frankfurt Airport wesentlich kaufwilliger sind als anderswo*, Francfort, Fraport AG (document à diffusion restreinte).

IATA (International Air Transport Association) (2013), principale association mondiale des compagnies aériennes, [site internet], http://www.iata.org.

JCDECAUX (2013), [en ligne], « Le Média Aéroport. Paris-Charles-de-Gaulle », http://www.jcdecaux-airportparis.fr/Le-Media-Aeroport/Aeroports-de-Paris/Paris-Charles-de-Gaulle.

LUFTSIG (2005), *Luftsicherheitsgesetz*, loi allemande sur la sûreté aérienne du 11 janvier 2005.

MC SHERRY Donna (2013a), guide, [site internet], http://www.sleepinginairports.net.

MC SHERRY Donna (2013b), guide, [en ligne], http://www.sleepinginairports.net/tips.

NETSERVICESVIP (2011), société VIP de Roissy, « Garantie de service », [en ligne],http://www.netservicesvip.com/garantie.html.

OMEFPC (Observatoire des Métiers de l'Emploi et de la Formation de Paris-CDG d'Aéroports de Paris) (2011), *L'emploi à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Recensement 2010*, [en ligne],

http://www.entrevoisins.org/SiteCollectionDocuments/Documents-eco-social/RECENSEMENT%20CDG%202010.pdf.
OQLF (Office québecois de la langue française) (2013), terminologie en ligne de traduction française de termes anglophones, [site internet], http://www.oqlf.gouv.qc.ca.
SCHIPHOL (2008), « Art work by Danielle Kwaaitaal enhances Amsterdam Schiphol », communiqué de presse, [en ligne], http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/NieuwsPers/Persbericht/ArtworkByDanielleKwaaitaalEnhancesAmsterdamAirportSchiphol.htm.
SCHIPHOL (2011b), (2012b), *Facts & Figures Media Advertising*, brochure, [en ligne], http://www.schiphol.nl/advertising.
SCHIPHOL (2011c), « Setting new standards. Amsterdam Airport Schiphol Intelligent Airport Vision », communication d'Etienne van Zuijlen et Michiel Vlam de Schiphol Group, colloque de gestionnaires d'aéroport, Sita South Europe Airport Forum, date non précisée, [en ligne], http://www.sita.aero/file/7295/Presentation+Schiphol+Airport+-+Mr+Van+Zuijlen.pdf.
SCHIPHOL (2012), *Traffic Review 2011,* brochure, [en ligne], http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/Onderneming/Statistieken/TrafficReview.htm.
SCHIPHOL (2013), site du gestionnaire d'aéroport, [site internet], www.schiphol.nl.
SCHIPHOL (2013b), *Pocket Guide Safety & Security*, brochure, [en ligne], http://www.schiphol.nl/Vacancies/SchipholPass/SafetySecurity/PocketGuideSafetySecurity.htm.
SKYTRAX (2013), cabinet d'études liée au transport aérien, [site internet], http://skytrax.com.
STATISTISCHES BUNDESAMT (2013), Institut statique national allemand, [site internet], http://www.destatis.de.
TLFI (Trésor de la langue française informatisé) (2013), [site internet], http://atilf.atilf.fr.
UAF (Union des aéroports français) (2013), [site internet], http://www.aeroport.fr/
URBAN NEBULA (2013), projet de recherche lié à la région urbaine de Schiphol, Université libre d'Amsterdam, http://www.urbannebula.nl.

# Annexes

- Annexe A – Protocole d'observation
- Annexe B – Canevas type d'entretien formel avec les acteurs institutionnels
- Annexe C – Tableau synoptique des visites et des entretiens formels avec les acteurs institutionnels
- Annexe D – Questionnaire et guide d'entretien des passagers
- Annexe E - Tableau synoptique des passagers enquêtés
- Annexe F – Questionnaire de l'enquête nationale sur les passagers aériens de la direction générale pour l'Aviation civile française
- Annexe G – Plans publics d'ensemble des terminaux à destination des passagers

# Annexe A – Protocole d'observation

Deux axes de lecture :

- Comment les acteurs institutionnels de l'aéroport projettent-ils certaines visions de la mobilité par l'aménagement et le fonctionnement quotidien des espaces aéroportuaires ? comment classent-ils par l'espace les populations mobiles et les assignent ainsi à identité et à territoire par diverses catégories ?
- Quelles sont en regard les discours et les pratiques que déploient les individus mobiles ? Comment les dispositifs sont-ils pratiqués et contournés ?

**Deux objets d'observation :**

- **l'aménagement des espaces publics aéroportuaires** en général et des différentes fractions d'espaces qui les composent :
    - iconographie et scénographie (signalétiques et plans, annonces sonores, publicités, logotypes et autres images)
    - équipements et services proposés
    - marqueurs architecturaux (styles, mobilier, matériaux, revêtements, éclairement, végétalisation et éléments de décoration)
    - séparations, filtres et circuits de circulation

- **les activités des usagers :**
    - usage du temps de transport des passagers et performance des activités : travail, pratiques touristiques, pratiques d'achat, sociabilité, repos, etc.
    - parcours et interactions avec les agents, avec les passagers et avec des tiers et interactions à distance
    - différences par fraction d'espace et à diverses échelles de temps

**Modalités:**

- couvrir l'ensemble des espaces ouverts au public des terminaux et des espaces adjacents (ouverts ou de transport terrestre)
- varier les périodes d'observation (à différentes échelles de temps) pour l'ensemble des fractions d'espaces publics
- observation visuelle, auditive, olfactive, tactile, physique et émotionnelle
- laisser place à la sérendipité des interactions, récolte des prospectus proposés

**Descripteurs de l'aménagement de l'espace public aéroportuaire :**

- comment s'opère la catégorisation des mobilités ?
    - différences d'aménagement entre zone publique et zone réservée aux passagers
    - différence entre terminaux et entre espaces des compagnies, (notamment entre compagnies classiques, à bas prix et *charter*)
    - différences d'aménagement des espaces pour les divers acteurs de l'aéroport et pour les divers passagers : des circuits différents à l'enregistrement, aux contrôles, par l'accès aux salons et à l'embarquement
    - localisation et caractéristiques des divers services de mobilités (service VIP ou guichet d'enregistrement pour les groupes par exemple) et des modes de transport terrestres

- changements dans la disposition lors de la réalisation du terrain (installations éphémères ou nouveaux aménagements par exemple)

- comment le passage de frontière est-il signifié à de multiples étapes du cheminement ? notamment :
  - filtres de sûreté, de police, de douane, etc.
  - boutiques hors-taxes
  - publicités

- quels marqueurs territoriaux de tous ordres sont perceptibles dans les terminaux (y compris dans les boutiques), notamment :
  - marqueurs de la métropole desservie
  - marqueurs de l'Etat-nation
  - marqueurs internationaux ou mondiaux

- quelles figures de mobilité dans la publicité et la signalétique ?
  - recensement systématique des publicités
  - analyse des variations

**Descripteurs de l'aménagement de l'espace public aéroportuaire :**

- variation des profils et des pratiques de passagers par fraction d'espace et au cours du temps :
  - marqueurs spatiaux et sociaux
  - passagers seuls ou accompagnées
  - types de mobilités apparemment engagées
  - vêtements et objets (embrayeurs de spatialités) : valises, usage des outils de mobilité (téléphones, portables ou cannes par exemple)
  - pratiques mobiles : manière de se déplacer (aisance, vitesse, mode d'orientation, regards, activités associées, déplacement utilitaire par le plus court chemin ou déambulation plus ou moins curviligne, chaotique)
  - station : localisation et organisation de la place: quelles sont les « prises » environnementales dont les passagers s'emparent pour mener à bien leur activités ?
  - nature, performance et diversité des activités : décrire plus particulièrement les types d'activités non recensés jusque lors ; y a-t-il congruence entre le type de mobilité apparemment engagé et les activités menées ?

- les pratiques alternatives des usagers de l'aéroport, celles qui tranchent sur les catégories de mobilité véhiculées, les contournent ou les subvertissent, notamment :
  - activités économiques informelles
  - activités insolites rompant avec une vision fonctionnaliste du lieu de mobilité
  - transgressions de périmètres
  - dans les interactions avec les agents

**Photographies :**

- multiplier les échelles (plan large, moyen et gros plan)
- multiplier les angles de vue : penser à l'articulation champs/contre-champs
- réaliser de séries raisonnées de photographies
- géoréférencer les photographies et en reporter l'angle de vue sur le plan du terminal

# Annexe B – Canevas type d'entretien formel avec les acteurs institutionnels

- Position actuelle occupée au sein de l'organisation, missions associées, voire expériences professionnelles antérieures
- Description des fractions d'espaces et des activités privilégiés d'intervention dans les espaces publics aéroportuaires
- Interaction avec les autres acteurs institutionnels ou non de la plateforme dans le travail quotidien (publics, privés, semi-publics, associatifs) : coopération, débats et conflits
- Construction de savoirs-faires sur les passagers de l'aéroport (enquêtes, interactions, retours des agents, formations, etc.) et modes d'information des passagers
- Comment aménager/faire fonctionner un espace pour une telle variété de populations mobiles ? Descripteurs des multiples dimensions de la mobilité des publics, et notamment des passagers, dans le travail quotidien :
    - motifs de déplacement
    - fréquence de déplacement
    - parcours de mobilité (mode d'acheminement, origine, destination, compagnie empruntée, terminaux, etc.)
    - différences socio-économiques
    - situation démographique
    - connaissance du transport aérien
    - s'il y a des passagers privilégiés dans l'activité : quelles spécificités ?
- Services proposés et attentes envisagées des diverses populations mobiles en matière de pratique de l'aéroport :
    - conditions d'accès
    - normes de confort
    - utilisation de services
- Evolution de l'activité à court, moyen et long terme
- Dimension territoriale dans l'activité :
    - linguistique
    - échelles territoriales : métropolitaine, nationale, macro-régionale et mondiale
    - aéroports modèles, qui servent de références ou de points de comparaison dans l'aménagement/le fonctionnement de celui-ci et en quoi ? autres lieux de mobilité de référence (gares, ports, etc.) ?
- Documentation interne ou externe et contacts pertinents sur la thématique abordée

# Annexe C – Tableau synoptique des entretiens et des visites avec les acteurs institutionnels

L'anonymat, condition posée à de multiples entretiens, et les préoccupations commerciales expliquent la désignation succincte des fonctions occupées et des institutions lorsqu'il s'agit d'entreprises directement impliquées à l'aéroport.

| Aéroport | Fonction | Type d'institution | Entretiens ou visites | Nombre d'acteurs | Date |
|---|---|---|---|---|---|
| Roissy | Responsable de l'innovation | Compagnie aérienne | Entretien | 1 | 15 mars 2010 |
| Roissy | Responsable commercial | Compagnie aérienne | Entretien | 1 | 23 mars 2010 |
| Roissy | Agent d'escale | Compagnie aérienne | Entretien | 1 | 23 mai 2010 |
| Roissy | Responsable commercial | Gestionnaire d'aéroport | 2 entretiens et 2 visites | 1 | 23 avril, 10 mai, 22 juin et 10 septembre 2010 |
| Roissy | Responsables des infrastructures | Compagnie aérienne | Entretien | 2 | 9 juin 2010 |
| Roissy | Représentation de compagnie, ancien agent d'escale et de salon | Compagnie aérienne | 2 entretiens | 1 | 27 mai et 15 juin 2010 |
| Roissy | Agent de sûreté (profilage des passagers) | Société sous-traitante de sécurité | Entretien | 1 | 24 juin 2010 |
| Roissy | Responsable commercial des salons | Compagnie aérienne | Entretien | 1 | 10 juin 2010 |
| Roissy | Responsable des passagers handicapés et à mobilité réduite | Compagnie aérienne | Entretien | 1 | 5 juillet 2010 |
| Roissy | Directeur d'exploitation de terminal | Compagnie aérienne | Entretien | 1 | 6 août 2010 |
| Roissy | Responsable d'exploitation des salons | Compagnie aérienne | Visite | 1 | 30 novembre 2010 |
| Roissy | Agent accompagnant les passagers handicapés | Société sous-traitante | Visite | 1 | 14 janvier 2011 |
| Roissy | Responsable des publicités | Gestionnaire d'aéroport | Entretien | 1 | 22 mars 2011 |
| Roissy | Secrétaire général | Douanes | Entretien | 1 | 9 juillet 2012 |
| Roissy | Responsables des études et statistiques | Aviation civile | Entretien | 2 | 2 août 2012 |

| Aéroport | Fonction | Type d'institution | Entretiens ou visites | Nombre d'acteurs | Date |
|---|---|---|---|---|---|
| Dubaï | Responsable de l'évaluation des services aux passagers | Gestionnaire d'aéroport | Entretien | 1 | 26 avril 2011 |
| Dubaï | Responsable des services aux passagers | Gestionnaire d'aéroport | 2 entretiens | 2 | 27 avril et 4 mai 2011 |
| Dubaï | Vendeuse des boutiques hors-taxes | Opérateur commercial | Entretien | 1 | 27 avril 2011 |
| Dubaï | Responsable de la formation des employés | Gestionnaire d'aéroport | Entretien | 1 | 3 mai 2011 |
| Dubaï | Responsable de la recherche opérationnelle | Gestionnaire d'aéroport | Entretien | 1 | 3 mai 2011 |
| Dubaï | Responsables de la publicité aéroportuaire | Afficheur | Entretien | 2 | 4 mai 2011 |
| Dubaï | Responsable de l'expérience passagers et de l'évaluation des services à l'aéroport | Compagnie aérienne | Entretien | 2 | 26 mai 2011 |
| Francfort | Responsable des relations extérieures | Gestionnaire d'aéroport | Un entretien et 2 visites | 1 | 3, 5 et 15 juillet 2012 |
| Francfort | Responsable de la stratégie commerciale | Gestionnaire d'aéroport | Entretien et visite | 1 | 16 juillet 2012 |
| Francfort | Responsables des enquêtes | Gestionnaire d'aéroport | Entretien | 2 | 25 juillet 2012 |
| Francfort | Responsable commercial | Afficheur | Entretien | 1 | 27 juillet 2012 |
| Francfort | Responsable d'études des équipements stratégiques | Chambre de commerce et d'industrie | Entretien | 1 | 31 juillet 2012 |
| Francfort | Directrice | Association d'aide aux passagers | Entretien et visite | 1 | 1er août 2012 |
| Francfort | Responsable des services aux passagers | Gestionnaire d'aéroport | Entretien | 1 | 22 août 2012 |
| Francfort | Responsables des visites de l'aéroport et des services aux passagers | Gestionnaire d'aéroport | Entretien | 3 | 22 août 2012 |

| Aéroport | Fonction | Type d'institution | Entretiens ou visites | Nombre d'acteurs | Date |
|---|---|---|---|---|---|
| Schiphol | Responsables des enquêtes | Gestionnaire d'aéroport | Entretien et visite | 2 | 10 septembre 2012 |
| Schiphol | Responsable des publicités | Gestionnaire d'aéroport | Entretien | 1 | 9 août 2013 |
| Schiphol | Responsable des flux de passagers | Gestionnaire d'aéroport | Entretien | 1 | 21 août 2013 |
| Schiphol | Responsable de l'accompagnement des réfugiés et des migrants | Organisation internationale des migrations | Entretien | 1 | 23 août 2013 |
| Plusieurs aéroports | Personnel navigant commercial | Compagnie aérienne | Entretien | 1 | 13 septembre 2010 |
| Plusieurs aéroports | Responsables de la publicité aéroportuaire | Afficheur | Entretien | 2 | 28 mars 2011 |
| Plusieurs aéroports | Ancien responsable des études commerciales | Compagnie aérienne et aviation civile | Entretien | 1 | 28 mai 2011 |
| Plusieurs aéroports | Responsable du commercial du commerce de passage (*travel retail*) | Opérateur commercial L'Oréal Paris | Entretien | 1 | 22 mai 2012 |
| Plusieurs aéroports | Responsable de la programmation architecturale | Bureau d'architecte d'aéroport (ADPI) | Entretien | 1 | 24 mai 2012 |

# Annexe D – Questionnaire et guide d'entretien avec les passagers

**Questionnaire** *Version française*

Q1. Où vous êtes vous rendu-e au cours des 12 derniers mois On note ici l'ensemble des déplacements par air ou tout autre trajet par d'autres modes de transport pour lequel vous avez passé au moins une nuit en dehors de votre aire de résidence.

| Lieu fréquenté<br>(Lieu, pays) | Qu'avez-vous fait là-bas ? | Quels moyens de transport avez-vous utilisés ?<br>Voiture (V)<br>Train (T)<br>Avion (A)<br>Car (C)<br>Combinaison, autres (préciser) | Combien de temps y avez-vous passé ?<br>(En jours, semaines ou mois) | Y êtes vous allé une fois ou davantage cette année ?<br>(Juste une fois, sans régularité d'un an sur l'autre : 0) | Aéroports utilisés en cas de corres-pondance aérienne | Aviez-vous des compa-gnons de voyage ? Quelles sont leurs relations avec vous ?<br>(Nombre de participants et relation : amis, famille, etc.) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

Q2. Sexe 1-□ Masculin 2-□ Féminin

Q3. Quel est votre année de naissance ? _____

Q4. Où résidez-vous ? 1- *(Premier lieu de résidence : localité, pays)* _____
2-*(Autres lieux de résidence : localité, pays)* _____

Q5. Exercez-vous actuellement une profession ?
1-□ Oui -> Q6. Laquelle ? _____
2-□ Non -> Q7. Quelle est votre situation ?
1-□ En études ou en formation 4-□ Retraité-e.
2-□ En recherche d'emploi 5-□ Autre (*préciser*) _____
3-□ Activité familiale

Q8. Quelle est votre situation familiale ?
1-□ Seul-e
2-□ En couple -> Q9. Si votre conjoint exerce une profession : laquelle ? _____
3-□ Autre *(préciser)* _____

Q10. Avez-vous des enfants ?
1-□ Oui -> Q11. Combien ? ____
-> Q12. Quelle est leur situation ? _____
2-□ Non

Q13. Quelle est votre nationalité ? (*Si vous en avez plusieurs, l'indiquer)* _____

N°: ___

Vol : _____

Terminal ou jetée : _____

Heure de départ bloc du vol : _____ Jour : _____

## Les mobilités des passagers au prisme des aéroports : canevas d'entretien

**En gras :** question posée systématiquement

**Vos mobilités**

- **Votre parcours biographique**
  - **Nous venons d'esquisser l'image de vos voyages au cours des 12 derniers mois. Aviez-vous les mêmes habitudes de voyage qu'au cours des années précédentes ? Et à plus long terme ?** Envisagez-vous de voyager de la même manière dans les années qui viennent ?
  - **Avez-vous changé d'aire de résidence au cours de votre vie ?**
  - **Imaginez un monde dans lequel vos déplacements n'auraient ni coût ni conséquence professionnelle ou environnementale, voyageriez-vous différemment ? Pourquoi ? Et dans un monde idéal ?**

- **Votre voyage aujourd'hui**
  - **Quelle est l'organisation et le sens de votre voyage aujourd'hui ?** Comment l'avez-vous organisé ? **Quelles en sont les étapes, à l'aller et au retour ?** Quels moyens de transport empruntez-vous pour accéder et quitter les aéroports ? Vous habillez-vous différemment pour voyager ? **Portez-vous beaucoup d'objets à destination ?**
  - **Auriez-vous pu vous choisir d'autres possibilités de voyage pour rejoindre votre destination** (autre itinéraire ou un autre horaire) **?** Pourquoi avez-vous choisi ce trajet ?
  - **Vos autres voyages sont-ils organisés de la même manière ?**

**L'aéroport comme lieu de mobilité**

- **Expérience des aéroports**
  - **Les aéroports sont-ils des lieux qui vous sont familiers ?**
  - **Combien de fois êtes-vous venu-e ici pour prendre l'avion ?**
  - **Quelle description faites-vous de cet aéroport par rapport à d'autres aéroports que vous connaissez ?** Différenciez-vous des espaces différents à l'aéroport ? Avez-vous noté des changements ou des événements lors de votre parcours à l'aéroport ?

- **Quelles sont vos activités à l'aéroport ?**
  - **Ces activités sont-elles liées à vos activités à destination (travail, visites touristiques, repos ou sociabilité par exemple ?** Voyez-vous l'aéroport comme un prolongement ou une anticipation de votre lieu de vacances ou de travail ? *En cas de mobilité de travail : est-ce un temps pour vous ou pour l'institution qui vous emploie ?*
  - **Avez-vous les mêmes activités à l'aller et au retour et lors de vos autres déplacements en avion ?** Et à bord de l'avion ? Vos activités sont-elles identiques lors de vos déplacements réguliers ?
  - **Mangez-vous quelque chose, prenez-vous un verre ou un café ?** Si oui, avez-vous cherché à consommer des aliments locaux ?
  - **Vous êtes vous rendu-e directement en porte d'embarquement ou avez-vous fait des détours ?** Vous êtes-vous promené-e ? Pourquoi ?
  - A propos des commerces : **Avez-vous fréquenté les espaces commerciaux ?**

**Avez-vous regardé les boutiques ? Y avez-vous acheté quelque chose ?** Quoi et pourquoi ?
- **Avez-vous prêté attention à la publicité ?** Si oui, lesquelles ? Qu'en avez-vous pensé ? Sont-elles identiques à celles qu'on peut trouver dans d'autres lieux ? Pourquoi ?
- **Avez-vous pris des photos à l'aéroport ?** De quoi et pourquoi ? Est-ce une pratique régulière ?
- **Quelles sont les choses les plus utiles ou les plus importantes que vous apportez avec vous à destination?**
- **Quels sont les objets que vous avez gardés avec vous pour voyager ?**
- **Avez-vous planifié vos activités avant d'arriver ici** (apporter votre propre nourriture, prévoir des cadeaux à acheter, etc.) **?**

- ***Vos échanges à l'aéroport***
  - **Avec qui avez-vous eu des contacts avec des tiers à l'aéroport** (même très rapides, avec d'autres passagers, des agents, ou d'autres personnes) **?**
  - Y a-t-il des visages qui vous sont familiers à l'aéroport ? Y avez-vous déjà rencontré des connaissances par hasard ?
  - **Utilisez-vous davantage que dans d'autres lieux votre téléphone portable ou internet ?**
  - **Avez-vous prêté attention aux autres passagers ?** Diriez-vous que vous les avez observés ? Est-ce une pratique régulière ? Qu'avez-vous remarqué à leur regard ? **Lorsqu'on observe les passagers ici, à l'aéroport, sont-ils à l'image de la société dans son ensemble ou bien y a-t-il des parties manquantes ?**

- **L'aéroport et les autres lieux**
  - **Cet aéroport est d'abord pour vous un lieu** parisien / francfortois / amstellodamois / dubaïote, français / allemand / néerlandais / émirati, ou encore lié à un espace plus large, peut-être européen / autre, ou encore un lieu international et mondial **?** Qu'est-ce qui vous fait penser que vous êtes dans un tel lieu ?
  - **A quel(s) lieu(x) vous fait penser cet aéroport ? Pourquoi ?**
  - Vous traversez une ou plusieurs frontières internationales aujourd'hui : **où situez-vous la frontière ? L'avez-vous déjà franchie ?**

- **Un aperçu de votre séjour à l'aéroport**
  - **Pour avoir un aperçu global de votre expérience** de l'aéroport et voir si nous n'avons pas oublié d'évoquer quelque point important, je souhaiterais vous demander de réaliser une petite carte retraçant votre parcours dans l'aéroport. Il s'agit ainsi de voir les lieux par lesquels vous êtes passé-e et les activités que vous y avez réalisées. Ce n'est pas la qualité du dessin qui importe mais plutôt tout ce dont vous vous souvenez et que vous pouvez évoquer oralement ou par le dessin.
  - **Comment vous-orientez-vous à l'aéroport ?** Suivez-vous la signalétique, vous renseignez-vous auprès des agents ou de tiers ? Vous arrive-t-il de vous perdre ?
  - Est-ce que vous utilisez certains services ou certaines astuces dans votre pratique de l'aéroport ?
  - **Dans l'ensemble, que pensez-vous du temps que vous passez à l'aéroport ?** Est-ce un temps qui a du sens pour vous ? Est-ce un temps que vous perdez ou bien un temps que vous pouvez utiliser d'une manière ou d'une autre ?
  - **Si vous pouviez changer quelque chose ici à l'aéroport, que changeriez-vous ?**

  - **Je vous ai posé beaucoup de questions pour comprendre vos mobilités, si vous en avez en échange, n'hésitez pas à me les poser.**

# Annexe E – Tableau synoptique des entretiens avec les passagers

* Pays de résidence au cours des douze derniers mois (plus de trois mois de séjour cumulé dans l'année).
** En cas de correspondance.

| Prénom | Aéroport | Macro-situation de mobilité | Répertoire d'activités | Pays de résidence* | Destination du vol – destination finale de l'itinéraire aérien** | Âge |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Aadi** | Schiphol | Recherche et formation | Arpentage | Etats-Unis | Atlanta | 40 |
| **Abigail (entretien avec Robert)** | Schiphol | Tourisme d'ancrage | Ressourcement | Etats-Unis | Londres Heathrow | 65 |
| **Ada** | Francfort | Tourisme et retrouvailles | Arpentage | Norvège | Stockholm | 50 |
| **Ainsley** | Francfort | Etudes et initiation | Ressourcement | tour du monde | Halifax | 24 |
| **Akiko** | Schiphol | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Flottement | Pologne Japon | Tokyo Narita | 37 |
| **Alain** | Roissy | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Semi-travail | France | Luxembourg | 60 |
| **Alberto** | Francfort | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Arpentage | Etats-Unis | Zagreb | 71 |
| **Aleksandra** | Roissy | Mobilités épisodiques | Arpentage | Russie | Moscou - Saint-Pétersbourg | 30 |
| **Alicia** | Roissy | Expatriation | Arpentage | Allemagne | Nuremberg | 21 |
| **Amal** | Dubaï | Circulation migratoire de relation à l'entourage | / | Emirats arabes unis | Chennai | 26 |
| **Ambrogio** | Francfort | Tourisme d'ancrage | Arpentage | Belgique | Bruxelles | 29 |
| **Amélie (entretien avec Gaëlle)** | Roissy | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Attente | Madagascar France | Toulouse | 21 |
| **Amy** | Francfort | Etudes et initiation | Arpentage | Etats-Unis | Londres | 20 |
| **Andrew** | Schiphol | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Semi-travail | Arabie Saoudite | Dammam | 49 |
| **Annie** | Schiphol | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Arpentage | France | Osaka - Nouméa | 66 |
| **Antoine** | Roissy | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Semi-travail | France | Milan | 30 |
| **Antonio** | Roissy | Tourisme d'ancrage | Arpentage | Italie | Florence | 50 |
| **Armin** | Francfort | Mobilités intenses et récurrentes | Flottement | Nigéria | Munich | 35 |
| **Arun** | Dubaï | Circulation migratoire de relation à l'entourage | / | Emirats arabes unis | Trivandrum | 30 |
| **Astrid** | Francfort | Tourisme et retrouvailles | Arpentage | Suède | Orlando | 65 |
| **Aurélie** | Roissy | Etudes et initiation | Flottement | France | Madrid | 21 |
| **Aziz** | Roissy | Mobilités épisodiques | Arpentage | Burkina Faso | Ouagadougou | 40 |
| **Azumah** | Schiphol | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Attente | Royaume-Uni | Manchester | 32 |
| **Beatriz** | Schiphol | Mobilités épisodiques | Ressourcement | Espagne | Lisbonne | 30 |
| **Benno** | Francfort | Mobilités épisodiques | Ressourcement | Allemagne | Londres Heathrow | 43 |

| Prénom | Aéroport | Macro-situation de mobilité | Répertoire d'activités | Pays de résidence* | Destination du vol – destination finale de l'itinéraire aérien | Âge |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bettina** | Francfort | Recherche et formation | Ressourcement | Autriche Allemagne | Innsbrück | 29 |
| **Bilal** | Dubaï | Circulation migratoire de relation à l'entourage | / | Emirats arabes unis | Hyderabad (Pakistan) | 28 |
| **Carolina (entretien avec Gustavo)** | Francfort | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Arpentage | Emirats arabes unis | Caracas | 36 |
| **Caspar** | Francfort | Tourisme et retrouvailles | Attente | Allemagne | Stockholm - Chicago | 25 |
| **Catherine** | Roissy | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Appropriation | Australie | Dubaï - Perth | 63 |
| **Cécile** | Roissy | Tourisme d'ancrage | Ressourcement | France | New York | 56 |
| **Chanitnun** | Francfort | Mobilités intenses et récurrentes | Flottement | Etats-Unis | Bangkok | 54 |
| **Charles** | Dubaï | Mobilités épisodiques | / | Etats-Unis | Kaboul | 50 |
| **Chiara** | Schiphol | Expatriation | Appropriation | Pérou | Milan Malpensa | 30 |
| **Christian** | Schiphol | Recherche et formation | Ressourcement | Allemagne | Munich | 21 |
| **Christopher** | Roissy | Liée à l'industrie extractive | Ressourcement | Philippines Tchad | Doha | 50 |
| **Claire** | Roissy | Tourisme et retrouvailles | Ressourcement | Royaume-Uni | Bristol | 60 |
| **Cristina (entretien avec Vincenzo)** | Roissy | Tourisme d'ancrage | Appropriation | Italie | Milan Linate | 36 |
| **Daniel** | Roissy | Relation amoureuse | Appropriation | Liberia | Damas | 32 |
| **David** | Roissy | Mobilités épisodiques | Ressourcement | Royaume-Uni | Bristol | 34 |
| **Denis** | Roissy | Expatriation | Ressourcement | Niger France | Niamey | 62 |
| **Diana** | Dubaï | Tourisme d'ancrage | / | Royaume-Uni | Londres Heathrow | 40 |
| **Dieter** | Francfort | Tourisme d'ancrage | Ressourcement | Allemagne | Palma de Majorque | 46 |
| **Dora (entretien avec Timo et Elsa)** | Francfort | Tourisme centrifuge | Arpentage | Allemagne | Ténérife | 50 |
| **Elias** | Schiphol | Recherche et formation | Flottement | Royaume-Uni | Osaka | 45 |
| **Elizabeth** | Roissy | Tourisme et retrouvailles | Ressourcement | Canada | Toronto | 67 |
| **Elsa (entretien avec Timo et Dora)** | Francfort | Tourisme centrifuge | Arpentage | Allemagne | Ténérife | 18 |
| **Emilie** | Roissy | Tourisme et retrouvailles | Arpentage | Canada | Montréal | 30 |
| **Eraldo** | Roissy | Mobilités épisodiques | Arpentage | Italie | Milan Linate - Alghero | 57 |
| **Eric** | Roissy | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Arpentage | France | Vienne | 37 |
| **Erika** | Dubaï | Etudes et initiation | / | Emirats arabes unis | Francfort | 21 |
| **Esther** | Schiphol | Mobilités épisodiques | Ressourcement | Ghana | Accra | 42 |
| **Eva** | Francfort | Tourisme centrifuge | Ressourcement | Allemagne | Bilbao | 41 |

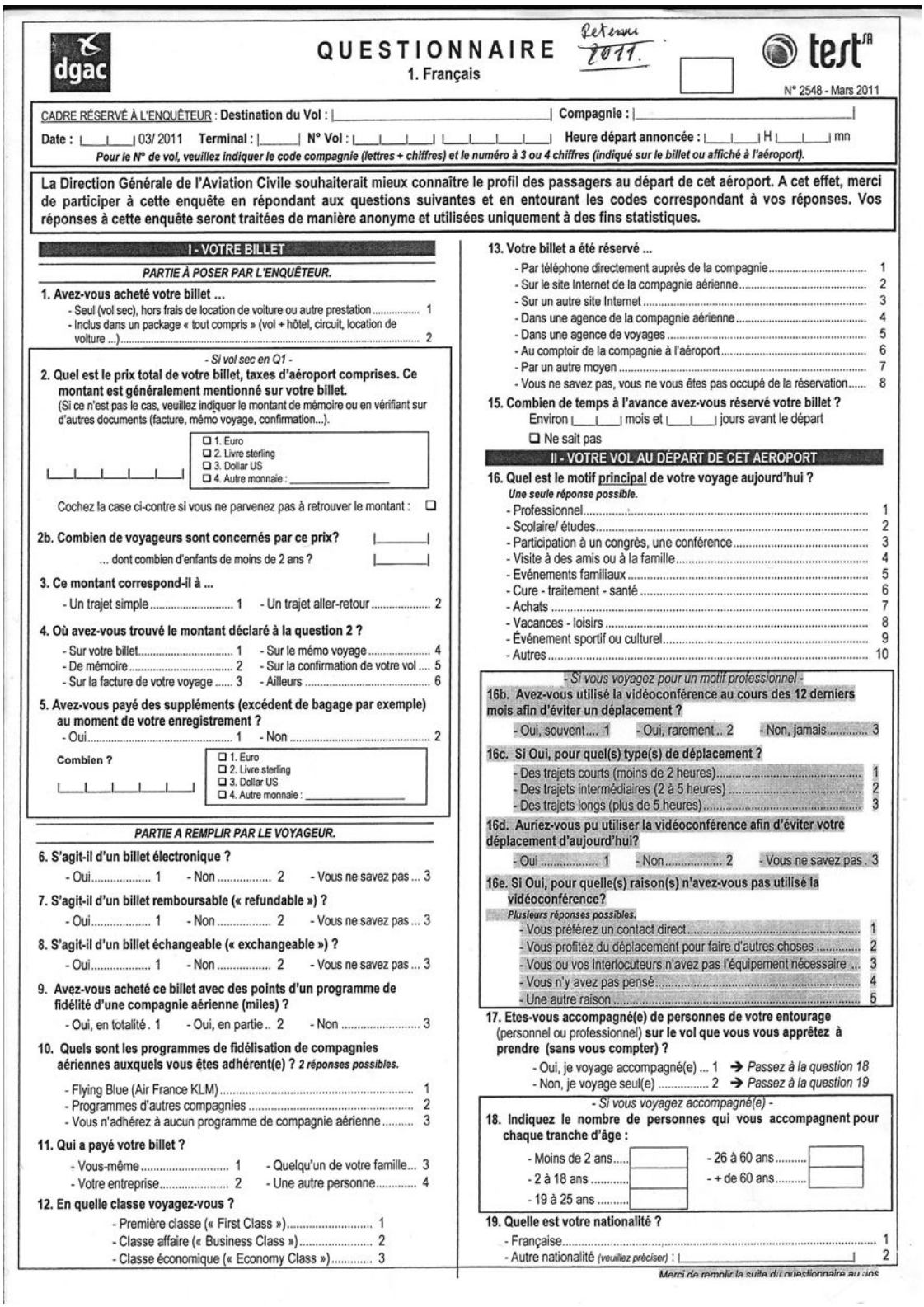
| Prénom | Aéroport | Macro-situation de mobilité | Répertoire d'activités | Pays de résidence* | Destination du vol – destination finale de l'itinéraire aérien | Âge |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ewald** | Roissy | Mobilités épisodiques | Flottement | France | Varsovie | 46 |
| **Florence** | Dubaï | Tourisme centrifuge | / | France | Paris | 58 |
| **Frank** | Roissy | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Flottement | Allemagne Autriche | Munich | 43 |
| **Franziska** | Francfort | Tourisme d'ancrage | Semi-travail | Allemagne | Hambourg | 56 |
| **Fred** | Dubaï | Mobilités épisodiques | / | Congo Brazzaville | Nairobi - Brazzaville | 40 |
| **Gabriela** | Roissy | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Semi-travail | République dominicaine | Saint-Domingue | 49 |
| **Gaëlle (entretien avec Amélie)** | Roissy | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Attente | France | Toulouse | 26 |
| **Grace** | Francfort | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Attente | Etats-Unis | New York - Attleboro | 47 |
| **Gregor** | Francfort | Mobilités épisodiques | Ressourcement | Allemagne | Lisbonne | 56 |
| **Gunter** | Francfort | Tourisme centrifuge | Ressourcement | Allemagne | Berlin | 46 |
| **Gustavo (entretien avec Carolina)** | Francfort | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Arpentage | Emirats arabes unis | Caracas | 36 |
| **Harry** | Schiphol | Relation amoureuse | Arpentage | Royaume-Uni | Manchester | 44 |
| **Hugo** | Roissy | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Flottement | France | Berlin | 30 |
| **Ichem** | Roissy | Mobilités épisodiques | Attente | Tunisie | Tunis | 50 |
| **Ielena** | Roissy | Tourisme d'ancrage | Appropriation | Russie | Amsterdam - Moscou | 16 |
| **Ikuko** | Roissy | Recherche et formation | Ressourcement | Japon | Madrid | 30 |
| **Isaac** | Schiphol | Recherche et formation | Flottement | Suisse | Cardiff | 61 |
| **Izaline** | Schiphol | Tourisme d'ancrage | Ressourcement | Suisse | Paramaribo | 68 |
| **Jack** | Schiphol | Mobilités épisodiques | Arpentage | Irlande | Dublin | 34 |
| **Jai** | Francfort | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Ressourcement | Etats-Unis | Washington - Orlando | 17 |
| **Jason** | Francfort | Mobilités épisodiques | Flottement | Etats-Unis | Saint-Pétersbourg | 36 |
| **Javier** | Schiphol | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Semi-travail | Irlande Espagne | Dublin | 42 |
| **Jennifer** | Roissy | Tourisme d'ancrage | Attente | France | Samana | 30 |
| **Jens** | Roissy | Tourisme et retrouvailles | Ressourcement | Danemark | São Paulo - Iguazú | 60 |
| **Jessica** | Schiphol | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Arpentage | Turquie | Istanbul | 33 |
| **Jian Guo** | Roissy | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Arpentage | Allemagne | Shanghai | 41 |
| **Jihoo** | Francfort | Mobilités épisodiques | Semi-travail | Corée-du-Sud | São Paulo | 42 |
| **Jin** | Schiphol | Mobilités épisodiques | Ressourcement | Chine | Pékin | 21 |
| **Jonas** | Schiphol | Recherche et formation | Appropriation | Lettonie | Francfort - Riga | 26 |

| Prénom | Aéroport | Macro-situation de mobilité | Répertoire d'activités | Pays de résidence* | Destination du vol – destination finale de l'itinéraire aérien | Âge |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Julia** | Schiphol | Tourisme centrifuge | Arpentage | Allemagne | Stuttgart | 60 |
| **Kabir** | Francfort | Mobilités épisodiques | Appropriation | Inde | Mumbai | 31 |
| **Kai** | Schiphol | Tourisme et retrouvailles | Appropriation | Etats-Unis | Dublin | 34 |
| **Kaito** | Dubaï | Recherche et formation | / | Japon | Islamabad | 63 |
| **Karel** | Schiphol | Liée à l'industrie extractive | Ressourcement | Belgique | Madrid - Veracruz | 52 |
| **Kirsten** | Roissy | Tourisme et retrouvailles | Ressourcement | Danemark | São Paulo - Iguazu | 60 |
| **Kofi** | Schiphol | Relation amoureuse | Appropriation | Ghana | Montréal | 36 |
| **Konstantin** | Francfort | Recherche et formation | Semi-travail | Etats-Unis | New York JFK | 30 |
| **Laura** | Schiphol | Tourisme et retrouvailles | Arpentage | Espagne | Madrid | 55 |
| **Lei** | Roissy | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Semi-travail | Chine | Hong Kong | 30 |
| **Liisa** | Roissy | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Appropriation | Etats-Unis | Helsinki | 67 |
| **Lillian (entretien avec Philipp)** | Roissy | Tourisme d'ancrage | Appropriation | Royaume-Uni | Bangkok - Phuket | 63 |
| **Lin** | Schiphol | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Semi-travail | Taiwan | Taipei | 47 |
| **Linda** | Schiphol | Liée à l'industrie extractive | Semi-travail | Etats-Unis Guinée équatoriale | Paris | 68 |
| **Lorenzo** | Schiphol | Tourisme et retrouvailles | Ressourcement | Pays-Bas | Rome | 35 |
| **Lotta** | Schiphol | Recherche et formation | Arpentage | Finlande | Luxembourg | 46 |
| **Lukas** | Dubaï | Mobilités épisodiques | / | Lituanie | Riga - Vilnius | 46 |
| **Malik** | Roissy | Expatriation | Arpentage | Tchad France | N'Djamena | 42 |
| **Manuel** | Schiphol | Mobilités épisodiques | Flottement | Royaume-Uni | Londres Stansted | 33 |
| **Marc** | Roissy | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Semi-travail | France | Genève | 50 |
| **Marie** | Roissy | Mobilités intenses et récurrentes | Arpentage | France | Marseille | 30 |
| **Matteo** | Roissy | Tourisme centrifuge | Arpentage | Italie | Milan Malpensa | 50 |
| **Meiju** | Roissy | Etudes et initiation | Arpentage | Finlande | Helsinki | 17 |
| **Minjoon** | Francfort | Mobilités épisodiques | Arpentage | Corée-du-Sud | Séoul | 41 |
| **Mircea** | Roissy | Mobilités épisodiques | Appropriation | Roumanie | Punta Cana | 40 |
| **Miya** | Francfort | Tourisme d'ancrage | Ressourcement | Japon | Dublin | 61 |
| **Nancy** | Francfort | Expatriation | Ressourcement | Afrique-du-Sud | Johannesburg | 50 |
| **Ndiaye** | Roissy | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Attente | Algérie | Alger | 57 |
| **Nicholas** | Dubaï | Recherche et formation | / | Etats-Unis | Philadelphie | 61 |
| **Nils** | Schiphol | Mobilités épisodiques | Arpentage | Suède | Stockholm | 47 |

| Prénom | Aéroport | Macro-situation de mobilité | Répertoire d'activités | Pays de résidence* | Destination du vol – destination finale de l'itinéraire aérien | Âge |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Noah** | Schiphol | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Ressourcement | Etats-Unis | New York JFK | 37 |
| **Noureddine** | Francfort | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Semi-travail | Algérie | Istanbul | 29 |
| **Olga** | Schiphol | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Semi-travail | Etats-Unis République tchèque | Boston | 40 |
| **Olivia** | Roissy | Tourisme et retrouvailles | Flottement | Canada | Toronto | 22 |
| **Olivier** | Roissy | Tourisme d'ancrage | Ressourcement | France | New York JFK | 56 |
| **Pablo** | Roissy | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Semi-travail | Espagne | Valence | 29 |
| **Paul** | Francfort | Tourisme centrifuge | Ressourcement | France | Paris | 59 |
| **Philipp (entretien avec Lillian)** | Roissy | Tourisme d'ancrage | Appropriation | Royaume-Uni | Bangkok - Phuket | 63 |
| **Pierre** | Roissy | Tourisme d'ancrage | Ressourcement | France | Bangkok - Phuket | 40 |
| **Piet** | Schiphol | Recherche et formation | Arpentage | Pays-Bas | Vienne | 38 |
| **Polina** | Schiphol | Tourisme d'ancrage | Attente | Ukraine | Ténérife | 28 |
| **Raphaël** | Roissy | Recherche et formation | Ressourcement | France | Biarritz | 27 |
| **Rebecca** | Francfort | Recherche et formation | Flottement | Etats-Unis | Helsinki | 36 |
| **Ricardo** | Roissy | Tourisme et retrouvailles | Ressourcement | Etats-Unis | Bucarest | 28 |
| **Richard** | Roissy | Liée à l'industrie extractive | Flottement | Canada | Montréal | 50 |
| **Robert (entretien avec Abigail)** | Schiphol | Recherche et formation | Semi-travail | Etats-Unis | Londres Heathrow | 65 |
| **Sarah** | Roissy | Mobilités épisodiques | Flottement | Royaume-Uni | Londres Heathrow | 40 |
| **Sébastien** | Roissy | Tourisme d'ancrage | Attente | France | Samana | 30 |
| **Slimane** | Francfort | Etudes et initiation | Flottement | Etats-Unis Arabie saoudite | Dammam | 22 |
| **Sophie** | Roissy | Recherche et formation | Flottement | Canada | Nantes | 30 |
| **Stanley** | Schiphol | Tourisme d'ancrage | Ressourcement | Royaume-Uni | Genève | 69 |
| **Stéphanie** | Francfort | Relation amoureuse | Attente | France | Stuttgart | 30 |
| **Stephen** | Roissy | Recherche et formation | Semi-travail | Etats-Unis | Washington | 40 |
| **Susan** | Roissy | Tourisme centrifuge | Ressourcement | Etats-Unis | New York JFK - Buffalo | 71 |
| **Thomas** | Roissy | Recherche et formation | Ressourcement | Royaume-Uni | Bristol | 60 |
| **Timo (entretien avec Dora et Elsa)** | Francfort | Tourisme centrifuge | Arpentage | Allemagne | Ténérife | 50 |
| **Tobias** | Francfort | Etudes et initiation | Ressourcement | Allemagne | Stockholm | 21 |
| **Vera** | Schiphol | Etudes et initiation | Appropriation | Russie | New York JFK (annulé et remplacé par Moscou) | 26 |

| Prénom | Aéroport | Macro-situation de mobilité | Répertoire d'activités | Pays de résidence* | Destination du vol – destination finale de l'itinéraire aérien | Âge |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Veronika** | Schiphol | Mobilités soutenues et multidirectionnelles | Semi-travail | Suisse | Zurich | 50 |
| **Vincenzo (entretien avec Cristina)** | Roissy | Tourisme centrifuge | Appropriation | Italie | Milan Linate | 36 |
| **Wei** | Francfort | Recherche et formation | Arpentage | Allemagne | Nankin | 50 |
| **William** | Schiphol | Etudes et initiation | Arpentage | Kenya | Toulouse | 24 |
| **Wu** | Schiphol | Recherche et formation | Ressourcement | France | Roissy | 30 |
| **Yàn** | Francfort | Etudes et initiation | Arpentage | Taiwan | Florence | 50 |
| **Yasir** | Dubaï | Circulation migratoire de relation à l'entourage | / | Royaume-Uni | Londres Heathrow | 37 |
| **Yasmina** | Schiphol | Circulation migratoire de relation à l'entourage | Attente | Pays-Bas | Casablanca | 57 |
| **Ziad** | Dubaï | Circulation migratoire de relation à l'entourage | / | Emirats arabes unis | Damas | 40 |

# Annexe F – Questionnaire de l'enquête nationale des passagers aériens de la direction générale pour l'Aviation civile française



dgac

**QUESTIONNAIRE** Retenu 2011.

1. Français

test FR

N° 2548 - Mars 2011

CADRE RÉSERVÉ À L'ENQUÊTEUR : **Destination du Vol :** |_____| **Compagnie :** |_____|

**Date :** |__|__| 03/ 2011 **Terminal :** |_____| **N° Vol :** |__|__|__| |__|__|__|__| **Heure départ annoncée :** |__|__| H |__|__| mn

***Pour le N° de vol, veuillez indiquer le code compagnie (lettres + chiffres) et le numéro à 3 ou 4 chiffres (indiqué sur le billet ou affiché à l'aéroport).***

**La Direction Générale de l'Aviation Civile souhaiterait mieux connaître le profil des passagers au départ de cet aéroport. A cet effet, merci de participer à cette enquête en répondant aux questions suivantes et en entourant les codes correspondant à vos réponses. Vos réponses à cette enquête seront traitées de manière anonyme et utilisées uniquement à des fins statistiques.**

## I - VOTRE BILLET

***PARTIE À POSER PAR L'ENQUÊTEUR.***

**1. Avez-vous acheté votre billet ...**
- Seul (vol sec), hors frais de location de voiture ou autre prestation ..... 1
- Inclus dans un package « tout compris » (vol + hôtel, circuit, location de voiture ...) ..... 2

*- Si vol sec en Q1 -*

**2. Quel est le prix total de votre billet, taxes d'aéroport comprises. Ce montant est généralement mentionné sur votre billet.**
(Si ce n'est pas le cas, veuillez indiquer le montant de mémoire ou en vérifiant sur d'autres documents (facture, mémo voyage, confirmation...).

|_____|

❑ 1. Euro
❑ 2. Livre sterling
❑ 3. Dollar US
❑ 4. Autre monnaie : _____

Cochez la case ci-contre si vous ne parvenez pas à retrouver le montant : ❑

**2b. Combien de voyageurs sont concernés par ce prix?** |____|

... dont combien d'enfants de moins de 2 ans ? |____|

**3. Ce montant correspond-il à ...**
- Un trajet simple ..... 1 - Un trajet aller-retour ..... 2

**4. Où avez-vous trouvé le montant déclaré à la question 2 ?**
- Sur votre billet ..... 1 - Sur le mémo voyage ..... 4
- De mémoire ..... 2 - Sur la confirmation de votre vol .... 5
- Sur la facture de votre voyage ..... 3 - Ailleurs ..... 6

**5. Avez-vous payé des suppléments (excédent de bagage par exemple) au moment de votre enregistrement ?**
- Oui ..... 1 - Non ..... 2

**Combien ?** |_____|

❑ 1. Euro
❑ 2. Livre sterling
❑ 3. Dollar US
❑ 4. Autre monnaie : _____

***PARTIE A REMPLIR PAR LE VOYAGEUR.***

**6. S'agit-il d'un billet électronique ?**
- Oui ..... 1 - Non ..... 2 - Vous ne savez pas ... 3

**7. S'agit-il d'un billet remboursable (« refundable ») ?**
- Oui ..... 1 - Non ..... 2 - Vous ne savez pas ... 3

**8. S'agit-il d'un billet échangeable (« exchangeable ») ?**
- Oui ..... 1 - Non ..... 2 - Vous ne savez pas ... 3

**9. Avez-vous acheté ce billet avec des points d'un programme de fidélité d'une compagnie aérienne (miles) ?**
- Oui, en totalité . 1 - Oui, en partie .. 2 - Non ..... 3

**10. Quels sont les programmes de fidélisation de compagnies aériennes auxquels vous êtes adhérent(e) ?** ***2 réponses possibles.***
- Flying Blue (Air France KLM) ..... 1
- Programmes d'autres compagnies ..... 2
- Vous n'adhérez à aucun programme de compagnie aérienne ..... 3

**11. Qui a payé votre billet ?**
- Vous-même ..... 1 - Quelqu'un de votre famille... 3
- Votre entreprise ..... 2 - Une autre personne ..... 4

**12. En quelle classe voyagez-vous ?**
- Première classe (« First Class ») ..... 1
- Classe affaire (« Business Class ») ..... 2
- Classe économique (« Economy Class ») ..... 3

**13. Votre billet a été réservé ...**
- Par téléphone directement auprès de la compagnie ..... 1
- Sur le site Internet de la compagnie aérienne ..... 2
- Sur un autre site Internet ..... 3
- Dans une agence de la compagnie aérienne ..... 4
- Dans une agence de voyages ..... 5
- Au comptoir de la compagnie à l'aéroport ..... 6
- Par un autre moyen ..... 7
- Vous ne savez pas, vous ne vous êtes pas occupé de la réservation ..... 8

**15. Combien de temps à l'avance avez-vous réservé votre billet ?**
Environ |__|__| mois et |__|__| jours avant le départ
❑ Ne sait pas

## II - VOTRE VOL AU DÉPART DE CET AEROPORT

**16. Quel est le motif principal de votre voyage aujourd'hui ?**
***Une seule réponse possible.***
- Professionnel ..... 1
- Scolaire/ études ..... 2
- Participation à un congrès, une conférence ..... 3
- Visite à des amis ou à la famille ..... 4
- Evénements familiaux ..... 5
- Cure - traitement - santé ..... 6
- Achats ..... 7
- Vacances - loisirs ..... 8
- Événement sportif ou culturel ..... 9
- Autres ..... 10

*- Si vous voyagez pour un motif professionnel -*

**16b. Avez-vous utilisé la vidéoconférence au cours des 12 derniers mois afin d'éviter un déplacement ?**
- Oui, souvent .... 1 - Oui, rarement .. 2 - Non, jamais ..... 3

**16c. Si Oui, pour quel(s) type(s) de déplacement ?**
- Des trajets courts (moins de 2 heures) ..... 1
- Des trajets intermédiaires (2 à 5 heures) ..... 2
- Des trajets longs (plus de 5 heures) ..... 3

**16d. Auriez-vous pu utiliser la vidéoconférence afin d'éviter votre déplacement d'aujourd'hui?**
- Oui ..... 1 - Non ..... 2 - Vous ne savez pas . 3

**16e. Si Oui, pour quelle(s) raison(s) n'avez-vous pas utilisé la vidéoconférence?**
***Plusieurs réponses possibles.***
- Vous préférez un contact direct ..... 1
- Vous profitez du déplacement pour faire d'autres choses ..... 2
- Vous ou vos interlocuteurs n'avez pas l'équipement nécessaire ... 3
- Vous n'y avez pas pensé ..... 4
- Une autre raison ..... 5

**17. Etes-vous accompagné(e) de personnes de votre entourage** (personnel ou professionnel) **sur le vol que vous vous apprêtez à prendre (sans vous compter) ?**
- Oui, je voyage accompagné(e) ... 1 → *Passez à la question 18*
- Non, je voyage seul(e) ..... 2 → *Passez à la question 19*

*- Si vous voyagez accompagné(e) -*

**18. Indiquez le nombre de personnes qui vous accompagnent pour chaque tranche d'âge :**
- Moins de 2 ans ..... |__|
- 2 à 18 ans ..... |__|
- 19 à 25 ans ..... |__|
- 26 à 60 ans ..... |__|
- + de 60 ans ..... |__|

**19. Quelle est votre nationalité ?**
- Française ..... 1
- Autre nationalité *(veuillez préciser)* : |_____| 2

*Merci de remplir la suite du questionnaire au dos*

**20. Dans quel pays avez-vous habité le plus longtemps au cours des 12 derniers mois ?**

- France → *précisez le département :* |____|____| 1
- Un autre pays *(veuillez préciser)* : |_____| 2

*- Si vous avez habité le plus longtemps en France au cours des 12 derniers mois -*

**21. Au cours des 12 derniers mois, combien de vols avez-vous effectués au départ d'un aéroport français, sans compter celui que vous vous apprêtez à prendre ?**
***(Bien compter les allers ET les retours. 1 aller-retour = 2 vols).***

|_____|

**22a. Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous pris l'avion au départ de l'aéroport dans lequel vous vous trouvez :**

- quelle que soit votre destination (sans compter ce vol) ..... |_____|
- vers votre destination de ce jour (sans compter ce vol)..... |_____|

**22b. Toujours au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous pris le train de la ville où vous vous trouvez vers votre destination de ce jour (si vous voyagez vers la France ou l'Europe) ?**

|_____|

**23. Le vol que vous attendez correspond-il à un ...**

- Aller..... 1 - Retour ..... 2

**24. Avez-vous pris un billet ...**

- Aller simple ..... 1 - Aller-retour ..... 2

**25. Si c'est un vol retour, quel montant avez-vous dépensé au cours de votre séjour pour l'hébergement, la restauration, le shopping ou les loisirs ...)**

|___|___|___|___|___| Euros

**26. Combien de temps a, ou va, durer votre séjour sur place ?**

|___|___| mois |___|___| jours

Si vous faites un aller-retour dans la journée, cocher la case : ☐

**27. Avez-vous enregistré des bagages (qui voyagent en soute) ?**

- Oui ..... 1 - Non ..... 2

## III – VOTRE ARRIVEE A L'AEROPORT

**28. Le vol que vous attendez est-il ... ?**

- Le 1er vol ou le seul vol de votre voyage..... 1 → *Passez à la question 29*
- Un vol suite à une correspondance dans cet aéroport..... 2 → *Passez à la question 34*

*- Si vous êtes arrivé dans cet aéroport par voie terrestre -*

**29. Quel(s) moyen(s) de transport avez-vous utilisés pour vous rendre à l'aéroport?**
***Plusieurs réponses possibles.***

- Une voiture conduite par un proche ou un collègue qui vous a déposé..... 1
- Une voiture stationnée à l'aéroport..... 2
- Une voiture de location..... 3
- Un taxi..... 4
- Un bus de transport en commun/ un tramway..... 5
- Un train régional/ métro/ TER..... 6
- Un train Grandes Lignes, interrégional, international (TGV, Thalys, Corail, IC, ...) ..... 7
- Un car Air France..... 8
- Une navette d'hôtel ..... 9
- Un bus privé ..... 10
- Un autre moyen..... 11

**30.** *Si code 1 à 4 en Q29* **: Pour quelle(s) raison(s) n'avez-vous pas utilisé un transport en commun pour vous rendre à l'aéroport ?**
***Plusieurs réponses possibles.***

- J'avais trop de correspondances à faire ..... 1
- Les horaires des transports en commun ne convenaient pas..... 2
- Je suis gêné par la promiscuité dans les transports en commun, il y a trop de monde..... 3
- Le trajet en transports en commun était trop long ..... 4
- Je me sens plus libre en utilisant ma voiture ou un taxi ..... 5
- J'avais besoin d'une voiture de location pour faire d'autres déplacements . 6
- Pas pratique, car j'avais des bagages encombrants ..... 7
- Je ne connais pas assez bien le réseau de transports en commun..... 8
- J'éprouve un sentiment d'insécurité dans les transports en commun..... 9
- On peut se garer facilement à l'aéroport..... 10
- L'aéroport est mal desservi en transports en commun..... 11
- Autre raison : _____ 12

**31. Combien de temps avez-vous mis pour rejoindre l'aéroport depuis votre point de départ ?**

|_____| h |_____| min

**32. D'où êtes-vous parti pour rejoindre cet aéroport ?**

- France, indiquez le code postal si vous le connaissez |__|__|__|__|__|
  OU la ville :|_____| 1
- Un autre pays, indiquez le pays ET la ville
  |_____| 2

**33. Disposez-vous d'une résidence secondaire dans la ville d'où vous êtes parti ?**

- Oui ..... 1 - Non ..... 2

*- Passez à la question 38 –*

*- Si vous êtes en train de faire une correspondance entre 2 vols -*

**34. Dans quel aéroport a commencé votre voyage en cours d'aujourd'hui?**

|_____|

**35. Pour quelles raisons avez-vous choisi de faire escale ici dans cet aéroport ?** ***Plusieurs réponses possibles.***

- Il n'y avait pas de vol direct..... 1
- Votre billet coûte moins cher..... 2
- Vous vouliez profiter de cette escale pour vous rendre dans la région à proximité de l'aéroport..... 3
- Vous ne savez pas, ce n'est pas vous qui avez choisi..... 4
- Les horaires vous convenaient mieux..... 5
- Vous teniez à partir avec une compagnie précise..... 6
- Il n'y avait plus de place sur le vol direct..... 7
- Le vol direct a été annulé ..... 8
- Pour d'autres raisons ..... 9

**36. Quelles sont la ou les autres compagnies avec lesquelles vous avez voyagé pour venir dans cet aéroport aujourd'hui ?**

|_____|

**37. Le prix indiqué en Q2 inclut-il votre vol précédent ?**

- Oui ..... 1 - Non ..... 2

## IV - LA SUITE DE VOTRE VOYAGE D'AUJOURD'HUI

**38. Allez-vous emprunter un autre vol en correspondance après celui-ci ?**

- Oui ..... 1 - Non ..... 2

*- Si vous allez faire une correspondance après ce vol -*

**39. Dans quel aéroport se terminera votre voyage d'aujourd'hui?**

|_____|

**40. Quelle est la ou quelles sont les autres compagnies avec lesquelles vous allez continuer votre voyage ?**

|_____|

**41. Le prix indiqué en Q2 inclut-il votre vol en correspondance après celui-ci ?**

- Oui ..... 1 - Non ..... 2

**42. Quel(s) moyen(s) de transport allez-vous utiliser pour vous rendre depuis l'aéroport où se termine votre voyage en avion jusqu'à votre destination finale ?** ***Plusieurs réponses possibles.***

- Une voiture privée, de location, ou un taxi..... 1
- Un bus / une navette d'hôtel ..... 2
- Un train / un métro / un tramway..... 3
- Un autre moyen..... 4
- Vous ne savez pas encore..... 5

**43. Dans quel pays se termine votre voyage d'aujourd'hui ?**

- France → Précisez le département : |____|____| 1
- Un autre pays - Précisez le pays : |_____| 2

## V - QUELQUES RENSEIGNEMENTS SUR VOUS-MÊME

**44. Vous êtes ...** - Un homme ..... 1 - Une femme..... 2

**45. Quelle est votre situation professionnelle actuelle ?**

- Cadre sup., chef d'entreprise, prof. lib. ... 1 - Commerçant, artisan, agriculteur.... 5
- Cadre moyen, profession intermédiaire.. 2 - Retraité..... 6
- Employé..... 3 - Sans emploi..... 7
- Ouvrier..... 4 - Etudiant, lycéen..... 8

**46. Quelle est votre situation de famille ?**

- Célibataire..... 1 - Marié(e)/ vivant maritalement ..... 2 - Veuf(ve)/divorcé(e) ..... 3

**47. Combien d'enfants à charge avez-vous ?** |_____| enfants

**48. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?**

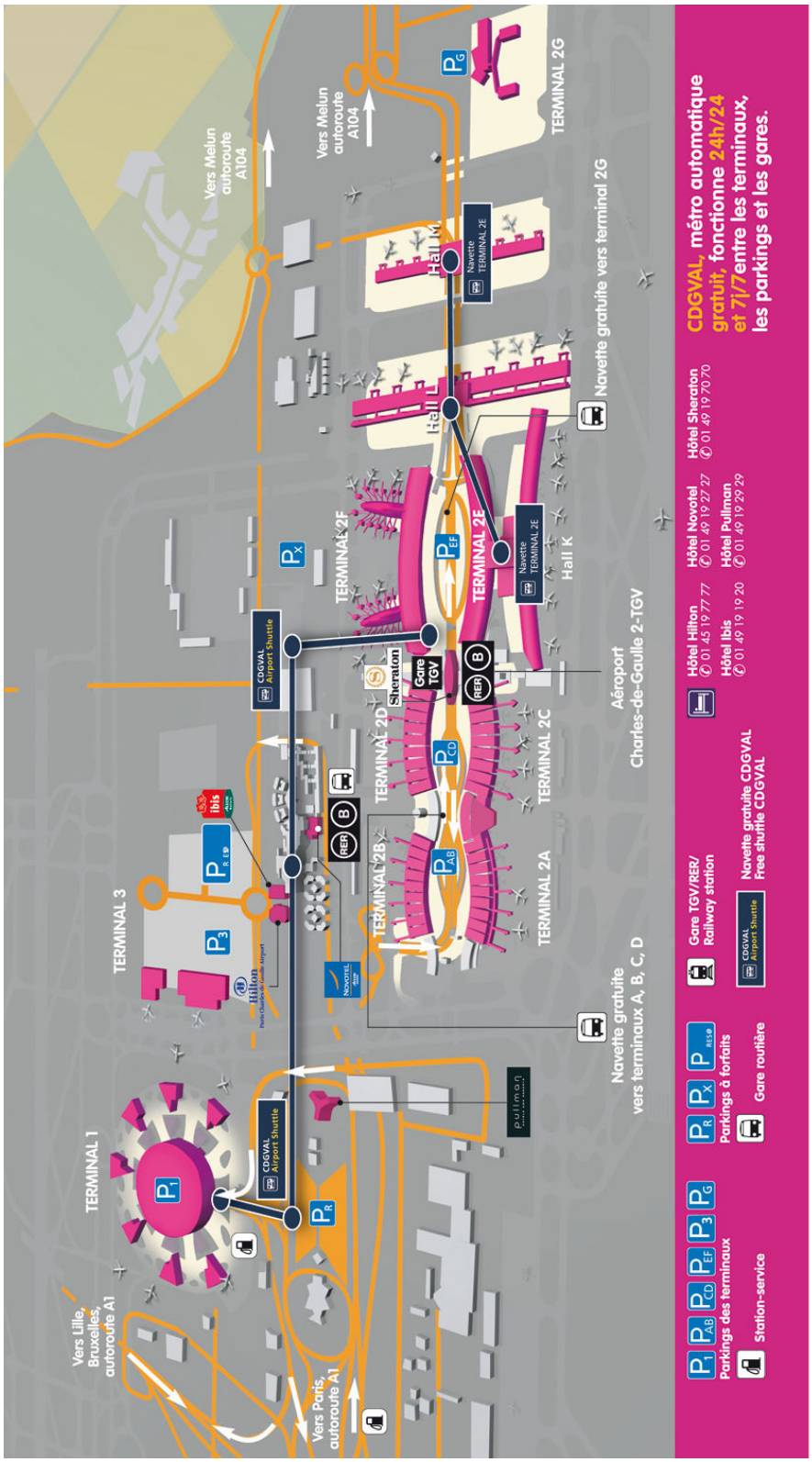
- 15 à 25 ans..... 1 - 36 à 45 ans ..... 3 - 56 à 65 ans..... 5
- 26 à 35 ans..... 2 - 46 à 55 ans ..... 4 - Plus de 65 ans... 6

***MERCI D'AVOIR PARTICIPÉ À CETTE ENQUÊTE ET DE BIEN VOULOIR REMETTRE LE QUESTIONNAIRE À L'ENQUÊTEUR.***

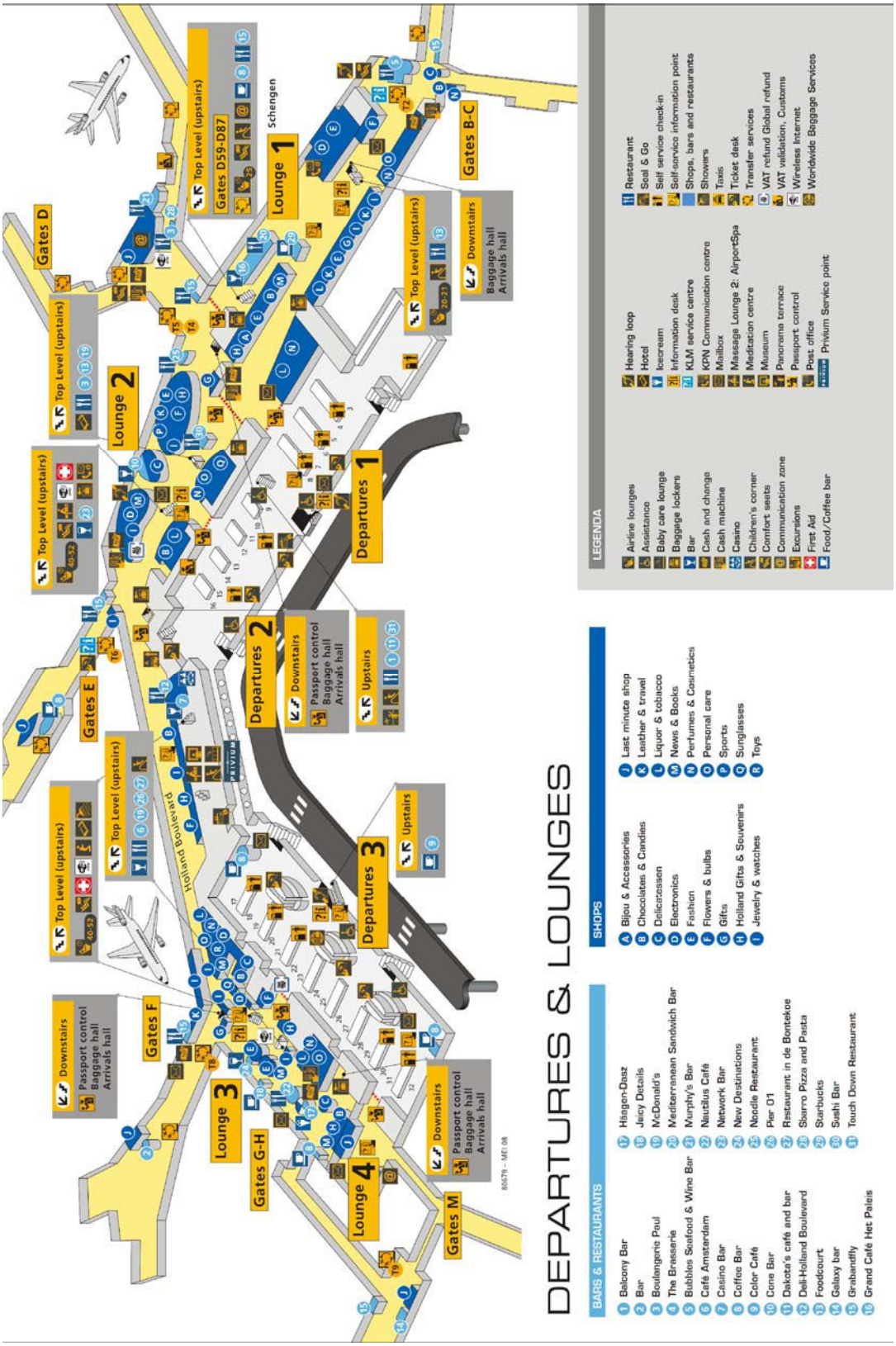
# Annexe G – Plans publics d'ensemble des terminaux à destination des passagers

Dubai International ne dispose pas de plan public d'ensemble.

**Roissy** Source : Aéroports de Paris 2013



**Schiphol** Source : Schiphol Group 2011



# ARRIVALS & SCHIPHOL PLAZA

**BARS & RESTAURANTS**
- D Burger King*
- M Café Rembrandt
- Q Coffee Bar
- N Délifrance*
- B Grand Café Plaza*
- L Hello There
- O HEMA Food
- K Hot 'n Cold
- I Juggle Juice Bar*
- J Juggle Sandwich Bar*
- P Multivlaai
- F Per Tutti!
- C Pronto
- H Segafredo Espresso Bar
- A E Starbucks
- G Vlaamse Frites

**CHOCOLATES**
- 26 Leonidas

**DEPARTMENT STORE**
- 44 HEMA

**FASHION**
- 37 America Today
- 29 Global Brands
- 17 Hennes & Mauritz
- 4 Mexx, Esprit, InWear/Matinique
- 15 Paolo Salotto menswear
- 35 Shirleys lingerie
- 9 Suitsupply
- 7 Tie Rack
- 21 Wonder Woman

**FLOWERS, BULBS & GIFTS**
- 28 Aviflora
- 51 BLOEM!
- 6 Fleurtiek

**GIFTS**
- 41 ARTitIS
- 33 Expo
- 50 Planes@Plaza

**HAIRDRESSER**
- 40 Coiffure en Vogue

**JEWELRY & WATCHES**
- 3 Gassan Plaza

**LEATHER & TRAVEL**
- 18 Paolo Salotto Luxury Leathergoods

**LIQUOR**
- 11 Dufry liquors of the world

**NEWS & BOOKS**
- 27 43 45 AKO
- 38 Libris

**PERSONAL CARE**
- 34 Etos
- 32 Perfumes & Colors
- 8 The Body Shop

**PHOTO, ELECTRONICS & ENTERTAINMENT**
- 30 Capi
- 39 Capi

**SERVICE CENTRE**
- 52 Jill & James (Telepresence, TNT Post Service, Randstad, Fred Bulder, Medsen pharmacy) Opening soon.

**SHOES**
- 48 Crocs
- 5 Paolo Salotto Shoes

**SPORTS**
- 42 Nike Schiphol

**SUPERMARKET**
- 46 AH to go
- 12 Food Village

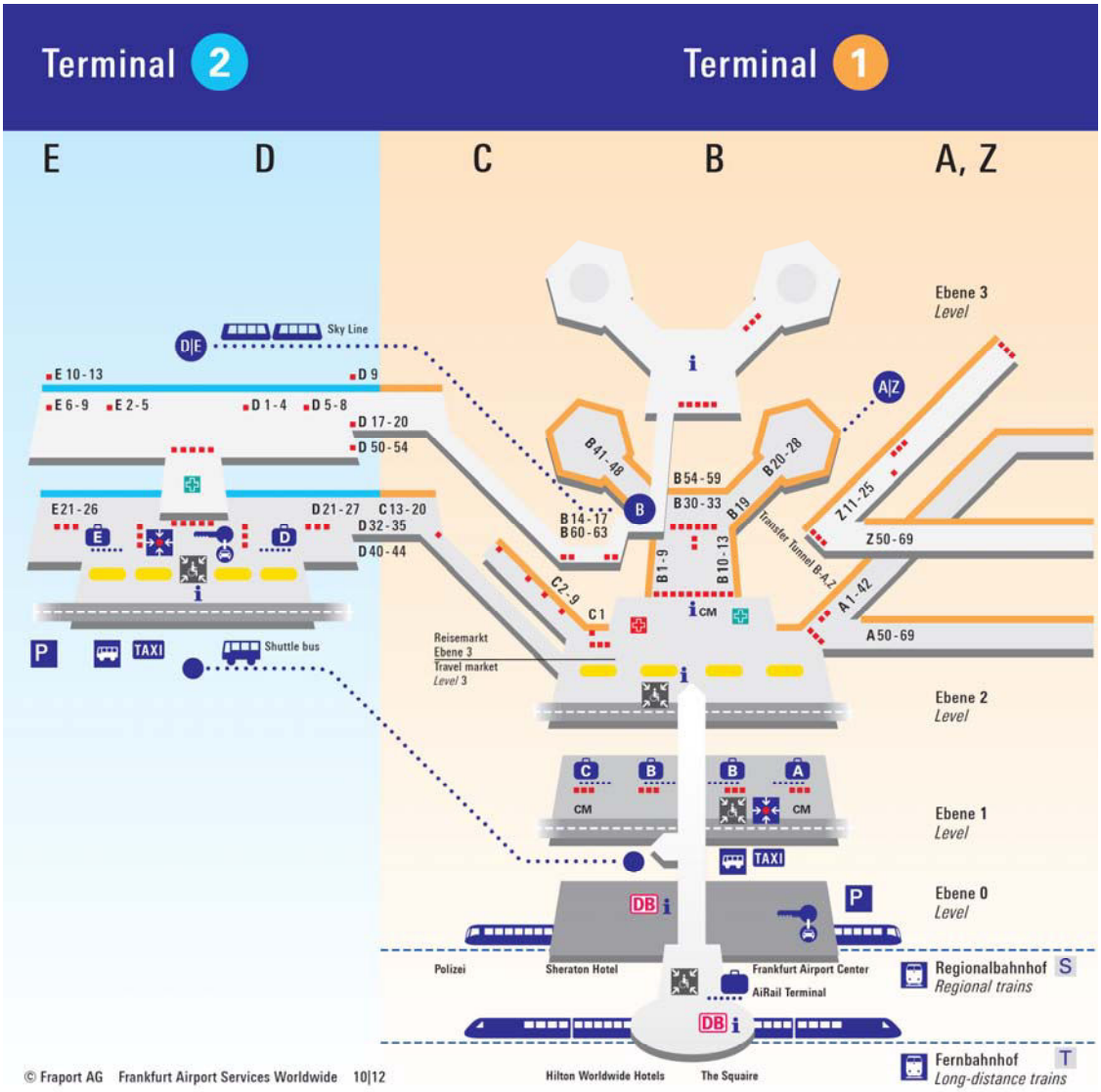
**TELECOM**
- 31 Airport Telecom Shop

* these food and beverage facilities are open 24 hours a day

**LEGENDA**
- A-company eventdesk
- Accor hotel desk
- Airport Business Point
- Amsterdam shuttle desk
- Assistance
- Baggage lockers
- Baggage storage - Pick up on return
- Bar
- Buses
- Car rental
- Cash and change
- Communication zone
- Door 16 - Unaccompanied baggage reclaim
- Dutch Railways/Ticket desk
- Excursions
- First Aid
- Food/Coffee bar
- Hearing loop
- Holland Tourist Information
- Hotel
- Hotel reservation
- Information desk
- Mailbox
- Meeting Point
- NS Hispeed lounge
- Panorama terrace
- Parking
- Police - Koninklijke Marechaussee
- Restaurant
- Schiphol Transfer Assistance
- Seal & Go
- Self-service information point
- Shuttles
- Taxis
- Ticket desk
- Trains
- Train tickets
- Wheelchair rental

Amsterdam Airport Schiphol

**Francfort** Source : Fraport 2012




Kontrollstellen
*Border or Security controls*
Gates A, B, C, Z
Gates D, E
Check-in

Information
Gepäckausgabe
*Baggage claim*
Treffpunkt
*Meeting point*
Pendelverkehr
*Shuttle*
Zugverkehr
*Railway*
Parken
*Parking*
Busbahnhof
*Bus terminal*
Taxi
Mietwagen
*Car rental*

Medizinische Dienste
*Medical services*
Apotheke
*Pharmacy*
DB-Information
*German Railway Information*
Rufsäule für Betreuung
*Help points*
CM Company Meeting

# Table des figures

**Première partie : Les mobilités dans la construction des territorialités.**
**Un éclairage par des lieux puissants : les aéroports.**

**Chapitre 1 – Les mobilités, leurs lieux et leurs acteurs à l'articulation des territoires et des réseaux**

*Figure 1* – Le partage des savoirs liés à l'approche segmentée des mobilités : un modèle dont la pertinence s'érode. *39*

**Chapitre 2 – L'aéroport : les figures d'un lieu de pouvoir au regard de la littérature**

*Figure 1* – Les quatre figures de l'aéroport explorées par la littérature. *82*
*Figure 2* – Image emblématique de la figure de l'aéroport comme île de l'archipel métropolitain mondial (AMM). *83*
*Figure 3* – Image emblématique de la figure de l'aéroport comme centralité urbaine. *89*
*Figure 4* – Image emblématique de la figure de l'aéroport comme dispositif de contrôle. *94*

**Chapitre 3 – Les défis de la mise en terrain des espaces publics aéroportuaires**

*Figure 1* – Le trafic passager des aéroports de Roissy, Schiphol et Francfort en janvier 2010. *109*
*Figure 2* – Le trafic passager de l'aéroport de Dubaï en janvier 2010. *110*
*Figure 3* – Le trafic passager euroméditerranéen des aéroports de Roissy, de Schiphol et de Francfort en janvier 2010. *111*
*Figure 4* – Le trafic passager de l'aéroport de Dubaï à l'échelle macro-régionale en janvier 2010. *112*
*Figure 5* – Roissy parmi les autres plateformes de la métropole parisienne. *114*
*Figure 6* – Des aéroports en réseau: signes quotidiens d'interpénétration des aéroports de Schiphol, Londres Heathrow et Kansai (Japon) à Roissy. *120*
*Figure 7* – La visibilité des stratégies aéroportuaires de classement à Dubaï et à Schiphol. *125*
*Figure 8* – Le bougé en photographie : une manifestation signifiante de la mobilité différentielle des acteurs à Francfort. *133*

*Figure 9* – La sélection des passagers par la méthode du tirage par grappes. *144*
*Figure 10* – Capture d'écran du logiciel Sonal, lors du premier codage thématique des entretiens de Roissy. *150*
*Figure 11* – Le temps d'accès aux terrains d'enquête : la marque de lieux de pouvoir. *155*
*Figure 12* – La forte visibilité médiatique des aéroports : un leitmotiv des aérogares : les interventions télévisées depuis Roissy. *157*
*Figure 13* – Des objets clés dans la performance des agents dans le dispositif aéroportuaire comme pour le travail de terrain : les titres de circulation. *161*

**Deuxième partie : La mise en scène et en catégorie des mobilités par les espaces publics aéroportuaires**

**Chapitre 4 – Les espaces publics aéroportuaires : un laboratoire métropolitain de la mobilité**

*Figure 1* – Forum internet d'Aéroports de Paris de consultation des seuls passagers « voyage[ant] régulièrement ». *180*
*Figure 2* – Une formation anti-incendie dans la galerie publique surmontant les arrivées du terminal 3 de Dubaï. *182*
*Figure 3* – Bureau de vote à Schiphol Plaza pour les élections législatives de septembre 2012. *183*
*Figure 4* – « En accédant à l'aérogare, vous acceptez de vous soumettre au règlement intérieur de Schiphol » – Porte à tambour de l'aéroport. *184*
*Figure 5* – L'aéroport comme lieu de visite pour les habitants de la région : l'accès payant à la terrasse de Francfort. *185*
*Figure 6* – Affichette sur un pont du Main appelant à participer à l'aéroport de Francfort aux manifestations contre les nuisances sonores. *188*
*Figure 7* – Manifestation hebdomadaire au terminal 1 de Francfort. *189*
*Figure 8* – La campagne "Oui à l'aéroport" de Fraport au terminal 1 de Francfort : "Parce que l'aéroport assure le bien-être de la région" et "parce que notre porte sur le Monde doit rester bien ouverte". *189*
*Figure 9* – Configuration de l'aéroport de Schiphol : aérogare unique à jetées. *191*
*Figure 10* – Configuration de l'aéroport de Francfort : aérogare linéaire, aérogare à jetées et micro-aérogare privative. *192*
*Figure 11* – Configuration de l'aéroport de Dubaï : aérogares avec satellites et aérogares linéaires. *193*
*Figure 12* – Configuration de l'aéroport de Roissy : une conjonction complexe de modèles architecturaux. *194*
*Figure 13* – Densité de l'espace et complexité de la signalétique aéroportuaire : les arrivées du terminal 2F de Roissy. *197*
*Figure 14* – Assurer la continuité des mobilités au sein des espaces publics : incitation à la ponctualité des déplacements dans les halls d'enregistrement de l'aéroport de Francfort. *197*
*Figure 15* – Donner l'échelle du lieu et inciter à la consommation : plan situant les passagers dans le temps et l'espace du satellite 2 de Dubaï. *198*
*Figure 16* – De multiples outils de transport pour réduire les distances internes à l'aéroport. *199*
*Figure 17* – La modernité technique à Francfort : des actants hologrammatiques ou de carton pour assister les passagers. *201*
*Figure 18* – Les représentations topographiques des aéroports : parcours de Jessica à Schiphol et de Yàn à Francfort. *205*
*Figure 19* – Les représentations topologiques des aéroports : parcours de Meiju à Roissy et de Linda à Schiphol. *205*
*Figure 20* – Les représentations à la fois topographiques et topologiques. *206-207*

*Figure 21* – L'orientation topographique dans les espaces aéroportuaires : la consultation attentive du plan de Schiphol distribué aux passagers. *208*
*Figure 22* – Le plan tronqué du terminal 1 de Francfort distribué aux passagers : un « guide pour les boutiques et les restaurants ». *208*

**Chapitre 5 – La catégorisation des mobilités par la fragmentation des espaces aéroportuaires**

*Figure 1* – La place du public attendant les passagers : retrouvailles à l'extérieur du terminal 1 de Dubaï et emplacement marchand privilégié pour l'attente à Francfort. *216*
*Figure 2* – La prise en compte marchande du public attendant à Schiphol. *216*
*Figure 3* – Contraste d'aménagement de la zone réservée (arrière-plan) et de la zone publique (premier plan) aux arrivées de Roissy. *217*
*Figure 4* – Filtre d'accès à la zone réservée de Francfort : l'accès des agents, non indiqué, est celui consacré aux voiturettes électriques (E-wagen). *217*
*Figure 5* – Les passagers et les agents au service de leur mobilité : le contraste des positions sociales naturalisé par l'espace. *219*
*Figure 6* – L'anticipation des émotions des passagers pour le marquage marchand de leur mobilité après les contrôles de sûreté. *222*
*Figure 7* – Le développement commercial croissant en zone d'embarquement : basculement des commerces de la zone publique à la zone réservée aux passagers. *222*
*Figure 8* – Un passage curviligne à travers les boutiques pour accéder à l'avion : le principe du *walking through* appliqué à Francfort. *223*
*Figure 9* – Les espaces fumeurs de Schiphol systématiquement disposés dans les bars et restaurants en zone réservée aux passagers. *224*
*Figure 10* – L'appropriation par les bars et les restaurants des espaces offrant une vue sur les avions. Exemple à Francfort et à Schiphol. *225*
*Figure 11* – Des boutiques adaptées aux mobilités pédestres traversantes. Seules les boutiques de luxe disposent d'une véritable vitrine. *225*
*Figure 12* – Des outils d'incitation à la déambulation commerciale : les chariots de la zone d'embarquement. *226*
*Figure 13* – La fréquentation contrastée des espaces d'attente gratuits et payants. *226*
*Figure 14* – L'individualisation de la mobilité et de ses gestes. Panneau explicatif de la procédure d'embarquement de la compagnie Lufthansa à Francfort. *228*
*Figure 15* – La visibilité des équipements potentiellement associés à la mobilité de travail : publicité pour le Airport Conference Center de Francfort. *231*
*Figure 16* – Des équipements en position centrale pour les passagers en mobilité de travail. *231*
*Figure 17* – Le marquage des mobilités touristiques par les espaces périphériques. *232*
*Figure 18* – Des enseignes d'équipements périphériques, révélatrices d'autres mobilités, transnationales et religieuses. *233*
*Figure 19* – Le marquage des mobilités de réfugiés par l'Organisation internationale des migrations : exemple à Roissy. *234*
*Figure 20* – Extrait du plan du terminal 3 de Dubaï : une desserte routière et un hall d'enregistrement à l'écart pour les passagers les plus rémunérateurs. *240*
*Figure 21* – Les barrières de tous ordres, des opérateurs de mise à distance et d'ostentation des passagers à statut le long de leur parcours. *241*
*Figure 22* – L'accès au pont supérieur des avions très grands porteurs A380 par les salons des compagnies aériennes à Dubaï et à Francfort. *242*
*Figure 23* – Un marquage du statut au-delà des espaces aéronautiques : les chauffeurs en attente des passagers affaires et première. *243*
*Figure 24* – La hiérarchisation des statuts de la compagnie Lufthansa, croisant niveaux d'accumulation de miles (fidélité) et classe de voyage *243*
*Figure 25* – Sortir par erreur des circuits assignés : adolescentes à l'accès prioritaire du contrôle de police de Roissy. *244*

*Figure 26* – Les contrastes de fréquentation des files d'attente à l'embarquement d'un vol à Francfort, standard à gauche et prioritaire à droite. *245*
*Figure 27* – La projection des diverses parties du Monde dans les espaces publics aéroportuaires : répartition par terminaux des destinations. *247*
*Figure 28* – Une architecture identique mais des aménagements plus concentrés dans la zone long-courrier que dans la zone moyen-courrier. *248*
*Figure 29* – Les stratégies de captation commerciale des passagers dans les terminaux par régions du monde. *250*
*Figure 30* – Les catégories statistiques de la mobilité des passagers développées par Schiphol Group pour aménager ses espaces : fiches des jetées E et H de Schiphol. *252*
*Figure 31* – La typologie des figures de mobilités de Schiphol Group : l'attention toute particulière portée aux passagers « asiatiques » à l'aéroport. *253*
*Figure 32* – Files d'attentes à l'enregistrement des vols Schengen du terminal 3, réservé aux compagnies charter et aux compagnies à bas prix. *256*
*Figure 33* – Contrastes d'aménagement et de fréquentation de salles d'embarquement des compagnies charter et classique à Francfort. *257*
*Figure 34* – Répartition horaire et par compagnie des vols les plus matinaux de Francfort : extrait des tableaux d'affichage en aérogare. *258*
*Figure 35* – Plan factoriel de l'analyse des correspondances multiples de l'enquête nationale sur les passagers aériens de Roissy. *261*
*Figure 36* – Les principales logiques ségrégatives des mobilités. *264*

**Chapitre 6 – Le marquage social de la mobilité spatiale : l'exemple de la publicité**

*Figures 1a et 1b* – La population des passagers résidant* en France métropolitaine par type de compagnie aérienne et par groupe socio-professionnel (*figure 1*a)
ou par sexe (*figure 1*b). *270*
*Figure 2* – Des dispositifs publicitaires multiformes et omniprésents : exposition de nouveaux produits à l'entrée de toilettes de Schiphol. *273*
*Figure 3* – La diffusion d'une représentation distinctive de l'aéroport de Roissy par les acteurs du champ publicitaire. *275*
*Figure 4* – Le contraste entre la promotion des produits de luxe et les pratiques des passagers : exemple des cosmétiques Shiseido au terminal 3 de Roissy, d'où partent les vols liés aux compagnies charter. *276*
*Figure 5* – L'importance des registres normatifs aux différentes étapes du parcours des passagers (en pourcentage d'exemplaires des publicités présentes). *280*
*Figure 6* – La mobilité : une pratique héroïque selon les publicités destinées aux passagers d'affaires : l'exemple d'une affiche pour un cabinet de conseil à Roissy. *281*
*Figure 7* – Mobilité aérienne et ascension sociale : « qui veut se maintenir au sommet doit lire » — enregistrement des vols Schengen de Lufthansa à Francfort. *282*
*Figure 8* – Une conception élective de la mobilité : l'arbitrage entre les lieux à l'échelle mondiale – extrait d'affiche de la banque HSBC à Roissy. *283*
*Figure 9* – Une publicité sur l'usage du temps de déplacement dans son contexte d'exposition au terminal 2E de Roissy. *285*
*Figure 10* – L'incitation à l'usage « productif » d'un temps rare : panneau publicitaire pour un service de communication à l'aéroport de Schiphol. *285*
*Figure 11* – Accès à l'Ailleurs et consommation ostentatoire : exemple d'une publicité pour un accessoire de mode féminin à Roissy. *287*
*Figure 12* – Faire figurer l'Ailleurs jusque dans la mobilité de travail. Affiche à Roissy pour la promotion de séminaires d'entreprise à la station de La Baule. *287*
*Figure 13* – L'Ailleurs par la pratique distinctive de la ville même de l'aéroport : une spécificité dubaïote : « transformez votre correspondance [aéroportuaire] en visite ». Ecran publicitaire du service d'accueil Marhaba de l'aéroport. *288*

*Figure 14* – La recherche de l'accumulation de miles statutaires : exemple d'une carte de paiement associée à une compagnie aérienne. *290*
*Figure 15* – Suggérer l'accès à l'aéroport à des mobilités distinctives : photographie par une passagère de Dubaï de la loterie de voitures exotiques. *291*

**Troisième partie : Les mobilités dans la construction des territorialités en réseau**

**Chapitre 7 – Les macro-situations de mobilité : des révélateurs des territorialités en réseau des individus**

*Figure 1* – Situation de mobilités intenses et récurrentes. *322*
*Figure 2* – Situation de mobilités soutenues et multidirectionnelles. *331*
*Figure 3* – Situation de mobilités épisodiques, régulièrement investies de pratiques touristiques. *335*
*Figure 4* – Situation d'expatriation. *338*
*Figure 5* – Mobilités liées à l'industrie extractive. *340*
*Figure 6* – Situation de mobilités d'études et d'initiation. *346*
*Figure 7* – Situation de mobilités de recherche et de formation. *352*
*Figure 8* – Situation de circulation migratoire de relation à l'entourage. *359*
*Figure 9* – Situation de mobilité liée aux relations amoureuses à distance. *360*
*Figure 10* – Situation de mobilité touristique et de retrouvailles. *362*
*Figure 11* – Situation de mobilités de tourisme d'ancrage. *365*
*Figure 12* – Situation de mobilités touristiques centrifuges. *367*

**Chapitre 8 – Les activités des passagers à l'aéroport : quotidien, hors-quotidien et ordinaire à distance**

*Figure 1* – Les aéroports, lieux d'injonctions d'usage du temps de halte. *374*
*Figure 2* – Méthodologie employée pour identifier les répertoires d'activités et les spatialités de l'aéroport. *377*
*Figure 3* – Des expériences liées à la fréquence de pratique des aéroports. *381*
*Figure 4* – Le salon comme lieu d'ancrage : la carte mentale de Gabriela. *384*
*Figure 5* – Le salon dans l'entretien de relations liées au travail. *387*
*Figure 6* – La carte mentale de Noureddine : une performance de travail pour cet architecte, dans le prolongement de ses activités professionnelles à l'aéroport. 388
*Figure 7* – L'aéroport comme espace de cohabitation trop intense. 390
*Figure 8* – L'aéroport comme lieu de contraintes liées au réseau aérien la carte mentale d'Olivia. 391
*Figure 10* – L'aéroport comme lieu d'appropriation par les boutiques hors-taxe : la carte mentale de Ielena. 393
*Figure 11* – L'aéroport comme lieu de l'Ailleurs lié à des pratiques de tourisme aéronautique. *394*
*Figure 12* – L'aéroport comme lieu de focalisation sur les modalités du transport. Roissy, terminal 3 hors Schengen. *396*
*Figure 12* – L'aéroport comme lieu absorbant : la carte mentale de Caspar. *397*
*Figure 13* –Un mobilier urbain singulier pour des pratiques du lieu à mi-distance : exemple d'aménagements emblématiques à Schiphol et Roissy. *399*
*Figure 14* – L'aéroport comme lieu de lecture à valeur transitionnelle. La carte mentale de Myia. *401*
*Figure 15* – L'aéroport comme lieu de ressourcement par la sociabilité interne à des collectifs réunis pour la pratique touristique : la carte mentale d'Elizabeth. *402*
*Figure 16* – Des lieux de renforcement des collectifs par la coprésence ou par connexion. *403*

*Figure 17* – L'aéroport comme lieu d'arpentage, entre interactions contraintes et découverte : la carte mentale d'Amy. *405*
*Figure 18* – La socialité de la marche, pratique caractéristique du mode d'arpentage. Exemple de la jetée Schengen 1A de Francfort lors de l'effervescence estivale. *406*
*Figure 19* – L'ordinaire à distance dans l'instauration des discussions entre passagers : une pratique occasionnelle emblématique du mode d'arpentage. *407*
*Figure 20* – Exemple de pratique de travail dans le cadre d'une mobilité de temps libre. *409*
*Figure 21* – Trois positionnements de l'aéroport et du lieu de mobilité dans la territorialité en réseau des individus. *410*

**Chapitre 9 – La frontière aéroportuaire comme expérience territoriale des populations mobiles**

*Figure 1a* – L'agencement des espaces frontaliers passagers de Roissy (début 2012). *418*
*Figure 1b* – L'agencement des espaces frontaliers passagers de Francfort. *419*
*Figure 1c* – L'agencement des espaces frontaliers passagers de Dubaï. *419*
*Figure 1d* – L'agencement des espaces frontaliers passagers de Schiphol. *420*
*Figure 2* – Affiche destinée aux passagers du métro automatique de Francfort en zone Schengen. *421*
*Figure 3* – Sas d'entrée dans l'espace Schengen des agents de l'aéroport de Francfort (jetée 1B). *422*
*Figure 4* – Mobilier des douanes néerlandaises à la jetée G de Schiphol, prêt à être déplacé au droit des flux interceptés. *424*
*Figure 5* – La silhouette d'un policier aux frontières à Roissy, annonciatrice d'un contrôle en pré-passerelle. *426*
*Figure 6* – Le retrait des visas de travail de migrants pakistanais et de migrantes indonésiennes à l'arrivée du terminal 1 de Dubaï. *427*
*Figure 7* – Le pré-contrôle des documents de voyage par des agents de l'entreprise Securitas à Francfort. Vol pour Mexico (aérogare 1B). *428*
*Figure 8* – Le système étatsunien d'autorisation de voyage Esta dans le paysage aéroportuaire de Francfort à gauche (aérogare 2E) et d'Amsterdam (hall 3). *430*
*Figure 9* – Des espaces à part : enregistrement des compagnies israéliennes à Roissy et jetée d'embarquement réservée aux Etats-Unis à Francfort. *430*
*Figure 10* – Extrait de carte mentale d'Astrid : le contrôle souverain de passeport par la police allemande et le contrôle privé de sûreté sur le même plan. *435*
*Figure 11* – Des étapes dans le franchissement de la frontière : le remplissage des bordereaux d'exportation à Roissy et l'attente à la détaxe à Francfort. *436*
*Figure 12* – La mobilité frontalière signifiée par l'achat à Roissy et à Francfort. *437*
*Figure 13* – Boîte aux lettres frontalière en zone hors Schengen de Francfort. *437*
*Figure 14* – Publicité en anglais de la douane néerlandaise de prévention à l'achat de contrefaçons, pour les passagers en partance du salon 3 de Schiphol. *439*
*Figure 15* – Une frontière marchande dans le parcours des passagers : l'exemple des boutiques hors taxes de la jetée du terminal 2E. *442*
*Figure 16* – Boutiques en zone réservée aux passagers : la promesse de prix « duty free » pour tous à Roissy et à Francfort. *444*
*Figure 17* – Boutique hors-taxe aux arrivées du terminal 1 de Dubaï. *446*
Encadré 3 – Reproduire une simili zone-frontière commerciale pour les agents *446*
*Figure 18* – Boutiques mimant le prolongement des zones duty-free de l'aéroport pour les personnels de Roissy lors des fêtes de fin d'année (terminaux 2F et 2D). *446*
*Figure 19* – Files d'attente différenciées pour l'un des postes Schengen de Roissy. *450*

**Chapitre 10 – Les aéroports, lieux insituables ? Les référents territoriaux des lieux de mobilité**

*Figure 1* – La pratique touristique de l'aéroport de Francfort comme un lieu allemand : la consommation photographique d'un paysage de la Forêt-Noire. *461*
*Figure 2* – Un discours territorial lié à la mobilité. Photographie de Karel Tomeï exposée dans un couloir de Schiphol. *463*
*Figure 3* – L'excursion à Amsterdam comme discours sur la modernité néerlandaise des transports. *464*
*Figure 4* – Type de photographie très diffusé de l'aéroport de Schiphol par les passagers et carte mentale de Jin, en correspondance à l'aéroport. *465*
*Figure 5* – Le marquage de la compagnie Lufthansa comme repère territorial allemand pour les passagers. *466*
*Figure 6* – L'aéroport comme lieu transcalaire : la combinaison des échelles française et parisienne. *468*
*Figure 7* – L'expérience du *duty free* érigée en pratique parisienne par excellence. *470*
*Figure 8* – Un parcours miniature de la France dans l'espace marchand : la boutique Richesses des régions de France de Roissy. *470*
*Figure 9* – Type de photographie très diffusé d'une boutique de macarons Ladurée et extrait de la carte mentale d'Emilie à propos de Roissy. *471*
*Figure 10* – La vue la plus fréquente de l'aérogare de Dubaï : la diffusion d'une catégorisation exotique des espaces duty free. *472*
*Figure 11* – Photographier les autres passagers, notamment émiratis : une pratique très répandue à Dubaï. Image prise par une passagère. *475*
*Figure 12* – Le Monde unifié donné à voir aux passagers et les planisphères internationaux utilisés en coulisse par les agents. *480*
*Figure 13* – Le jeu des commerces sur l'imaginaire de connexion des lieux de mobilité : le bar Bistro Connection aux départs du terminal 1 de Francfort. *491*
*Figure 14* – La performance des identités à l'aéroport, toujours assignable à des positions territoriales stables ? *494*

**Chapitre 11 – La force des pratiques de mobilités alternatives**

*Figure 1* – L'accession à la visibilité des mobilités transnationales et religieuses par la présence physique des acteurs à Roissy et à Francfort. *501*
*Figure 2* – Embarquement d'un vol United Airlines pour Washington à Francfort peu avant la rentrée scolaire : l'accession à la visibilité des mobilités de la diaspora indienne. *502*
*Figure 3* – Usages alternatifs de l'espace aéroportuaire dans le cadre de mobilités collectives à Roissy et Dubaï. *503*
*Figure 4* – Se sentir à la maison à l'aéroport en raison du nombre de Philippins travaillant comme agents : l'aéroport de Dubaï vu par une passagère philippine sur Google +. *505*
*Figure 5* – La réticence des passagers aux procédures spatiales de contrôle : autocollant au sol, à l'emplacement de palpation des passagers au poste d'inspection-filtrage. *510*
*Figure 6* – Le transport des bagages au-delà de la mécanisation *high tech* : exemples de Francfort et Dubaï. *513*
*Figure 7* – Signes d'empaquetage au terminal 1 de Dubaï. *514*
*Figure 8* – Des usages alternatifs à la communication électronique en aérogare (Roissy). *515*
*Figure 9* – Des pratiques alternatives des outils de mobilité. *517*
*Figure 10* – Extrait de la carte mentale d'Olivia à Roissy. *518*
*Figure 11* – La marque en creux des faux taxis aux arrivées de Roissy. *520*
*Figure 12* – Pratiques de quête régulières au droit des flux de passagers à Roissy. *522*
*Figure 13* – Fil de discussion de passagers sur la sphère d'habitat d'une personne sans-abri à Roissy (extrait). *523*
*Figure 14* – Affiche de prévention contre le vol à l'aéroport de Francfort. *524*
*Figure 15* – La nuit à l'aéroport inscrite dans l'expérience du lieu de mobilité. *526*

Carte mentale d'Ainsley à Francfort, en mobilité touristique itinérante. *526*
*Figure 16* – Passagères au terminal 2E de Roissy lors des perturbations de décembre 2010. Un fort contraste entre aménagement et pratique. *529*
*Figure 17* – Le stockage de lits de camp, anticipant le figement de la mobilité aérienne à Francfort. *530*
*Figure 18* – Les usages alternatifs des espaces et des objets à l'aéroport en cas de perturbation : l'exemple de Roissy. *533*
*Figure 19* – L'investissement quotidien d'interstices et du mobilier payant comme assise gratuite improvisée (Roissy). *533*
*Figure 20* – Un embarquement sous escorte policière, en raison des protestations de passagers contre le retard de leur vol (terminal 3 de Roissy). *535*

# Table des tableaux

**Première partie : Les mobilités dans la construction des territorialités.**
**Un éclairage par des lieux puissants : les aéroports.**

**Chapitre 1 – Les mobilités, leurs lieux et leurs acteurs à l'articulation des territoires et des réseaux**

*Tableau 1* – Les diverses antinomies des mobilités remises en cause par le champ d'étude des migrations internationales. *44*

**Chapitre 3 – Les défis de la mise en terrain des espaces publics aéroportuaires**

*Tableau 1* – Caractéristiques des passagers des aéroports choisis. *104*
*Tableau 2* – Les six premiers aéroports mondiaux en nombre de passagers internationaux en 2011. *105*
*Tableau 3* – Les quatre grands types d'investigation des terrains. *127*
*Tableau 4* – La technique d'observation et ses méthodes. *129*
*Tableau 5* – Entretiens formels et visites avec les acteurs institutionnels. *138*
*Tableau 6* – Entretiens avec les passagers. *141*
*Tableau 7* – Documents et bases de données. *152*
*Tableau 8* – Périodes principales de réalisation des terrains d'enquête. *156*

**Deuxième partie : La mise en scène et en catégorie des mobilités par les espaces publics aéroportuaires**

**Chapitre 4 – Les espaces publics aéroportuaires : un laboratoire métropolitain de la mobilité**

*Tableau 1* -- Les principaux acteurs liés aux terminaux aéroportuaires. *173*
*Tableau 2* – Les revenus des gestionnaires d'aéroport en 2012. *174*
*Tableau 3* – Les gestionnaires d'aéroport et leur statut juridique. *174*
*Tableau 4* – Les cartes mentales des passagers, entre contiguïté et connexité. *204*

**Chapitre 6 – Le marquage social de la mobilité spatiale : l'exemple de la publicité**

*Tableau 1* – Les inégalités d'accès au transport aérien : l'exemple des passagers de Roissy en 2011 résidant en France métropolitaine. *269*
*Tableau 2* – La spécificité des annonceurs publicitaires de Roissy. *274*
*Tableau 3* – Les registres de la mobilité véhiculés par les publicités de Roissy. *279*
*Tableau 4* – La réception des publicités par les passagers de Roissy. *293*

**Troisième partie : Les mobilités dans la construction des territorialités en réseau**

**Chapitre 7 – Les macro-situations de mobilité : des révélateurs des territorialités en réseau des individus**

*Tableau 1* – Les activités évoquées par les passagers pour qualifier leurs déplacements, entre motif simple d'activité et activités croisées. *313*
*Tableau 2* – Les situations de mobilité des passagers au cours de l'année précédant l'entretien : de fortes disparités. *316*
*Tableau 3* – Les passagers selon leur situation de mobilité. *317*
*Tableau 4* – Les passagers engagés dans chaque situation de mobilité par aéroport. *317*
*Tableau 5* – Le principal mode de transport utilisé pour des mobilités à large échelle. *318*
*Tableau 6* – Les situations de mobilité étroitement liées à la sphère professionnelle. *320*
*Tableau 7* – Les passagers en situation de mobilité fortement liée à la sphère professionnelle. *320*
*Tableau 8* – Les situations de mobilité participant largement des diverses sphères. *342*
*Tableau 9* – Les passagers des situations de mobilités participant largement des diverses sphères. *342*
*Tableau 10* – Les situations de mobilité liées aux sphères d'activités communautaire et touristique. *353*
*Tableau 11* – Caractéristiques des passagers aux mobilités liées aux sphères d'activités communautaire et touristique. *353*

**Chapitre 8 – Les activités des passagers à l'aéroport : quotidien, hors-quotidien et ordinaire à distance**

*Tableau 1* – Activités régulièrement menées par les passagers. *378*
*Tableau 2* – Les passagers par aéroport et par répertoire d'activité. *380*
*Tableau 3* – Les passagers de chaque répertoire d'activités déployé par macro-situation de mobilité. *381*
*Tableau 4* – Des pratiques différenciées de l'aéroport selon le lieu de résidence. *382*
*Tableau 5* – Situation socioprofessionnelle et sexe des passagers par répertoire d'activité. *383*

**Chapitre 9 – La frontière aéroportuaire comme expérience territoriale des populations mobiles**

*Tableau 1* – Dire la frontière : un défi à l'aéroport. *417*
*Tableau 2* – Etapes de franchissement de la frontière liées à l'Etat de provenance ou de destination. *423*
*Tableau 3* – Les représentations de la frontière mobilisées par les passagers en entretien. *432*
*Tableau 4* – Les priorités d'accès aux postes-frontières Schengen de Roissy. *448*

**Chapitre 10 – Les aéroports, lieux insituables ? Les référents territoriaux des lieux de mobilité**

*Tableau 1* – Le primat de certaines échelles d'identification de l'aéroport. *460*
*Tableau 2* – Les comparaisons associées à chaque aéroport : « A quel lieu vous fait penser cet aéroport ? » *485*
*Tableau 3* – L'aéroport comme espace public idéalisé : « Les passagers de l'aéroport sont-ils à l'image de la société dans son ensemble ? » 488
*Tableau 4* – Principaux registres mobilisés d'observation des passagers. *489*

# Table des encadrés

**Première partie : Les mobilités dans la construction des territorialités.**
**Un éclairage par des lieux puissants : les aéroports.**

**Chapitre 1 – Les mobilités, leurs lieux et leurs acteurs à l'articulation des territoires et des réseaux**

*Encadré 1* – Du *non-place urban realm* aux *non-lieux* : généalogie d'un discours académique en limite du territoire. *20-22*
*Encadré 2* – De multiples pistes d'investigations méthodologiques et théoriques alternatives à l'approche des non-lieux. *23-24*
*Encadré 3* – Les quatre sens de la notion de système de mobilité. *40-41*
*Encadré 4* – Les ressources de la mobilité. *42*
*Encadré 5* – L'hypermobilité : une figure chargée de valeur. *58-59*

**Chapitre 3 – Les défis de la mise en terrain des espaces publics aéroportuaires**

*Encadré 1* – Les aéroports étudiés face aux autres plateformes de leurs métropoles. *114-115*
*Encadré 2* – Des aéroports très liés aux espaces de mobilités terrestres. *116*
*Encadré 3* – Les normes de pratique de la photographie à l'aéroport. *133-134*
*Encadré 4* – Participer à l'aéroport en tant qu'agent : un rôle clé du terrain. *135*
*Encadré 5* – Entre savoir et pouvoir : l'enjeu des enquêtes à l'aéroport. *156*
*Encadré 6* – L'habilitation à la sûreté au sein des trois aéroports européens. *156*
*Encadré 7* – Jouer des identités du chercheur pour accéder à des terrains très contrôlés. *160*

**Deuxième partie : La mise en scène et en catégorie des mobilités par les espaces publics aéroportuaires**

**Chapitre 4 – Les espaces publics aéroportuaires : un laboratoire métropolitain de la mobilité**

*Encadré 1* – Les règlements fixant l'usage des espaces publics aéroportuaires. *183*
*Encadré 2* – L'ampleur des parcours au sein de ces mégastructures. *195*

**Chapitre 5 – La catégorisation des mobilités par la fragmentation des espaces aéroportuaires**

*Encadré 1* – Les classes de voyage des compagnies aériennes classiques : un enjeu de catégorisation sociale et spatiale des mobilités aériennes. *236-237*
*Encadré 2* – Le service d'abonnement Privium de Schiphol : un parcours aéroportuaire parallèle qui court-circuite le cheminement ordinaire. *239*

*Encadré 3* – Court, moyen-courrier et long-courrier : une catégorisation socio-technique mais aussi territoriale de la mobilité spatiale. *248-249*
*Encadré 4* – Compagnies classiques, charter et à bas prix : des catégories toujours mobilisées et marquées de l'empreinte des États. *255*
*Encadré 5* – L'enquête nationale sur les passagers aériens et son exploitation. *259-260*

**Chapitre 6 – Le marquage social de la mobilité spatiale : l'exemple de la publicité**

*Encadré 1* – Un marquage social plus large dans l'aménagement des aérogares. *276*
*Encadré 2* – Principaux points soulevés en entretien avec les passagers. *292*

**Troisième partie : Les mobilités dans la construction des territorialités en réseau**

**Chapitre 7 – Les macro-situations de mobilité : des révélateurs des territorialités en réseau des individus**

*Encadré 1* – Le recueil des situations de mobilité à large échelle des passagers. *314-315*

**Chapitre 8 – Les activités des passagers à l'aéroport : quotidien, hors-quotidien et ordinaire à distance**

*Encadré 1* – Les pratiques de l'aéroport évoquées en entretien. *376*

**Chapitre 9 – La frontière aéroportuaire comme expérience territoriale des populations mobiles**

*Encadré 1* – La circulation des agents dans les filets de la frontière. *422*
*Encadré 2* – La représentation kaléidoscopique de la frontière entretenue par les douaniers. 425-426
*Encadré 3* – Reproduire une simili zone-frontière commerciale pour les agents. *425-426*

**Chapitre 10 – Les aéroports, lieux insituables ? Les référents territoriaux des lieux de mobilité**

*Encadré 1* – Sonder la territorialité de l'aéroport en entretien, avec les passagers. *459*
*Encadré 2* – Le chercheur assigné au pays d'ancrage de l'aéroport en entretien : un révélateur de la lecture territoriale des lieux de mobilité. *476-477*

**Chapitre 11 – La force des pratiques de mobilités alternatives**

*Encadré 1* – La confection artisanale des bagages : l'expression d'une culture matérielle alternative de la mobilité. *513-514*
*Encadré 2* – L'interconnaissance : une clé d'accès à l'aéroport que l'informatique n'a pas entièrement remplacée. *515*
*Encadré 3* – Du lieu d'accessibilité au lieu coupé du monde : une illustration des jeux de mobilité et d'immobilité : l'exemple du terminal 2G de Roissy. *530-531*

# Table des matières

**REMERCIEMENTS** *1*

**SOMMAIRE** *2*

**INTRODUCTION GÉNÉRALE**

Une double investigation du lieu et des mobilités *4*
Le passage, enjeu de pouvoir des lieux de mobilité *5*
Les aéroports et leurs espaces publics, opérateurs de catégorisation des mobilités *5*
Les territorialités en réseau au prisme des lieux de passage *6*
Le sens des lieux de mobilité *7*
La démarche de la thèse *8*

**PREMIÈRE PARTIE : MOBILITÉS ET TERRITORIALITÉS. ÉCLAIRAGE PAR DES LIEUX PUISSANTS : LES AÉROPORTS**

**Introduction de partie** *10*

**Chapitre 1 – Les mobilités, leurs lieux et leurs acteurs à l'articulation des territoires et des réseaux**

Introduction *12*

**I – L'interpellation des conceptions sédentaires du territoire par la *social theory*** 13

I – A. Les implicites sédentaires de la notion de territoire *13*
I – B. Des tournants théoriques et historiques ? *16*
I – B. 1. La compression de l'espace-temps : un vaste changement du rapport au Monde *16*
I – B. 2. Le non-lieu : une interrogation béante sur le statut spatial des réseaux *17*
I – B. 3. L'interpellation de l'espace des flux : l'interrogation explicite des jeux de pouvoir des infrastructures de réseaux *24*

**II – Les *mobility studies* : le Monde en déplacement** *26*

II – A. Une refonte du monde social par les mobilités *26*
II – B. La réhabilitation des pratiques et des lieux associés aux mobilités *27*
II – C. Mettre en contexte le *mobility turn* : une inflexion longue plutôt qu'un basculement *28*
II – D. Les limites du nouveau paradigme des mobilités : un champ ouvert à la réflexion territoriale *30*

**III – La construction de territorialités en réseau informées par les mobilités** *32*
III – A. Les réseaux dans le renouvellement de l'approche territoriale *32*
III – A. 1. Des réseaux face aux territoires ? *32*
III – A. 2. La notion de territorialité en réseau *34*
III – A. 3. Une construction relationnelle, individuelle et collective *37*
III – B. Le lent dépassement des approches emboîtées et compartimentées des mobilités *39*
III – C. Le rôle pionnier de l'étude des migrations internationales dans l'identification de territorialités en réseau *43*
III– C. 1. L'autonomie des acteurs mobiles en question *43*
III – C. 2. L'articulation de l'Ici et de l'Ailleurs des territoires nationaux par le transnationalisme et la circulation migratoire *45*
III – C. 3. L'investigation des espaces de contact *49*
III – D. Des mobilités touristiques à l'agencement des lieux pratiqués par les individus *50*
III – D. 1. L'expérience touristique comme composante alternative et dynamique de la territorialité individuelle *50*
III – D. 2. La pratique des lieux en mobilité : les forces de l'habiter poly-topique *52*
III – D. 3. Pour une approche transtopique de l'habiter liée aux relations de pouvoir *54*
III – E. La métropolisation comme clé de lecture de la territorialisation des mobilités 55
III – E. 1. La mise en réseau des territorialités urbaines *55*
III – E. 2. Les mobilités à large échelle participant de la métropolisation : les mobilités des puissants ? *58*
III – E. 3. Les spatialités débattues des mobilités à large échelle liées au travail *61*
**IV – L'intérêt d'une approche par le lieu dans la mobilité** *65*
IV – A. Les lieux dans la circulation : quelle définition ? *65*
IV– A. 1. Des interactions combinées à large et à fine échelle *65*
IV – A. 2. Des lieux processus *67*
IV – A. 3. Des lieux emblématiques de cette conception : les lieux de l'entre deux *68*
IV – B. Entre circulation et fermeture : les espaces publics et leur mise en intérieur *68*
IV – B. 1. Espaces publics marchands et domestication de la mobilité pédestre *69*
IV – B. 2. Le sens territorial à large échelle de la pratique d'un lieu marchand *71*
IV – C. Les lieux de passage comme clé de lecture de mobilités *72*
IV – C. 1. La commercialisation des lieux de transport : l'approche monofonctionnaliste de la mobilité battue en brèche *72*
IV – C. 2. Urbanité, compétences et mobilités *75*
IV – C. 3. L'attention aux pratiques ordinaires des lieux mobiles *76*
Conclusion *78*

**Chapitre 2 – L'aéroport : les figures d'un lieu de pouvoir au regard de la littérature**

Introduction *80*

**I – Un nœud privilégié de l'archipel métropolitain mondial** *83*

I – A. Un révélateur des logiques hiérarchiques de la métropolisation *84*

I – B. Un levier d'intégration à l'économie-monde ou *gateway city* ? *85*

**II – Une infrastructure urbaine porteuse d'aspirations territoriales intenses et contradictoires** *87*

II – A. Une porte d'entrée mais pour quels territoires ? *87*

II – B. Une centralité urbaine labellisée aéroville en quête de gouvernance *88*

II – C. Un voisinage conflictuel : justice spatiale et inventivité territoriale *90*

**III – L'aéroport dans l'expérimentation du contrôle de la circulation : le dispositif spatial d'une nouvelle frontière ?** *92*

III – A. Un filtre d'encadrement technologique et d'enfermement *93*

III – B. Une différenciation des mobilités qui prend sens à large échelle *95*

III – C. Jusqu'où va l'emprise de la technologie dans l'expérience du déplacement ? *96*

**IV – Un espace public sous tension pour des mobilités mondialisées** *98*

IV – A. Au-delà de la sécurité : l'hétérogénéité des acteurs et des fonctions aéroportuaires *98*

IV – B. L'accessibilité, la ségrégation de l'espace aéroportuaire et leur portée à large échelle *99*

IV – C. Des usages questionnant les normes d'un espace mondialisé *99*

Conclusion *101*

**Chapitre 3 – Les défis de la mise en terrain des espaces publics aéroportuaires**

Introduction *102*

**I – Le choix des terrains : une approche comparative pour appréhender les mobilités** *103*

I – A. Des terrains de fréquentation mondiale et diversifiée *103*

I – A. 1. Des plateformes participant largement à l'archipel métropolitain mondial *103*

I – A. 2. Des lieux partie intégrante des processus intenses de métropolisation de Paris, d'Amsterdam, de Francfort et de Dubaï *106*

I – A. 3. Le monde situé de mobilités en jeu dans chaque aéroport *108*

I – A. 4. Des lieux de mobilité parmi particulièrement pertinents au regard des autres aéroports et aux gares *113*

I – A. 5. Des ancrages aéroportuaires européens mais permettant de questionner aussi l'européocentrisme *116*

I – B. Des terrains juxtaposés au terrain en réseau : une approche multi-site pour saisir la mobilité et ses espaces *117*

I – B. 1. Une liaison entre terrains qui n'est pas seulement d'ordre conceptuel *118*

I – B. 2. Des cas-limites particulièrement emblématiques de transformations à l'œuvre dans de multiples espaces publics de mobilité *122*
I – B. 3. Une stratégie de comparaison de terrains investis de manière différenciée *123*
**II – Agencer les méthodes pour saisir les mobilités par le lieu : une approche croisée** *126*
II – A. L'observation à micro-échelle d'un lieu de mobilité *128*
II – A. 1 – L'observation directe : grille de lecture, carnet de bord, prises de vue et sérendipité pour documenter la mobilité et ses lieux *129*
II – A. 2 – Une observation directe mais aussi participante *134*
II – B. Les entretiens et les visites avec les acteurs institutionnels *137*
II – C. Les entretiens dans l'expérience *in vivo* de la mobilité des passagers *140*
II – C. 1. Le choix d'une large population d'enquête *140*
II – C. 2. Questionnaire, discussion et carte mentale : le triptyque de l'entretien 145
II – C. 3. Analyse et présentation des entretiens *149*
II – D. L'analyse des documents et des bases de données produits par les divers acteurs *151*
II – E. L'accès et la pratique de lieux de pouvoir *154*
II – E. 1. Une recherche-action de fait : le rôle des gestionnaires d'aéroport *154*
II – E. 2. La pratique de lieux sécurisés *158*
Conclusion *162*

**Conclusion de partie** *163*

**DEUXIÈME PARTIE : LA MISE EN SCÈNE ET EN CATÉGORIE DES MOBILITÉS PAR LES ESPACES PUBLICS AÉROPORTUAIRES**

**Introduction de partie** *166*

**Chapitre 4 – Les espaces publics aéroportuaires : un laboratoire métropolitain de la mobilité**

Introduction *168*

**I – Des espaces centraux pour qui ? L'engagement d'une myriade d'acteurs dans leur aménagement** *169*
I – A. Un urbanisme d'exception : la priorité politique, militaire et civile, historiquement accordée à l'aménagement de ces espaces *169*
I – B. La recomposition du rôle de la puissance publique et l'affirmation du rôle des gestionnaires d'aéroport et des compagnies aériennes *171*
I – C. La profusion métropolitaine des autres acteurs institutionnels impliqués dans ces espaces publics *177*
I – D. Une place reconnue aux populations mobiles dans la coproduction de ces espaces ? *178*

**II – Les usages des espaces publics aéroportuaires et leur régulation** *181*
II – A. L'investissement des espaces publics par les employés de l'aéroport *182*
II – B. Un lieu de loisirs : les activités tierces promues par les acteurs institutionnels et leurs visées *184*
II – C. L'accès des indésirables *187*
**III – Des espaces déroutants de mobilité pédestre ?** *190*
III – A. Les formes complexes des aérogares *190*
III – B. Des lieux extravertis soumis à une forte distension spatiale et temporelle : faire lieu dans la mobilité *194*
III – C. De la distension à l'articulation : l'affichage et la hiérarchie des outils de mobilité *199*
III – D. La mobilisation de repères topographiques et topologiques dans la pratique du lieu *203*
Conclusion *210*

**Chapitre 5 – La catégorisation des mobilités par la fragmentation des espaces aéroportuaires**

Introduction *212*

**I – La construction de la figure dominante du passager aérien** *214*
I – A. La place des publics d'accompagnants et d'agents en périphérie *214*
I – B. La mise en commerce de la mobilité des passagers *220*
I – C. Une construction individualisante *du* passager *227*
**II – La mise en *motifs* des mobilités aériennes : la double hiérarchisation sociale des passagers par les mobiles du déplacement et par le statut aéronautique** *228*
II – A. La prise en compte contrastée des divers mobiles du déplacement dans l'aménagement des aéroports *229*
II – B. La fabrique des *statuts* par le monde aérien *235*
II – B. 1. La démultiplication des statuts marchands dans l'univers de la mobilité aérienne *235*
II – B. 2. De multiples circuits ségrégés tout au long du parcours dans les espaces aéroportuaires *238*
II – B. 3. Le pouvoir des statuts aéronautiques *244*
**III – La hiérarchisation par lieu de référence des passagers et par destination : une grille de lecture mondiale des mobilités** *246*
III – A. Une hiérarchisation très marquée par parties du monde et par nationalités 246
III – A. 1. Le découpage du Monde à l'aéroport *246*
III – A. 2. L'usage intensif des catégories nationales *249*
III – B. Des différences par destination renforcées par l'usage des diverses compagnies aériennes *253*
III – C. Une fractalisation des mobilités des passagers au regard de l'enquête nationale des passagers aériens de Roissy *259*
Conclusion *263*

**Chapitre 6 – Le marquage social de la mobilité spatiale : l'exemple de la publicité**

Introduction 265

**I – La conception de l'aéroport par les acteurs du champ publicitaire : un lieu de sélection et de distinction sociale par le déplacement aérien** *268*

I – A. Les inégalités d'accès au transport aérien : des passagers aux horizons spatiaux variés mais aux statuts sociaux souvent élevés *268*

I – B. La publicité aéroportuaire par ses cibles *271*

I – C. Un profil singulier de publicités dans le paysage urbain *272*

I – C. Un lieu où la mobilité distingue : la représentation entretenue et diffusée de l'aéroport *274*

**II – La catégorisation normative de la mobilité au regard du corpus publicitaire : quatre registres de mise en scène distinctive des déplacements à l'aéroport** *278*

II – A. Quand mobilité spatiale rime avec réussite sociale : l'injonction physique et cognitive au déplacement *280*

II – B. L'usage flexible du temps associé au déplacement : une disposition distinctive *283*

II – C. La mobilité comme *voyage* : la distinction par l'accès à l'Ailleurs *286*

II – D. La mobilité et la consécration des dominants : l'aérien et le voyageur *289*

**III – La réception des publicités par les passagers : une lecture globalement congruente de la catégorie de mobilité ?** *292*

III – A. La lecture dominante des publicités par les élites marchandes qui rencontre fortement la catégorie de mobilité forgée par l'élite publicitaire *293*

III – B. Une lecture de la mobilité partagée par tous ? *296*

III – C. La lecture oppositionnelle de la catégorie de mobilité *297*

III – D. Des lectures confirmées aux prismes amstellodamois et francfortois *299*

Conclusion *301*

**Conclusion de partie** *303*

**TROISIÈME PARTIE : LES MOBILITÉS DANS LA CONSTRUCTION DES TERRITORIALITÉS EN RÉSEAU**

**Introduction de partie** *306*

**Chapitre 7 – Les macro-situations de mobilité : des révélateurs des territorialités en réseau des individus**

Introduction *309*

**I – L'agencement des mobilités en question** *311*

I – A. Des mobilités étanches ou panachées ? *311*

I – B. L'analyse des situations de mobilité au prisme des territorialités individuelles *312*

I – C. Des situations de mobilité marquant les territorialités contrastées des passagers *315*

**II – Les situations de mobilité étroitement liées à la sphère professionnelle** *319*
II – A. Des situations de mobilités intenses et récurrentes *320*
II – B. Des situations de mobilités à rythme soutenu et multidirectionnelles *322*
II – B. 1. Des mobilités qui portent la marque de la territorialité en réseau de l'entreprise des individus mobiles *323*
II – B. 2. La croissance des mobilités non désirées *325*
II – B. 3. Les stratégies de compensation par la greffe d'activités touristiques ou de sociabilité dans la mobilité de travail *326*
II – B. 4. Le primat accordé aux sociabilités amicales et familiales pour les autres mobilités *329*
II – C. Des mobilités épisodiques investies régulièrement de pratiques touristiques *331*
II – D. Les mobilités d'expatriation *335*
II – E. Les mobilités liées à l'industrie extractive *338*
**III – Les situations de mobilités liées aux savoirs, à la croisée des sphères d'activité** 341
III – A. Les mobilités d'études et d'initiation, particulièrement variées, prolongées et à forte combinaison d'activités *342*
III – B. Les mobilités liées à la recherche et à la formation, aux modalités diversifiées et régulièrement panachées d'autres activités *347*
**IV – Les situations de mobilités marquant un engagement prévalent dans les sphères communautaire et touristique** *352*
IV – A. Les situations de mobilité liées à la sphère communautaire, amicale, familiale, religieuse, diasporique et politique *354*
IV – A. 1. La circulation migratoire nourrie par la relation à l'entourage *355*
IV – A. 2. Les relations amoureuses à distance *359*
IV – B. L'expérience touristique combinée aux retrouvailles *360*
IV – C. Les mobilités à dominante touristique *363*
IV – C. 1. Les mobilités touristiques portées par des lieux d'ancrage *363*
IV – C. 2. Les mobilités touristiques centrifuges *365*
Conclusion *367*

**Chapitre 8 – Les activités des passagers à l'aéroport : quotidien, hors-quotidien et ordinaire à distance**

Introduction 370
**I – L'investigation des activités déployées à l'aéroport** *372*
I – A. Les grandes plateformes aéroportuaires : des lieux à fort enjeu d'usage du temps dans la mobilité *372*
I – B. La constitution d'une typologie des répertoires d'activité des passagers *375*
I – C. Trois spatialités du lieu de mobilité : quotidien, hors-quotidien et ordinaire à distance *378*
I – D. Des pratiques révélatrices de la mobilité et de la territorialité des passagers *380*

**II – L'aéroport, lieu du quotidien** *384*
II – A. Le répertoire de semi-travail *384*
II – B. Le répertoire de flottement *389*
**III – L'aéroport, lieu de l'extra-quotidien** *384*
III – A. Le répertoire d'appropriation *392*
III – B. Le répertoire de l'attente *395*
**IV – L'aéroport, lieu de l'ordinaire à distance** *398*
IV – A. Le répertoire du ressourcement *399*
III – B. Les activités d'arpentage de l'aéroport *404*
Conclusion *409*

**Chapitre 9 – La frontière aéroportuaire comme expérience territoriale des populations mobiles**

Introduction *412*
**I – La complexité de la frontière à l'aéroport : un agencement spatial multiforme** 415
I – A. La gageure de la nomination de la frontière *415*
I – B. Une frontière labile *418*
I – C. Une frontière en réseau façonnée par les Etats desservis *423*
I – C. 1. La présence inégale de la douane dans le parcours d'Etat à Etat *424*
I – C. 2. Des étapes supplémentaires en provenance de certains Etats *426*
I – C. 3. La présence des Etats de destination *428*
**II – Le sens territorial de la frontière : une construction symbolique étatique et transnationale** *431*
II – A. Une frontière étatique épaisse *431*
II – A. 1. L'épreuve persistante du contrôle de passeport : un moment d'incertitude *432*
II – A. 2. La sûreté : une série de pratiques véritablement frontalières *434*
II – A. 3. Un puissant rituel de transition d'Etat à Etat *436*
II – B. La territorialité transnationale de la zone internationale : de la marge inter-étatique à l'imaginaire transfrontalier de la mobilité aérienne *439*
II – C. Le renforcement et l'exploitation commerciale de l'imaginaire transfrontalier de la mobilité aérienne *441*
**III – La performance du franchissement de frontière : des assignations à catégorie négociées** *447*
III – A. Emprunter une frontière à plusieurs vitesses : les inégalités mobilitaires et territoriales d'accès au contrôle de police *447*
III – B. Une frontière éprouvée et négociée : acteurs publics, acteurs privés et passagers *451*
III – B. 1. Les acteurs institutionnels face aux logiques privées et publiques du franchissement de frontière *451*
III – B. 2. La marge de manœuvre des passagers dans le passage *452*
Conclusion *455*

**Chapitre 10 – Les aéroports, lieux insituables ? Les référents territoriaux des lieux de mobilité**

Introduction *457*

**I – Des lieux d'intense expérience des échelles territoriales liées aux métropoles et aux Etats-nations** *459*

I – A. À Francfort et à Schiphol, l'aéroport comme emblème spatial allemand et néerlandais *460*

I – A. 1. Une mise en tourisme à l'échelle nationale assumée *460*

I – A. 2. Un discours d'expertise logistique par la maîtrise de l'environnement néerlandais *462*

I – A. 3. L'affichage de la maîtrise technologique allemande *465*

I – B. À Dubaï et à Roissy : l'aéroport métropole *467*

I – B. 1. Un marquage métropolitain exclusif ? *468*

I – B. 2. Les boutiques hors-taxes comme condensé de consommation ostentatoire du territoire parisien *469*

I – B. 3. L'exotisme instrumental des boutiques de Dubaï juxtaposé au futurisme affiché du lieu *471*

I – C. Les expériences territoriales passagères de l'aéroport au-delà des intentions des opérateurs *473*

**II – La construction de lieux mondiaux, entre inclusion et exclusion** *479*

II – A. Les lieux-symboles d'un Monde en question *479*

II – A. 1. L'oscillation entre internationalité et mondialité *479*

II – A. 2. Des lieux de condensation de la métropolisation *483*

II – B. Des lieux métropolitains en quête de modèle *485*

II – B. 1. L'aéroport comme centre commercial *485*

II – B. 2. L'aéroport comme lieu de passage *486*

II – B. 3. L'aéroport comme lieu à part *487*

**III – La confrontation à l'altérité dans la fréquentation mondiale d'un lieu de passage** *488*

III – A. L'espace public idéalisé du lieu de mobilité *488*

III – A. 1. Une représentation liée à la propre territorialité des passagers *488*

III – A. 2. L'imaginaire de la connexion *490*

III – B. L'intense travail d'interrogation des mobilités et des territorialités par les passagers *492*

III – B. 1. Des formes variées de catégorisation de l'altérité *492*

II – B. 2. Les catégorisations mises en échec *494*

Conclusion *496*

**Chapitre 11 – La force des pratiques de mobilités alternatives**

Introduction *498*

**I – Le débordement des catégories dominantes de la mobilité** *500*

I – A. La force de manifestation des mobilité transnationales *500*

I – B. Les pratiques alternatives des agents dans les mobilités des passagers *504*

I – C. Une inflexion des catégories de mobilités par les passagers *506*

**II – L'altération de l'encadrement sécuritaire et technologique des mobilités** *508*
II – A. Les mobilités réfractaires au dispositif sécuritaire *509*
II – B. Revisiter la médiation *high tech* de l'aéroport *512*
**III – Les mobilités à l'écart du fonctionnalisme et de la marchandisation formelle** *517*
III – A. Des pratiques à distance du commerce formel : la métropolisation plurielle des nœuds aéroportuaires *518*
III – A. 1. Les déviations du dispositif marchand institué *518*
III – A. 2. Des facilitateurs alternatifs majeurs des mobilités *520*
III – A. 3. La mobilité aérienne face aux autres économies parallèles *522*
III – B. Les immobilités transgressives des voyageurs aériens *525*
III – B. 1. L'exceptionnel normal de la mobilité différée à l'aéroport *525*
III – B. 2. Les transgressions multiples des micro-périmètres aéroportuaires *532*
III – B. 3. L'immobilité comme levier de mobilité ? *534*
Conclusion *535*

**Conclusion de partie** *538*

**CONCLUSION GÉNÉRALE** *542*

Une investigation croisée de la portée métropolitaine des lieux de passage *543*
La fabrique d'un espace public de mobilité strié et pratiqué *545*
Les mobilités dans et hors de leurs catégorisations *546*
Les territorialités en réseau de l'inclusion et de l'exclusion *547*

**BIBLIOGRAPHIE** *549*

**ANNEXES** *596*

Annexe A – Protocole d'observation *597*
Annexe B – Canevas type d'entretien formel avec les acteurs institutionnels *599*
Annexe C – Tableau synoptique des entretiens et des visites avec les acteurs institutionnels *600*
Annexe D – Questionnaire et guide d'entretien avec les passagers *603*
Annexe E – Tableau synoptique des entretiens avec les passagers *607*
Annexe F – Questionnaire de l'enquête nationale des passagers aériens de la direction générale pour l'Aviation civile française *613*
Annexe G – Plans publics d'ensemble des terminaux à destination des passagers *615*

**TABLE DES FIGURES** *619*

**TABLE DES TABLEAUX** *627*

**TABLE DES ENCADRÉS** *629*