

Le colloque est organisé conjointement par les commissions de Géographie Sociale et Culturelle et de Géographie des Transports du Comité National Français de Géographie (CNFG)

Calendrier

Jusqu'au 20 février 2008 : Envoi, par courrier électronique, à Gilles Fumey et à Jean Varlet des propositions de communications avec un titre, 5 mots-clés et un résumé de 10 à 15 lignes.

20 mars 2008 : Annonce des communications retenues. La priorité sera donnée aux contributions qui croiseront les deux dimensions "transport" et "culture".

15 juin 2008 : Envoi d'un résumé de 2 pages (2000 à 2500 signes maximum), accompagné d'une figure.

10-11 septembre 2008 : Tenue du colloque à Paris : une journée et demie de communications en salle et une demi-journée d'excursion sur le terrain.

30 septembre 2008 : Remise des textes définitifs par les auteurs.

2009 : Publication des Actes.

Commission
de Géographie
Sociale
et Culturelle

Commission
de Géographie
des Transports



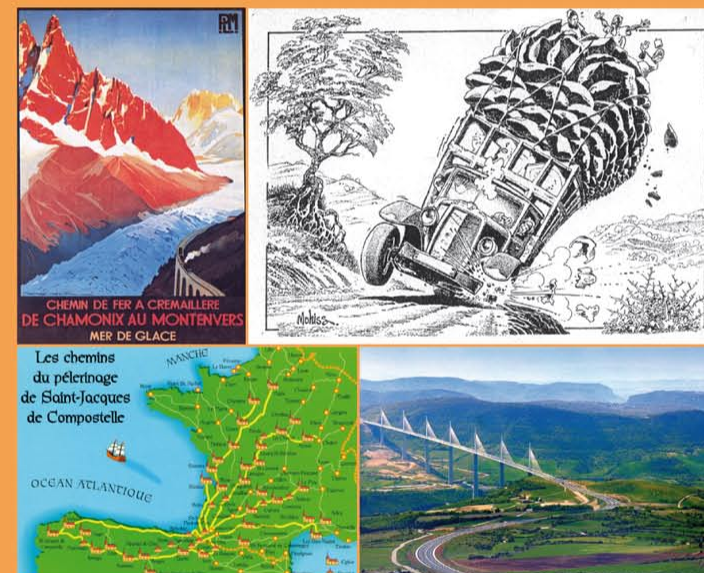
UMR 8185 ENeC
(Espaces, nature et culture)

Informations et contact :

Gilles Fumey
Université Paris-IV
191, rue St Jacques
F-75005 Paris
Tél. 00 33 (0) 622 40 72 07

Gilles.Fumey@paris-sorbonne.fr
Jean.Varlet@univ-savoie.fr

COLLOQUE TRANSPORTS, MOBILITÉS ET APPROCHES DE GÉOGRAPHIE SOCIALE ET CULTURELLE



**Comité National Français
de Géographie**

Paris 10-11 septembre 2008

APPEL A COMMUNICATIONS

APPEL A COMMUNICATIONS

Malgré les travaux des anthropologues, on oublie trop que les activités anthropiques sont, pour une grande part, issues de configurations techniques. Ainsi, ce qui touche aux mobilités contemporaines est constamment remis en question par les avancées techniques qui « reformatent » nos pratiques et nos rapports à l'espace. De ce fait, les deux commissions du Comité national français de géographie souhaitent se réunir en colloque pour faire le point sur les interactions entre systèmes, réseaux de transports et territoires.

D'un côté, les systèmes de transport sont plus que le produit d'une technologie et d'un système économique. Ils s'inscrivent aussi dans un champ culturel identifié, dans ce qu'on appelait jadis une aire de civilisation. Si la culture, forte des représentations et des symboles qu'elle véhicule, préside en amont aux choix faits par les sociétés en matière de système de transports, quel est alors le rôle de ces facteurs culturels dans la production et dans l'avenir de ce système-là ? Quels en sont ses constituants et quels processus contribuent à le produire ?

D'un autre côté, les réseaux de transport sont appropriés par les sociétés, certes par les lieux du transport ou par les paysages, mais aussi parce qu'ils sont le support de nombreuses représentations, sociétales ou individuelles, liées à des pratiques de mobilité ; or, cette dernière diffère suivant les niveaux socio-économiques des usagers, suivant les sociétés et les genres de vie... En quoi alors les pratiques de transports et les représentations que les sociétés en ont marquent-elles la culture ? Si les transports produisent finalement toute une culture des déplacements, en quoi l'offre de transports peut-elle faire évoluer nos perceptions et remettre en cause le substrat culturel dans lequel elles s'inscrivent ? Comment les attributs des transports (rapidité, ubiquité ou lenteur) impriment-ils des comportements culturels et artistiques ?

Le colloque « Transport et culture » ambitionne de contribuer à enrichir une telle approche géoculturelle du rapport entre réseaux de transports et territoires et propose d'aborder la problématique autour des trois axes de réflexion suivants :

Perceptions et représentations sur les transports

Les perceptions, représentations, façons de voir et d'agir des individus et des sociétés, conditionnées par les contextes culturels, induisent des choix en matière de déplacement et de transports, en matière industrielle

(morphologie ou esthétique des moyens de transports) ou d'aménagement (architectural, paysager), lesquels renvoient à un mythe du lieu.

Dans les rapports entre transport, mobilités et culture, l'imaginaire, l'identité, les représentations prennent une place importante. L'aspect paysager est évidemment concerné. Les paysages du transport sont parfois devenus des symboles (viaduc de Garabit, Pont de Normandie) et certains artistes s'y sont intéressés. A côté, les paysages vus du train, de l'automobile ou de l'avion, sont célébrés dans les guides, les affiches et autres types de publicité, voire sur les panneaux autoroutiers (nouveaux marqueurs culturels) ; et les paysages menacés par les transports ou protégés d'eux sont aussi à prendre en compte, l'effet NIMBY étant alors autant culturel que social.

Les réseaux de transports servent également de support de représentations et d'un imaginaire des transports : route 66, Transsibérien, route de la soie, chemins de Saint-Jacques, chemin de Stevenson, RN7... L'un des thèmes récurrents du rapport entre transport, mobilités et culture, concerne la vitesse et la lenteur, souvent abordé par les sociétés de transport et par les artistes (littérature de voyage, cinéma, théâtre) : l'éloge de la lenteur intéresse de plus en plus les sociétés soumises à une mobilité toujours plus rapide (lignes touristiques...) ; et la mobilité accélérée est de plus en plus prégnante dans les arts visuels autour du thème de la vitesse (films d'action...). Les transports sont, enfin, empruntés pour se dépasser, pour rêver (ailleurs, aventure, évasion, désir).

Le déplacement dans l'univers des réseaux est-il un moment privilégié ou un moment à effacer ? Les opérations de communication des sociétés de transport en fournissent des éléments d'appréciation : publicité du TGV (voyageurs se déplaçant de la campagne en ville comme des oiseaux), publicité d'Air France (scènes de détente au bord d'un lac... hors du temps de transport). L'essor de l'usage du multimedia dans les trains ou les avions souligne aussi cette évolution du rapport au déplacement des sociétés dans l'univers des réseaux.

Pratiques de déplacements et pratiques culturelles

Comme les contingences techniques et financières de l'offre de transport influent sur les pratiques de déplacement, ces dernières dépendent aussi des ancrages ou des arrière-plans culturels. Les politiques de déplacements et a fortiori de transports s'inscrivent dans des sphères idéologiques et politiques qui sont fortement marquées par les héritages, les évolutions et les transformations culturelles : la ville « tout automobile », la « ville durable »... Les différences culturelles, et leurs disparités dans le monde, contribuent-elles à expliquer l'organisation des systèmes de transports ou de l'offre de transports (développement d'une culture du rail en Suisse ou au Japon, évincement précoce de l'automobile des centres urbains d'Europe du Nord, etc.). Comment passe-t-on d'une logique à une autre ? Quels sont les territoires prompts à imaginer de nouvelles solutions ou aptes à devenir des « suivistes » en s'en emparant après benchmarking ?

Les pratiques des déplacements, et plus largement l'appropriation des réseaux par les populations, peuvent aussi fonder des processus territoriaux. Lieux de vie et d'expression sociale, les transports peuvent produire des phénomènes culturels dans une temporalité spécifique liée aux

mouvements pendulaires, aux fins de semaine, aux grands départs en vacances ou à la compétition sportive (Tour de France...). Les transports servent aussi de supports ou sont des secteurs socio-économiques où peuvent s'exprimer des grèves ou des manifestations avec des conséquences géographiques parfois majeures. Les habitudes et les choix d'itinéraires, les préférences pour tel ou tel mode de transport (tramway, bus...) produisent aussi finalement toute une culture des déplacements. L'usage des réseaux de transport, qui varie selon les régions du monde, amène à s'interroger sur l'une des réflexions de la géographie culturelle sur le rapport entre mondialisation et diversité des cultures. La réflexion porte alors sur le lien entre mobilité, réseau et pratiques culturelles : fonctionnalité des gares ou des aéroports ; offres de transport (routes des vins, de la lavande, cycloroutes, drailles et GR) ; alimentation (restauration – buffet de gare, aéroport, à bord des moyens de transport – évolution des pratiques alimentaires). Les pratiques de mobilité, l'organisation des lieux différent d'un pays à l'autre, d'une culture à l'autre, en intégrant aussi des différences sociales ou liées aux genres. Par ailleurs, les réseaux de transports traduisent ou contiennent l'évolution des différentes formes de ségrégation (les trois classes de l'avion...) ou d'intégration.

Les lieux de mémoire du transport : dynamiques et enjeux

En fonction de l'évolution des réseaux et de la demande sociétale et politique, les lieux du transport (gare, aéroport, ouvrage d'art, ligne...) peuvent prendre une dimension patrimoniale ; ils deviennent des « lieux de mémoire » essentiels dans l'imaginaire collectif et peuvent être des vecteurs d'une revendication identitaire d'une nation ou d'une région, quitte à faire l'objet d'un classement.

Il peut s'agir de lieux fréquentés, lieux d'échange intégrés au patrimoine par leur architecture, évoquant soit une porte (entrée de ville, gare-frontière, gare maritime...), soit un lieu historique majeur (Rethondes), soit un ouvrage d'art (viaduc de Millau), voire un matériel (Concorde), devenu symbole d'une nation. Souvent fonctionnels, ils deviennent, le temps d'une exposition, des lieux-musées vivants en cœur de ville (stations RER) ou en périphérie.

Il peut s'agir aussi d'espaces abandonnés par les transports (friches ferroviaires, maritimes...), qui sont l'objet de politiques de requalification ou de revalorisation par exemple en espaces culturels (musée...), en espaces de bureaux ou de logements (ateliers des Batignolles, ZAC de Tolbiac, docks d'Euroméditerranée...).

Que dire également de l'intégration plus ou moins aboutie des « ouvrages d'art » dans les territoires urbains et ruraux, et plus largement des différentes formes de monumentalisation directement ou indirectement liées aux infrastructures ?

Il peut s'agir aussi de véhicules tels que les trains mythiques (de l'Orient-Express au TGV) ou la mutation des navires (du paquebot au catamaran : les océans à portée de main).

La dimension peut également être socio-culturelle, en abordant la question de la permanence d'une culture des réseaux, qu'elle soit technique ou le fait d'un groupe social très lié à un mode de transport : le monde cheminot ou des marins avec une tradition littéraire ou cinématographique importante, la jet set, les cadres.