

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. Géotransports, 2017, 8, pp.116-122. hal-02980332

HAL Id: hal-02980332
https://cyu.hal.science/hal-02980332

Submitted on 16 Oct 2021

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.

Pre-print version of: J.-B. Frétigny (2016), "Mobilities to the Test of Airports: From Public Spaces to Networked Territorialities. The Cases of Paris Roissy Charles De Gaulle, Amsterdam Schiphol, Frankfurt am Main and Dubai International ", *Géotransports*, 8, 116-119, http://geotransports.fr/Revue/n08/pp-116-122.pdf

Version pré-print de : J.-B. Frétigny (2016), « 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 », *Géotransports*, n°8, p. 116-119, [en ligne] : http://geotransports.fr/Revue/n08/pp-116-122.pdf

« 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[1]

L'hétérogénéité des passagers aériens est un motif récurrent de fascination dans la culture populaire, des livres d'images pour enfants aux films comme *Love actually* ou *Le Terminal*. Cette diversité et cette densité d'acteurs à l'aéroport posent d'emblée une question : celle de savoir comment de tels lieux sont conçus et expérimentés pour et par des populations aussi diversifiées. Elle est d'une acuité particulière pour ces sites en raison des horizons spatiaux et sociaux très contrastés des acteurs en présence. Or les études existantes, reflétant la situation plus générale du champ de mobilités, ne permettent pas véritablement d'y répondre. Les approches à large échelle, se concentrent en effet sur le déplacement aérien lui-même, sous forme de flux, dans une approche quantitative. Elles contrastent avec des approches plus qualitatives à plus fine échelle, abordant les lieux associés à la mobilité aérienne, de la formation d'aérovilles ou de dispositifs sécuritaires au cœur même des aéroports.

Or les aéroports, construits à la croisée de ces échelles, permettent d'interroger ce vaste spectre de pratiques de mobilités, du corps au Monde. C'est tout le pari de cette thèse que de proposer une démarche transversale des mobilités rompant avec leur approche segmentée par sous-champ de mobilités touristiques, de travail ou migratoires, en les abordant à l'épreuve du passage et de ses lieux. L'enjeu est de penser ensemble ces lieux et les mobilités qui les constituent. Alors que le lieu de passage est souvent vu comme un lieu par défaut, qui manquerait de certaines qualités parce que d'entre-deux, l'hypothèse formulée est qu'au contraire il permet de mieux comprendre le sens d'un lieu, qui n'est jamais totalement isolé, ni pratiqué de manière exclusive. Dans l'épreuve du passage, lieu et mouvement ne s'opposent pas mais se saisissent mutuellement. La deuxième hypothèse porte sur le rôle déterminant des mobilités physiques dans la constitution de ce qui est qualifié de territorialités en réseau : qu'elles soient collectives, à l'image des diasporas ou de l'archipel métropolitain mondial, ou bien individuelles, à travers le changement d'échelle des espaces de vie des populations. Le mouvement n'y est pas une phase marginale mais au contraire un enjeu de positionnement social des acteurs par l'espace.

C'est pourquoi les mobilités sont abordées aux deux grandes échelles qui caractérisent le passage : celle des espaces publics aéroportuaires, au sens non idéalisé d'espaces ouverts aux publics, mettant aux prises de nombreux acteurs, et celle plus englobante des territorialités en réseau, en jeu dans le passage et auxquelles les catégories et les pratiques des espaces

[1] Maître de conférences, Université de Cergy-Pontoise, laboratoire M.R.T.E, 33 bd du Port, 95 031 Cergy Cedex – jean-baptiste.fretigny@u-cergy.fr

publics font référence. Comment des mobilités contrastées, par leur catégorisation et par leur pratique des espaces publics aéroportuaires, engagent ces microcosmes dans la construction à bien plus large échelle de véritables territorialités en réseau ?

Les terrains de saisie de cette diversité des mobilités sont de grandes plateformes généralistes de correspondance, au point que la majorité des passagers y est étrangère. Trois terrains participent de la dorsale ouest-européenne et sont placés en regard de l'aéroport de Dubaï. De plus en plus inséré dans le réseau européen, ce dernier fait figure d'horizon de comparaison pour gagner en généralité et limiter les risques d'ethnocentrisme. La micro-géographie intensive de chaque aéroport est replacée dans un faisceau de relations de personnes, d'objets, d'idées et de modèles d'aménagement. Cette mise en réseau des terrains est inspirée des méthodes de l'ethnographie multi-située et permet la reconstitution miniature d'une territorialité en réseau emblématique : celle de l'archipel métropolitain mondial. Outre la comparaison, la méthodologie mobilise trois types de matériaux. L'observation repose sur la production d'un carnet de recherche, de photographies et d'accompagnements de passagers, grâce à un accès prolongé inédit obtenu dans l'ensemble des zones passagers, zone réservée comprise. Les entretiens documentent le point de vue des acteurs institutionnels et des passagers, accompagnés pour ces derniers de questionnaires sur les déplacements à large échelle et de cartes mentales sur leur parcours à l'aéroport. Le dernier ensemble de matériaux rassemble documents, enquêtes et bases de données des acteurs institutionnels et photographies, vidéos et commentaires des passagers aériens sur les réseaux sociaux.

Les apports principaux tiennent d'abord à l'analyse des espaces publics métropolitains comme des dispositifs de savoir et de pouvoir sur les mobilités. Montrant que les divers acteurs ne fréquentent pas les mêmes espaces, elle permet de revisiter les discours iréniques développés sur l'aéroport comme aéroville et de préciser l'analyse des dispositifs sécuritaires. En abordant les lieux de passage comme des opérateurs de classement mais aussi d'intelligibilité et de performance des mobilités, elle souligne la complexité des jeux de pouvoir et la puissance de l'informel à l'œuvre dans ces lieux très contrôlés. L'analyse des catégorisations des mobilités constitue un deuxième apport (fig. 1), à travers la déconstruction des valeurs et des représentations associées aux catégories forgées dans le monde social mais aussi dans le champ académique, notamment autour de la catégorie d'hypermobilité. La thèse contribue à renouveler ces catégories en identifiant des situations de mobilité contrastées, à micro et à macro-échelle, dépassant les approches classiques par motifs de mobilité. Enfin cette thèse éclaire le déploiement des territorialités en réseau à l'articulation des échelles individuelle et collective, pour mieux saisir les situations inégales entre acteurs mobiles, et à la croisée des échelles spatiales. L'agencement de la frontière montre ainsi l'affirmation conjointe, en un même lieu et d'un lieu à l'autre, des territorialités nationales, macro-régionale et mondiale.

Fig. 1 - L'injonction à des usages « productifs » du temps de transport aux aéroports de Roissy et Francfort (J.-B. Frétigny, 2010 à 2012)



« Mobilities to the Test of Airports: From Public Spaces to Networked Territorialities. The Cases of Paris Roissy Charles De Gaulle, Amsterdam Schiphol, Frankfurt am Main and Dubai International. »

Jean-Baptiste FRÉTIGNY[2]

The heterogeneity of air passengers is a recurring element of fascination in popular culture, from picture books for children to films such as *Love actually* or *The Terminal*. Such diversity and density of people at the airport raise an important question: how are conceived and experimented such places by and for such diverse populations? It is of particular relevance for these sites because of the intensely contrasted spatial and social horizons of the parties involved. Existing works, reflecting more generally the situation of the mobilities studies, do not allow to fully answer this question. Large scale studies tend indeed to focus on the movement in the air, as a flow, using quantitative methods, while at finer scales, more qualitative studies are orientated towards places of areomobilities, studying the construction of airport cities or security apparatuses at the very heart of airports.

But main hubs, erected at the intersection of such scales, can allow us to investigate a large span of mobile practices, from the body to the world. The key idea of this PhD is indeed to posit a transversal approach of mobilities across usual segmentations according to mobilities subfields, be they touristic, work-related, or migratory, by questioning mobilities to the test of passage and passing places. The challenge is to hold such places and their constituting mobilities together. While passing places have often been seen as places by default, lacking of certain qualities because of their position in-between, a key hypothesis of this PhD is that on the contrary they allow a better understanding of the meaning of place, neither totally

[2] Associate Professor in Human Geography, Université de Cergy-Pontoise, laboratoire M.R.T.E, 33 bd du Port, 95 031 Cergy Cedex – jean-baptiste.fretigny@u-cergy.fr

isolated or practised in disconnection from other places. To the test of passing, place and movement are not opposed and require a mutual understanding. The second main hypothesis formulated in this PhD concerns the determining role of physical mobilities in the formation of what can be called networked territorialities: be they collective territorialities, such as diasporas or the world city network, or individual, with the scaling up of places practised and imagined by people. Movement turns out to be not a marginal phase of these territorialities but rather a concern of social positioning of people through space.

Mobilities are therefore analysed at both scales particularly involved in the passage: the scale of airport public spaces, conceived in a non-idealized way as spaces potentially open to a variety of publics, and the more encompassing scale of networked territorialities at play in the passage, involved in the everyday categories and practices of these spaces. How contrasted mobilities, categorized and practised in airport public spaces, engage these microcosms in the construction of networked territorialities at far larger scales?

Work fields aiming at grasping such diversity of mobilities are generalist hubs, where the majority of air passengers live abroad. Three work fields are part of the European Megalopolis and are confronted with Dubai International Airport. Increasingly inserted into the European network of aeromobilities, this airport is conceived as a horizon of comparison in the research design, to improve its robustness and limit the risk of ethnocentrism. The intensive micro-geography of each airport is set out in a myriad of relationships between people, objects, ideas, and planning models at larger scales. This networking of work fields draws on multi-sited ethnography methods and permits the reconstitution of an emblematic networked territoriality: the world city network. The research design entails three main types of research material. First, observation, with the production of a research diary, photographs, and results of the ‘go-along’ method, thanks to an extended and unprecedented access to airside and landside passengers areas. Secondly, interviews document the worldviews of institutional stakeholders as well as passengers. The third type of research material gathers various corpuses: documents, surveys, and databases of institutional actors but also photographs, videos, and comments in social media of air travellers.

Main contributions of this PhD regard first the analysis of metropolitan public spaces as apparatuses of knowledge and power on mobilities. Highlighting that people do not practise the same spaces, the thesis revisits (often) irenic discourses on airport cities and contribute to specify the analysis of security apparatuses. Considering passing places as operators of sorting but also of intelligibility and performance of mobilities, the thesis stresses the complexity of power relationships and the strength of informality at play in these heavily controlled places. The analysis of mobilities categorizations form a second contribution of this work, operated through the deconstruction of values and representations associated with categories of the social world but also of academia, notably about the category of hypermobility. It also prompts to shape these categories anew by identifying contrasted situations of mobilities, at both micro- and macro-scales, to go beyond classical approaches of mobilities “motifs”. Finally, this thesis clarifies the assemblage of networked territorialities at the junction between individual and collective scales, for a better understanding of unequal situations of mobile people, but also at the nexus of spatial scales. Studying the assemblage of border at airports epitomizes for instance the simultaneous intensification of national, macro-regional, and global territorialities in the same place as well as from one place to another.

Fig. 1 - Injunctions to "productive" travel time use at Charles De Gaulle and Frankfurt airports (J.-B. Frétigny, 2010- 2012)

