



HAL
open science

Mobilité, espace et temps. Quelle mémoire pour la réalité augmentée ?

Étienne Faugier, Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Étienne Faugier, Arnaud Passalacqua. Mobilité, espace et temps. Quelle mémoire pour la réalité augmentée?. Conserveries mémorielles, 2015. hal-02415270

HAL Id: hal-02415270

<https://hal.science/hal-02415270>

Submitted on 17 Dec 2019

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.

Mobilité, espace et temps. Quelle mémoire pour la réalité augmentée

Mobility, Space and Time. Which Memory for Augmented Reality?

Etienne Faugier et Arnaud Passalacqua

- 1 La société contemporaine a institué la mobilité comme une valeur phare. Sa connotation positive s'est construite au fur et à mesure du développement de réseaux, d'infrastructures et de véhicules nouveaux qui ont été les porteurs de cette valeur dans les différents espaces physiques, sociaux et culturels de la société industrielle. Si l'histoire des communications physiques – ce que Daniel Roche appelle « [l]es mobilités concrètes » (Roche, 2005) – et des communications à distance est imbriquée depuis au moins les débuts de cette industrialisation au XIX^e siècle, l'essor des technologies dites *nouvelles* que nous connaissons depuis une quinzaine d'années a marqué une nouvelle étape dans cette imbrication jusqu'à produire une quasi-superposition de ces deux champs.
 - 2 La diffusion massive du GPS, devenu un équipement basique des automobiles au même titre que l'autoradio, précurseur de ces croisements entre mondes communicationnels, est l'un des signes de cette convergence (Garcin, 2007, p. 30-31). Les prototypes actuels vont évidemment déjà bien au-delà de cette banalisation des mondes virtuels dans le monde des transports. Ainsi le laboratoire Lasmea a-t-il proposé dès 2005 une « voiture à mémoire visuelle » (Ter Minassian, 2005). Doté d'une caméra fixée à l'avant et d'un ordinateur de bord, le véhicule serait capable de se repérer en ville sans chauffeur, après une période d'apprentissage des itinéraires en conduite humaine. Signe des temps, l'entreprise phare de l'internet – Google – se lance elle aussi dans l'aventure de ces voitures autonomes, que la législation autorise désormais à circuler au Nevada comme en Californie.
 - 3 La superposition des nouvelles technologies au sein des différents modes de transport est appelée la *réalité augmentée*. Le meilleur exemple de *réalité augmentée* est la surimpression des indications de bord sur le pare-brise des Airbus A350 ou les Boeing 767 : cela s'appelle l'affichage tête haute ou *head up display*. On retrouve désormais ce système sur certains
-

modèles automobiles : la Citroën C6, la Peugeot 3008, la Toyota Prius et sur certains modèles de la marque BMW et Cadillac. Lorsqu'il se déplace, l'individu est au prisme avec ses pensées ; celles-ci sont influencées par l'environnement qui entoure l'individu (Marc Augé, 2001) – qu'il s'agisse d'un environnement politique, culturel, social, sensoriel, mémoriel, structurel, etc. Dans le cadre de ce numéro, nous entendons par *réalité augmentée* la manière dont les processus mémoriels se conjuguent et se superposent au déplacement des individus transformant le trajet de leur voyage.

- 4 L'intermodalité qui fait figure de nouvel *eldorado* dans un monde des transports construit sur des systèmes techniques cohérents souvent étanches entre eux répond ici aux logiques des espaces virtuels où les compatibilités sont désormais devenues la norme, au profit d'une navigation à la redoutable fluidité.
 - 5 Mais cette convergence entre communications physiques et virtuelles ne s'opère-t-elle pas au risque de la confusion ? Comment le rapport à l'espace et au temps se trouve-t-il remis en cause par ces évolutions rapides, qui font elles-mêmes oublier leurs racines plus anciennes ?
 - 6 C'est ici que l'approche historique peut se poser comme pertinente. Elle joue avec la notion de temps, en tentant de la dompter – par la périodisation –, en l'utilisant comme refuge – il n'est de discours d'historien que sur le passé – et en en questionnant la structure et les jeux d'échelles qu'elle produit – après l'approche braudelienne (Braudel, 1984 ; Loué, 2009). L'historien des mobilités se trouve pour sa part particulièrement interrogé du fait que le temps lui-même – celui vécu ou perçu par les acteurs – est l'un des thèmes centraux de sa réflexion. Se focalisant sur des objets mobiles et donc également, par contraste, sur les structures fixes, l'historien des mobilités est conduit à se doter de sa propre compréhension d'un temps adapté à ses objets de recherche.
 - 7 Il est ainsi possible d'asseoir la notion de temps sur les changements de registre qui s'effectuent lorsque l'on passe d'un système de déplacement à un autre. Changer de mode produit une accélération ou un ralentissement de l'espace-temps de l'utilisateur, ce qui contribue à modeler la perception et de son environnement et probablement de lui-même. Le dispositif technique se trouve ici au cœur de la structuration de l'expérience de ce qu'est le temps, jusques et y compris de la façon dont l'individu l'inscrit dans sa mémoire.
 - 8 Les déplacements des individus se singularisent en effet par le mode de transport qu'ils emploient. Ils sont à l'origine de paysages de transport uniques, inscrits dans l'espace, mais aussi dans des époques (Desportes, 2005). Les déplacements pédestres et cyclistes offrent ainsi un regard direct vis-à-vis du paysage, quand le chemin de fer, l'automobile ou l'avion produisent un regard sur l'environnement biaisé par la vitre et la vitesse collective ou individuelle (Mauch & Zeller, 2008). Chaque mode de locomotion entraîne donc des processus mémoriels qui diffèrent entre eux.
 - 9 Le déplacement est par essence évanescence et, de ce fait, sa dimension mémorielle – voire patrimoniale – semble délicate à saisir. L'histoire des transports semble souvent prendre l'allure d'une longue accélération permettant aux hommes et aux marchandises de s'abstraire des notions de temps et d'espace pour atteindre une quasi-ubiquité. Dès lors comment considérer l'idée de mémoire, qui suppose un cadre spatio-temporel stable ? L'approche proposée par Pierre Nora permet de contourner en partie cet obstacle (Nora, 1997). La mémoire des mobilités peut ainsi être pensée à la fois comme matérielle
-

et immatérielle. La célébration d'anniversaires et la répétition de discours convenus à cette occasion contribue d'ailleurs à forger et figer une mémoire d'objets dont l'essence est pourtant d'être mobiles (Flonneau & Guigueno, 2009, p. 303-314). Mais tous les modes ne sont pas égaux sur ce plan : quand les plus structurés produisent de tels phénomènes, les plus atomisés, comme l'automobile, entretiennent un rapport moins évident avec leur mémoire, laissant ainsi d'ailleurs la porte ouverte à une grande plasticité des représentations de ce que fut leur passé.

- 10 Mais la mémoire n'est pas uniquement celle des objets. Qu'en est-il de l'expérience des acteurs ? Pour l'époque moderne, les chercheurs se tournent vers les nombreux récits de voyages qu'il s'agisse du Grand Tour, de voyages folkloriques ou encore d'errances littéraires. Les auteurs de ce champs sont parmi les plus fameux, de Stendhal à Flaubert et de Lamartine à Chateaubriand. En lien avec la culture de l'époque, les processus mémoriels de la marche, de la coche ou encore du chemin de fer ont été retranscrits par quelques observateurs-acteurs. Le travail de Wolfgang Schivelbush à propos des voyages en train au XIX^e siècle se pose ici en pionnier, désormais suivi par plusieurs travaux inscrits dans le *mobility turn*. L'auteur s'est attaché pour partie à rappeler le déroulement des trajets ferroviaires pour les passagers lors des débuts de ce mode de transport : leurs émotions, leurs angoisses, les manières d'appréhender le déplacement rectiligne du train, la perte relative de la vue et de l'ouïe du fait du projectile qu'il constitue (Schivelbusch, 1990, p. 30-82).
- 11 Pour l'époque contemporaine, l'historiographie a longtemps été beaucoup plus silencieuse à propos de la mémoire des phénomènes immatériels. Cela s'explique par la difficulté qu'ont les chercheurs à appréhender le ressenti des conducteurs et des passagers, qu'il s'agisse de leurs sensations, leurs pensées ou leurs attitudes. La culture des déplacements semble avoir perdue une partie de sa mémoire le long du chemin : les écrits sur les voyages automobiles et aériens sont relativement peu nombreux, hormis à l'orée du XX^e siècle, lors des débuts de ces deux modes de transport. Les ressentis en mouvement ont été rapidement intériorisés au sein de l'individu et sont rarement extériorisés ou couchés sur papier, au regard de l'importance qu'occupent ces temps de déplacement dans la vie moderne et post-moderne. De ce fait, les chercheurs sont peu nombreux à interroger ces processus mémoriels du déplacement, leurs évolutions et leurs conséquences sur le voyage. Que sait-on de la mémoire d'un automobiliste ? De celle de son passager ? De celle d'un voyageur empruntant une compagnie aérienne pour un trajet professionnel ou touristique ?
- 12 La proposition de ce volume est de se fonder sur l'approche historique et littéraire pour toucher à cette mémoire des ressentis de l'expérience de mobilité. Il s'intéresse, d'une part, à la place des systèmes de mobilité dans le paysage mémoriel et, d'autre part, à la vision qu'offrent les systèmes de mobilité du paysage mémoriel. Issus de diverses disciplines, les auteurs analysent les processus mémoriels présents et passés. Plus précisément, ils se focalisent sur les divers modes de locomotion que sont la malle-poste, le chemin de fer ou l'automobile. Parcourant l'Angleterre de Thomas de Quincey en malle-poste, l'actuel labyrinthe automobile qu'est Los Angeles, le quotidien des navetteurs en TGV effectuant des migrations pendulaires de longues distances, les processus mémoriels entourant l'icône qu'est la Volkswagen Coccinelle et les analyses des différentes pages d'auteur comme Yasmina Reza, François Bon et d'autres, les lecteurs prendront conscience de la pluralité et de la vivacité des mémoires de la mobilité.
-

- 13 Le premier texte analyse les répercussions du développement des voyages en train sur la mémoire des premiers voyageurs à travers les écrits des écrivains français du XIX^e siècle. Tommaso Meldolesi postule que le foisonnement d'images sur lesquelles le passager n'a aucun contrôle entraîne une multiplication des perceptions sensorielles – visuelle, auditive et olfactive. Ces dernières conduisent le voyageur vers l'abstraction, l'égarement de la pensée et parfois jusqu'à l'état de folie ; folie que l'on peut retrouver, selon lui, au sein des gares. C'est donc la perturbation, l'inconfort et le malaise créés par les débuts de la vitesse ferroviaire qui demeurent dans le paysage mémoriel des premiers passagers du chemin de fer.
 - 14 En Angleterre, à la même époque, Thomas de Quincey parvient à des conclusions similaires dans ses écrits en soulignant que le voyage en malle-poste amène la refonte d'une esthétique sublimée par des perceptions compressant l'espace et le temps – par opposition au train qu'il juge trop mécanique. Pour Jean-Christophe Valtat, le poème signé de Quincey souligne la vitesse et l'accélération produite par les voyages en malle-poste anglaise qui sont à l'origine d'une réflexion sur la fatalité et l'accident mais aussi de nouvelles représentations d'un monde interconnecté. Bien que l'on puisse rapprocher ces idées de celles d'auteurs postérieurs, d'Heidegger à Virilio, Jean-Christophe Valtat défend l'idée que le poète ne s'érige pas en technophobe, mais cherche au contraire à composer avec la technique.
 - 15 Plus proche de nous, Mahigan Lepage s'intéresse à l'étude de l'écriture depuis le train à travers trois œuvres littéraires du XXI^e siècle. En analysant *Paysage fer* de François Bon (2000), *Ferroviaires* de Sereine Berlottier (2009) et *La Mancha* d'Arnaud Maïsetti (2009), elle met en valeur le processus de construction selon lequel l'instant s'établit dans la durée. Il se voit ainsi chargé d'une pesanteur temporelle et, par conséquent, d'une mémoire. Pour les auteurs de ce siècle, la vitesse et l'accélération ne sont plus des centres d'intérêt ; ils leur préfèrent le fugitif, les discontinuités et l'impalpable qui s'expriment à travers le voyage ferroviaire. Cela se traduit chez François Bon par la volonté d'une écriture d'une traite, sans reprise, à la manière d'un voyage en train au cours duquel le voyageur n'a aucun contrôle sur le déroulement du trajet. Sereine Berlottier reprend à son compte ce procédé d'écriture lors de ses voyages sur la ligne allant de Paris-Montparnasse à Saint-Quentin-en-Yvelines. Dans la dernière œuvre étudiée, Arnaud Maïsetti capture la durée du voyage à l'intérieur de la phrase. Les œuvres analysées confirment donc qu'il est possible de construire une mémoire à partir de l'instant.
 - 16 Alice Bouchetard propose, quant à elle, de s'intéresser à une œuvre théâtrale de Yasmina Reza, *L'homme du hasard*, qui met en scène deux personnages, face à face, dans un train. Elle analyse la construction de la pièce, le développement de l'intrigue s'articulant autour du ressort tendu que constitue le train en mouvement. Bouchetard, en prêtant attention au mode d'écriture de Yasmina Reza, souligne tous les paradoxes que présente cette pièce de théâtre : une bulle close sur elle-même, immobile dans son décor principal – bien que l'arrière-plan se révèle mobile du fait du déplacement ferroviaire – et la mobilité des pensées qui s'oppose à l'immobilité des corps humains.
 - 17 En s'intéressant au cas spécifique des navetteurs en TGV, qui réalisent des trajets quotidiens de longue distance, Xavière Lanéelle met en évidence la construction d'une appréhension de l'itinéraire et de son invention. L'auteure démontre que selon les navetteurs et suivant les espaces traversés, les phénomènes mémoriels s'expriment ou non : ils peuvent ignorer le paysage ou bien le faire leur – c'est notamment le cas du point de départ et du point d'arrivée et de quelques instants interstitiels. Le jeu de
-

superposition d'instantanés mémoriels s'emboîte en harmonie avec l'image instantanée du paysage : la mémoire familiale, personnelle ou encore historique vient enrichir le trajet parcouru.

- 18 La contribution de Pierre Lannoy traite de la mémoire entourant l'icône automobile qu'est la Volkswagen Coccinelle. L'auteur présente quatre processus mémoriels entourant ce modèle automobile : la mémoire hagiographique qui présente la Coccinelle comme objet technique, la mémoire académique étayant divers points de vue épistémique, la mémoire politique donnant à l'objet une éthique et enfin la mémoire iconique qui s'appuie sur les évocations de l'automobile. Il développe une sociologie des mises en histoire de la Coccinelle en dégagant les formes, les activités et les logiques les plus caractéristiques du modèle en question. L'auteur conclue en défendant le point de vue d'une mémoire plurielle de la Coccinelle aux prises multiples.
- 19 Enfin, la dernière contribution présente Los Angeles comme un espace complexe où les processus mémoriels sont difficiles à appréhender. A travers l'étude d'écrits littéraires, Charles Joseph démontre que le labyrinthe que forme la ville de Los Angeles conduit l'individu à se confronter à lui-même. Les mémoires et les singularités patrimoniales de la ville s'effacent au profit de la rentabilisation commerciale encouragée par les acteurs économiques : la ville polynucléaire n'aide aucunement l'individu, obligatoirement automobilisé, dans l'orientation de ses déambulations. Cet état de fait conduit l'auteur à décrire Los Angeles comme oscillant entre réalité et hyperréalité.

BIBLIOGRAPHIE

Marc Augé, *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Fayard, 2001

Fernand Braudel, « Histoire et sciences sociales : la longue durée », *Annales Economies, sociétés, civilisations*, n° 4, octobre-décembre 1958, réédition in *Écrits sur l'histoire*, Paris, Flammarion, 1984, p. 41-83

Marc Desportes, *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace : XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Gallimard, 2005

Mathieu Flonneau & Vincent Guigueno (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, 2009

Jérôme Garcin (dir.), *Nouvelles mythologies*, Paris, Seuil, 2007

Thomas Loué, « Du présent au passé : le temps des historiens », *Temporalités*, n° 8, 2008, consulté le 29 novembre 2012

Christof Mauch & Thomas Zeller, *The World Beyond the Windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Athens, Ohio University Press, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 2008

Pierre Nora, *Les Lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1997

Daniel Roche, « Les mobilités concrètes, XVI^e-XX^e siècle », *French Historical Studies*, vol. 29, n° 3, 2005, p. 513-515.

Hartmut Rosa, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010

Hartmut Rosa, *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte, 2012

Wolfgang Schivelbush, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990

Vahé Ter Minassian, « La voiture à mémoire visuelle », *CNRS le journal*, n° 185, juin 2005

AUTEURS

ETIENNE FAUGIER

est collaborateur scientifique à l'Institut d'histoire de l'Université de Neuchâtel depuis septembre 2013 et prépare un post-doctorat liant le tourisme automobile et l'environnement alpin. Il a soutenu en mars 2013 une thèse d'histoire sur l'automobilisme et ses enjeux en France et au Québec. Il s'intéresse désormais à une histoire du tourisme automobile dans les Alpes françaises, suisses et italiennes. Il est l'auteur de plusieurs contributions relatives aux transports et à la mobilité.

ARNAUD PASSALACQUA

est maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université Paris Diderot (ICT-LIED). Ingénieur et titulaire d'un doctorat d'histoire urbaine, il s'intéresse à la mobilité dans les villes industrielles comprise comme phénomène historique, en Europe en général et plus spécialement dans le Paris du XX^e siècle. Il est co-directeur de la collection *Cultures mobiles* aux éditions Descartes & Cie
