RD.GPS (Réseau Doctoral - Grand Paris Sémiotique)

Paris 1, Paris 2, Paris 4, Paris 5, Paris 8

Colloque international

*La mobilité enrayée*

Vendredi 22- samedi 23 novembre 2019

**Texte d’orientation - Appel à communication**

La mobilité est aujourd’hui promue comme une valeur phare liée à celle, cardinale, de *Liberté*. Cela n’a pas toujours été le cas, et c’est même encore un titre de problème.

Cela n’a pas toujours été le cas… On se souvient de *Rigoletto* de Verdi : « La donna è mobilè, qual piuma al vento… », phrase difficile à entendre dans le contexte contemporain… en dehors de l’opéra. Une approche philologique et sémantique nous montre, 3e acception du mot dans le *Petit Robert*,que la mobilité comprise comme « mobilité des sentiments, de l’humeur, de la volonté » a pour parasynonymes : caprice, fluctuation, inconstance, instabilité, variabilité, versatilité. La valorisation négative ne fait aucun doute.

Ces effets connotatifs ont disparu du terme qui a pris une valeur extrêmement positive. Les grands constructeurs de voitures ne se présentent plus comme « créateurs d’automobiles » mais comme fournisseurs de « services de mobilité ». Pour autant, ce nouveau totem axiologique n’est pas dénué de vices de fabrication qui en rendent les acceptions toujours problématiques. L’objet de notre colloque est d’explorer et d’analyser, dans une perspective sémiotique, le sens et la fragilité de cette notion à travers ses manifestations dans des discours, des contextes et des univers pragmatiques variés.

1. **Les catachrèses de la mobilité**

Il y a « mobilité » bien ailleurs que dans l’espace, mais c’est l’espace qui sert de matrice signifiante pour d’autres univers sémiotiques qui, sans lui, n’ont pas de nom : mobilité intellectuelle, mobilité professionnelle, mobilité affective, mobilité des capitaux, mobilité sociale, etc. Or, chacune de ces mobilités comprend son revers : la mobilité désirée et euphorique du touriste contraste avec la mobilité subie et traumatique du migrant ; la mobilité professionnelle, affichée comme chance et opportunité, flirte en réalité avec la menace du chômage ; la mobilité des engagements et des appartenances peut être facilement considérée comme déloyauté et trahison ; la mobilité affective, vécue comme une libération, est aussi une légitimation de l’infidélité. Quels sont les seuils qui font basculer la mobilité de valorisation positive en valorisation négative ? A partir de quel moment la mobilité entraîne-t-elle la dégradation d’une organisation et la perte de sens, c’est-à-dire des phénomènes d’entropie ?

**2. La mobilité et la valeur**

Dans le passage d’une économie de biens à une économie de service, où se fixe la valeur ? Il y a d’un côté l’objet, dans sa dimension concrète et matérielle, et de l’autre le processus qui, comme un service de mobilité, mélange le concret et l’abstrait. Peut-il y avoir identification à un service comme à un objet dont on est propriétaire – dont on partage avec soi-même les propriétés d’individuation ? S’il n’y a pas de personnalisation, pas de choix, pas d’élection, peut-il y avoir fixation de la valeur ?

Dans le champ socio-sémiotique, il s’agirait d’analyser les implications de ce passage d’une économie de biens à une économie de service. Le Vélib’ par exemple, objet urbain qui permet la mobilité partagée, est souvent brutalisé et vandalisé. Pourquoi ? Le Vélib’ apparaît comme n’appartenant à personne. Si les pratiques antérieures faisaient qu’on s’identifiait à sa voiture et qu’on était fidèle à une marque, les usages actuels interdisent de s’identifier à un bien commun. Ce qui mène de l’indifférence au vandalisme, voire au sabotage. Avec un Vélib’ on achète un déplacement, rien d’autre : l’objet s’efface derrière le service rendu.

**3. Résistances et entraves**

La mobilité, loin d’être acceptée comme un impératif indiscutable et inévitable, suscite de nombreuses résistances – qu’elles soient pragmatiques, cognitives, passionnelles, sensorielles ou morales. Elles produisent des discours et des pratiques qui la mettent en question et cherchent à l’entraver. De l’attitude éthique qui face à l’avion comme vecteur de mobilité par excellence fait réagir les voyageurs à sensibilité écologique en raison de sa forte empreinte-carbone, aux positions politiques qui refusent le dictat d’une mobilité généralisée et mondialisée du travail et du capital, les oppositions au mouvement comme vertu en soi se font de plus en plus présentes dans tous les domaines. Quelles sont les formes d’argumentation et les stratégies mises en œuvre dans ces différentes pratiques de contestation ?

Par ailleurs, outre ces récalcitrances subjectives, la mobilité rencontre des entraves objectives. Ces obstacles peuvent prendre des formes diverses. Clausewitz évoque ainsi la « friction » qui empêche le libre mouvement et s’oppose à l’action de la guerre (friction due, par exemple, à des causes naturelles comme la météorologie). On peut aussi songer à l’entrave que constitue l’aléa. La mobilité doit pouvoir contrôler et régler par anticipation toute émergence d’incertitude. Ainsi, le véhicule autonome ne pourra se présenter comme utopie réaliste de la mobilité libérée de tout frein que si les risques liés à cette délégation absolue de conduite sont conjurés – ce qui implique une dépense cognitive et pragmatique considérable. La mobilité comme libération semble donc obéir, paradoxalement, à une loi générale de programmation et à un impératif de prévisibilité.

Le présent appel à communication sur « La mobilité enrayée » propose d’ouvrir la recherche sémiotique à trois axes de réflexion :

1. Un axe philologique, correspondant aux « catachrèses de la mobilité »
2. Un axe axiologique, correspondant à la relation entre « mobilité et valeur »
3. Un axe stratégique, correspondant aux « résistances et entraves »

Les propositions de communication doivent être adressées, avant le 30 juillet 2019, à :

* Juan Alonso (juan.alonso@parisdescartes.fr)
* Denis Bertrand (denis.bertrandcotar@gmail.com)
* Bernard Darras (bernard.darras@gmail.com)

Ces propositions comprendront le titre, un texte court (2000 signes maximum), l’axe retenu (ou d’autres perspectives éventuelles), quelques indications bibliographiques et une identification académique de l’auteur.e.

RD-GPS

« *Se repérer dans le monde du sens*»