POINTS DE VUE

Somewhere, Sofia Coppola - La voitur comme masque social

Septembre 2013

Le choix du film Somewhere ne se justifie pas uniquement par la variété de concepts liés à la mobilité qu'il traite, mais avant tout par le fait qu'il en expl illustre de façon particulièrement riche et pertinente deux aspects majeurs domaine et centraux dans les intérêts actuels des sciences sociales : la mol comme changement social et le questionnement de la vitesse associée au l'automobile et son pendant, la lenteur.

« Cléo, désolé de ne pas avoir été là »

*Mobilité sociale * Approcher la mobilité implique de disposer d'une approche complète du phénomène, q ses manifestations sociales et spatiales. * Dans les années 1920, avec les travaux de Sorokin et de l'École de Chicago, la mobilité est définie en termes de changement et de franchissement de l'espace. * A l'instar de de Michel Bassand , la mobilité peut ainsi se définir comme l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré. Avec cette définition, la mobilité présente une dou qualité spatiale et sociale, ce qui en restitue la richesse. (Forum Vies Mobiles – Repère – Mobilité, par Vinc Kaufmann) Mobilité horizontale et verticale * En 1927 dans « Social Mobility », Sorokin identifie la mobilité qui implique un changement de positionnement dans l'échelle socioprofessionnelle et pouvant être ascen descendant ; et la mobilité horizontale, qui désigne un changement de statut ou de catégorie n'impliquan évolution de la position relative dans l'échelle sociale (Forum Vies Mobiles – Repère – Mobilité, par Vincen Kaufmann).*

*Immobilité et sédentarité * La mobilité ne peut pas être détachée de son contraire, à savoir de la notion d'immobilité. Elle est relationnelle, paradoxale, et donc toujours liée à son opposé : l'immobilité (Albertsen 2001 ; Beckmann, 2004). * La mobilité des uns s'appuie habituellement sur l'immobilité des autres (Boltans Chiapello, 1999). * Il n'y a pas d'accélération sans ralentissement, pas de 'liquéfaction' sans 'solidification' (2000). * Penser la mobilité et son contraire, l'immobilité, signifie aussi considérer l'ensemble du dispositif gestion des lieux et de leur agencement (Lévy, 2004 ; Larsen et al., 2006). * La sédentarité est le fait de privi une stabilité et des ancrages sociaux et spatiaux. Dans les sociétés occidentales contemporaines, la séden à l'évitement du changement social et spatial (Forum Vies Mobiles – Repère – Sédentarité, par Vincent Ka*

*La voiture comme norme sociale * La voiture est une norme sociale, et comme toute norme, elle produit s 'déviants'. Si la voiture est un outil de distinction sociale, le trait distinctif de la pauvreté serait justement de en posséder. Elle joue ainsi le rôle de puissant discriminant social. Être capable de conserver sa propre voi permet de conjurer l'exclusion et de 'sauver la face' (Le Breton, 2005). * Les représentations initiales de la v de sa démocratisation sont celles du rêve bourgeois de l'autonomie personnelle. Ainsi, avec elle, plus le m extérieur est exclu, plus ce rêve semble se réaliser (Bull, 2004). La voiture comme représentation de son pro monde * La voiture est le reflet d'un mode de vie, une extension de soi, et est volontiers anthropomorphis s'apparente à un lieu d'émotions, un lieu sécurisé d'habitat, à l'image d'une capsule domestique (Sheller, 2 Urry, 2007 ; Löfgren, 2008). L'hospitalité/potentiel d'accueil d'un territoire * Chaque territoire offre un char possibles spécifique pour accueillir les projets des acteurs individuels et collectifs. C'est ce qu'on appelle le d'accueil d'un territoire (Forum Vies Mobiles – Repère – Potentiel d'accueil d'un territoire, par Vincent Kau*

La voiture comme acteur non humain :

Le cumul des compétences de la voiture de sport et son assemblage avec celles de l'acteur humain nous renv
type spécifique d'être social à partir duquel certains auteurs ont pu identifier les éléments constitutifs d'une fo
d'hybridité ou, pour aller plus loin, une amorce du concept latourien d'acteur non-humain du déplacement e
de l'intrigue. Par conséquent, comme reflet permanent du mode de vie privilégié et mondain de son propriét
exerce en outre un effet sur l'action qui est d'autant plus intéressant qu'elle n'est pas l'objet même du film. Enf
constitue un support aux émotions de son propriétaire mais aussi de son processus de changement social.
Symboliquement, nous comprenons que ce processus s'achève lorsque Johnny exprime les regrets de son a
tant que père et que pour cette raison, il abandonne sa voiture pour poursuivre à pied.

La voiture comme être social

** De l'assemblage entre la voiture et le conducteur résulte une forme d'être social. Il s'agit d'un assemblage de compétences et de volontés humaines, avec la voiture, les routes ou les constructions qui y sont liées e conduit à parler de 'voiture-conducteur' ou car-driver (Dant, 2004 ; Thrift, 2005).*

La voiture comme acteur non-humain du déplacement

** La voiture agit comme un acteur non-humain du fait qu'elle participe également à l'action et produit un celle-ci (Latour, in: Dant, 2004).*

Ce que l'œuvre souffle à la recherche : l'errance et la mobilité vaine

Somewhere peut inspirer la recherche par sa façon d'aborder une mobilité singulière, rarement abordée sous
forme, l'errance. Elle se distingue de la flânerie, de la promenade ou des mobilités de découverte qui n'ont pa
destination précise par une absence même de destination, mais à la fois aussi de sens. Johnny pratique inte
cette forme de « mauvaise vie mobile », ponctuée par des déplacements circulaires, répétitifs, fréquents, pollu
voiture de sport ou en avion pour des castings dénués d'intérêt – et qui ne présentent à ses yeux, et sciemme
ni sens. Toutefois et bien que hors de portée des volontés de l'acteur, ils en sont riches dans la mesure où ils
le support indispensable du lent processus de changement social qu'il accomplit tout au long du film. Alors q
littérature scientifique souligne la désuétude de l'idée de déplacements qui se limitent à franchir un espace d
à un point B et se penche de plus en plus sur les activités et les expériences qui se déroulent entre deux, elle r
pas pour autant sur l'absence de ces dernières.

La flânerie

** Le flâneur est en mesure d'accéder à l'essence d'un lieu, de prendre du temps à cet effet, et met en avant plaisir du déplacement, de la découverte et du loisir (Montulet, 1998 ; Urry, 2007 ; Adey, 2010).*

Références :

Adey P. (2010), *Mobility.* Oxon: Routledge.

Albertsen N. & Diken B. (2001), *Mobility, Justification, and the City.* Department of Sociology, Lancaster Unive

Bauman Z. (2000), *Liquid Modernity* . Cambridge: Polity Press.

Beckmann J. (2004), *Mobility and Safety* . Theory, Culture & Society, Vol. 21, N° 4-5, 81-100 (2004).

Boltanski L., Chiapello E. (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme* . Paris : Gallimard.

Bull M. (2004). *Automobility and the Power of Sound.* Theory. Culture & Society. Vol. 21. N°. 4-5. 243-259.

Dant T. (2004), *The Driver-Car.* Theory, Culture & Society, Vol. 21, No. 4-5, 61-79 (2004).

Larsen J., Urry J., Axhausen K. (2006), *Social networks and future mobilities* . Lancaster University, IVT, ETH.

Le Breton E. (2005), *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale* . Paris : Armand Colin

Lévy J. (2004), *Modèle de mobilité, modèle d'urbanité.* In : Allemand et al., 'Les sens du mouvement', Paris : B

Löfgren, O. (2008), *Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller* . Mobilities, 3:3, 331-351.

Montulet B. (1998), *Les enjeux spatio-temporels du social* . Paris: L'Harmattan.

Sheller M. (2004), *Automotive Emotions – Feeling the car* . Theory, Culture & Society, Vol. 21, N° 4-5, 221-242.

Thrift N. (2005), *Driving in the City.* In: Featherstone M. et al., 'Automobilities', London : Sage.

Urry J. (2007), *Mobilities.* Oxford : Polity Press.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

THÉORIES

---

[1] https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-446
[2] https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-446
[3] https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/sedentarite-454
[4] https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/potentiel-daccueil-dun-territoire-554