

L'UNIVERS DU VOYAGE
GÉOGRAPHIE MATÉRIELLE ET SENSORIELLE DES MOBILITÉS
DANS L'ARCHIPEL DE QUINCHAO, CHILOÉ, CHILI

*The univers of travel: sensory and material geography of mobilities in the
archipelago of Quinchao, Chiloe*

Alejandra LAZO¹

Université de Lagos, Chili

Francisco THER²

Université de Lagos, Chili

Résumé : Depuis quelques années se confirme au sein de la géographie une orientation que certains appellent *materialist returns*, où la matérialité prend une nouvelle importance, invitant à explorer la matérialité de la co-présence de l'humain et du non humain, qu'il soit animé ou inanimé, nature ou choses. Nous proposons d'aborder l'expérience de la mobilité dans l'archipel de Quinchao (Chili) à travers les infrastructures, les objets et les technologies grâce auxquels les habitants des îles voyagent, en rendant ainsi compte des effets que ces outils provoquent sur l'expérience de la mobilité. Après une description de l'expérience de la mobilité quotidienne dans l'embarcadère d'Achao, l'analyse montrera comment certains objets peuvent être appréhendés comme des sujets au sein de la mobilité, pour finalement proposer l'idée de la mobilité archipélagique en tant qu'assemblage.

Mots-clés : matérialité, géographie sensorielle, mobilité quotidienne, archipel de Chiloé, Chili

Abstract: *In the last decade, the field of geography is experiencing a turn that has been denominated materialist returns in which the material aspect becomes relevant again, motivating the exploration of the copresence of the human and the non-human, whether it is nature or things. This article aims to address the experience of mobility in the archipelago of Quinchao (Chile) through infrastructures, objects and travelling technologies used by the inhabitants of these islands, demonstrating the effects they provoke on their mobility. Based on a description of the experience of everyday mobility in the dock of Achao, the analysis will show how certain objects can be apprehended as subjects of mobility, to finally propose the idea of archipelagic mobility as an assemblage.*

¹ Courriel : alejandra.lazo@ulagos.cl

² Courriel : fther@ulagos.cl

Keywords: materiality, sensitive geography, everyday mobility, archipelago of Chiloé, Chile

INTRODUCTION

Plusieurs études ont montré l'importance de la matérialité dans les relations sociales (Akrich, 1987 ; Latour, 2005 ; Houdart, Thierry, 2011), mais cet aspect a été souvent négligé dans des études géographiques menées sur la mobilité (Bissell, 2009). Nous proposons donc de faire une lecture de la mobilité insulaire à travers sa matérialité, en tant qu'ensemble hétérogène où sont réunis et interconnectés une série d'objets, technologies et infrastructures. La mobilité de l'archipel de Chiloé n'est pas seulement produite par les associations d'humains mais également par d'autres actants.

En d'autres termes, il est nécessaire de considérer la perspective latourienne des objets-actants (Latour, 2005) qui sert à poser les bases théoriques de cet article. Nous prendrons donc en considération non seulement les humains mais aussi l'efficacité d'actants matériels comme le quai, les bateaux ou les objets quotidiens. Pour Bruno Latour, la matérialité, en jouant un rôle social et politique, participe à l'action de la vie quotidienne. Ainsi tout ce qui modifie une situation déterminée se convertit en acteur. Bien que la matérialité soit dépourvue d'intention, elle provoque un changement dans la vie sociale. Même si elle ne détermine pas l'action, elle la rend possible.

Située sur la côte sud du Chili, intensément découpée et morcelée en innombrables îlots, l'île le Chiloé est séparée du continent au nord par le canal de Chacao et à l'est par une mer intérieure composée du golfe d'Ancud et du golfe de Corcovado. C'est une grande île, la deuxième du pays par sa superficie, qui rassemble 155 000 habitants environ, deux villes principales, Castro à l'est et Ancud au nord, et plusieurs îles secondaires disséminées dans le golfe. Dans cet environnement multi-insulaire, notre étude porte plus précisément sur un modeste archipel d'îlots, caractérisé par une sur-insularité et une marginalité accentuée, combinant isolement, pauvreté et faible densité. L'expérience du déplacement y est donc bien particulière, en ce que le dénuement donne toute son importance à la circulation de biens et de ressources et que les contraintes pesant sur le transport obligent à une organisation collective complexe. Ce qui invite doublement à faire état de la condition matérielle de la mobilité.

Afin de dessiner une géographie de la mobilité archipélagique, cet article s'attachera à décrire comment, dans un contexte de marginalité, la dimension matérielle détermine les sociabilités associées au déplacement. Dans un premier temps, nous présenterons une description ethnographique de l'expérience de la mobilité quotidienne dans l'embarcadère d'Achao pour

montrer ensuite comment certains objets peuvent être appréhendés comme des actants au sein de la mobilité de l'archipel. Après quoi nous décrirons ce que l'on peut appeler la connaissance pratique, et nous terminerons en montrant que la mobilité est un assemblage où tous les acteurs, humains et non-humains, participent de la mobilité.

LA MOBILITÉ ARCHIPÉLAGIQUE ET SA MATÉRIALITÉ

L'archipel de Quinchao et le bourg d'Achao : un contexte ultra-périphérique

Notre analyse présente les premiers résultats d'une recherche réalisée dans le cadre d'un projet Fondecyt³ dont l'objectif était d'étudier la mobilité des habitants des îles de l'archipel de Quinchao. Les résultats présentés sont ceux de la première mission de terrain réalisée entre janvier et mars 2013, où furent étudiées quatre des neuf îles (Llingua, Apiao, Chaulinec et Quenac), appartenant à la commune de Quinchao et situées dans l'archipel de Chiloé, entre les 41° et 43° parallèles de latitude sud, dans la *Decima Región de los Lagos*. Dans ces îles, un travail de terrain a été mené selon une méthodologie cherchant à combiner une approche ethnographique basée sur des observations semi-participantes, des voyages en *lanchas*⁴ et conversations, avec une approche géographique de ce qui est « fait » et de ce qui « se passe » dans les espaces de la mobilité de l'archipel.

Les habitants de ces îles ont des modes de vie ruraux et se consacrent principalement à la pêche artisanale et à l'agriculture pour leur propre consommation. L'activité économique et les revenus permettent de les situer dans la pauvreté. Le géographe P. Grenier (1984) évoquait déjà la pauvreté à Chiloé :

« Le pauvre de Chiloé ne vit pas comme le pauvre de l'Inde. La pauvreté est aussi et surtout un niveau d'existence ralenti sur tous les plans : elle signifie repliement du groupe et des individus sur eux-mêmes, atonie dans l'action – condamnée à la routine plutôt qu'à l'innovation, et dépendance multiforme, aussi bien à l'égard des autres groupes humains qu'à l'égard de la nature ».

³ « Fonds national de développement scientifique et technologique ».

⁴ Il s'agit de bateaux navettes transportant des passagers ainsi que des produits pour la consommation et articles ménagers.

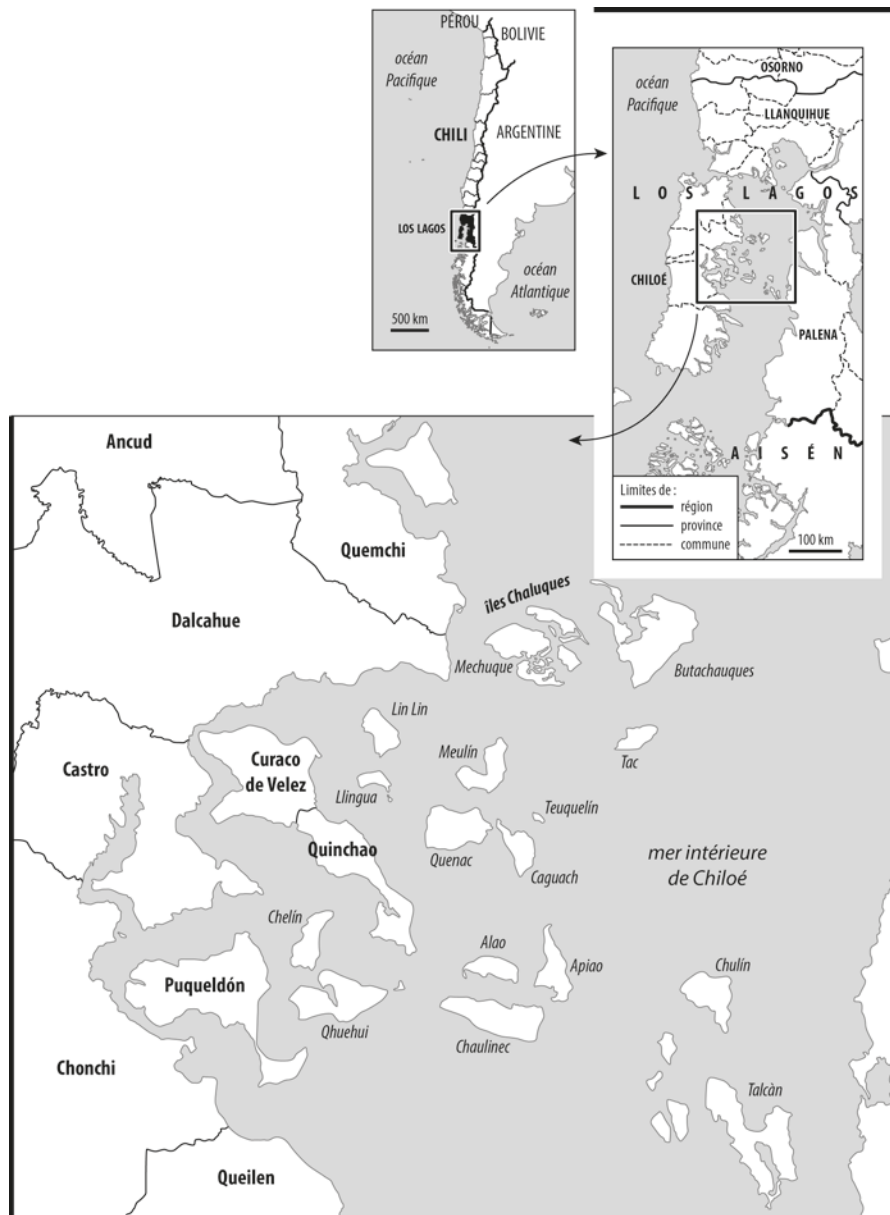


Figure 1 – L'île de Chiloé et la commune de Quinchao, Chili
Source : Bugueño, Zamir, Cartographie Project Fondecyt 1121204

Les îles de l'archipel ont en moyenne entre cent et quatre cent habitants chacune, néanmoins la plupart d'entre elles ont subi l'exode de leurs habitants, en particulier des jeunes qui ont migré vers les centres urbains les plus proches, à la recherche de meilleures opportunités. Une des principales

causes de ce phénomène migratoire a été l'installation dans l'archipel de l'industrie aquacole du saumon à partir des années 1980 (Mansilla, 2009).

En raison de sa situation géographique, l'archipel souffre d'un fort enclavement (Grenier, 1984) qui affecte la mobilité quotidienne. En effet il n'y a ni ponts, ni bacs, ni ferries. Les *lanchas*⁵ sont donc essentielles pour la connectivité des habitants car ce sont les seuls moyens de transport permettant de relier les îles avec les bourgs les plus proches comme le village d'Achao dans l'île de Quinchao. Ce dernier constitue le noyau central du réseau de mobilité puisque c'est là que les habitants se dirigent principalement pour acheter de nombreux produits de première nécessité qu'ils n'ont pas dans leurs îles⁶. En plus d'être un lieu central pour le commerce insulaire, le village d'Achao est également un lieu administratif car il concentre les services municipaux, un hôpital, une banque, des supermarchés et des petits commerces. C'est également là que se trouvent les établissements scolaires secondaires. Dans le village d'Achao résident aussi d'anciens insulaires qui ont préféré quitter les îles et émigrer au village. Ainsi, le fait d'aller à Achao permet également de rendre visite à la famille ou à des amis. Enfin, le village d'Achao est un point de passage obligatoire pour ceux qui veulent se diriger par voie terrestre – des bus partent de cette ville – vers les centres urbains de l'île de Chiloé les plus proches comme la ville de Castro ou celle d'Ancud. La plupart des habitants des îles voyagent à Achao pour la journée et ne peuvent effectuer ce trajet qu'une à deux fois par semaine car aucune des îles ne dispose de services de navettes quotidiens. Quelques personnes ne sortent de leur île qu'une fois par mois, et d'autres seulement une à deux fois par an.

La mobilité de l'archipel est parfois contrainte par certains facteurs exogènes. Les conditions météorologiques, par exemple, jouent un rôle très important car les habitants peuvent être bloqués pendant plusieurs jours dans leurs îles en raison du mauvais temps. Pendant longtemps, l'absence de

⁵ Les *lanchas* de Chiloé sont presque toutes construites en bois local, et leur profondeur varie selon leur usage: les *lanchas* pour le transport et le remorquage ont un faible tirant d'eau. On peut identifier trois types de *lanchas* : celles de moins de douze mètres de long ; celles qui ont une longueur de 12 à 14 mètres ; celles qui ont entre 15 et 18 mètres. Les *lanchas* qui transportent des passagers ont généralement leur moteur au centre. Leur capacité minimum est de 20 passagers et elles doivent avoir un espace ou des soutes fermées pour les marchandises. De plus, elles doivent offrir une protection suffisante contre les intempéries, le froid, la chaleur et la vibration excessive. Un billet d'Achao jusqu'aux îles de l'archipel de Quinchao coûte entre 800 et 2000 pesos aller-retour, selon la distance (entre 1 et 2,6 euros). La fréquence des voyages varie entre deux et quatre fois par semaine.

⁶ En plus d'acheter produits tels que le riz, des pâtes ou le thé, il faut mentionner que les insulaires doivent se déplacer au village pour acheter du carburant. Dans les îles il n'y a pas de réseau d'électricité et donc la plupart des maisons possèdent leur propre générateur qui fonctionne avec carburant.

réglementation du transport maritime faisait que les déplacements, les horaires et la sécurité dépendaient souvent du propriétaire du bateau, ce qui renforçait l'incertitude de la mobilité insulaire. Néanmoins, le service de transport maritime a été régularisé et subventionné pendant l'année 2012 par le gouvernement central. L'objectif que poursuivait cette politique était d'améliorer l'accessibilité, de réduire les coûts de transport, d'apporter des mesures de sécurité et d'établir des trajets avec des horaires et des jours préétablis.

La matérialité du déplacement et l'agence des objets

La plupart des recherches associant pratiques du déplacement et objets ont porté en grande partie sur des espaces continentaux et subcontinentaux en laissant pour compte les processus de mouvements des personnes, des objets et des marchandises qui ont lieu dans les zones côtières, les îles et les archipels, alors que la discontinuité territoriale y joue un rôle contraignant. Pour cette raison, cet article vise non seulement à apporter de nouvelles connaissances empiriques dans un contexte peu étudié, mais également à envisager des géographies culturelles alternatives en mettant en évidence la façon dont les infrastructures et les objets de la mobilité insulaire sont acteurs et participent au cours de l'action en attendant d'être configurés (Latour, 2005). Les infrastructures, les objets et les technologies du quotidien présentés dans cet archipel ont leurs propres temps, leurs propres espaces, leurs propres objectifs, leurs propres moyens et leurs propres finalités. Ils sont liés à la mobilité et la rendent possible. Ainsi, nous proposons d'avoir recours à l'idée de Latour sur les médiations (ou traductions) multiples, pour comprendre les pratiques de la mobilité archipélagique.

Les objets et la matérialité agissent dans la vie quotidienne même s'ils ne le font pas seuls. Objets, infrastructures, technologies et personnes agissent ensemble. Il est possible alors de penser les objets et le matériel selon leur manière de fonctionner et de permettre des réalisations (Vannini, 2008). En ce sens Alfred Gell (2009) évoque l'agence des objets, c'est-à-dire leur capacité à influencer la vie sociale. En particulier, il est intéressant d'observer comment les différents objets et éléments déploient leur capacité générative et se mêlent à la réalité de la mobilité archipélagique. Bien des fois, les matérialités impliquées dans la mobilité contribuent à stabiliser et à orienter l'action dans une direction privilégiée. Mais ils peuvent également causer une rupture inattendue avec l'orientation passée du cours de l'action (Latour, 2005 ; Barbier et Trepos, 2011).

De ce point de vue, il est possible de dire que les infrastructures et les objets de la mobilité archipélagique, l'embarcadère, les bateaux, les sacs, les téléphones portables, les bidons de carburant... pourraient à la fois être en mesure d'orienter les personnes vers des formes de coordination et

également provoquer des dérivations spécifiques dans l'action. Dans d'autres contextes, les infrastructures et les objets transportés par les passagers dans une gare (Bissel, 2009), à l'intérieur d'un train (Watts, 2008), lors d'un voyage en ferry (Vannini, 2012), lors de la pratique de la marche (Middleton, 2010), ont révélé leur capacité à transformer et à concilier l'expérience de mouvement en une variété de formes complexes et inattendues (Bissell, 2009). Plus largement, nous comprendrons la mobilité insulaire comme un système complexe qui implique les humains et non-humains (Whatmore, 2002), c'est-à-dire les objets, les infrastructures, les technologies, la sociabilité et l'expérience (Hannan, Sheller, Urry, 2006).

MATERIALITÉS ET GÉOGRAPHIE SENSORIELLE : L'UNIVERS DU VOYAGE

L'embarcadère et les lanchas : une attente active

Il est assez pittoresque d'observer l'embarcadère d'Achao où la tranquillité du village est interrompue par les allers et retours des bateaux. À partir du moment où les bateaux provenant des neuf îles de la commune arrivent à Achao, vers dix heures du matin, jusqu'à ce qu'ils repartent, vers trois heures de l'après-midi, on assiste à une pérégrination de personnes, de marchandises et de colis.

En plus des nombreuses personnes présentes sur l'embarcadère, se regroupent également des voitures et des camionnettes qui attendent que les bidons vides, les caisses, les aliments – viandes, pommes de terre, ail – ainsi que les objets d'artisanat soient déchargés pour être vendus au village. L'atmosphère est bruyante : moteurs en marche, valises trainées, caisses déchargées, crissement de chaussures mouillées, bruit de talons, klaxons... autant d'éléments qui participent à la dimension auditive de l'embarcadère. Sans oublier la symphonie d'odeurs qui accompagnent l'arrivée au quai : odeurs de moisi, de poissons, de fruits de mer, d'algues marines et de sueur. Ceci renvoie à un autre composant de la mobilité : l'expérience sensorielle (Masson, 2012) par le biais duquel nous sentons l'espace et le mouvement d'une façon particulière. En effet, la mobilité des habitants des îles peut être comprise aussi bien comme un fait brut observable empiriquement (aller d'un point A jusqu'au point B) que comme une expérience sensorielle et corporelle situant la dimension sensible de la mobilité au premier plan (Masson, 2012).

L'embarcadère est étroit, mouillé, bondé ; on fait comme on peut pour ne heurter personne. Les gens, les cartons, les marchandises, les camionnettes et les voitures bougent dans tous les sens. Bon nombre d'obstacles à éviter pour pouvoir circuler sont verbalisés par des « *hola* », « *buenos días* » et ensuite par des « *permiso* », « *perdón* », afin de signaler que l'on veut avancer, pour

se frayer un passage. Nous constatons à quel point l'expérience sensible se mêle à la matérialité de l'embarcadère. Ce dernier n'est pas seulement un élément de décor, infrastructure construite où transitent les insulaires, les habitants, les touristes et les *lancheros*⁷, c'est aussi un dispositif qui propose les prises et oriente l'action (figures 2 à 4).



Figures 2-4 – L'embarcadère d'Achao un jour de navette
Clichés : Alejandra Lazo, janvier 2013

L'embarcadère est médiatisé par l'expérience et par les objets qui l'entourent (bords, marches, sièges) permettant aux insulaires l'attente, l'orientation, la socialisation. On voit que quelques personnes arrivent cependant que d'autres attendent le départ des *lanchas* l'après-midi. La plupart des gens attendent debout ou assis sur les bords ou les marches entourant l'embarcadère. Ils improvisent toujours des sièges et des lieux d'attente. Ils en profitent pour se reposer, manger et discuter. Quelques-uns s'installent pour vendre des objets : chaussettes, tee-shirts, bonnets... tout est bon à vendre puisque que l'embarcadère est un endroit idéal pour trouver de possibles acheteurs. D'autres préfèrent s'installer et attendre à l'intérieur de la *lancha*. Ils laissent leurs affaires sur les sièges et s'assurent ainsi qu'ils seront à l'abri du soleil, du vent et de la pluie lors du voyage (figures 5 à 7). Les insulaires en général occupent toujours les mêmes places sur le bateau. Certains préfèrent être dans la cabine, discuter, prendre le maté et dormir. Malgré le fait d'avoir voyagé en mer toute leur vie, il arrive à quelques-uns d'avoir la nausée quand les vagues sont très fortes ; ils évitent donc de bouger lors du trajet. D'autres, au contraire, s'installent à l'extérieur même s'il y a du soleil ou s'il pleut car ils aiment respirer l'air marin et regarder la mer. Ils sont habitués, disent-ils.

⁷ Propriétaire d'embarcation.



Figures 5-7 – **Intérieur et extérieur d'une lancha**
Clichés : Alejandra Lazo, janvier 2013

De même que l'embarcadère, les *lanchas* ne sont pas seulement appréhendées à partir de leur matérialité ni comme un simple dispositif de transport, elles sont un espace par excellence qui participe de la mobilité quotidienne en permettant aux habitants d'être mobiles et d'arriver à la terre ferme. La *lancha* est également un lieu d'interaction et de socialisation. On y rencontre toutes les personnes de l'île. Le voyage est le moment où l'on se met à jour des actualités des uns et des autres, où l'on prend des nouvelles des personnes que l'on n'a pas vues depuis longtemps. Par ailleurs, chaque île a sa propre *lancha*, toujours la même (figures 8 à 10). Pour quelqu'un qui n'est pas d'ici, il est difficile de savoir quelle navette va vers quelle île mais les insulaires, eux, les ont intégrées à leur vie quotidienne et se réfèrent à chacune d'elle par son nom, ce qui leur donne une aura presque personnifiée : « Constanza Andrea », « Paulita II », « Luis II », « Guísela IV ». Ainsi, les *lanchas* semblent avoir une vie et se mêler à la mobilité de l'archipel.



Figures 8-10 – **Lanchas et embarcadère**
Clichés : Alejandra Lazo, mars 2013

Ce qui vient d'être énoncé nous invite à regarder l'expérience de la mobilité et son univers comme un ensemble d'infrastructures, dispositifs et objets. On a pu voir comment les individus se les approprient, l'enracinement qu'ils provoquent et comment ils deviennent sujets de l'action, c'est-à-dire qu'ils offrent des prises et sont le support de cette mobilité quotidienne.

Les objets du quotidien parés pour la traversée : l'assemblage corps-objets

À trois heures de l'après-midi, les *lanchas* arrivées le matin sont à présent chargées de marchandises et très souvent, il ne reste que très peu d'espace pour les passagers qui se retrouvent au milieu de caisses et d'effets personnels. Reprenant les mots de R. Watts (2008), un passager pourra être vu comme un ensemble constitué par la personne et ses biens. La personne ne finit pas là où termine son corps mais englobe également tout ce qu'elle porte et ce qui l'entoure. Lorsqu'on voyage en bateau, les objets tels que les marchandises, les téléphones, les valises, les caisses, doivent être compris comme partie du passager puisqu'ils s'associent à lui de façon significative tout en se dispersant dans l'espace du bateau. Les personnes et leurs biens voyagent ensemble et entreprennent la traversée comme une seule entité significative (*ibid.*, 2008).

Les insulaires ne sont pas compris ici comme des corps en mouvement à travers et sur l'embarcadère d'Achao, mais comme des passagers complètement mêlés et incorporés à la toile d'araignée formée par le quai, le bateau et les objets qui se trouvent autour. Les insulaires ne voyagent pas seuls, leurs objets quotidiens sont le prolongement de leur propre corps et apparaissent soit comme des facilitateurs du mouvement, soit comme des obstacles. Les marchandises avec lesquelles voyagent les insulaires, leurs valises, leurs effets personnels et leurs aliments, sont étiquetés et marqués avec leur nom et sont laissés à l'intérieur de la *lancha* dans un endroit où ils seront facilement repérables, déplaçables et en sécurité : ils ne pourront pas être volés.

Sur les *lanchas* d'Achao, il n'y a pas de lieu spécifiquement conçu pour ranger ces objets. En général, les gens doivent s'asseoir sur leurs affaires ou entre elles afin de ne pas les perdre de vue, ce qui n'est pas toujours la meilleure solution puisque cela implique d'être mal assis durant toute la durée du trajet qui peut durer une ou plusieurs heures. Il est nécessaire de protéger les effets personnels et les marchandises du soleil et de la pluie surtout lorsqu'il s'agit d'objets fragiles qui peuvent se briser, s'abîmer ou se perdre. Ainsi, l'insulaire doit donc embarquer et se déplacer avec ces « prothèses » (Bissel, 2009) qui font partie intégrante de l'ensemble corps-objets.

Cependant, cela rend beaucoup plus fatigants tous les déplacements quotidiens ainsi que l'expérience de la mobilité puisqu'il faut embarquer et garder ces objets avec soi durant tout le voyage et après le débarquement. Dans le village d'Achao, il y a des personnes qui aident à descendre et monter les marchandises depuis et vers les *lanchas*. Il existe aussi d'autres actants, animaux, camionnettes, chariots, qui participent de la mobilité de l'archipel (figures 11 à 13).



Figures 11-13 – Actants de la mobilité archipélagique
Clichés : Alejandra Lazo, mars 2013

Bien que certains objets soient avant tout vus comme de lourdes contraintes matérielles – surtout les objets les plus grands et les plus encombrants – c’est grâce à eux que les insulaires peuvent accéder à ce qu’ils n’ont pas sur leur île. Ces objets s’avèrent donc être essentiels. Sans eux, il serait très difficile d’avoir tout ce dont on a besoin pour vivre sur les îles. De plus, ces objets peuvent souvent servir de sièges improvisés devenant ainsi des « mobiles » (Bissell, 2009), c’est-à-dire qu’en une seconde ils cessent d’être de simples caisses et se transforment en sièges. Les bateaux regorgent en général de passagers. Malgré le fait qu’une limite maximum de passagers et de sièges ait été fixée depuis la mise en œuvre de la politique de subvention du transport maritime, les embarcations continuent d’être bondées et les passagers ont peu d’espace pour se reposer et être à l’aise pendant les heures de traversée (figures 14 à 16). Les insulaires utilisent donc ce qu’ils ont sous la main pour se fabriquer un siège et s’y asseoir pendant le trajet.



Figures 14-16 – La traversée en lancha
Clichés : Alejandra Lazo, janvier 2013

La plupart des objets avec lesquels les insulaires voyagent ont la capacité de transformer et d’arbitrer l’expérience du mouvement de façons multiples, complexes et imprévues (*ibid.*, 2009). De plus, les objets infligent leur propre temps aux personnes. Pendant le trajet, chacun s’occupe à sa façon pour faire passer le temps, certains écoutent de la musique, lisent ou en profitent pour faire la sieste, tandis que d’autres discutent ou prennent du

maté. Il s'agit d'un temps, le temps du voyage, pendant lequel il y a moins de pression et d'agitation que sur le quai.

Il n'y a pas que l'embarcadère, les embarcations ou les objets plus banals qui soient importants pour la mobilité insulaire, il ne faut pas négliger la présence d'autres objets que certains auteurs (Middleton, 2010) ont appelé les « technologies quotidiennes de la mobilité ». Parmi elles, les outils de télécommunication, tels que les téléphones portables, ont une place primordiale. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le téléphone portable est une technologie que les insulaires de Chiloé utilisent beaucoup, preuve qu'il fait bon ménage avec la marginalité. Le portable a d'une certaine façon facilité la mobilité quotidienne en permettant, entre autres, une meilleure coordination des voyages dans l'archipel.

Tout insulaire, qu'il soit jeune, âgé ou même enfant, possède un téléphone portable. Cet objet permet de savoir si la *lancha* va faire la traversée et à quelle heure. Souvent, en raison des problèmes dus au climat – brouillard, tempête, houle – la sortie en mer peut être annulée, retardée ou au contraire avancée. La mobilité des insulaires n'est pas toujours routinière. Il est impossible de la prévoir totalement car elle ne cesse de se transformer à partir de l'action des multiples acteurs qui interviennent sur elle et avec elle (Vannini, 2012). Face à de tels cas, le téléphone portable permet de mieux gérer et organiser les déplacements. En outre, le téléphone portable sert également dans les cas où les insulaires sont empêchés de voyager et qu'ils veulent demander au patron de la *lancha* de leur ramener tel ou tel produit. Le téléphone permet également d'informer la camionnette qui vient les chercher à l'embarcadère de leur heure d'arrivée. De plus, il permet aussi de réserver en cas de besoin voire d'urgence un autre moyen de transport, par exemple des embarcations appartenant à des particuliers ou à des entreprises du saumon, car la *lancha* ne fait pas la traversée tous les jours.

Les plus jeunes, quant à eux, utilisent également le téléphone portable lorsqu'ils voyagent pour écouter de la musique ou envoyer des messages de texte ; ici, le téléphone leur permet donc de développer d'autres types de relations sociales. Le même constat vaut aussi pour les Mp3 et les ordinateurs portables. Il est en effet de plus en plus fréquent de voir les jeunes insulaires en utiliser pendant la traversée. Cela rend compte d'un nouvel ensemble d'objets qui influencent l'expérience de la mobilité insulaire, un assemblage humain/technologie (Middleton, 2010). Cela permet de mettre en lumière l'importance que prennent ces objets matériels et la façon dont ils agissent comme co-agents de la mobilité quotidienne.

Des pratiques incarnées à la connaissance pratique

Enfin, il apparaît que voyager et se déplacer avec des objets nécessite une certaine connaissance pour se mouvoir entre les îles, les *lanchas*, l'embar-

cadère et le village. En reprenant la notion de *taskscape* utilisée par T. Ingold (2000), les lieux seront compris comme produits au travers de pratiques incarnées. En ce sens, il est intéressant de signaler que les insulaires développent certains savoirs pratiques et certaines tactiques pour se déplacer au quotidien. Ces actions ne sont ni raisonnées, ni pensées (Bissel, 2009), mais correspondent plutôt à des processus d'adaptation de la mobilité insulaire qui nécessitent le plus souvent de la créativité et de l'habileté pour s'accommoder des conditions toujours changeantes de la mobilité maritime (Vannini, 2012).

Il arrive souvent qu'en cas de mauvais temps, la *lancha* ne sorte pas en mer et que les insulaires attendent sur le quai pendant des heures que le temps se calme ou qu'une occasion⁸ se présente. Il se peut que le dimanche, lorsque la *lancha* transporte uniquement des écoliers (les week-ends beaucoup rentrent chez eux), elle atteigne sa capacité maximale. Dans ce cas, le *patrón de lancha* décide alors de ne pas embarquer les personnes adultes qui souhaitent se rendre au village. Les insulaires sont donc conscients des inconvénients que présente ce système et dans ces situations, ils font preuve de flexibilité. Ils peuvent par exemple avoir recours à un bateau ami pour que celui-ci vienne les chercher et les amène jusqu'à la pointe la plus proche de l'île de Quinchao, Chequian, et une fois là-bas, ils prennent un second moyen de transport, un minibus ou une camionnette, qui les conduira finalement au village d'Achao.

Une autre tactique mérite d'être évoquée, c'est l'ajustement du comportement corps-objet (Bissel, 2009) c'est-à-dire la façon pratique de transporter les objets. Il peut s'agir de techniques de chargement des marchandises qui amoindrissent l'effort à fournir, de techniques de rangement des caisses pour qu'elles ne tombent pas lors de la traversée en bateau, ou encore de la manière dont les insulaires s'assoient dans le bateau pour supporter pendant deux heures une position inconfortable sans oublier la manière de se couvrir pour lutter contre le vent et le froid. Ce sont des techniques et des réajustements qui ont été acquis avec les années et qui ne se donnent pas immédiatement à comprendre pour un observateur étranger.

Selon Ingold (2004), cet ajustement du mouvement en relation avec les objets peut être compris comme une réponse en constante évolution à un travail en développement. Il s'agit de « tactiques mobiles » qui s'observent et se ressentent dans les tensions musculaires, les douleurs dorsales, les mains gercées, les visages fatigués quand la navette part en fin de journée. Bissel (2009) ajoute qu'il s'agit de « techniques du corps » comme l'affirmait Marcel Mauss, des tactiques qui sont déployées par les insulaires

⁸ Pour les insulaires, l'« occasion » est une opportunité qui se présente soudainement pour que le bateau puisse sortir en mer.

lorsqu'ils voyagent avec des objets et des technologies mobiles afin d'alléger ou de surmonter la longue traversée.

CONCLUSION :

LA MOBILITÉ D'ARCHIPEL EN TANT QU'ASSEMBLAGE

À partir de ce travail, nous avons pu constater que le fait de voyager avec une diversité d'objets pouvait avoir comme effet d'altérer considérablement l'expérience de la mobilité. Ainsi, la mobilité n'est pas seulement tributaire d'un moyen de transport permettant le déplacement, elle dépend aussi d'une infinité d'autres actants qui interagissent constamment et font que chaque expérience est différente des autres ; les objets, les technologies, le corps et les infrastructures font partie d'un même assemblage. En effet, le voyage est perçu à partir de l'expérience sensible des insulaires et également au travers des objets qui voyagent avec eux et par eux. De même, comme nous venons de l'expliquer plus haut, tout cela exige la mise en œuvre de capacités et de tactiques mobiles qui nous parlent d'un savoir-faire lié à la façon dont les lieux choisis pour se déplacer avec ces objets mobiles sont appréhendés.

La mobilité des insulaires ne doit pas se comprendre seulement comme quelque chose qui permettrait de relier une île avec le continent, mais plutôt comme un assemblage de traductions et de processus. Cet article a cherché à illustrer d'une façon exploratoire comment la mobilité insulaire se présente comme la somme de plusieurs agents dans un réseau où chaque acteur – humain et non-humain – est chargé d'assurer la réunion de tous les éléments.

En reprenant ce qui a été énoncé par Ian Shaw (2012), nous invitons à appréhender les objets et la matérialité à travers leur capacité à transformer l'existence sociale, biologique et politique. À cet égard, nous proposons de nous rapprocher d'une géographie de la mobilité archipélagique qui permettrait de comprendre comment le monde des littoraux, des mers et des îles, pas moins que les autres contextes plus couramment étudiés, est à la fois transformé et affecté par diverses formes de matérialité.

REMERCIEMENTS

Les auteurs remercient les évaluateurs anonymes pour leurs commentaires qui ont contribué à améliorer l'article ainsi que les correcteurs de la version française.

Ils remercient aussi le Fonds national de développement scientifique et technologique (FONDECYT, Chili) pour le financement des projets n° 1121204 et n° 3140115.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AKRICH M., 1987, « Comment décrire les objets techniques ? », *Technique et culture*, n° 9, p. 49-64.

BARBIER R, TREPOS, J.-Y., 2011, « Humanos y no-humanos : un balance de la etapa alcanzada en la sociología de los colectivos », traducción de Rodrigo Zapata Cano, *Revista Ciencia Tecnología y Sociedad*, n° 5, p. 123-138.

BISSEL D., 2009, « Conceptualising differently-mobile passengers: geographies of everyday encumbrance in the railway station », *Social & Cultural Geography*, vol. 10, n° 2, p. 173-195.

GELL A., 2009, *L'Art et ses agents, une théorie anthropologique*, Dijon, Les Presses du Réel.

GRENIER P., 1984, *Chiloé et les chilotes, marginalité et dépendance en Patagonie chilienne : étude de géographie humaine*, Aix-en-Provence, EDISUD.

HANNAM K., SHELLER M., URRY J., 2006, « Editorial: mobilities, immobilities, and moorings », *Mobilities* vol. 1, n° 1, p. 1-22.

HOUDART S, THIERRY O., 2011, *Humain non Humain. Comment repeupler les sciences sociales*, Paris, La Découverte.

INGOLD T., 2000, *The Perception of the environment: essays in livelihood, dwelling and skill*, London, Routledge.

INGOLD T., 2004, « Culture on the ground: the world perceived through the feet », *Journal of Material Culture*, vol. 9, p. 315-340.

LATOUR B., 2005, *Reassembling the social: an introduction to actor-network theory*, Oxford, Oxford University Press.

MANSILLA S. 2009, « Los Territorios abandonados. Una reflexión sobre las identidades fantasmas », M. Czery, A. Vallejos, J. Park (dir.), *Territory and development. Dilemmas of regional modernity*, Varsovie, Warsaw University Press.

MASSON D., 2012, « Expériences sensibles de la mobilité urbaine », *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, n° 26-27, p. 136-143.

MIDDLETON J., 2010, « Sense and the city. Exploring the embodied geographies of urban walking », *Social & Cultural Geography*, vol. 6, p. 107-126.

SHAW I., 2012, « Towards an evental geography », *Progress in Human Geography*, vol. 36, n° 5, p. 613-627.

VANNINI P., 2008, « A Queen's drowning: material culture, drama, and the performance of a technological accident », *Symbolic Interaction*, vol. 31, n° 2, p. 155-182.

VANNINI P., 2012, *Ferry tales: mobility, place, and time on Canada's west coast*, New York, Routledge

WATTS L., 2008, « The art and craft of train travel », *Social & Cultural Geography*, vol. 9, n° 6, p. 711-726.

WHATMORE S. 2002, *Hybrid geographies: natures, cultures, spaces*, London, Sage.