

ÉDITORIAL

[Jérôme Monnet](#), [Ruth Pérez López](#), [Jean-Paul Hubert](#)

Érès | « [Espaces et sociétés](#) »

2019/4 n° 179 | pages 7 à 15

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-7.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



I

MARCHE EN VILLE :
ENJEUX SOCIAUX
ET POLITIQUES



Éditorial

Jérôme Monnet
Ruth Pérez López
Jean-Paul Hubert

L'urbanisme du ^{XX}e siècle, qu'il soit régi par l'État ou par le marché, a assigné à la marche deux fonctions, déployées très différemment dans les espaces publics urbains.

D'une part, la marche a été appréhendée comme un mode de déplacement auxiliaire, ne servant plus qu'à se déplacer dans son quartier et, pour en sortir, à accéder aux véhicules individuels ou collectifs empruntant les infrastructures de circulation à l'échelle d'une agglomération. Ce système de transport contribue à la ségrégation socio-spatiale en favorisant de grandes distances entre lieux d'activité et lieux de résidence, que seuls les modes mécanisés peuvent couvrir. Les obstacles engendrés par cette situation (insécurité routière, pollution et nuisances, coupures urbaines) réduisent non seulement la performance mais aussi le confort et la tranquillité des déplacements à pied, y compris à l'échelle locale. La marche, qui potentiellement offre une autonomie de déplacement au plus grand nombre et à la plus grande diversité de personnes, se trouve ainsi affectée par des conditions très inégalitaires selon la localisation (centre dense, banlieues traversées par de grands axes de communication, périphéries où les services sont très dispersés, entre autres) et selon les caractéristiques

individuelles (enfants, personnes à mobilité réduite ou souffrant de l'absence de transport collectif, par exemple).

D'autre part, la marche a été conçue et encouragée comme un loisir pour lequel des zones spécifiques ont été aménagées pour certains publics. La popularisation de « l'art de la promenade » (Solnit, 2001) à partir de la Renaissance a impliqué d'ouvrir au public des parcs et des jardins qui ont ensuite été intégrés comme « espaces verts » dans l'urbanisme fonctionnaliste. Parallèlement, la consommation est devenue dans les pays capitalistes industrialisés un mode de vie, qui a justifié de transformer les concentrations marchandes (rues commerçantes, quartiers de grands magasins, galeries et centres commerciaux) en lieux aménagés pour la déambulation pédestre, devant associer l'utile à l'agréable au bénéfice de la croissance économique. À l'intersection de la promenade et de la consommation, on trouve ainsi les espaces favorisés par et pour les pratiques touristiques, comme les Champs-Élysées de Paris, les Ramblas de Barcelone, ou les quartiers patrimonialisés et piétonnisés de droit ou de fait.

La marche est donc cantonnée à une échelle locale, tant pour assurer les déplacements de proximité des usagers dans les zones résidentielles ou de travail que pour canaliser les flux de visiteurs, de clients ou de voyageurs dans les lieux ou circuits de promenade, d'achat et de transit. Autre conséquence de cette division fonctionnelle de la marche dans la ville contemporaine, une troisième forme de marche, constitutive d'activités professionnelles devant parcourir ou occuper l'espace public, n'a pas de place reconnue et s'en trouve fortement marginalisée. Dans les villes des pays du Nord, le commerce ambulancier est résiduel, la prostitution est moins présente dans l'espace public, distribution et livraison en porte-à-porte se font de plus en plus avec des véhicules (en attendant les robots), tandis que dans les villes du Sud où ces activités pédestres restent très présentes, elles sont souvent réprimées et peu ou pas intégrées à la planification des aménagements et des transports.

La situation que nous venons de décrire synthétise trois trajectoires de la marche en ville au cours des XIX^e et XX^e siècles : valorisation de la marche-loisir dans des lieux dédiés, réduction de la marche-déplacement à la desserte de proximité, marginalisation de la marche-travail. Cependant, au début du XXI^e siècle il est question d'un « retour de la marche en ville » (Papon et de Solère, 2010 ; Thomas, 2004) qui s'exprime surtout dans un corpus littéraire et médiatique valorisant la flânerie, l'épanouissement personnel ou l'exploration urbaine. À certains égards, ce retour ajoute une nouvelle « ludification » (Latouche et Laperrière, 2001) à des espaces déjà centraux où se développent les zones dites piétonnes, partagées ou apaisées (généralement patrimoniales – y compris dans leurs commerces), les places réaménagées pour réduire la circulation et le stationnement des véhicules, ou encore les berges requalifiées pour les activités pédestres, entre autres.

Cette présentation souligne à quel point la mobilité pédestre ne peut être considérée trivialement comme un simple moyen d'accès à des ressources

urbaines par ailleurs mal distribuées. Mettre au jour la dichotomie fonctionnelle entre marche-déplacement et marche-loisir (Monnet, 2016), comme la marginalisation de la marche-travail, permet aussi de sortir de l'ombre des choix d'aménagement dont les justifications technocratiques légitiment des inégalités en les naturalisant. En effet, les pratiques et représentations sociales de la marche en ville révèlent et reproduisent des rapports de force, des visions politiques, des centralités ou des marginalités, des ségrégations et des inégalités. Ces enjeux sont au cœur du dossier, et c'est par rapport à eux que nous allons maintenant présenter chaque contribution.

L'entretien accordé par Jan Gehl à Charles Capelli et Sabine Chardonnet-Darmaillacq (« There is much more to walking than walking ») offre une contextualisation historique du sujet du dossier, de la part d'un acteur dont les préconisations ont influencé les politiques de plusieurs villes en Europe et dans le monde. Gehl lutte explicitement contre une approche fonctionnelle de la marche. Appréhender cette dernière seulement comme un mode de déplacement renverrait à une approche techniciste centrée sur la circulation des personnes (et des véhicules). Il faut concevoir la marche aussi et surtout comme un support de la vie publique et des usages sociaux de la ville, car elle est un indicateur d'une ville aménagée à l'échelle humaine. L'objectif n'est pas que les gens marchent mais qu'ils soient dans la rue : rendre celle-ci conviviale ou « vivable » les fera marcher. Cela pose le problème de la place qu'occupe la voiture, qu'il faut diminuer dans les centres-villes mais pas seulement. En effet, selon Gehl, une telle politique ne peut se limiter à un arbitrage entre les espaces alloués aux différents modes de transport dans la ville dense. La vision et la régulation politiques doivent être beaucoup plus ambitieuses pour éviter la gentrification des centres et pour rendre vivables les banlieues et l'ensemble des surfaces urbanisées au ^{XX}^e siècle.

La confrontation entre transports rapides et marche, abordée par Gehl, est précisément contextualisée dans le cas de la France et des pays européens occidentaux pendant la seconde moitié du ^{XX}^e siècle, par Frédéric Héran, dans l'article « Du renouveau de la marche en milieu urbain ». Contrairement à Gehl, Héran se concentre sur la marche comme mode de déplacement soumis pendant des décennies à un ordre urbain structuré autour de la circulation automobile. Il montre comment une conception centralisatrice et technocratique, privilégiant l'industrie avec sa logique d'économie d'échelle par opposition à la ville comme lieu de vie, a donné un primat à la circulation des véhicules sur toutes les autres fonctions de l'espace public. Du paradigme du « tout automobile » à celui de la « voirie pour tous », l'article embrasse l'évolution des politiques de la ville, depuis celles qui ont instauré et entretenu l'hégémonie de la voiture jusqu'à celles qui tentent maintenant de résorber les coupures et d'apaiser les rues. À la suite de cette contribution, il nous apparaît que le « renouveau » de la marche vient profondément perturber les modes de faire

et les rapports de force entre différents niveaux de gouvernement et différentes administrations, sous la pression de demandes citoyennes qui trouvent de nouveaux canaux d'expression avec l'urbanisme participatif.

Le risque de gentrification abordé par Gehl est étudié par Ion Martínez Lorea dans l'article « Civisme et mesures disciplinaires dans l'espace public. De l'éloge de la marche urbaine à sa réglementation », avec une analyse de la politique de piétonnisation du centre-ville à Pampelune, en Espagne. Cette contribution montre qu'il ne s'agissait pas simplement de donner plus de place aux piétons, mais de sélectionner certains usages pédestres au détriment d'autres, au nom d'une « esthétique officielle » qui masque une volonté conservatrice de nettoyage social et de marginalisation de catégories de population et/ou de pratiques. C'est en suivant le modèle bourgeois de la promenade dans les jardins publics à la fin du XIX^e siècle que la municipalité cherche à « reconquérir » un centre-ville paupérisé, en excluant les usages et les populations « indignes » d'un environnement patrimonialisé. L'auteur dévoile ainsi la tentative d'inscrire le retour de la marche dans l'ancien ordre social productiviste qui, n'étant plus capable d'assurer un emploi pour tous et donc une cohésion sociale fondée sur le travail, s'arc-boute sur des métaphores familiales et patriotes.

La politisation de la marche passe aussi par la manière de la représenter dans l'appareillage statistique qui mesure les flux pour orienter les politiques de transport. L'article de Julie Chrétien, « Flâner ou filer : une approche quantifiée de l'influence du contexte sur le type de pratique piétonne », détaille l'ensemble des conventions servant à décrire les déplacements à pied dans une « enquête ménages déplacements » officielle en région parisienne. Elle construit, à partir d'une exploitation des durées et des motifs de déplacement, une variable qualitative visant à distinguer une pratique « utilitaire » de la marche, économe en temps, et une autre comme « mode d'agrément » où l'on profiterait au contraire du temps pris à marcher ; une distinction entre les activités pédestres qui n'est jamais demandée comme telle aux enquêtés. Il apparaît que 4/5 des déplacements à pied sont utilitaires, et que cette importance est sous-estimée dans les politiques de transport. Mieux prendre en compte et développer la part de la marche dans les déplacements utilitaires impliquerait d'investir particulièrement dans les espaces les moins denses qui apparaissent les moins favorables à la marche-déplacement. Quant à la marche-loisir, peu importante en volume quel que soit le type de zone, elle apparaît logiquement plus sensible à la disponibilité en temps, ce qui impliquerait que l'action publique pourrait se concentrer moins dans la création d'espace et davantage dans celle de temps libre...

Une autre forme de politisation des enjeux de la marche en ville apparaît dans l'article « Déplacements en Pédibus à l'épreuve des modes d'habiter » écrit par Éléonore Pigalle. Cette fois, il s'agit de comprendre quels ressorts sociologiques sont à l'œuvre pour expliquer les différences d'appropriation d'un instrument de piétonnisation spécifique qui permet aux enfants d'aller à

ped à l'école dans plusieurs quartiers résidentiels de Lausanne (Suisse). L'auteure, à travers une enquête par questionnaire appliqué au sein de quatre écoles élémentaires, dresse une typologie des familles selon leur degré d'engagement envers le Pédibus, leur statut socioprofessionnel, leur capital économique et culturel, leur choix du lieu de résidence, leur rapport à la mobilité et le niveau de satisfaction quant à l'accessibilité à l'école. Elle met en avant des pratiques modales influencées par les positions sociales des individus. Cet exemple de marche, utilitaire en première instance, apparaît en seconde instance comme une expérience urbaine, un engagement dans la vie du quartier et une prise en compte des risques liés à l'exposition du marcheur. Dans le contexte du canton de Vaud, ces risques semblent toutefois moins grands que dans un milieu urbain où les rapports sociaux sont plus durs, comme à Santiago du Chili.

En effet, l'exploration pédestre de la capitale chilienne à partir de l'expérience vécue est l'objet de l'article de Soledad Martínez Rodríguez et Francisca Avilés Arias sur les « micropolitiques de la marche et [les] inégalités urbaines ». Ici, on suit plusieurs marcheurs dans leur traversée pédestre des différences socio-spatiales qui caractérisent l'agglomération. L'article montre notamment que la marche se distingue des autres modes de transport par une attention beaucoup plus grande à l'environnement, à ses dangers mais aussi à ses ressources ou opportunités. Ce qui explique aussi pourquoi le comportement du marcheur est si difficile à prévoir ou à encadrer, comme le disait aussi Gehl. Parcourir un espace à pied ajoute à l'observation des inégalités urbaines révélées par le paysage une épreuve de stigmatisation voire de rejet, pour les marcheurs que leur cheminement amène dans des quartiers où leur apparence de classe les désigne comme socialement étrangers. Cela nous permet de souligner à quel point l'expérience de la marche est un engagement corporel qui n'a pas du tout le même sens selon que l'individu a pu le choisir (promenade, tourisme, activité physique) ou qu'il lui a été imposé par l'organisation de l'espace et de transports urbains.

La corporéité de la marche, qui imbrique la sollicitation des sens et l'imaginaire, apparaît dans l'article de Céline Quellet, « Entre marche-déplacement et marche-plaisir : le cas des mobilités de joueurs urbains connectés ». Il s'agit ici d'une forme de chasse au trésor où les outils numériques justifient de se déplacer physiquement à travers l'agglomération, pour se rendre à des « caches » dans des endroits où l'on ne se serait jamais rendu pour d'autres raisons. Ce jeu « ludifie » donc l'ensemble de l'espace urbain, grâce à la marche « augmentée » par les appareils de type smartphone. C'est une idée dont pourraient se saisir des acteurs publics ou économiques pour créer des aménités à la marche et attirer des joueurs dans des espaces que l'on cherche à revaloriser. Le jeu perd ainsi de son apparente « innocence » (bien qu'il mette en action des combats symboliques entre créatures imaginaires) pour manifester à son tour les rapports de force qui structurent la spatialité dans ses dimensions tant concrètes que virtuelles.

À l'opposé des joueurs « consommateurs » de l'espace urbain, on trouve les « producteurs » que sont les recycleurs de cartons et d'autres rebuts qu'ils transforment en marchandises pour survivre dans la ville contemporaine. Ces fins connaisseurs des rapports de force au sein de l'espace public sont suivis pas à pas par Mariano Perelman dans son article « La marche dans la production de l'inégalité sociale. La collecte informelle des déchets à Buenos Aires ». Les *cartoneros* sont devenus de nouvelles figures de la mobilité pédestre dans les villes argentines à la suite de la dégradation drastique de la situation économique du pays depuis l'année 2000. L'article montre comment le cheminement pédestre devient une ressource essentielle quand la subsistance de l'individu en dépend. Le résultat dépend à la fois des capacités physiques des marcheurs (ils tirent des charrettes à bras chargées de matériaux), des bonnes relations informelles qu'ils peuvent créer avec des fournisseurs et des acheteurs et qui déterminent leur circuit, et de la tolérance ou de l'agressivité que leur témoignent la police et les riverains. Quand la marche-déplacement offre une « utilité » en permettant au marcheur de relier entre eux les points qui l'intéressent, la marche-travail fait ainsi du trajet lui-même une ressource pour la subsistance, tandis que la marche-loisir trouve dans son trajet une ressource pour le plaisir ou le bien-être.

Tout en étant focalisé sur les enjeux sociaux et politiques de la marche en ville, l'ensemble d'articles qui constitue le présent dossier montre une grande variété des perspectives. Les approches sont plutôt qualitatives mais à des échelles qui vont du micro (l'expérience physique des individus dans l'espace public) au macro (l'évolution des villes et des politiques urbaines et de transport dans le monde et en France, au cours du XX^e siècle). Quant aux approches plus quantitatives, elles privilégient l'analyse des choix et des comportements. La diversité des méthodes et des références théoriques reflète des points de vue d'architecte, d'économiste, de sociologue, d'anthropologue ou de géographe, tandis que les situations étudiées sont hétérogènes, des enfants de Lausanne aux chiffonniers en passant par les joueurs de Pokémon GO. Dans la rubrique « Rétrospective », Denis Bocquet retrace « La longue marche (en ville) des sciences sociales », qui montre la même variété des perspectives depuis les années 1970 dans le traitement de ce thème par la revue *Espaces et sociétés*, ainsi que dans d'autres publications.

Il nous semble que cette variété doit être considérée non comme l'indice d'un objet sociopolitique fuyant et insaisissable, mais comme le concentré, à l'échelle des individus voire de l'expérience intime, de tout ce qui peut être masqué par la dichotomie fonctionnaliste loisir-déplacement : l'ordre bourgeois et patriarcal, la société de consommation, le tourisme de masse, la hiérarchisation par les rapports de production, la ségrégation spatiale, les inégalités sociales. Cependant, une différence fondamentale entre la marche et tous les modes de transport mécanisé reste son universalité humaine. Elle est

irremplaçable pour une accessibilité « (s)low cost » (Monnet, 2019), quelles que soient ses dimensions « techniques » socialement construites et transmises (Mauss, 1936). Loin d'être une utopie à réaliser ailleurs un jour, pour orienter les interventions utiles, la marche en ville exige d'être à l'affût de ce que sa pratique actuelle révèle.

BIBLIOGRAPHIE

- LATOUCHE Daniel, LAPERRIÈRE Hélène, 2001, « Faire la fête ou faire la tête », *Agora débats/jeunesses*, n° 24, p. 95-104.
- MAUSS Marcel, 1936, « Les techniques du corps » [en ligne], *Journal de psychologie*, vol. 32, n° 3-4, [URL : http://classiques.uqac.ca/classiques/mauss_marcel/socio_et_anthropo/6_Techniques_corps/Techniques_corps.html].
- MONNET Jérôme, 2016, « Marche-loisir et marche-déplacement : une dichotomie persistante, du romantisme au fonctionnalisme », *Sciences de la société*, n° 97, p. 75-89.
- , 2019, « Marcher en ville : technique, technologie et infrastructure (s)low tech ? » [en ligne], *Urbanités*, n° 12, Dossier « La ville (s)low tech », [URL : <http://www.revue-urbanites.fr/12-monnet/>].
- PAPON Francis, SOLÈRE Régis (DE), 2010, « Les modes actifs. Marche et vélo de retour en ville », *La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, Paris, CGDD, p. 65-82.
- SOLNIT Rebecca, 2001, *Wanderlust. A History of Walking*, New York, Penguin.
- THOMAS Rachel, 2004, « L'accessibilité des piétons à l'espace public urbain », *Espaces et sociétés*, n° 113-114, p. 233-249.

ENTRETIEN AVEC JAN GEHL : « THERE IS MUCH MORE TO WALKING THAN WALKING »

[Charles Capelli](#), [Sabine Chardonnet-Darmaillacq](#)

Érès | « [Espaces et sociétés](#) »

2019/4 n° 179 | pages 17 à 39

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-17.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



Entretien avec Jan Gehl : « There is much more to walking than walking »

Charles Capelli
Sabine Chardonnet-Darmaillacq

Parmi les architectes-urbanistes influents du XX^e siècle, Jan Gehl s'est distingué en raison de son intérêt central pour le développement d'espaces publics à l'échelle humaine, par conséquent à celle de la marche. Le thème de la marche revient souvent dans ses ouvrages, comme un élément symptomatique de la qualité d'un espace public socialement riche et où il fait « bon vivre ». « *L'Homo sapiens* est un animal qui marche et dont le mouvement lent requiert en fait peu d'espace », nous dira-t-il lors de notre entretien. Nous avons formé le projet de lui demander, après de nombreuses années d'échanges académiques et de réflexions partagées, ce que représente la marche dans son travail, et d'analyser avec lui l'évolution de cet objet depuis le début de sa carrière dans les années 1970. Mais, lors de notre rencontre à Copenhague les 6 et 7 juillet 2017 et dès le début de l'entretien, il a opposé un refus cordial mais intransigeant au fait de centrer la discussion sur la marche. Pour lui, le

Charles Capelli, Université Gustave Eiffel, laboratoire AME/DEST, Groupe « Mobilités urbaines pédestres » du Labex Futurs urbains.

Sabine Chardonnet-Darmaillacq, ENSA Paris-Malaquais, laboratoire ACS, groupe « Mobilités urbaines pédestres » du Labex Futurs urbains.

développement de la marche en ville n'a de sens qu'en ce qu'elle témoigne de la présence active des citoyens dans l'espace urbain, ou comme conséquence d'une amélioration qualitative de cet espace pour les usagers¹.

Gehl est alors revenu sur sa méthodologie de projet, élaborée au début de sa carrière et fondée sur l'observation des citoyens dans l'action, de leur mode de coprésence, des relations sociales et intergénérationnelles : « *Life between the buildings* »². C'est sur cette base pragmatique qu'il conçoit les aménagements et les équipements qui, dans une configuration spatiale et culturelle donnée, facilitent l'établissement de ces relations à échelle humaine au sein d'une « *walking public life* ». Pour une ville animée, durable, sûre et saine, il voit autant d'intérêt dans l'assise et la station debout que dans la marche – « *walk, sit, stand* ». C'est pourquoi, nous dit-il d'entrée : « *There is much more to walking than walking.* » L'entretien s'est poursuivi en abordant et mêlant parfois plusieurs problématiques que nous avons réorganisées en trois parties. Après un exposé méthodologique (1), Gehl adoptera souvent un ton polémique, à l'égard des visions dangereusement restrictives des ingénieurs du trafic, d'abord, puis des architectes modernistes qui sont loin des réalités du sol habité (2). Et il reviendra à plusieurs occasions sur les opérations de design urbain menées à Copenhague, laboratoire exemplaire de *livable city*, soit la « ville conviviale »³ – on notera qu'il n'invoque pas le terme « ville durable » –, ville qui doit néanmoins veiller constamment à la régulation politique de l'accès pour tous à des espaces de qualité (3).

Pour lui, l'approche techniciste, exclusivement focalisée sur la circulation, est néfaste et à combattre. Parler alors de *la* marche comme mode de déplacement mènerait à parler de flux. Aux corridors de mobilité, il préfère l'occupation et la vie des lieux, selon sa devise « *people first in architecture and city planning* ». Il écarte également le terme *placemaking* trop réduit à une approche physique et plastique de l'espace bâti, qui risque de rappeler le « syndrome de Brasilia », alors que la politique urbaine doit viser une qualité

1. « *A metropolis for people is a great city to walk in* », cette phrase figure dans l'exposé du document stratégique de la ville de Copenhague, réalisé en 2009 par Gehl Architects : « *A metropolis for people, visions and goals for Copenhagen 2015* ».

2. Cet objet d'étude sera aussi le titre de son livre *Livet Mellem Husene* (1971) traduit en anglais en 1987.

3. Le terme anglais *livable* dans l'expression *livable city* est délicat à transposer au moyen d'un adjectif seul en français. Il recouvre plusieurs significations possibles : de façon générale *livable city* peut être associé à la « ville durable », au sens d'une ville bonne à vivre, à dimension humaine, animée, sûre et saine. Gehl le sous-entend ainsi quand il se réfère aux questions socio-environnementales. *Livable* est interprété comme « agréable à vivre » dans certains documents de la ville de Copenhague et par la littérature qui compare et classe les villes selon l'appréciation de ceux qui y vivent. Il s'agit d'une ville accueillante pour tous, harmonieuse, à échelle humaine ou hospitalière, dans la mesure où elle accueille en priorité le citoyen et favorise l'échange. Pour éviter les périphrases, nous proposons à partir d'ici de retenir l'expression « ville conviviale ».

augmentée de vie humaine. Face à l'idéologie techniciste de la ville des flux, à celle moderniste de la ville des architectures autonomes, et devant les défis environnementaux du XXI^e siècle, Gehl prend position pour un renversement de perspective : « *First we shape the cities, then they shape us* » (2010, p. 9).

Les villes façonnent leurs habitants en étant un lieu de rencontre où le hasard l'emportera sur la fonction, un milieu d'échange et de conversation démocratique. Associant les valeurs de la ville, des interactions et le pragmatisme de la ville vivante, le rôle de l'urbaniste est de prendre soin des « gens » (*people*), de mettre à leur disposition des espaces à vivre, à remplir par l'inventivité de leurs comportements et activités. Dès lors, le design urbain de qualité doit s'intéresser aux *Homo sapiens* et non aux villes. Il doit reposer sur l'invitation plus que sur la programmation, car une forme urbaine à vivre se joue à la charnière entre les personnes, les espaces ouverts et les assemblages architecturaux.

JAN GEHL : NOTICE BIOGRAPHIQUE

Architecte et urbaniste danois né en 1936⁴, Gehl a été largement impliqué dans l'aménagement urbain de Copenhague depuis la fin des années 1970, puis dans de nombreux projets internationaux d'échelles variées. Ses méthodes d'analyse académique et ses travaux de design urbain ont été fondamentaux dans la transition et le remodelage de Copenhague, dont il décrit les premières phases comme le passage de la « ville des bouchons » à la « ville des cafés ».

Prix spécial du Danish Architecture Center et membre honoraire de plusieurs instituts internationaux d'architecture (IRAC au Canada, AIA aux États-Unis, RIBA en Grande-Bretagne), il a reçu de nombreuses distinctions ou prix à travers le monde.

Quatre phases principales ont marqué son parcours.

À partir de 1965, il partage avec sa femme Ingrid, psychologue environnementale, une expérience de recherche opérationnelle initiée par l'observation des pratiques de l'espace public urbain en Italie, en Grèce et au Danemark. Il constitue là ses premières références théoriques et commence à enseigner à la Kunstakademiets Arkitektkskole de Copenhague (KADK, 1966-2006).

Dès le début des années 1970, il développe et teste sa méthode dans des projets à Copenhague. Praticien et penseur inspiré par les travaux de Kevin Lynch, Jane Jacobs, Gordon Cullen et Erving Goffman, il contribue à théoriser des méthodologies d'aménagement de la ville réfutant le modèle moderniste à la faveur de la valorisation de la « vie publique » et de la qualité de vie au regard de la présence de l'humain dans l'espace public. Il publie en 1971 son premier ouvrage, *Livet Mellem Husene*, qui sera traduit en anglais en 1987

4. Pour plus de détails, voir Matan et Newman (2016), ou encore le site en ligne : [URL : <https://gehlpeople.com/story/>].

sous le titre *Life Between Buildings*. Jeune professeur, il devient responsable du département d'Urban Design de la KADK (1976-1999). Rapidement, il est invité au Canada, en Australie. À partir de 1987, ses nombreuses conférences, ses publications et ses projets le feront connaître dans le monde entier.

Avec la création de l'agence internationale Gehl Architects, les années 2000 le conduiront, après le *Low Carbon Copenhagen Project* et le programme de 2009 *A Metropolis for People – Visions and Goals for Urban Life in Copenhagen 2015*, à coordonner des projets de Riga à Cape Town et de New York (réaménagement de Times Square) à Moscou ou encore Singapour. Ainsi, il sera intervenu dans plus de vingt-six villes et métropoles à travers le monde. Gehl Architects dispose de trois agences à Copenhague, New York et San Francisco.

Au fil de sa carrière, Gehl n'aura de cesse d'alerter les décideurs sur la nécessité de la participation active des habitants et sur l'adaptation permanente des espaces urbains pour « faire des villes pour les gens », selon le titre de son ouvrage *Cities for People* (2010) traduit dans vingt-quatre langues. Sans obliger à des investissements lourds, une politique qualitative de design urbain pour une ville « vivable » ou conviviale appelle une attention à la régulation et au renouvellement, afin d'éviter des déséquilibres ou une obsolescence d'usage et de s'adapter aux générations et comportements qui évoluent.

ENTRETIEN

Entrée en matière : la marche, forme d'action complexe, est irréductible au transport

« Vous parlez de la marche ; moi je parle de l'homme, de l'*Homo sapiens* comme animal qui marche. L'*Homo sapiens* doit se tenir sur ses jambes, il peut bouger ou séjourner en un lieu. En fait, toutes les bonnes choses, comme les expériences culturelles, les discussions, faire l'amour ou que sais-je encore, se produisent lorsque nous restons au même endroit. J'ai toujours parlé d'une vie publique en marche parce que vous ne pouvez pas dissocier les deux éléments. En été, les gens sont principalement assis et, en hiver, ils marcheront plus qu'ils ne séjourneront. On marche plus longtemps en été, mais il y a aussi plus de gens qui font autre chose, de sorte que c'est chaque jour différent. Certains sont toujours en mouvement, quand d'autres vont marcher peu mais rester assis, etc. Dans la vie publique urbaine, il y a donc une partie stationnaire et une partie mobile. On appelle la partie mobile "marcher" et la partie stationnaire pourrait être appelée "être assis" ou "être allongé" ou bien encore "traîner" ou ce que vous voulez. »



Figure 1. Gråbrødretorv, une place du centre de Copenhague.

De gauche à droite : J. Gehl, C. Capelli, I. Gehl.

Photo S. Chardonnet.

« J’ai réalisé mes toutes premières études sur les endroits où les gens s’arrêtent : pendant combien de temps et pour quoi faire. Par exemple, pour chercher à comprendre pourquoi un parcours dure systématiquement deux fois plus longtemps que le temps de marche estimé. Il est difficile d’expliquer ce qui s’est passé : normalement, là où il faudrait quinze minutes pour remonter telle rue principale, on a noté que la moyenne était de quarante minutes, et quand on demandait aux gens ce qu’ils avaient fait, ils étaient incapables de nous l’expliquer parce qu’il s’agissait de toute une série de choses infimes ou de moyenne importance, et de peu de choses marquantes. Encore aurait-il pu y avoir un incendie ou un cambriolage ou quelque chose dont ils auraient pu se souvenir. Mais ce sont toutes ces petites choses du genre : “Oh, mais qu’est-ce qu’il fait celui-là ?” “Oh, quelle jolie fille !”, et tout cela prend du temps... Ce qu’il y a de beau dans la marche, dans le fait d’être piéton et dans la vie entre les immeubles, c’est qu’il existe une grande variété de choses qui vont dépendre de votre âge, de la journée, du temps qu’il fait, de l’endroit, etc. »

Méthodologie

L'observation fine et locale témoigne du rôle de la marche – associée à quantité d'activités nécessaires et optionnelles – dans la qualité des espaces urbains.

« Le principal de mon travail, tout au long de ma vie, a été essentiellement l'observation. »

« J'ai observé. J'ai systématisé les observations. Je les ai relevées, puis j'ai inventé une série de moyens d'enregistrement, d'archivage. Mais, au fond, ce n'était rien d'autre que le bon vieil outil de l'architecte, à savoir : utiliser ses yeux et systématiser ce que l'on enregistre. À travers ce travail, nous avons réalisé que ceux qui se déplaçaient n'étaient absolument pas un problème. Il y a tant de professions qui étudient les choses en mouvement, toutes ces affaires de flux, les flux de trafic. Tout cela est très simple à mesurer et il y a énormément d'exemples sur la manière de procéder. Mais j'ai compris une chose : en fait, ce n'étaient pas ceux qui prenaient part aux flux urbains qui étaient intéressants, mais ceux qui n'en étaient pas, ceux qui étaient à l'arrêt. Pourquoi s'étaient-ils arrêtés ? Pendant combien de temps ? Que faisaient-ils une fois arrêtés ? Qu'est-ce qui avait pu les arrêter ? Que faire pour que les gens s'arrêtent ? »

« Certains passaient, d'autres sortaient de chez eux et s'en allaient, d'autres encore traversaient la rue, des enfants sortaient pour jouer, des femmes pour aller jusqu'à la boîte aux lettres, et puis il y a eu cette femme qui a ouvert sept fois sa boîte aux lettres. On a commencé à trouver ça bizarre : pourquoi faire cela sept fois, un dimanche ? Ensuite, elle est sortie pour laver le trottoir, et comme elle l'a fait pendant trois heures, cela a éveillé notre attention. Nous nous sommes rendu compte que, pendant ces trois heures, elle avait eu d'agréables conversations et nous avons absolument tout consigné : la dame du 7 lave et parle à la dame du 14 pendant deux secondes, etc. On a tout noté : combien de temps duraient les choses, ce que l'on faisait et, toutes les heures, on documentait même ce qui se passait à l'instant. »⁵

« Il faut que je vous montre autre chose » (en montrant un livre)⁶.

5. Gehl insiste sur l'application d'une méthode empirique adaptée à l'échelle locale pour documenter l'observation de la vie et ses évolutions. À la mesure ou au médium technique qui repère où sont les gens mais pas ce qu'ils y font, il préfère l'observation en immersion afin de disposer de données qualitatives : « *You always learn more than you expected... You see some behaviour that you didn't think about.* »

6. Dès 1974, Gehl avait établi une liste de critères pour l'évaluation des qualités de l'espace public. Il y abordait les actions clés pour élaborer la structure du système pédestre, la conception des espaces et des lisières, les détails du paysage à hauteur des yeux et enfin l'attention à l'entretien et l'évolution possible. Nous en introduisons ici une version plus récente, réduite à 12 critères (fig. 3).



**Figure 2. Invitation à marcher et séjourner.
Copenhague, reconquête à échelle humaine de l'espace du port.
Photo S. Chardonnet.**

Protection	<p>PROTECTION CONTRE LA CIRCULATION ET LES ACCIDENTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protection des piétons • Élimination de la crainte de la circulation automobile 	<p>PROTECTION CONTRE LA VIOLENCE ET LA CRIMINALITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Espace public animé • « Yeux en action » • Chevauchement des fonctions diurnes et nocturnes • Éclairage adéquat 	<p>PROTECTION CONTRE LES PERCEPTIONS SENSORIELLES DÉSAGRÉABLES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vent • Pluie et neige • Froid et chaleur intenses • Pollution • Poussière, bruit et lumière éblouissante 
	<p>POSSIBILITÉ DE MARCHER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Espace suffisant • Absence d'obstacles • Surfaces adéquates • Accessibilité pour tous • Façades intéressantes 	<p>POSSIBILITÉ DE SE TENIR DEBOUT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effet de bordure et zones où se tenir debout • Présence d'appuis 	<p>POSSIBILITÉ DE S'ASSEOIR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zones où s'asseoir • Mettre à profit les avantages des lieux : vues, soleil, gens • Endroits agréables où s'asseoir • Bancs publics où se reposer 
	<p>POSSIBILITÉ D'OBSERVER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distances d'observation raisonnables • Champs de vision dégagés • Vues intéressantes • Éclairage nocturne 	<p>POSSIBILITÉ DE PARLER ET D'ÉCOUTER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faibles niveaux de bruit • Mobilier urbain offrant des espaces de conversation 	<p>POSSIBILITÉ DE JOUER ET DE FAIRE DE L'EXERCICE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cadre propice à la créativité, à l'activité physique, à l'exercice et aux jeux • Conditions réunies à toute heure du jour et de la nuit • Conditions réunies en toutes saisons 
Attrait	<p>ÉCHELLE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Immeubles et espaces urbains à échelle humaine 	<p>POSSIBILITÉ DE PROFITER DES BONS CÔTÉS DU CLIMAT RÉGIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soleil et ombre • Chaleur et fraîcheur • Brise 	<p>EXPÉRIENCES SENSORIELLES POSITIVES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualité du design et des détails • Qualité des matériaux • Vues agréables • Arbres, plantes, eau 

Figure 3. Le design du paysage pédestre, 12 critères de qualité : sécurité, confort, plaisir.
Sources : Gehl *et al.* (2006) et Gehl (2012, p. 251).

« Je me suis engagé très tôt dans l'analyse de ce qui se passait dans les espaces publics en consignait des activités élémentaires : marcher, se tenir debout, être assis. Et j'ai commencé à effectuer des recherches sur différents types de marche : marcher pour se promener, pour faire du lèche-vitrine, pour promener son chien, aller au travail, à l'école, faire des courses. Puis je les ai classés par niveaux de nécessité. Là, il y a un niveau de nécessité élevé, et là un niveau bas. Ensuite, je me suis penché sur la position assise : être assis pour le plaisir, pour profiter du temps qu'il fait, pour manger, pour surveiller les enfants, pour faire une pause lorsqu'on est trop fatigué. Enfin le tour est venu de la position debout : parfois pour le plaisir, parfois en attendant que le feu passe au vert. Et ce qu'il y a d'intéressant, c'est que dans les deux derniers cas, et particulièrement dans le fait d'être assis, c'est la plupart du temps volontaire,

optionnel. Personne ne vous force à vous asseoir, sauf lorsque vous êtes trop fatigué. Dans la plupart des cas, la marche se classe dans les catégories nécessaires, parfois dans la catégorie optionnelle. Mais ce qu'il y a de beau là-dedans, c'est que vous pouvez en changer, vous pouvez librement passer de l'une à l'autre. C'est pourquoi nous parlons de la spontanéité comme d'une qualité que nous confère le fait d'être à pied. Vous pouvez faire les choses si facilement : vous arrêter, rencontrer un ami, parler. J'avais vraiment très à cœur de constituer un catalogue complet de ce que font les gens et d'essayer de classer cela. Et comme vous pouvez le constater, la marche de transit ne constitue qu'une part dérisoire de cet ensemble. Évidemment, marcher avec un chien n'est pas une catégorie en soi, cela peut appartenir à différentes catégories selon que l'on est pressé ou pas, il peut s'agir d'une promenade. »

« La marche n'est pas qu'une affaire de marche ! »

Controverses

Éviter que l'ingénierie du trafic ne s'empare de la marche, et dégrade des espaces à vivre...

« Mais c'est très important de s'en rendre compte parce que lorsque nous parlons trop de la marche⁷, tous les ingénieurs de la circulation pensent : “Oui, évidemment que nous nous y intéressons.” Et pire encore si vous commencez à parler de faire du vélo ; tout le monde a un avis sur faire du vélo, étant donné que c'est un moyen de transport. Un exemple : à la maison, la partie inintéressante des lieux est le couloir qui relie les pièces qui sont, elles, les parties intéressantes – là où la “non-marche” a lieu. Or dans la ville, on se concentre le plus souvent sur les corridors. Mais j'ai toujours pensé que nous devrions nous intéresser à ce que font les gens en dehors de la marche, à ce qui les arrête. C'est pourquoi je dis que la marche n'est pas qu'une affaire de marche. »

« Cela fait maintenant quarante ans que nous étudions la manière dont la ville a évolué. Si les trottoirs sont étroits, la seule chose que vous faites est d'aller d'un point A à un point B. S'ils sont plus larges et s'il y a des places et des parcs, alors vous commencez à avoir des idées de choses à faire, importantes ou pas. Lorsque les trottoirs sont étroits et que l'espace manque comme à New York, vous ne faites que marcher, marcher, marcher. Lorsque les quartiers sont parfaits pour toutes les générations, que les enfants peuvent aller à l'école à pied et les plus âgés, marcher en toute sécurité, et que vous pouvez faire plein de choses au moyen de vos muscles, alors vous avez une vie sociale. À l'arrivée de nouvelles choses, le temps d'adaptation peut être long et certains de ces nouveaux espaces peuvent demeurer vides pendant quelques années jusqu'à ce que les gens en découvrent l'intérêt. Dans les rues piétonnes, au début, tout le monde marchait sur les côtés. C'était là qu'ils

7. La marche est ici entendue comme déplacement pédestre.

avaient l'habitude d'être et les trottoirs étaient toujours présents. Puis ils ont réalisé qu'ils pouvaient emprunter l'espace en bordure du trottoir et, quelques années plus tard, ils utilisaient toute la rue. C'est comme certaines places où le stationnement a été supprimé : les premières années, il restait un espace vide, puis on y trouvait un petit café par-ci par-là, et enfin, quelques personnes arrivaient et soudain la vie finissait par y exploser. »



**Figure 4. Invitation à marcher, séjourner, s'asseoir, échanger.
Copenhague, un salon urbain.**

Photo S. Chardonnet.

« Melbourne est un exemple de ville remarquable : une ville de rues. Pour faire marcher les gens, tous les trottoirs ont été portés à huit mètres de large, avec des rues plantées d'arbres et le meilleur programme de mobilier urbain que j'aie jamais vu. Et on les renouvelle tous les quinze ans, comme vous le feriez de votre salon. Et de nouveaux designers conçoivent le nouveau mobilier, ce qui fait que tout concourt à créer une ville super-confortable. Les places inexistantes ont été créées par l'acquisition de plusieurs petites parcelles et on a réalisé ainsi un grand nombre de places. Melbourne a connu une formidable augmentation de la marche chez les habitants et on a réduit drastiquement la circulation routière. Et puis, en période électorale, on a estimé qu'il serait intelligent de proposer la gratuité des transports publics dans la ville. Ils l'ont fait, et que s'est-il passé ? Le nombre de piétons a diminué parce que, dès qu'ils

voyaient un train ou un bus, ils sautaient dedans pour ne pas avoir à marcher. Alors les conseillers municipaux ont compris : « Aïe ! Ce devrait être à ceux qui veulent aller en ville de ne rien payer. » Mais ils ont fait l'exact inverse : ceux qui allaient en ville payaient, pas ceux qui étaient déjà au centre-ville. Ce n'était pas très malin... Et maintenant, en revenant en arrière, ils ne seraient pas réélus. Toutefois, Melbourne demeure une ville intéressante, comme Perth. »

« Il faut faire attention à ce que l'on fait. Tout dépend de ce que vous proposez. »

Refuser de laisser la circulation gouverner la ville

« À chaque fois que j'ai travaillé quelque part, on m'a rebattu les oreilles avec ceci : « Nous sommes fous des voitures ici. On est différents des autres. » »

« Quand on nous a demandé d'humaniser Moscou, la ville était complètement envahie par les voitures. Il n'y avait pas la moindre règle en matière de parking et la rue principale ne laissait pas plus d'un mètre aux piétons... Alors, le maire m'a demandé : « Combien de livres avez-vous écrits ? » Ils ont publié trois de mes livres en trois mois, et nous avons été chargés d'étudier ce qui n'allait pas à Moscou. Cette question du parking était le problème, mais ils ne voyaient pas les critiques d'un bon œil. Le maire a dit : « Cette situation n'est pas possible, débarrassez-nous de tout cela. » Je suis revenu deux mois plus tard, et il n'y avait plus une seule voiture sur les trottoirs. Puis, un an et demi plus tard, dans le même coin de rue, il n'y avait plus de voitures garées mais des bancs, plus de rues grises mais des rues vertes, plus de panneaux publicitaires mais la vue sur le Kremlin. Et ils ont continué comme cela. Ils ont créé le réseau de pistes cyclables et ils ont supprimé tous les passages piétons. C'est un miracle absolu, qui arrive si vous avez une démocratie très efficace. »

« Si vous êtes intelligent, vous découragez les gens de prendre leur voiture. Copenhague, comme Londres, a réduit sa circulation pour passer de ce mode de transport à un autre, et cela a pu se produire à Copenhague parce qu'ils ont fait énormément pour les piétons. Le nombre de voitures a été maîtrisé et réduit. Dernièrement, j'ai découvert que le nombre de voitures par habitant y est moitié moins grand qu'à Prague. N'ayant des voitures que depuis vingt ans, [les Pragois] en ont aujourd'hui autant que nous ici, parce qu'ils ont délibérément choisi de travailler de manière moins intelligente.

Et puis, il y a tous les exemples de festivals et d'événements. On les a cartographiés ici. Plus les années passent, plus il y a de festivals. En fait, plus vous avez de place, plus les gens ont du temps et plus la ville est belle, alors plus les gens ont des idées géniales de ce qu'ils peuvent faire. Et ça, ce n'est pas de la marche, c'est la vie. »

Un « espace à vivre » de qualité se gagne par l'invitation plutôt que par la programmation

« Une de mes principales thèses est la suivante : vous obtenez ce que vous induisez. Si vous étudiez de près ce que les gens utilisent ailleurs et ce qui fait partie d'une vie agréable, et si vous proposez cela, alors les gens révèlent les choses. Je ne suis pas un grand fan de la programmation. Je pense qu'il y a bien mieux que la programmation, même si un programme peut, parfois, être une bonne chose. Par exemple, on programme un festival de trois jours ou cinq-dix jours, et tous les deux ans on vérifie si c'était une bonne idée. C'est comme une aire de jeux. D'abord, une aire de jeux est bonne pour les jeunes enfants de 2-3 ans, et puis ils deviennent trop grands pour celle-ci, et elle sert à un autre groupe. Cela peut marcher pendant un certain temps, mais en général, une seule aire de jeux finit par devenir vraiment ennuyeuse. Un autre exemple : à Sienne, il n'y a pas beaucoup de programmation là-bas. Mais il y a les fondamentaux, le spectacle est ouvert, vous pouvez occuper debout les places, il y a de l'espace pour des événements, vous pouvez aussi occuper les lisières des lieux en vous asseyant, vous pouvez vous désaltérer, boire du vin... le reste va de soi et les gens trouveront à s'approprier les lieux à leur manière. »



**Figure 5. De la ville des voitures, à la ville conviviale.
Flæstetorvet, food market, Copenhague.
Photo S. Chardonnet.**

Le « syndrome de Brasilia » : les architectes ont perdu de vue l'échelle humaine et les lieux publics à hauteur des yeux

« Au siècle dernier, deux paradigmes principaux de planification ont causé de nombreux problèmes : l'un était le modernisme et l'autre l'invasion des voitures. Le modernisme concernait bien des aspects, mais il a manifestement tourné le dos aux villes en célébrant les immeubles. En fait, en regardant les choses de plus près, on se rend compte que cela a déterminé une personne entièrement nouvelle. L'*Homo sapiens* est différent de l'homme moderne, et cet homme moderne étant considéré comme résolument différent, rien du monde ancien ne peut être bon dans cette perspective⁸. C'est un non-sens, mais on a prétendu dès lors construire pour cet individu très rationnel : ce n'est ni un enfant ni un vieillard, c'est un businessman ou quelque chose du genre. Ce que je veux dire, c'est que jusqu'au modernisme, nous avons toujours construit autour de l'espace, et toute planification avait les espaces en point de mire. Puis nous avons soustrait les immeubles des espaces, et c'est comme cela que s'est développée la planification. Les espaces étaient conçus pour les gens, avec une bonne échelle comme dans le cas des places de Venise.

Je pense qu'il s'est produit un changement radical : au lieu de nous concentrer sur les espaces, le monde entier a commencé à se focaliser sur les immeubles, de sorte que les espaces urbains sont devenus les laissés-pour-compte après la construction des immeubles. Dans le même temps, la notion d'échelle a explosé. Je dis toujours : ils sont venus avec des avions et ont commencé à tout organiser d'en haut, personne ne se préoccupant plus de ce qui se passait ici-bas. Les gens ont pu savourer ce que j'appelle le "syndrome de Brasilia" : cela a l'air magnifique vu d'en haut, de l'hélicoptère, mais au ras du sol, c'est complètement négligé ; c'est de la merde. C'est comme si on se désintéressait des lieux. Au cours du processus, on a complètement perdu la notion de l'échelle humaine. Ils sont passés à l'échelle de l'éléphant. Leurs villes étaient faites pour des dinosaures, pas pour des *Homo sapiens*. »⁹

8. Pour Gehl, la conjonction du modernisme du capitalisme et de la consommation a produit une représentation de ce qu'il dénomme « l'homme moderne », qui ne correspond pas à la réalité de la société.

9. Il est important de resituer ici le contexte danois pour mieux comprendre cette position antimoderniste. Le Danemark a été pionnier dans la prise en considération de la réciprocité de la qualité de l'habitation et de la ville. En 1971, le Danish Building Research Institute ouvrait un débat intense sur les effets sur la qualité de vie de la densité horizontale et verticale, et de la forme urbaine. Associé à l'émergence des questions environnementales, le rejet des tours et des barres de logement a engendré un vaste programme de recherche expérimentale sur d'autres formes de densité que l'on retrouve depuis les années 1970 dans les quartiers d'habitation, d'abord expérimentaux puis généralisés. Selon Gehl, si l'on conserve, comme à Brasilia, une collection d'édifices dispersés avec des intervalles vides livrés d'abord aux voitures, on ne laisse pas de choix de vie aux habitants et on conduit les personnes seules ou âgées à l'isolement. Il note que dans de nombreux quartiers résidentiels des métropoles en fort développement, par exemple en Chine, on laisse encore une très faible place aux activités extérieures à proximité des immeubles.

« En somme, les modernistes ont saboté l'approche de l'espace, ils nous ont vraiment fait oublier l'échelle humaine. De plus, l'automobile a aussi détruit notre sens de l'échelle. Les villes anciennes étaient construites pour une échelle de mouvement d'environ 5 kilomètres, alors qu'aujourd'hui, tout ce que nous construisons est conçu dans une perspective d'échelle de mobilité de 60 kilomètres. Ainsi, l'ancienne notion d'échelle urbaine a disparu, et malgré de bonnes idées, l'échelle n'était pas la bonne.

J'ai été formé très consciencieusement comme un moderniste et je suis retourné à l'école d'architecture, pendant quatre années supplémentaires, pour faire mon PhD et découvrir ce que l'on ne m'avait pas dit : "Ce qui est important, c'est de rendre les gens visibles." »¹⁰

Même remis en question, le « syndrome de Brasilia » continue d'exister

« Ici, et c'est là où je veux en venir, nous avons véritablement vu un changement de paradigme : dans le monde entier, nous manquons de villes conviviales, agréables à vivre. Nous devons façonner une ville durable pour tendre vers un environnement beaucoup plus sain. Plus que jamais, nous avons besoin de vitalité, de rencontres entre les gens, de créer de nombreux espaces publics, car nous vivons dans des logements plus petits, dans une ville plus étalée. Nous avons beaucoup de liens indirects¹¹. Le problème est que nous ne pouvons pas vivre au moyen d'une communication indirecte, nous avons besoin d'être stimulés par les choses, directement, sans équivoque [...]. On est donc face au paradoxe suivant : même avec tous ces téléphones, les gens utilisent les espaces publics de plus en plus, pour peu qu'il y en ait. On a aussi beaucoup plus de temps de loisir, une meilleure économie, des ménages plus petits et on vit plus longtemps. Et je dis toujours que le principal intérêt de l'*Homo sapiens*, parce qu'il est *Homo sapiens*, c'est l'autre soi. »

« Quand nous nous serons débarrassés des voitures, nous aurons de bien meilleurs transports publics et un besoin accru d'une sphère publique de qualité. Certaines villes ont fini par comprendre qu'elles pouvaient disposer de quartiers fantastiques si elles faisaient ce choix plutôt que celui de la voiture. Dès le moment où vous y mettez beaucoup de voitures, le quartier perd tout ce qu'il avait de fantastique. Cela s'accompagne du "syndrome de la position assise" dont les médecins s'accordent à dire qu'il s'agit d'un problème sanitaire très sérieux. [...] Il y a cinquante ans, nous avons construit des villes qui

10. L'école d'architecture ou Kunstakademiets Arkitektskole de Copenhague a joué un rôle important dans le lien entre recherche et politique urbaine au Danemark sous l'impulsion de Gehl. La ville et l'école ont travaillé ensemble, donnant la priorité à l'étude de la vie urbaine par rapport à celle des flux de circulation : « *City life was systematically examined and Copenhagen was the first city that instrumented it over 40 years.* »

11. Gehl évoque ici les smartphones et la ville numérique.

nous invitaient à nous asseoir toute notre vie et nous pourrions tout autant concevoir des villes qui nous invitent à être en mouvement toute notre vie. »

Mais les nouvelles villes traduisent notre confusion la plus totale. Les planificateurs, les investisseurs et les agents immobiliers sont vraiment conservateurs et font preuve de confusion en matière d'échelle. Nous avons tous la connaissance nécessaire pour créer des espaces bénéfiques pour les gens, mais les anciennes erreurs se répètent. Ce que je veux dire, c'est que nous vivons dans une ère où cette expérience compréhensive des gens n'est absolument pas utilisée puisque l'on continue à faire des villes comme Dubaï dans le monde entier : mes collègues continuent à planter leurs stupides tours. Qu'est-ce que Dubaï en fait ? C'est le modernisme et le motorisme. Est-ce ce que l'on veut faire pour l'humanité au XXI^e siècle ? »



Figure 6. Porosité et ouverture des rez-de-chaussée. Les Danois habitent la rue. Un quartier industriel reconverti. Teglværkshavnen, Copenhague.

Photo S. Chardonnet.

« Au fond, les architectes n'ont pas beaucoup changé en termes de concepts, mais ils habillent les dessins et plans de silhouettes, de vert et de commerces¹². Ils mettent plein de petites boutiques en bas des immeubles et disent : "Ce sont des activités orientées vers les gens." Certes, mais encore

12. Gehl utilise les termes de *people-washing*, *green-washing*, *retail-washing*.

faut-il, pour que ce soit bien, avoir étudié ces espaces auparavant. Tous les rez-de-chaussée sont conçus comme des magasins aujourd'hui ; c'est un non-sens parce qu'on n'a pas besoin de tous ces magasins, et il faut qu'on réfléchisse à d'autres manières d'intégrer les immeubles et de traiter leur interaction avec les espaces publics. À Copenhague, les architectes de la ville avaient vraiment subi un lavage de cerveau, et on a produit des morceaux de ville nouvelle de très piètre qualité ici. Mais de nouveaux architectes sont arrivés et ça va beaucoup mieux maintenant. La grande différence, c'est que la ville les a contraints à réaliser des mesures douces à petite échelle, des cours et frontages, des ouvertures, etc. Il faut faire attention aux bords et limites : laisser le rez-de-chaussée aux gens, leur offrir des jardins, des terrasses et des espaces extérieurs. »

Copenhague, laboratoire de la ville conviviale

La ville pionnière d'un urbanisme au service des gens et non des piétons.

« La première étape a eu lieu entre les années 1960 et 1980 quand on a commencé à créer des rues piétonnes. On était focalisé sur la marche et les promenades pour faire en sorte que les gens puissent passer devant les magasins et faire prospérer le commerce. C'était concomitant à la construction des centres commerciaux qui provoquaient le mécontentement des commerçants. On a donc choisi de transformer la ville en centre commercial et fait des rues piétonnes. »

« Pendant les vingt ans qui ont suivi, on s'est plus concentrés sur la "non-marche", par exemple se tenir debout, la détente. C'était l'époque où les cafés et la culture du cappuccino envahissaient le monde et où les places étaient vidées de l'encombrement du stationnement. Puis de plus en plus d'éléments culturels ont aussi coïncidé avec l'augmentation du temps de loisir : avec plus de temps de loisir et une économie plus florissante, vous commencez à avoir du tourisme. Est-ce que les touristes marchent ? Non, ils veulent s'asseoir. Pendant cette période, les gens ont voyagé, ont vu de beaux endroits. Rentrés chez eux, ils se sont demandé : "Est-ce qu'on pourrait avoir ça ici ?" C'était alors la phase où la culture et la position assise ont commencé à s'imposer.

« Maintenant, nous sommes dans la troisième phase où de plus en plus de gens sont invités à avoir une activité et à faire du sport. Il y a des exemples intéressants, comme le travail de Bjarke Ingels, qui a conçu une piscine dans le port. Cette troisième phase consiste à inviter les gens, non pas seulement à s'asseoir, à boire un café ou à marcher, mais à être actifs, à courir ou faire du vélo. Et on peut constater que cela est susceptible de conduire l'architecture à être plus joyeuse. »



Figure 7. B.I.G., piscine publique dans le port – Havnebad, Teglværkshavnen. Située dans un quartier industriel reconverti à Copenhague.

Photo S. Chardonnet.

« Donc, d’abord, on a fait des rues, puis des places et maintenant on se concentre de plus en plus sur l’activité et les questions culturelles. D’abord il y a eu les marchands, puis la société du loisir et de l’intérêt culturel, et maintenant, on commence à entendre l’injonction des médecins [pour une vie saine]. Et en effet, aujourd’hui, les gens utilisent la ville pour les loisirs, pour bouger ou faire des rencontres, ou comme un lieu d’inspiration. Si vous êtes seul, il y a toujours un endroit où vous pouvez sortir, dans la rue, pour voir et rencontrer des gens. C’est la chose la moins chère que vous puissiez faire. On peut voir le spectacle des choses qui se passent. Maintenant, les gens flânent, ils passent du temps dans la ville, c’est un but en soi. Certains marchent uniquement pour trouver un endroit où s’asseoir. »

« Copenhague a travaillé à sa transformation depuis cinquante ans. En fait, on a supprimé le trafic (la piétonisation du Strøget) à l’époque où Jane Jacobs militait. Copenhague se trouvait être la première ville dans le monde où l’usage de la ville était étudié, avec mon PhD commencé dans les années 1960, et on continue à y travailler aujourd’hui. À l’heure actuelle, à Copenhague, il y a un “Bureau des piétons et de la vie publique” tout comme il y a un “Département des transports et de la circulation”. En fait, ce n’est même plus tout à fait cela aujourd’hui, parce qu’ils ont fusionné les deux sous le nom “Département du

design urbain”. Maintenant, le discours de la ville énonce : “Ne parlons pas de la circulation, ne parlons pas des gens et des piétons, parlons de la manière de concevoir une ville agréable de bonne qualité.” Certaines villes ont toutes sortes de statistiques sur le transport et n’ont pas de département dédié aux gens eux-mêmes. Ils ne savent donc rien [de la vie de leur ville]. »

« Cette stratégie, qui pourrait être la meilleure pour les gens dans le monde, se déplace progressivement du centre-ville vers les strates urbaines suivantes. Maintenant, nous devons rendre agréable l’ensemble de la ville. C’est une des choses qui sont faites à Copenhague, où toutes les rues ont le même modèle : deux voies, des arbres, des pistes cyclables, etc. Et la chose intéressante, c’est que ce modèle intègre autant de voitures que l’ancien, mais de manière sûre et plus esthétique. Voyez à Copenhague, ces passages piétons qui sont continus au même niveau et avec le même matériau au sol que le trottoir. C’est la meilleure manière de montrer que vous donnez la priorité à ceux qui marchent et qui font du vélo. Ma petite-fille [comme tous les enfants] peut aller à l’école en marchant tout en restant en permanence sur le trottoir, elle ne doit plus traverser la rue et, pour moi, c’est un signe de qualité. »

« Plus nous agissons en faveur des espaces publics, de la marche et de la vie publique, comme nous le faisons depuis cinquante ans, plus les usages de ces espaces se développeront dans les faits. »

« Je sais aussi que les enfants peuvent, désormais, faire du vélo en toute sécurité dans toute la ville, ils en ont l’autorisation. Vous pouvez prendre votre vélo dans le métro. Les membres du gouvernement le font, la reine elle-même le fait, même si elle est originaire d’Australie, etc.¹³ Tout cet asphalte a été systématiquement confisqué à la voiture, dans toute la ville. Et que s’est-il passé ? Peu à peu, nous avons eu de plus en plus de vélos et, maintenant, 45 % de la population de Copenhague va au travail à vélo. C’est une véritable culture. »

Réguler en faveur d’un accès pour tous à des espaces de qualité : un objectif politique

« Il est très clair qu’habiter à Copenhague est de plus en plus cher, car la ville est plus attractive. Avant, quand vous aviez des enfants, vous partiez vers la périphérie mais, désormais, la ville est si agréable qu’il ne vient à l’idée de personne de déménager, et on reste [quand on le peut]. C’est devenu une ville vraiment agréable, avec beaucoup de choses pour les enfants. Elle a une bonne réputation, les gens de la périphérie, et particulièrement les personnes âgées, cherchent à y aller. Les autres, comme les étudiants, qui y ont fait leurs études, finissent par se marier et se disent : pourquoi pas rester ? »

13. Gehl évoque une photo d’octobre 2011 où l’ensemble du nouveau gouvernement danois arrive au palais en vélo pour se présenter à la reine.



Figure 8. Le trottoir est continu pour les marcheurs, c'est la chaussée qui doit le traverser et non l'inverse. Copenhague.
Photos
S. Chardonnet.

« Les prix ont donc augmenté et, maintenant, vous avez un gros problème de gentrification : les personnes ordinaires n'ont plus assez de moyens pour venir. On pourrait me dire : "C'est ta faute, Jan." Et je répondrais : "Oui, c'est vrai. Pour éviter la gentrification, il faudrait concevoir des lieux aussi moches que possible." »

Alors, les riches partiraient et les pauvres resteraient là, laissés pour compte. Ce n'est évidemment pas la solution au problème parce que le problème est que nous n'avons pas suffisamment de lieux agréables, alors que c'est si simple et bon marché de créer des places attractives et des villes conviviales. On peut le faire sans difficulté dans beaucoup de périphéries et on doit aménager beaucoup plus d'espaces publics de qualité. Et puis, sur le plan politique, on doit faire en sorte de maintenir un prix de logement abordable. »

« J'ai entendu dire qu'à Berlin, on a introduit des loyers plafonnés et un contrôle des loyers, comme ce qui est en vigueur ici [à Copenhague], depuis plusieurs années. Mais on a limité cela à 25 % de logements obligatoirement abordables... Cependant, même si c'est abordable, cela reste cher parce que le terrain est cher et qu'on ne peut pas vendre le terrain en dessous du prix. Il y a peut-être quelque chose à apprendre du cas de Lyon. À Lyon, il y a eu au moins certains programmes pour lesquels, lorsque quelque chose était entrepris dans le centre-ville, on mettait des moyens financiers équivalents dans la périphérie, en exigeant la même qualité en termes d'espace. Une politique reposant sur deux piliers a permis cela. »

« Ma réflexion m'amène à dire que si vous savez comment faire de bonnes choses pour l'*Homo sapiens*, vous devez aussi les mettre en œuvre là où il vit, pas seulement là où il fait ses courses. Cela veut dire que vous pouvez faire de grandes choses à petite échelle. En fait, je pense qu'on pourrait étendre cette réflexion, et c'est l'ambition à Copenhague, selon laquelle la qualité devrait être proposée aux gens à l'échelle de la ville tout entière, et non rester cantonnée [...] à des archipels. Bien sûr, il y aurait de la centralisation et de la concentration, mais je pense que c'est extrêmement important d'avoir plus de bonnes choses. Toute cette histoire a commencé lorsque nous avons dû améliorer la qualité des principaux espaces commerciaux, puis cela a été étendu largement et nous avons fait des émules, comme à Fribourg ou Munich. »

« À Time Square, on a rencontré des problèmes intéressants¹⁴ : après la fermeture à la circulation automobile, tout le monde est venu à Time Square, un passage incontournable pour tout visiteur de New York. On y accueillait

14. La ville de New York a fermé en 2009 un tronçon de Broadway entre les 42^e et 45^e rues, créant une série de places publiques et doublant presque la surface piétonne à Time Square. Son succès a été mis en question. Tout au long de cette période de transformation, Gehl Architects a collaboré avec le ministère des Transports pour promouvoir la qualité de vie dans la ville, via des recommandations relatives au domaine urbain, des directives de conception et des stratégies de mise en œuvre.

1,5 million de visiteurs par jour, mais maintenant il y a de la place pour plus de gens encore. Tous ceux qui, à New York, avaient un talent à faire valoir – street art, musique, etc. – venaient directement à Time Square pour gagner de l’argent. C’est devenu une quasi-invasion, les touristes pouvaient difficilement y accéder mais, dans une certaine mesure, c’était bien. D’autres activités ont commencé à se développer autour des boîtes de nuit, avec les *Painted Ladies*, les femmes topless peintes aux couleurs du drapeau américain, déambulant au milieu de la foule... À partir d’un moment, des personnes religieuses, issues des rangs des républicains, de la droite donc, ont commencé à dire : “C’est Sodome et Gomorrhe, il faut fermer la place. Nous ne pouvons pas accepter que des femmes nues soient en présence de nos enfants.” Quand la police en réaction a proposé de “ramener immédiatement les voitures”, encore plus de disputes se sont fait jour et cela s’est transformé en un débat houleux dans le *New York Times*. »

« On m’a demandé d’écrire un article à propos des pigeons sur la place Saint-Marc à Venise. Les pigeons étant là, les gens ont commencé à les nourrir, et il y a eu de plus en plus de pigeons. À la fin, il y avait tant de pigeons que c’est devenu un problème. Fallait-il supprimer la place Saint-Marc ou les pigeons ? Mon argument était le suivant : si vous supprimez Saint-Marc, jamais elle ne reviendra. Si vous enlevez les pigeons, ils reviendront, mais seulement après un certain temps. Bien sûr, ils ont choisi d’enlever les pigeons. Nous voulons montrer ainsi [à travers tout cela] que chaque ville doit régler sa vie publique. Étant donné que, tout à coup, il y a trop de vendeurs ou trop de groupes chiliens jouant de la flûte, et que peut-être, après un temps, il y a trop de cafés, vous devez faire cesser [par exemple] l’installation de cafés à cet endroit. Et quand des cafés conviviaux se transforment en boîtes de nuit qui mettent la musique trop fort, les gens ne peuvent plus dormir dans le quartier, et vous devez intervenir et régler, parce que des gens vivent là. »

« Les rues sont réglementées à Copenhague, de sorte que vous ne pouvez pas avoir [dans la même rue, le soir] plus d’un concert en trois jours pendant le festival de jazz. Et c’est bien tout ce que vous faites dans la ville : vous réglemez, car toutes les bonnes idées ont constamment besoin de régulation. C’est comme le jardin d’enfants : parfois vous avez de nouvelles règles pour les enfants comme “on ne frappe pas les filles” ; vous devez toujours établir de nouvelles règles. C’est la même chose avec les gens et la vie : vous devez imposer certaines régulations. La vie publique est une créature vivante que vous devez régler. »

Sa profession de foi

« Les villes ne m’ont jamais intéressé. J’étais intéressé par un habitat de qualité pour l’*Homo sapiens* et cela pouvait être dans des villes ou ailleurs. C’est donc l’*Homo sapiens* qui est mon principal intérêt, pas les “super” villes.

Au Danemark, il y a un programme qui s'appelle "Priorité aux gens" ou "Des villes pour les gens"¹⁵. Priorité aux gens dans l'architecture ou la planification urbaine, cela pouvant tout aussi bien concerner un petit village ou un lotissement, voire un camp de réfugiés où vous pouvez appliquer ce genre de recherches pour rendre la vie plus agréable, si c'est possible. »



Figure 9. Des livres traduits en 26 langues.
Photo prise à l'agence Gehl Architects, S. Chardonnet.

BIBLIOGRAPHIE

Par ordre chronologique¹⁶ :

GEHL Jan, 1971, *Livet Mellem Husene*, Copenhagen, Arkitektens Forlag (édité dans 26 pays et langues entre 1971 et 2014).

GEHL Jan, THORNTON Simon, BRACK Freda, 1977, *The Interface between Public and Private Territories in Residential Areas*, Melbourne, University of Melbourne.

15. *People first*, ou *Mennesker først* en danois (Gehl, 2010).

16. En dehors de son premier livre majeur en danois qui marque un tournant dans son rôle à Copenhagen, seuls ses principaux ouvrages en anglais et le seul traduit en français ont été retenus dans cette bibliographie.

-
- GEHL Jan, 1987, *Life Between Buildings : Using Public Space*, traduit par Jo Koch, New York, Van Nostrand Reinhold.
- GEHL Jan, GEMZØE Lars, 1996, *Public Spaces, Public Life*, Copenhague, Danish Architectural Press.
- GEHL Jan, GEMZØE Lars, 2000, *New City Spaces*, Copenhague, The Danish Architectural Press.
- GEHL Jan *et al.*, 2006, *New City Life*, Copenhague, The Danish Architectural Press.
- GEHL Jan, 2010, *Cities for People*, Washington D.C., Island Press (édité dans 24 pays et langues entre 2010 et 2016).
- GEHL Jan, 2012, *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal, Éditions Écosociété.
- GEHL Jan, SVARRE Birgitte, 2013, *How to Study Public Life*, Washington D.C., Island Press.
- MATAN Anne, NEWMAN Peter, 2016, *People Cities : The Life and Legacy of Jan Gehl*, Washington D.C., Island Press.

DU RENOUVEAU DE LA MARCHÉ EN MILIEU URBAIN

[Frédéric Héran](#)

Érès | « Espaces et sociétés »

2019/4 n° 179 | pages 41 à 57

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-41.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



Du renouveau de la marche en milieu urbain

Frédéric Héran

Les piétons ont longtemps été négligés dans la ville contemporaine, avec des espaces limités au strict nécessaire. Le responsable de cette situation serait l'urbanisme fonctionnaliste mis en place dans les années d'après-guerre. La marche remplirait deux grandes fonctions, d'une part un usage utilitaire auxiliaire des modes motorisés, et d'autre part un usage de loisir à travers la promenade. Dans les deux cas, pour éviter de perturber le trafic automobile, elle ne pourrait s'exercer que dans des lieux à l'écart (trottoirs, rues piétonnes, places publiques, parcs urbains, allées ou chemins), selon un principe de division spatiale des divers types d'usagers permettant d'assurer la sécurité de tous (Le Corbusier, 1933).

Cette explication est toutefois insuffisante, car chez les tenants de l'urbanisme moderne, les piétons ont parfaitement leur place. Ils ne sont pas oubliés. Comment se fait-il alors qu'en pratique, les trottoirs et les places soient si souvent envahis de véhicules en stationnement, au point que les automobilistes comme les usagers des transports publics eux-mêmes ne disposent pas d'un

Frédéric Héran, Université de Lille, Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques.

accès sécurisé à leur véhicule ou aux stations ? Comment comprendre qu'il soit si fréquent, surtout en périphérie, que les piétons n'aient pas même de trottoir où déambuler ? En réalité, et contrairement aux intentions affichées par l'urbanisme moderne, la ségrégation fonctionnelle des flux reste assez théorique puisque, soit elle n'est guère respectée par les véhicules individuels motorisés, soit elle est inexistante du fait de l'absence même d'espaces réservés aux piétons. Force est de reconnaître que, malgré une certaine pertinence, les explications fonctionnalistes n'épuisent pas le sujet. Visiblement, la séparation fonctionnelle des usages comme des lieux n'est qu'un outil ou un prétexte au service d'un objectif supérieur qu'il reste à expliciter.

Pour mieux rendre compte de ce qu'ont vécu et vivent encore souvent les piétons, il convient d'admettre que les politiques de déplacements urbains ont longtemps délaissé cette catégorie d'usagers (et plus encore les cyclistes). Pour nommer ce type de politique, il existe une expression très usitée, mais qui paraît fort peu scientifique : le « tout automobile » (ou le « tout à l'automobile » comme préfèrent dire les Belges et les Québécois)¹. Il n'en existe d'ailleurs aucune définition dans la littérature scientifique francophone ou anglo-saxonne. Et pour cause, elle est utilisée pour caractériser une situation repoussoir, dont on cherche à se dégager. Nous proposons pourtant de la reprendre en lui donnant un contenu précis et non polémique.

Le tout automobile ne consiste pas à réaliser tous les déplacements en voiture, ni à consacrer tous les moyens financiers à la voiture, mais à accorder la priorité aux modes individuels motorisés en toutes circonstances. Les autres modes ont le droit d'exister et même de se développer à condition qu'ils ne gênent en rien ou fort peu la circulation et le stationnement des voitures et des deux-roues motorisés. Ainsi, en zone congestionnée, les transports publics doivent être souterrains pour laisser plus de place à l'automobile en surface, les cyclistes doivent bénéficier d'aménagements cyclables, pour dégager la chaussée qu'ils encombrant, sans pour autant supprimer les files de circulation ou de stationnement indispensables aux motorisés, et les piétons sont censés n'effectuer que des déplacements de proximité sur des trottoirs réduits à leur seule fonction circulatoire, quelques ruelles de l'hypercentre commerçant pouvant leur être cependant réservées (Poulit, 1971).

La finalité du tout automobile consiste à motoriser toute la société. Chaque individu doit pouvoir s'émanciper de la fatigue de la marche ou du pédalage, échapper aux détours imposés, aux horaires contraignants et à la promiscuité des transports publics, en bénéficiant du progrès technique manifeste qu'apportent le deux-roues motorisé puis la voiture individuelle, tant en termes de vitesse que de facilité d'usage et de confort. En ce sens, le tout automobile est bien plus qu'une expression commode, c'est un concept. Mieux, il résume

1. L'anglais utilise plusieurs expressions : « *car-centred development* », « *all for cars transport policy* » ou « *all-car policy* ».

une façon de penser et d'organiser les déplacements urbains, c'est-à-dire un paradigme, que l'on peut définir, en s'inspirant des travaux de Thomas Kuhn (1962 et 1977), comme un ensemble cohérent de principes de raisonnement, reconnus par une communauté d'ingénieurs trafic, d'élus et d'automobilistes, comme une référence obligée pour résoudre tous les problèmes de circulation et de stationnement².

Depuis quelques décennies, avec de grands décalages temporels selon les pays, les villes et les territoires, le tout automobile est peu à peu remis en cause et un nouveau paradigme tend à le supplanter grâce à sa meilleure efficacité, tant en matière de sécurité que de qualité de vie urbaine. En France, il est habituellement désigné par l'expression « une voirie pour tous » (CNT, 2005) reprise et portée depuis lors par de nombreux travaux du CERTU-CEREMA³ et par les politiques de déplacements urbains des grandes villes. Dans les mondes germanique et anglo-saxon, on lui préfère l'expression « *Straßen für alle* » (Monheim et Monheim-Dandorfer, 1990) ou « *streets for people* » (Commission européenne, 2004), le terme « rue » étant moins technocratique que celui de « voirie ». Le principe consiste à donner la priorité aux piétons, puis aux cyclistes, puis aux usagers des transports publics et enfin aux automobilistes. Comme tous les déplacements ne peuvent être réalisés à pied, ni à vélo, ni même en transports publics, il s'agit en pratique de trouver un équilibre plus satisfaisant entre tous les modes. On y reviendra.

Il convient de préciser d'emblée que cette nouvelle conception reste assez normative, dans la mesure où l'objectif est toujours d'assurer une organisation efficace des déplacements urbains, mais en réduisant la division spatiale des flux, leur vitesse et leur portée. À une approche sectorielle succède une approche systémique, qui cherche à articuler de façon plus cohérente l'ensemble des modes et à mieux intégrer urbanisme et mobilité.

Cet article présente dans une première partie les conséquences concrètes du tout automobile pour les piétons dans l'aménagement de l'espace urbanisé. Puis il aborde dans une seconde partie la façon dont les piétons commencent à être mieux pris en compte dans une logique de voirie pour

2. Un paradigme a une plus grande profondeur historique et géographique qu'un référentiel de politiques publiques (RPP – Hall, 1993 ; Nahrath, 2009). Un paradigme concerne le monde entier et se met en place pour des décennies. Il existe donc plusieurs RPP possibles pour décliner un paradigme, selon les profils socioéconomiques des pays et leur histoire. Dans le cas étudié ici, la mise en œuvre du tout automobile peut insister sur les solutions technologiques (en développant des véhicules plus sûrs, un réseau autoroutier, des parkings en ouvrage...), ou donner la priorité à un aménagement de l'espace favorable à la voiture, ou encore préférer d'abord le contrôle social en réprimant les piétons et les cyclistes qui ne respectent pas un Code de la route conçu pour faciliter le trafic automobile.

3. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, intégré depuis 2014 au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

tous. Nous précisons au passage le contexte d'apparition des deux paradigmes, les politiques de déplacements qu'ils suscitent et le degré d'adhésion des populations.

LES CONSÉQUENCES DU « TOUT AUTOMOBILE » POUR LES PIÉTONS

Après la Seconde Guerre mondiale, l'accès à une motorisation bon marché – en France, au deux-roues motorisé (Solex, Mobylette...) puis à la voiture populaire (2CV, 4CV...) – permet au plus grand nombre d'accéder à une « mobilité facilitée » (Wiel, 1999). Comme dans les autres pays occidentaux, la grande majorité des Français voient dans le tout automobile une solution désirable et accessible à tous. Les villes sont dès lors peu à peu adaptées à la voiture, sous la houlette de l'État et du prestigieux corps des Ponts et chaussées qui a longtemps pensé les déplacements urbains comme un simple problème d'hydraulique répondant à une demande automobile croissante et exogène (Thoenig, 1973 ; Barles et Guillerme, 1998). Mais nous sommes encore loin aujourd'hui de mesurer pleinement les conséquences du tout automobile pour les piétons, tant la situation actuelle paraît naturelle à beaucoup. Le phénomène est pourtant observable à toutes les échelles (rue, quartier, ville), concerne toutes les caractéristiques du réseau piétonnier (maillage, largeur, revêtement...) et se décline à la fois dans l'espace et dans le temps.

Une lutte inégale pour l'espace

Le défaut majeur de la voiture est qu'elle exige un énorme espace par personne transportée et par kilomètre parcouru. Les écarts (mesurés en mètre carré par heure) entre le piéton, l'usager des transports publics et l'automobiliste sont vertigineux puisqu'ils vont de 1 à 300, selon les hypothèses retenues (Bruun et Vuchic, 1995). Dans les années 1950-1960, les premiers spécialistes de la circulation routière s'en alarment : « Si les déplacements dans le centre des grandes villes s'effectuent en voiture particulière, une proportion considérable de la surface de la ville doit être vouée à la circulation et au stationnement », affirmait par exemple Reuben Smeed (1965, p. 29).

En conséquence, pour faire circuler plus facilement les voitures, il est nécessaire d'élargir les chaussées au maximum, en n'hésitant pas à frapper d'alignement des rangées d'immeubles ou plus souvent en réduisant la largeur des trottoirs, voire en les supprimant purement et simplement. Les trottoirs n'ont plus à accueillir des plantations ou des activités de séjour ; leur fonction doit être réduite aux déplacements des piétons. Dans les années d'après-guerre, même des voies aussi prestigieuses que l'avenue de l'Opéra à Paris sont concernées : au début des années 1950, ses trottoirs passent de 7,50 m à 4 mètres de large. Sur les ponts, dans les ruelles ou en cas d'avancée d'un immeuble, les trottoirs sont réduits à d'étroits rubans inutilisables par les

piétons. Ils ne jouent plus alors qu'une fonction de chasse-roues évitant aux véhicules de heurter un parapet ou des bâtiments.

Pour multiplier les places de stationnement, de nombreuses municipalités créent des emplacements à cheval sur le trottoir ou en épi, ne laissant aux piétons qu'un étroit passage où il leur est difficile de se croiser. Et souvent, le stationnement illicite sur les trottoirs et les places est très peu verbalisé et de fait toléré. Les espaces publics sont ainsi privatisés par les automobilistes qui les utilisent à leur seul profit en imposant aux autres usagers la présence et l'inertie de leurs véhicules.

Enfin, le tout automobile favorise la spécialisation fonctionnelle de la ville (le zonage), ce qui contribue à appauvrir le paysage urbain et l'environnement bâti, dont on sait qu'ils constituent un attrait essentiel pour le piéton (Speck, 2013).

La vitesse sacralisée

La compétition entre les modes de déplacement se joue aussi dans les gains de temps. Pour que les modes motorisés profitent pleinement de leurs performances, l'augmentation de leur vitesse devient primordiale. Mais l'écoulement rapide du trafic étant perturbé par les piétons (et plus encore par les cyclistes), il convient de supprimer les frottements en séparant nettement les circulations.

Les plans de circulation, encouragés par un arrêté d'avril 1971 subventions de l'État à la clé, généralisent la mise en sens unique des artères et multiplient les carrefours à feux coordonnés par une gestion centralisée. Les vitesses et le volume du trafic augmentent du jour au lendemain d'environ 30 %, estime-t-on à l'époque (Gerondeau, 1977, p. 58). Le flux ne venant plus que d'un seul côté et les feux permettant de créer des « passages protégés », la sécurité des piétons en sera améliorée, argumente-t-on. En réalité, la vitesse et le trafic accrus sont sources de danger. Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), plus d'un tiers des piétons victimes d'accident le sont sur des passages piétons, parce que certains automobilistes ou deux-roues motorisés démarrent en trombe quand le feu passe au vert, franchissent le carrefour à vive allure ou accélèrent quand le feu passe à l'orange.

Les temps de vert piétons sont limités au strict nécessaire et le rouge piétons dure parfois fort longtemps. Dans les carrefours complexes, les piétons doivent traverser en plusieurs temps, en étant souvent contraints à d'importants détours pour gêner le moins possible le flux automobile⁴. Pour éviter d'interrompre certains flux tournants importants, les ingénieurs trafic n'hésitent pas à

4. À Mâcon, les piétons doivent traverser en quatre temps la N6 (devenue D906) qui passe le long de la Saône en limite de l'hypercentre (Héran, 2011, p. 42).

supprimer le passage piétons de la branche du carrefour concernée, obligeant les marcheurs à contourner tout le carrefour pour poursuivre leur chemin⁵.

Pour assurer une capacité maximale des carrefours, en France et contrairement à tous les autres pays développés, il n'y a pas de ligne d'arrêt des voitures avant les passages piétons et un répétiteur de feu permet aux automobilistes de s'avancer le plus possible, non sans danger pour les piétons⁶. Pas question non plus de perturber le trafic en réalisant des passages piétons en section courante (c'est-à-dire au milieu d'un tronçon de rue), les piétons étant tenus de rejoindre un carrefour pour traverser.

Toutes ces mesures de gestion du trafic motorisé, toujours présentées comme bénéfiques ou neutres pour les piétons, leur sont en réalité défavorables.

De multiples coupures urbaines

En provoquant des effets de coupure, les grandes infrastructures de transport améliorent l'accessibilité lointaine mais réduisent les déplacements de proximité. Ce paradoxe a été remarqué par nombre d'urbanistes (Devillers, 1994 ; Panerai *et al.*, 1999). On peut distinguer deux grands types de coupures.

D'une part, les boulevards très circulés provoquent ce que les Anglo-Saxons appellent des barrières de trafic (Russell et Hine, 1996). Il devient plus facile de traverser la ville en voiture que la rue à pied. Les enfants de moins de dix ans, les handicapés moteurs et les personnes âgées à mobilité réduite ne peuvent plus franchir ces artères qu'accompagnés par un adulte valide. Les relations de proximité en sont affectées ; l'accès aux services s'en trouve compliqué ; les familles déménagent (Appleyard *et al.*, 1981).

D'autre part, les autoroutes et voies rapides constituent des obstacles qui ne sont franchissables qu'à de rares endroits. Et les passages routiers supérieurs ou inférieurs sont souvent eux-mêmes saturés de trafic et dotés d'étroits trottoirs peu commodes. La réalisation de passerelles et de souterrains ne compense jamais complètement les cheminements interrompus. Car ces équipements imposent souvent des détours et nécessitent toujours des escaliers ou des pentes à gravir. Des ascenseurs ou des escalators sont parfois installés, mais parce que soumis aux intempéries et au vandalisme, ils sont souvent en panne⁷.

5. C'est toujours le cas aujourd'hui devant l'Hôtel de ville de Paris (*ibid.*, p. 44).

6. Voir le site en ligne de Jacques Robin, un ancien spécialiste du CERTU, [URL : <http://securite-routiere-plus.com>].

7. Ce constat résulte d'observations de terrain accumulées depuis vingt ans et de dires d'experts interrogés à l'occasion. Un rapport de l'Inspection générale de la ville de Paris constatait, début juillet 2017, que, sur 20 ascenseurs situés sur les espaces publics parisiens, 60 % étaient en panne. Pour éviter cet inconvénient, les chemins de fer suisses (CFR) réalisent systématiquement des rampes pour accéder aux quais, et pas seulement des ascenseurs.

Ces multiples coupures auxquelles s'ajoutent les coupures naturelles, les grandes emprises infranchissables et des espaces de piètre qualité pour le piéton (zones industrielles, entrepôts, terrains vagues...) découpent le territoire jusqu'à enclaver complètement certains quartiers ou îlots construits, au point que beaucoup de communes situées en périphérie urbaine se considèrent comme « morcelées » (Héran, 2011).

La Seine-Saint-Denis a ainsi réalisé un diagnostic très détaillé des coupures urbaines à l'échelle de son territoire (Mercier, 1998). En une quarantaine de cartes, l'étude précise le relief, le réseau hydrographique, le réseau ferré, les axes autoroutiers, les emprises aéroportuaires et les grandes emprises bâties et non bâties, puis analyse le rythme et la capacité des franchissements des coupures linéaires, et la perméabilité des coupures surfaciques. Elle en déduit qu'il existe trois types de secteurs :

- 21 « secteurs de cohésion » relativement préservés des coupures ;
- 21 « secteurs enclavés » qui « présentent un déficit de continuité territoriale en périphérie et/ou une taille limitée au regard des centralités, populations, emplois qui y sont concentrés » ;
- 10 secteurs à la fois « enclavés et encerclés de coupures dures », « qui nécessiteraient des interventions lourdes de franchissements ».

Le Val de Marne est au moins aussi affecté que la Seine-Saint-Denis. La question des coupures, on le voit, concerne surtout la périphérie urbaine où se concentrent les infrastructures d'accès au centre-ville ou de son contournement et les grands équipements rejetés par la ville centre (usines, gares de triage, aéroports, hôpitaux, cimetières...).

Résultat : une « ville archipel »

En 2011, la Ville de Strasbourg a demandé à des consultants réputés dans le domaine des mobilités actives de réaliser un diagnostic approfondi des territoires adaptés à la pratique de la marche (RR&A, STOA et PTV, 2011). Ils ont croisé pour cela plusieurs critères : la qualité de la trame viaire, la proportion d'espace accordée aux piétons par rapport aux autres modes de déplacement, les lieux attractifs ou générateurs de flux piétons, et enfin les coupures urbaines. La synthèse est édifiante : « [...] on voit apparaître un véritable "archipel" de quartiers "marchables" [...] isolés les uns des autres par de véritables "no man's land" du marcheur » (*ibid.*, p. 18, voir la figure 1). Pourtant, à Strasbourg, la part modale de la marche est particulièrement élevée : 33 % dans la communauté urbaine, selon l'enquête ménages déplacements de 2009. Mais 22 % des déplacements inférieurs à 1 kilomètre y sont toujours effectués en voiture.

Strasbourg, une ville archipel ?



Figure 1. Strasbourg, une ville archipel ?

Source : RR&A, STOA et PTV (2011, p. 18).

En résumé, le plus souvent les responsables de la voirie n'imaginent pas que les citoyens puissent se déplacer à pied d'un quartier à l'autre. La trame viaire n'est correcte qu'au cœur des quartiers. Dans une démarche fonctionnaliste, une comptabilité des dépenses énergétiques des piétons montre pourtant que les délais, détours et dénivelés (les 3 D) sont coûteux en effort

supplémentaire à fournir (voir le tableau 1). Les concepteurs des aménagements piétonniers n'en sont visiblement guère conscients : ils considèrent apparemment que les piétons peuvent contourner les difficultés comme le font les automobilistes. Parce qu'ils utilisent leur force musculaire, les modes actifs sont, au contraire des usagers motorisés, très économes de leurs mouvements et fortement sensibles à la distance parcourue.

Tableau 1. Consommations énergétiques des piétons (en joules).

Dépense d'énergie pour avancer sur terrain plat à 5 km/h	53 J/m
Dépense d'énergie en attendant debout pour traverser	53 J/s
Dépense d'énergie pour redémarrer après un arrêt	68 J
Dépense supplémentaire d'énergie pour s'élever de 1 m	687 J/m

Source : Papon (2002) et nos propres calculs.

La relégation des piétons dans quelques espaces résiduels tend à générer de multiples cercles vicieux. La diminution des piétons les rend moins visibles et plus vulnérables aux accidents, ce qui dissuade les plus fragiles de marcher. Les aménagements semblent moins nécessaires pour un public en régression, ce qui incite à ne plus se déplacer à pied. La croissance du trafic effraie les piétons qui finissent par utiliser eux-mêmes les modes motorisés. Marcher pour motif utilitaire finit par être jugé dégradant, avilissant, méprisable.

LES CONSÉQUENCES D'UNE « VOIRIE POUR TOUS » POUR LES PIÉTONS

Comme toujours, le nouveau paradigme naît de la volonté de résoudre en profondeur les difficultés auxquelles l'ancien paradigme est de plus en plus soumis. En l'occurrence, le tout automobile provoque diverses « externalités négatives ». Les analyser en détail ne relève pas d'un discours moralisateur, mais d'un travail normal de diagnostic. Elles s'avèrent ainsi bien plus importantes qu'on ne l'affirme d'ordinaire. Aux quatre nuisances traditionnellement évoquées – bruit, pollution, accidents et congestion – s'en ajoutent, en effet, bien d'autres, souvent ignorées parce que difficilement monétarisables : épuisement des ressources naturelles, effets de coupure, consommation d'espace, imperméabilisation des sols, pollution des eaux et des sols, impacts sur le paysage, îlots de chaleur... À chaque fois, l'automobile n'est qu'une des sources de ces externalités, mais elle joue toujours un rôle non négligeable en milieu urbain où la population concernée est nombreuse. De plus, loin d'être isolées, ces nuisances font système, avec des effets indirects finalement majeurs, comme le déclin de la marche en est une illustration.

Le nouveau paradigme de la voirie pour tous a émergé logiquement, dès les années 1970, dans les villes les plus anciennement urbanisées d'Europe, à savoir en Italie du Nord et aux Pays-Bas. Face à la forte croissance du trafic automobile, ces villes ont cherché à sauver leur urbanité en encadrant

fortement la circulation motorisée (Vahl et Giskes, 1988). En Italie, Ferrare décide, dès 1969, d'interdire purement et simplement son centre historique aux voitures, en créant la première zone à trafic limité (ZTL). Seuls quelques ayants droit (riverains, livreurs, services d'urgence...) peuvent encore y circuler à vitesse réduite. Face aux succès rencontrés, les ZTL se sont multipliées dans tout le pays, qui en compte aujourd'hui des centaines dont certaines très étendues (3 à 4 km²). Aux Pays-Bas, Delft aménage, dès 1969, la première « cour urbaine » (*woonerf*) : les trottoirs sont supprimés, les piétons peuvent marcher où bon leur semble et les automobilistes doivent rouler à moins de 10 km/h. Cette solution coûteuse a été complétée en 1976 par la création moins onéreuse des premières zones 30 dans les quartiers. Le transit des véhicules y est réduit au maximum par des boucles de desserte. Ces aménagements ont été progressivement généralisés : aujourd'hui, depuis une quinzaine d'années déjà, toutes les villes des Pays-Bas sont en zones de circulation apaisée, hormis quelques grands axes qui demeurent limités à 50 km/h.

Le modèle néerlandais s'est diffusé peu à peu à tous les pays développés et notamment en France. Par exemple, une agglomération comme Grenoble est depuis 2017 entièrement en zone 30, hormis les grands axes, même si ces aménagements ne sont pas encore aussi bien réalisés qu'aux Pays-Bas.

Le piéton au sommet de la nouvelle hiérarchie des modes de déplacement

La marche n'est pas un mode de déplacement parmi d'autres. C'est le seul mode universel, celui auquel tout le monde a accès dès sa petite enfance. Les autres modes de déplacement ne sont que des « relais du piéton » (Le Gal, 2000). Mieux, les piétons (et les cyclistes⁸) sont au fondement même de l'urbanité. Ce sont eux qui animent la ville par les interactions sociales qu'ils favorisent (Simmel, 1903). Ce sont eux aussi qui la rendent plus sûre par leur présence attentive (Jacobs, 1991). La marche comme le vélo ne provoquent pas de nuisances, ni d'accidents, ou très peu. Ces modes actifs contribuent en outre à améliorer la santé publique (INSERM, 2008), un argument devenu majeur avec la montée de la sédentarité et de ses méfaits. En n'ayant pas recours à des technologies sophistiquées, ils rendent les gens plus autonomes. Ils favorisent un usage égalitaire, libre et anonyme de la ville et de ses espaces publics. Ils sont, en ce sens, au fondement même de la démocratie (Paquot, 2009).

Au contraire, la voiture individuelle impose aux autres usagers sa masse, son volume et sa vitesse : impossible pour un piéton ou un cycliste de rivaliser avec un automobiliste sur ces trois plans, tant les écarts sont énormes. C'est pourquoi la seule façon d'éviter que les modes de déplacement individuels motorisés ne conquièrent tout l'espace public disponible et n'obligent les modes non motorisés à se réfugier en lieux sûrs est de limiter le trafic

8. Appelés à l'origine vélocipédistes, c'est-à-dire « piétons véloce ».

automobile et sa vitesse. Dès lors, il convient, en toute logique, de hiérarchiser les modes de déplacement selon leur degré de vulnérabilité et d'urbanité, en privilégiant, non plus l'automobile ou les transports publics, mais d'abord les modes actifs, soit : 1) les piétons, 2) les cyclistes, 3) les usagers des transports publics et 4) les automobilistes et les deux-roues motorisés. Aujourd'hui, cette hiérarchie nouvelle, qui met le piéton au centre des politiques de déplacements urbains, est proposée et débattue dans des villes du monde entier (Gehl, 2013).

Il n'est cependant pas possible de remplacer le tout automobile ou le tout transports publics par un « tout modes actifs » qui correspondrait à une priorité accordée à la marche et au vélo en toutes circonstances, car il va de soi que tous les déplacements ne peuvent pas être réalisés à pied ou même à vélo. L'objectif est de trouver un équilibre satisfaisant entre l'ensemble des modes, de façon à préserver une liberté suffisante (et non pas totale) de se déplacer avec tous les modes de déplacement (et non pas seulement avec l'automobile).

Un partage plus équitable des espaces publics

L'objectif premier est d'assurer des continuités piétonnes, même quand l'espace disponible s'avère particulièrement limité, quitte à gêner ponctuellement le trafic automobile. La « loi handicap » du 11 février 2005, qui fixe la largeur minimale des trottoirs libre de tout obstacle à 1,40 m, est devenue un levier efficace. Mais l'objectif peut être bien supérieur en visant à offrir des espaces publics plus confortables, plus généreux, plus conviviaux, plus ludiques (Lavadinho et Winkin, 2012). L'idée est de ne plus considérer les trottoirs et les places comme des lieux destinés aux seuls déplacements des piétons, mais aussi comme des lieux de vie et de séjour, des espaces améliorant l'urbanité de la ville et qui puissent accueillir une grande diversité d'usages (Lévy, 2004).

Certaines villes ont commencé par supprimer le stationnement en épi, à cheval sur le trottoir ou sur quelques places historiques. Elles traitent des « points noirs », tels que des rétrécissements ponctuels des trottoirs au droit d'avancée d'immeubles, de ponts ou de tunnels, par la création d'écluses où la circulation automobile ne se fait plus que de façon alternée sur une seule file.

D'autres villes se sont lancées dans une politique plus ambitieuse d'élargissement des trottoirs, de restructuration du mobilier urbain et d'encadrement systématique du stationnement illicite, mais bien souvent au prix d'une multiplication des potelets qui constituent de nouveaux obstacles (Paris en est l'exemple le plus édifiant). Quelques villes comme Bordeaux ou Strasbourg se sont fixé un objectif de 50 % de l'espace viaire à consacrer aux modes actifs pour toute rénovation de voie urbaine⁹. Un objectif qu'elles ont du mal à appli-

9. En 1853, Haussmann est le premier à fixer une telle règle pour les nouveaux boulevards parisiens, suivi en 1860 par Cerdà pour toutes les rues de son projet d'extension de Barcelone, et en 1878 par Conrath pour les artères de la Neustadt à Strasbourg.

quer à la lettre, mais qui reste assez stimulant, car il oblige à supprimer des files de circulation ou de stationnement et à redistribuer l'espace ainsi gagné.

Une modération générale des vitesses

La vitesse n'est pas un simple « facteur aggravant » des accidents, c'est au contraire un facteur fondamental, car elle joue un triple rôle : elle réduit le cône de visibilité des automobilistes qui peuvent ne pas voir surgir un piéton sur le côté, elle augmente la distance pour parvenir à s'arrêter en cas de danger (distance de réaction puis distance de freinage) et elle accroît l'impact d'un choc du fait de l'énergie cinétique des véhicules qui croît avec le carré de la vitesse. C'est pourquoi la mesure la plus efficace pour redonner droit de cité aux piétons, et notamment aux enfants et aux personnes à mobilité réduite, consiste à réduire les vitesses limites sur l'ensemble des réseaux de façon à calmer la ville et à permettre une cohabitation plus aisée de tous les usagers (Bonanomi, 1990).

Les « zones de circulation apaisée » divisent en effet par deux le risque d'accident, tout en favorisant la cohabitation des usagers (Ewing, 1999). Dans les zones 30, les piétons peuvent traverser la rue où bon leur semble, car les carrefours à feux et les passages piétons ne sont plus nécessaires. Dans les zones de rencontre, les trottoirs eux-mêmes peuvent disparaître, car les véhicules doivent rouler à moins de 20 km/h. Dans les aires piétonnes, la circulation est strictement limitée. En France, malgré quelques reculades très médiatisées, liées à l'arrivée de nouvelles équipes municipales, la tendance générale reste à la multiplication de ces aménagements (Moudjed *et al.*, 2015, p. 32-37). De nombreuses grandes villes ont déjà plus de la moitié de leur linéaire de voirie en zone de circulation apaisée.

Sur les artères, la limitation des vitesses à 50 km/h est principalement obtenue par la suppression des quatre voies au profit de deux voies ou par une remise à double sens. La sécurité s'améliore aussi par la création d'îlots refuges centraux aux passages piétons, la création d'avancées de trottoir au droit de ces mêmes passages ou la suppression des voitures en stationnement à leur proximité. Là encore de nombreuses villes explorent ou multiplient ces aménagements.

Sur les autoroutes et voies rapides urbaines pourtant interdites aux piétons, la limitation des vitesses participe d'un apaisement général qui profite au reste de la ville. Presque toutes les rocade ont connu ces dernières années un abaissement de la vitesse limite, certes pour augmenter surtout la capacité de la voirie qui est maximale vers 70 km/h. Depuis quelques années, certaines infrastructures autoroutières sont transformées en boulevards urbains et de tels projets émergent dans tous les pays développés (FNAU, 2014).

La modération des vitesses ne réduit pas seulement l'insécurité routière. Elle en diminue aussi toutes les nuisances. Même la pollution est moindre

dans une ville 30, du fait de l'importance des reports vers les modes actifs. Car le bénéfice essentiel d'une ville calmée est de redonner une légitimité et une dignité aux modes lents. À long terme, la modération des vitesses favorise même les villes denses et mixtes qu'affectionnent particulièrement les piétons.

Un maillage fin du réseau viaire

Le principe est d'assurer un maillage correct, non seulement à l'échelle du quartier, mais aussi de l'agglomération tout entière. Cela passe par le traitement systématique des coupures urbaines aux différentes échelles.

Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, de nombreux tunnels et passerelles pour piétons (et cycles) ont été construits dans le monde. Leur longueur étonne encore aujourd'hui. On peut citer, par exemple, les deux tunnels pour piétons, de 370 et 510 mètres, creusés en 1902 et 1912 sous la Tamise à Woolwich et Greenwich près de Londres, ou les 570 mètres du Sint-Annatunnel pour piétons et cycles, construit en 1931 à Anvers sous l'Escault, afin de rapprocher les nouveaux quartiers ouest du centre, ou encore en Île-de-France la passerelle de 380 mètres de portée qui franchit la gare de triage du Bourget ou celle de Villeneuve-Saint-Georges qui relie en 430 mètres la gare RER à la ville, ces deux passerelles datant du début du XX^e siècle.

Puis la construction de tels ouvrages a été totalement arrêtée pendant les années 1950-1980. Depuis une vingtaine d'années seulement, elle a repris avec une prolifération récente des projets. On peut citer, à titre d'exemples, la passerelle des Deux Rives sur le Rhin à Strasbourg en 2004 (265 mètres, 17 milliards d'euros), la passerelle au-dessus du boulevard périphérique au nord-est de Paris (92 mètres, 8,5 M€) ou le percement d'un tunnel sous la Croix-Rousse à Lyon pour les piétons, les cycles et les bus en 2013 (1,8 km, 283 M€) parallèle au tunnel routier plus ancien.

De nombreuses gares monofaces (c'est-à-dire ouvertes d'un seul côté) sont désormais modernisées, ouvertes des deux côtés avec construction d'une passerelle (Bordeaux, Reims, Saint-Étienne, Bourg-en-Bresse, Perpignan...) et les projets abondent. Des « gares-passerelles » sont parfois édifiées, comme celle de Massy (280 mètres, 67 M€).

Depuis peu, les villes s'engagent dans de véritables politiques de traitement systématique des coupures urbaines. Dès 1994, l'Agence d'urbanisme de Strasbourg a proposé un premier diagnostic des coupures dans la ville et, depuis lors, la communauté urbaine (aujourd'hui métropole) traite environ une coupure par an. En 2013, la ville de Tours a inscrit dans son plan de déplacements urbains (PDU) cinq coupures à traiter en priorité concernant le franchissement de la Loire, du Cher, d'emprises ferroviaires, de l'autoroute A10 et du boulevard périphérique. Et surtout, en 2014, la Région Île-de-France a programmé dans son PDU le traitement de pas moins de cent coupures. Mi-2017, vingt-quatre de ces projets sont déjà réalisés.

Mais il reste un phénomène en pleine expansion et encore peu analysé, dont les conséquences pour la marche sont pourtant délétères : la résidentialisation. Pour assurer la sécurité de leur domaine, de nombreux bailleurs sociaux et autres propriétaires l'entourent d'une clôture et interdisent toute traversée piétonne. En périphérie de certaines villes comme Marseille ou Angers, ce problème devient inquiétant en rallongeant parfois de façon considérable les trajets des piétons (Dorier *et al.*, 2012 ; Dorier et Dario, 2016 ; Soulier, 2012). Beaucoup de villes se désintéressent encore de la question et d'autres tentent d'imposer des servitudes de passage.

CONCLUSION

Au paradigme du tout automobile est en train de se substituer le paradigme d'une voirie pour tous. Cette « transition écomobile » prend des décennies et s'effectue avec de nombreux décalages temporels selon les pays, les villes et les territoires. Elle commence toujours dans le centre des grandes villes puis s'étend lentement en périphérie et dans les villes moyennes. Cette clé de lecture des transformations en cours dans la mobilité urbaine rend mieux compte de l'amélioration de la pratique de la marche en milieu urbain que les considérations habituelles (non dénuées d'intérêt) sur la remise en cause de l'urbanisme fonctionnaliste. Pour autant, ce changement de paradigme est loin d'être un long fleuve tranquille et débouche sur de vives tensions.

Le tout automobile garde une inertie considérable, car de nombreux organismes, institutions, industries et services ont construit leur activité et leur légitimité sur ce paradigme et tentent de le préserver à tout prix, leur avenir étant menacé. Les efforts considérables déployés aujourd'hui pour promouvoir les véhicules hybrides, électriques ou autonomes, ou les nouveaux engins de mobilité individuelle motorisés (trottinette électrique, monoroue, hoverboard, gyropode...) peuvent être considérés comme une tentative désespérée pour sauver le tout automobile – et les intérêts bien compris de leurs promoteurs – ou au moins les déplacements motorisés. Ces solutions technologiques ne peuvent constituer l'essentiel de la mobilité urbaine à venir, pour des raisons évidentes de limitation des ressources naturelles (de Guillebon et Bihouix, 2010), de sécurité des usagers ou de consommation d'espace. Mais elles pourraient conquérir certains domaines spécifiques.

Les piétons eux-mêmes ont du mal à percevoir le changement en cours et à en tirer toutes les conséquences. Certains continuent de réclamer de nouveaux carrefours à feux en étant persuadés que c'est l'unique solution pour traverser les rues en sécurité. D'autres réclament des trottoirs – libérés en outre de tout stationnement illicite – pour que leurs enfants puissent aller à l'école seuls en sécurité, tout en continuant à considérer qu'ils peuvent stationner leur véhicule sur le trottoir situé devant leur maison. D'autres encore exigent une passerelle

dotée d'ascenseurs sans imaginer que la voie rapide concernée pourrait devenir un boulevard urbain.

Soumis à des demandes contradictoires, les élus et les techniciens éprouvent des difficultés à prendre position. Certains, ils sont rares, comprennent le changement de paradigme en cours et développent une vision à long terme qu'ils expliquent sans relâche à la population. Ils travaillent avec elle, dans la concertation, la manière d'y parvenir progressivement. D'autres naviguent à vue et se contentent de suivre la population qui se rend bien compte peu à peu que le tout automobile est une impasse et qui réclame alors un partage plus équilibré de la voirie.

Ces comportements peu cohérents ne sont pas seulement à dénoncer ; ils méritent d'être analysés pour être remis en perspective (Reigner *et al.*, 2013). Comme le tout automobile est apparu indispensable dans les pays développés après-guerre (et apparaît aujourd'hui nécessaire dans les pays émergents), l'avènement de rues pour tous est tout aussi inéluctable et les modes actifs en seront les premiers bénéficiaires. Une telle approche historique apparaît cependant très déterministe. Mais ce déterminisme n'est pas linéaire, il est systémique, tant de nombreux facteurs sociologiques, économiques ou démographiques sont impliqués dans ce processus de transformation (Brun, 2006, p. 146-157). Ce qui explique la grande diversité des trajectoires pour parvenir à des villes plus accueillantes aux piétons.

BIBLIOGRAPHIE

- APPLEYARD Donald, GERSON M. Sue et LINTELL Mark, 1981, *Livable Streets*, Berkeley, University of California Press.
- BARLES Sabine et GUILLERME André, 1998, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, rapport de recherche pour le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, PUCA.
- BONANOMI Lydia, 1990, *Le temps des rues. Vers un nouvel aménagement de l'espace rue*, Lausanne, IREC.
- BRUN Gérard, 2006. *Introduction à l'histoire totale*, Paris, Economica-Anthropos.
- BRUUN Eric C. et VUCHIC Vukan R., 1995, « The time-area concept : Development, meaning and applications », *Transportation Research Board*, n° 1499, p. 95-104.
- Conseil national des transports (CNT), 2005, *Une voirie pour tous. Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage*, Paris, CNT.
- DEVILLERS Christian, 1994, « Le projet urbain », *Conférences Paris d'architectes 1994*, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, p. 7-47.
- DORIER Élisabeth, BERRY-CHIKHAOUI Isabelle et BRIDIER Sébastien, 2012, « Fermeture résidentielle et politiques urbaines, le cas marseillais » [en ligne], *Articulo Journal of Urban Research*, n° 8, [URL : <https://journals.openedition.org/articulo/1973>], consulté le 14 mai 2019.

- DORIER Élisabeth et DARIO Julien, 2016, « Les résidences fermées en France, des marges choisies et construites », *La France des marges*, É. Grésillon, F. Alexandre et B. Sajaloli éd., Paris, Armand Colin, p. 213-224.
- Commission européenne, 2004. *Reclaiming City Streets for People. Chaos or Quality of Life ?* Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities.
- EWING Reid, 1999, *Traffic Calming. State of the Practice*, Report FHWA-RD-99-135, US Department of Transportation, Washington D.C., Federal Highway Administration.
- Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), 2014, *Les métamorphoses de l'autoroute urbaine*, Paris, Alternatives.
- GEHL Jan, 2013, *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal, Écosociété.
- GERONDEAU Christian, 1977, *Les transports urbains*, Paris, Puf.
- GUILLEBON Benoît (DE) et BIHOUIX Philippe, 2010, *Quel futur pour les métaux ? Raréfaction des métaux : un nouveau défi pour la société*, Paris, EDP Sciences.
- HALL Peter, 1993, « Policy paradigms, social learning, and the state : The case of economic policymaking in Britain », *Comparative Politics*, n° 25, p.275-96.
- HÉRAN Frédéric, 2011, *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Paris, Economica.
- Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM), 2008, *Activité physique. Contextes et effets sur la santé*, Paris, INSERM.
- Inspection générale de la ville de Paris, 2017, *Audit sur l'implantation et le fonctionnement des ascenseurs et des escaliers mécaniques installés par la ville de Paris sur l'espace public*, rapport n° 16-13, Ville de Paris.
- JACOBS Jane, 1991 [1961], *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liège, Pierre Mardaga.
- KUHN Thomas S., 1962, *The Structure of Scientific Revolutions*, Chicago, University of Chicago Press (*La structure des révolutions scientifiques*, Paris, Flammarion, 1972).
- , 1977, *The Essential Tension, Selected Studies in Scientific Tradition and Change*, Chicago, University of Chicago Press (*La tension essentielle, tradition et changement dans les sciences*, Paris, Gallimard, 1990).
- LAVADINHO Sonia et WINKIN Yves, 2012, *Vers une marche plaisir en ville*, Lyon, CERTU.
- LE CORBUSIER, 1933, *La Charte d'Athènes*, Paris, Minuit.
- LE GAL Yan, 2000, *Bonnes pratiques pour des villes à vivre : à pied, à vélo...*, Paris, GART.
- LÉVY Jacques, 2004, « Modèle de mobilité, modèle d'urbanité », *Les sens du mouvement*, S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy éd, Paris, Belin, p. 157-169.
- MERCIER Florence, 1998, *Seine Saint-Denis. Connaissance du fonctionnement des déplacements. Carte des coupures. Étape 1 : cadrage géographique*, Étude pour la Direction générale de la voirie et des infrastructures, Conseil général de la Seine Saint-Denis, Bobigny.
- MONHEIM Heiner et MONHEIM-DANDORFER Rita, 1990, *Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft*, Hambourg, Rasch und Röhring.

- MOUDJED Mounia, BRANDICOURT Clémence et KESTEL Laurent, 2015, *Mobilité et villes moyennes. État des lieux et perspectives*, Paris, GART.
- NAHRATH Stéphanie, 2009, *Les référentiels de politiques publiques*, Genève, Institut universitaire Kurt Bösch (IUKB).
- PANERAI Philippe, DEPAULE Jean-Charles et DEMORGON Marcelle, 1999, *Analyse urbaine*, Marseille, Parenthèses.
- PAPON Francis, 2002, « La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ? », *Transports*, n° 412, p. 413 et 414.
- PAQUOT Thierry, 2009, *L'espace public*, Paris, La Découverte.
- POULIT Jean, 1971, « La circulation urbaine », *Revue générale des routes et des aérodromes*, n° 462, p. 59-78.
- REIGNER Hélène, BRENAC Thierry et HERNANDEZ Frédérique, 2013, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- RR&A, STOA et PTV, 2011, *Plan piéton de la Ville de Strasbourg. 2011-2020*, Strasbourg, Ville de Strasbourg.
- RUSSELL John et HINE Julian, 1996, « The impact of traffic on pedestrian behaviour », *Traffic Engineering and Control*, n° 1, p. 16-18, et n° 2, p. 81-85.
- SIMMEL Georg, 1903, « Métropoles et mentalités », *L'école de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*, Y. Grafmeyer et I. Joseph éd, Paris, Aubier, p. 61-77.
- SMEED Reuben J., 1965 [1961], *Le problème de la circulation dans les villes*, Arcueil, SERC.
- SOULIER Nicolas, 2012, *Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde et pistes d'action*, Paris, Ulmer.
- SPECK Jeff, 2013, *Walkable City : How Downtown Can Save America, One Step at a Time*, New York, North Point Press.
- THOENIG Jean-Claude, 1973, *L'ère des technocrates : le cas des Ponts et chaussées*, Paris, Éditions d'Organisation.
- VÄHL Joost et GISKES Jan, 1988. *Urbanisme et trafic, de la guerre à la paix*, Bagneux, CETUR.
- WIEL Marc, 1999, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Liège, Pierre Mardaga.

CIVISME ET MESURES DISCIPLINAIRES DANS L'ESPACE PUBLIC. DE L'ÉLOGE DE LA MARCHÉ URBAINE À SA RÉGLEMENTATION

[Ion Martínez Lorea](#)

Érès | « [Espaces et sociétés](#) »

2019/4 n° 179 | pages 59 à 76

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-59.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



Civisme et mesures disciplinaires dans l'espace public. De l'éloge de la marche urbaine à sa réglementation

Ion Martínez Lorea

Depuis l'Athènes de Périclès jusqu'au Paris du peintre David, le terme « civique » implique des destins entrelacés, des « destinées qui s'entrecroisent ». Toutefois, la ville contemporaine infirme cette idée. En effet, tant par le biais des technologies du mouvement, de l'hygiène publique ou du bien-être privé que par les logiques commerciales et la planification du tissu urbain, les revendications collectives sont niées, privilégiant ainsi les prétentions individuelles (Sennett, 2003).

Sur ces prémices et en nous appuyant sur le cas de la ville de Pampelune (Navarre)¹, dont le centre historique a fait l'objet d'importantes opérations de requalification et de piétonnisation, nous formulons l'hypothèse suivante : ces

Ion Martínez Lorea, Universidad Pública de Navarra, Departamento de Sociología y Trabajo Social.

1. Pampelune (200 000 habitants) est la capitale de la région de Navarre (650 000 habitants), située au nord de l'Espagne. La Navarre est l'une des régions d'Espagne bénéficiant d'un niveau de vie supérieur et d'une meilleure cohésion sociale. Après le franquisme, la ville a été gouvernée en majorité par des partis d'idéologie conservatrice. Toutefois, elle conserve une forte tradition contestataire et abrite des mouvements sociaux liés à la culture, l'indépendantisme basque, le féminisme, l'antimilitarisme, le squat et l'écologie.

dernières années ont donné lieu à une exaltation des valeurs civiques associées à la figure du citoyen-piéton, plaçant ainsi la marche au cœur des politiques urbaines locales. Ainsi, comme l'affirme Richard Sennett, nous constatons la prolifération d'un ensemble de dispositifs disciplinaires liés à l'usage de l'espace public qui réduisent la marche à un simple exercice consistant à se déplacer entre deux points distants, sans appropriation de l'espace. Ces dispositifs créent un contexte d'exclusion des figures qui ne s'adaptent pas à l'espace institutionnel généré.

Ce texte a pour objectif d'étudier (à partir d'un travail de terrain constitué d'un ensemble d'entretiens semi-structurés avec des profils politiques, techniques, des informateurs clés, des représentants du commerce local, de collectifs sociaux, de collectifs de quartier)² la période allant des années 1997 à 2015. Pendant cette période, la ville de Pampelune, gouvernée par le parti de centre-droit Unión del Pueblo Navarro (Union du peuple de Navarre), connaît des changements importants liés aux usages de l'espace public, tant sur le plan urbain que législatif.

Cet article comprend trois parties qui examinent : 1) comment, à travers une politique active de revitalisation urbaine du centre historique, la figure du piéton et l'action de marcher sont valorisées sur le plan institutionnel aux dépens de leur adaptation à l'espace généré ; 2) comment est revendiquée la dimension individuelle de l'usage de l'espace public (la conduite du piéton), qui exige un comportement déterminé relevant de l'imaginaire urbain concret régi par une réglementation ; 3) comment est définie la frontière entre le civisme et l'incivisme, autrement dit entre des usages compatibles et des usages incompatibles avec l'environnement créé. À cet effet, l'article procède à une analyse des différents discours tenus à cet égard qui mettent en exergue la dimension corporelle en tant qu'elle permet d'incarner l'exclusion sociale et en tant que métaphore de l'aménagement urbain axé sur la circulation routière.

UN NOUVEL ENVIRONNEMENT CONDITIONNÉ PAR UNE MISE EN SCÈNE

Les interventions urbanistiques réalisées dans de nombreux centres historiques au cours des dernières années accordent aux espaces publics une importance accrue. Qu'il s'agisse d'une amorce dans certains cas ou d'un aboutissement dans d'autres, nous pouvons affirmer que l'espace public joue un rôle clé dans les processus de transformation de certaines zones de la ville (Monnet, 2012). Pampelune ne fait pas figure d'exception et l'enjeu institutionnel de son centre historique, perçu comme un lieu privilégié pour la

2. En tout, 57 entretiens ont été réalisés à partir d'un guide structuré en plusieurs sections : la situation générale de la ville, la gestion politique, le centre historique comme quartier habitable et comme centre de divertissements et de consommation, l'espace public construit et pratiqué, la valorisation de l'ensemble historique monumental.

rencontre, le jeu, le plaisir, la discussion, mais également la consommation, situe la figure du piéton au cœur de son projet. La piétonnisation de la vieille ville de Pampelune (la limitation des véhicules à moteur et la priorité donnée aux piétons) représente l'une des transformations urbanistiques de la ville les plus importantes au XXI^e siècle, qui exigera toutefois, d'un point de vue institutionnel, que les usages et pratiques soient conformes au nouvel espace public créé. Par conséquent, sur la base de la stratégie institutionnelle de revitalisation urbaine, nous pouvons affirmer qu'il existe la volonté de générer une *mise en scène* à la hauteur du nouvel *environnement* façonné par les travaux de piétonnisation initiés à la fin du XX^e siècle.

Le constat de l'effort réalisé par la municipalité pour la revitalisation urbaine du centre historique, et notamment de son espace public, à travers la piétonnisation marque un point de départ pour comprendre les conditions de cette adaptation des usages aux formes urbaines. C'est ce que déclare le directeur du Service de la participation citoyenne de la mairie, l'un des principaux responsables de la stratégie civique de la municipalité :

Une fois que tout le mobilier urbain est installé dans la ville, que tout est bien en place dans l'espace public, arrive l'étape suivante qui est de savoir si nous parviendrons à faire en sorte que les personnes en prennent mieux soin.

Par conséquent, en s'appuyant sur les transformations à caractère urbanistique et en ayant pour objectif d'améliorer l'entretien et l'attention portée aux espaces publics, la municipalité inclut Pampelune dans la longue liste de villes (comme Barcelone, Saragosse, Grenade ou Séville) qui assument la réhabilitation du *civisme*, considéré comme partie intégrante des politiques municipales de revitalisation urbaine³.

Le gouvernement local lance ainsi un programme intitulé *Pamplona por el civismo* (Pampelune agit pour le civisme), dont la stratégie se divise en deux lignes directrices : une politique de sensibilisation et l'adoption de la dénommée *Ordenanza municipal sobre conductas cívicas y protección de los espacios públicos* (arrêté municipal relatif aux conduites civiques et à la protection des espaces publics – Ayuntamiento de Pamplona, 2016). S'il est vrai que ce programme a pour but d'être appliqué dans l'ensemble de la ville, la stratégie même de revitalisation de la vieille ville et l'importance qui lui est accordée par rapport à d'autres quartiers – comme espace de visite, de divertissements et de consommation, mais également comme espace abritant de nombreuses actions sociales et militantes – apportent à cette enclave une attention particulière dans le cadre des politiques relatives au civisme.

Afin d'analyser l'application de ces politiques à Pampelune, il est nécessaire de tenir compte du contexte sociopolitique de la ville. Il est important

3. Pour une analyse plus poussée, voir : Gaviria (1981) ; Pisarello et Asens (2014) ; Oliver Olmo et Urda Lozano (2015) ; Froment-Meurice (2016).

d'examiner comment les arguments avancés par la municipalité pour avoir recours à ces outils réglementaires décrivent un environnement plus proche de la réalité sociale de ces dernières décennies (au cours desquelles les affrontements entre la police et les manifestants ainsi que les effets dévastateurs provoqués par la drogue étaient très fréquents dans les rues) que de celle de la ville au début du XXI^e siècle. Alors que la vieille ville, lieu typique de marginalité et de conflit politique et social, s'est éloignée de son image aride et menaçante, c'est précisément maintenant que l'on commence à parler davantage de l'absence de civisme chez les usagers de l'espace public (Álvarez Mora, 1993).

En mai 2005, la municipalité de Pampelune présente le programme *Pamplona por el civismo* reposant sur une série d'initiatives municipales qui prétendent « assurer un bon usage des espaces communs de la ville »⁴. Un an plus tard, en juin 2006, entre en vigueur l'*Ordenanza Cívica* (arrêté municipal sur le civisme), présentée comme le moyen de répondre à de nouvelles situations qui ne sont pas incluses dans les réglementations antérieures : « La société ne cesse d'évoluer et de nouvelles attitudes ou questions, qui jusqu'alors n'étaient pas réglementées, voient le jour » (directeur du Service de la participation citoyenne).

L'approbation de cette *Ordenanza Cívica* déclenchera une vive polémique qui provoquera la réaction de plus de soixante-dix collectifs. Ces derniers exigeront l'abrogation de la réglementation et la signature d'un manifeste dénonçant l'intention de la municipalité d'imposer un modèle spécifique pour l'usage de l'espace et de sanctionner ainsi tous les individus ou collectifs qui ne le respecteront pas⁵.

Soulignons néanmoins que la majorité de ces collectifs avaient déjà fait l'objet de sanctions au travers de réglementations antérieures relatives à l'espace public. Il n'est donc pas étonnant qu'ils s'opposent à celle-ci, qu'ils jugent être une « version améliorée » des pénalités appliquées à certains usages de l'espace public.

Face à cette situation, la municipalité préfère toutefois insister sur la dimension pédagogique du programme *Pamplona por el civismo* et de son *Ordenanza Cívica*. C'est ainsi que l'exprime le directeur du Service de la participation citoyenne :

Nous avons conscience qu'un vandale ne cessera malheureusement pas de l'être, mais ces campagnes ont pour objectif de sensibiliser les personnes au fait que le vandalisme n'est certainement pas gratuit. C'est comme cela que l'on crée progressivement une culture.

4. Extrait du communiqué de presse de la municipalité de Pampelune du 16 mai 2005.

5. Manifeste du collectif Gora Iruñea ! en ligne : [URL : <http://iruneagueu.wordpress.com/manifiesto/>].

De cette manière, toute la capacité régulatrice de l'*Ordenanza* semble être réduite à un simple travail d'information. Toutefois, il est évident que cette capacité régulatrice et répressive s'élargit considérablement. Les pénalités infligées sont de trois types : mineures, graves, très graves. Les montants à payer ne sont d'ailleurs pas négligeables : jusqu'à 750 euros dans le cas d'une faute mineure, entre 750,01 et 1 500 euros pour les fautes graves, et entre 1 500,01 et 3 000 euros pour les fautes très graves. À titre d'exemple, l'acte de « déféquer, uriner ou cracher sur la voie publique » fait partie des actes pénalisés dont le montant de l'amende a subi une augmentation. En effet, selon la réglementation de 1995, l'acte d'uriner dans la rue était passible d'une amende de 150,25 euros. Dans l'*Ordenanza Cívica* actuelle, cette somme s'élève désormais à 300 euros. Par conséquent, outre les arguments des responsables locaux, la réglementation en tant que telle ainsi que les pénalités prévues marquent un tournant punitif dans la politique municipale dès la première décennie du XXI^e siècle⁶.

LE CIVISME : UNE QUESTION DE COMPORTEMENT

Bien que Pampelune ne soit pas considérée comme une ville dangereuse (Ministerio del Interior, 2000-2015), ses citoyens vont peu à peu se familiariser avec le discours sur le civisme-incivisme qui met l'accent sur le risque lié à une hypothétique insécurité croissante. Il n'était pas rare de trouver des allusions récurrentes au « vandalisme urbain » dans la presse locale l'année précédant l'approbation de l'*Ordenanza* ; les actes les plus cités étant les graffitis, l'affichage sauvage, la destruction d'arbres et la dégradation de poubelles. Tout ceci contribue à justifier l'entrée en vigueur de l'*Ordenanza Cívica* et à accroître le contrôle d'un espace public où, comme on peut le constater, se manifestent diverses formes de mal-être social et politique de la ville, et dont les multiples usages gênent les autorités municipales quand ils ne se limitent pas à marcher pour relier deux points distants.

Ce qui peut être qualifié de « pari citoyeniste » (Garnier, 2006) conduit à son tour à une exaltation de la *citoyenneté active* que l'on considère comme impliquée dans les enjeux communs. Dans ce cas, les citoyens de Pampelune sont les protagonistes : c'est à eux que l'on fait appel, c'est leur participation qui est sollicitée pour l'amélioration de la ville. C'est pourquoi, contrairement à d'autres cas antérieurs où les réglementations étaient clairement présentées comme étant des règles restrictives et punitives sur le comportement des citoyens dans l'espace public, il apparaît que les réglementations actuelles

6. À partir des données provenant de rapports municipaux de la mairie de Pampelune et de la police municipale, nous obtenons la séquence de données suivante concernant les poursuites liées à l'*Ordenanza Cívica* depuis 2006 : 2006 (2 231) ; 2007 (2 747) ; 2008 (2 930) ; 2009 (3 277) ; 2010 (2 559) ; 2011 (1 814) ; 2012 (1 220) ; 2013 (1 405).

sont présentées (initialement) comme l'exaltation d'une *vie civile active* riche, comme la sollicitation d'un engagement citoyen pour rendre ensemble la ville meilleure. De plus, les règles formulées renvoient à une dimension collective de la ville. Toutefois, si nous analysons le contenu de l'*Ordenanza Cívica*, cette dernière prend progressivement une tournure différente en passant d'une conception de la citoyenneté et de la ville comme entités politiques *collectives* à une conception essentiellement *individuelle*. La ville y est présentée comme une *somme d'individus*. Ainsi, l'*Ordenanza* stipule :

Ces schémas de comportement civique doivent garantir la liberté de chaque citoyen en ayant pour limite essentielle le respect d'autrui.

Dans le cadre de la ligne de conduite mise en place, les citoyens ont le droit d'utiliser les espaces publics de la ville avec respect. Ce droit doit être exercé avec civisme. (p. 3)

Conformément à ce qui précède, cette approche est basée sur le raisonnement de la tradition philosophico-politique libérale dont la vision était dominante au sein des démocraties occidentales. En effet, celle-ci souligne et exalte l'idée de liberté dans son aspect éminemment individuel, renonçant ainsi aux anciennes libertés civiques collectives de la tradition républicaine, qu'elle réduit seulement au domaine des droits nécessaires pour définir la liberté économique au sein des sociétés capitalistes (De Francisco, 2007). La formule libérale éculée des droits individuels, ou, pour le dire autrement, la préconisation de la limitation des droits, ne peut que mettre en évidence le fait, comme le souligne le philosophe Roberto Gargarella (2006), que le droit constitue précisément la limite à l'absence des droits.

Par conséquent, établir un lien entre les comportements publics et une vision libérale du civisme reviendrait à imposer, à travers un raisonnement performatif, la figure homogène d'un *citoyen impartial*, dans le cas présent le *citoyen-piéton*, autrement dit, la version la plus restrictive du *marcheur*. Ce citoyen impartial ne connaît aucune des situations qui révèlent une certaine vulnérabilité (pauvreté, marginalisation, accusation et revendications sociales et politiques). Il exclut ceux qui en souffrent et ne correspondent pas à la figure centrale libérale de l'individu neutre qui agit selon une « vision de nulle part » (Young, 2000, p. 172), à partir du « point médian de la vertu » (Gaviria, 1981, p. 36).

La boucle est donc bouclée. Au sein de l'espace public civique, devenu une *scène*, chaque individu devrait jouer un rôle, une *mise en scène* à la hauteur des lieux. La rénovation des bâtiments, la piétonnisation des rues et des places ainsi que les importantes sommes d'argent investies dans le renouvellement et la propreté exigent que cet espace ne soit pas utilisé « n'importe comment ». C'est pourquoi la municipalité demande aux usagers de prendre soin de *leur* ville. Cette interpellation directe incite à être à la hauteur des circonstances, de cette scène, de cet *espace vide*. C'est ainsi que le perçoit la municipalité, un espace vide.



Figure 1. Campagne de sensibilisation *Cuido mi ciudad* (Je prends soin de ma ville).

Source : Mairie de Pampelune, 2007.

Dans une campagne menée en mars 2007 et intitulée *Cuido mi ciudad* (Je prends soin de ma ville), la municipalité rappelle aux citoyens son engagement pour le maintien en bon état des espaces publics. Cette campagne est accompagnée de jolies illustrations de la ville dont les seuls usagers, paradoxalement, sont des silhouettes superposées aux images présentées. Ces silhouettes au teint blanc immaculé, sans expression ni mouvement, sans même de visage, sont, faut-il croire, des citoyens satisfaits, profitant de l'instant, de l'*environnement*. Personne d'autre ne figure dans ce décor irréprochable et il semble fort probable que personne d'autre ne pourrait y figurer. Si quelqu'un venait à s'y trouver, une personne n'étant pas conforme à cette image idyllique de l'espace public et de ses usagers modèles, il est certain qu'elle courrait le risque d'être « invitée » à quitter les lieux.

Tout comme les images de la campagne de sensibilisation, l'espace civique se convertit en un *décor parfait*. Tout ce qui s'y passe doit être uniquement et exclusivement dans les limites du comportement public. L'espace public devrait, selon ce principe, être préservé de toute trace sociale et, de ce fait, tous les usagers doivent être considérés comme égaux. Les marcheurs ont une destination prédéfinie, sans intention de s'arrêter pour une raison autre que saluer quelqu'un, faire une pause raisonnable ou consommer volontairement. Le résultat : un espace destiné au *citoyen moyen* qui, sans trop d'effort, renvoie à la figure idéale de la *classe moyenne* et, de même, à un grand mythe perpétué pendant très longtemps, celui de la société de *classe moyenne*. Une société de personnes cultivées, non conflictuelles, mues par le respect, la bienséance, les bonnes manières, mais aussi une société de propriétaires et de consommateurs, une société d'individus autosuffisants (Delgado, 2007). Car le citoyen moyen de l'espace public exige autant d'*autocontrôle* et d'*autosurveillance* que d'*autosuffisance*. Il ne doit ni incommoder ni importuner autrui. Comme le signale Zygmunt Bauman, dans les sociétés occidentales, « les maux sont individuels, les remèdes aussi » (2005, p. 71).

LES PRÉSENCES INCOMPATIBLES. CORPORALITÉ CIVIQUE ET HYGIÈNE URBAINE

Afin de comprendre la manière dont la figure de l'*incivique* est traitée, il est essentiel de reprendre l'hypothèse formulée précédemment à partir des points de vue qui réhabilitent le civisme : l'espace public est un environnement qui accueille en son sein des comportements individuels et chaque personne est tenue responsable de ses comportements. C'est pourquoi le piéton, le marcheur, est la figure iconique du civisme. Toutefois, comme nous avons pu l'observer, cette hypothèse comporte un piège : elle dissocie la vie personnelle du comportement public. Ainsi, chacun doit laisser derrière lui son lot d'insatisfactions ou de joies, sa part de mal-être ou d'euphorie, avant de pénétrer

dans l'espace public, pour adopter la retenue et la discrétion comme caractéristiques principales de son comportement. Cette logique qui, dans une certaine mesure, devrait être adoptée par l'ensemble des usagers de l'espace public – tout le monde participe, en fin de compte, au jeu goffmanien de la présentation de soi et de l'interaction en public (Goffman, 2009) – va nécessairement faire quelques victimes qui ne pourront en rien y échapper. Par conséquent, nous pouvons affirmer que l'espace public *civique* est loin d'être accessible, égalitaire et, en définitive, démocratique. Il s'agit, au contraire, d'un espace profondément excluant.

Comme nous pourrions le constater, tout le monde n'y a pas sa place, car tout le monde ne peut pas s'adapter à ces conditions physiques et normatives préétablies. Réduire les critères pour l'usage et l'utilisation de l'espace public à une simple question de comportement, à un savoir-être, à un savoir-marcher, ne permet pas d'expliquer tout ce qui se passe dans un espace public civique. En effet, tout le monde ne peut pas se conformer aux normes pour y rester. C'est pourquoi il est nécessaire de tenir compte d'un autre paramètre que la variable *comportementale* : la variable *présentielle*. Pour façonner l'espace civique et le profil de l'usager civique, il est indispensable de définir son contraire, l'*usager incivique*. Ainsi, la construction narrative du civisme-incivisme est prise en compte comme l'une des clés de la justification des politiques de régulation spatiale.

Les limites du civisme-incivisme

Élucider la manière dont les figures civiques et inciviques sont définies nous aidera à comprendre pourquoi l'espace du civisme est excluant et comment, en définitive, celui-ci génère la figure des inciviques : des personnes qui, pour le seul fait d'être présentes dans l'espace public, vont mériter ce titre d'inciviques. Il existe alors une seule manière de résoudre cette situation : leur sortie de scène. En effet, elles n'auront pas la possibilité de se racheter, car elles sont *incompatibles* avec le civisme. Au sein de l'espace public, elles incarnent simplement la menace, d'où leur expulsion.

Le civique et l'incivique vont donc s'opposer dans un jeu entre l'*intérieur* et l'*extérieur*, qui fait référence à l'opposition fondamentale entre le *nous* et les *autres*. Le civique, ou plus exactement, les civiques, se réfèrent au *nous*, à ceux qui sont à l'intérieur, ceux qui font partie du groupe, qui sont intégrés, dans un contexte d'ordre public et d'équilibre apparents, illustrés par le flux continu de marcheurs. Les inciviques, *eux*, les *autres*, sont à l'extérieur. Il s'agit d'éléments étrangers qui, lorsqu'ils pénètrent l'espace du civisme, menacent de provoquer une instabilité. Ils causent la perte de l'innocence civique (associée à l'appartenance à un *projet* de ville concret) à travers la *dissonance des corps* qui s'expriment lors de manifestations et de protestations, ou simplement qui sont perçus comme les figures du sans-abri, du mendiant ou de la prostituée :

des figures qui, d'une manière ou d'une autre, entrent toutes dans les catégories susceptibles d'être sanctionnées pour cause de comportement incivique.

Ces *présences inciviques* agissent comme un « miroir social » et nous rappellent que cette même société qui revendique le civisme et le respect au sein de l'espace public est celle qui génère des inégalités sociales⁷. Elles nous rappellent également qu'il existe des difficultés économiques au sein de la population urbaine et un mal-être de la société lié aux politiques culturelles, linguistiques, familiales, aux surcoûts massifs des grandes infrastructures, ou encore aux renflouements des banques grâce à l'argent public ou aux primes perçues par certains hommes politiques. Ces mêmes personnes nous rappellent qu'il n'existe pas de *société de classe moyenne* qui se vante d'être satisfaite, qui se délecte de son bien-être fragile. Enfin, elles démontrent que l'espace public, tout comme la vie urbaine, est alimenté par les conflits et les tensions, car un espace où vivent et cohabitent un grand nombre de personnes différentes et inégales est forcément conflictuel et sujet aux tensions.

La relation dichotomique établie entre l'intérieur et l'extérieur de l'espace public est renforcée à travers l'assimilation symbolique de la figure de l'incivique avec une représentation de « l'étrangeté absolue », l'étranger, celui qui est complètement différent du *nous*. Ainsi, son entrée et son déplacement imprévus dans l'espace public civique génèrent une inquiétude. Il sera alors objet de suspicion, voire de mépris. En somme, il s'apparente à un intrus qu'il faut surveiller. Le mythe de l'*ennemi interne* revient en force à travers ces présences inciviques, représentantes des *nouvelles classes dangereuses*. Elles constituent un exemple classique des « brebis galeuses » qu'il faut éliminer pour la survie du reste du troupeau.

Lorsque les présences inciviques, invisibles, éloignées du devant de la scène, se donnent rendez-vous dans l'espace public, un processus inverse d'*hypervisibilité* se produit. Tous les projecteurs, tous les regards, en somme, tous les mécanismes de contrôle et de surveillance se braquent sur elles, sur leurs parcours et leurs positions. À l'inverse, la figure du civisme, en dépit de sa théorique position de force, est complètement dénuée d'attributs réels. En effet, sa caractéristique principale, la plus grande vertu de cette présence civique, est de passer inaperçue, en quelque sorte, d'être invisible sous la clarté et la luminosité des projecteurs. La personne civique est neutre, abstraite, dénuée de sa corporéité, de son incarnation (Young, 2000). Souvenons-nous de la campagne de sensibilisation au civisme de la municipalité intitulée *Cuido mi ciudad*. Les usagers de l'espace et les présences civiques ne sont pas réels, il s'agit de figures fantasmagoriques.

Dans certains cas, les inciviques n'existent pas par la *présence*, mais à travers ce que disent d'eux les médias ou les voix institutionnelles. Se produit

7. Il convient de citer les études relatives à l'augmentation des inégalités sociales en Navarre menées par Miguel Laparra (2015).

alors un processus de dénonciation qui finit par incriminer la protestation et la pauvreté, comme cela a toujours été le cas au sein de l'espace urbain. Si l'on suit cette logique, un simple manifestant serait potentiellement un vandale, et par conséquent, tout élan de spontanéité ludique pourrait conduire à un fâcheux acte de vandalisme nuisant aux citoyens civiques et au mobilier urbain. Comme l'indique le porte-parole du collectif Gora Iruñea! affecté par cette juxtaposition de considérations négatives :

Ici, le simple fait de demander que les rues puissent être utilisées pour pouvoir s'exprimer librement donne l'impression que l'on parle au nom de tous, que nous sommes ceux qui font des graffitis sur les maisons ou les murs de la ville, ceux qui les recouvrent d'affichages, ceux qui ont toujours pour habitude de critiquer la municipalité.

C'est par le biais de cette « cérémonie de la confusion » que l'on accole les étiquettes de l'*incivique*, du *vandale* ou du *violent* et que l'on définit un espace dont les usages se voient progressivement restreints à une pratique de la *marche civique*. En effet, ces étiquettes négatives sont souvent attribuées aux mêmes conduites, au même type d'usagers, et ne font jamais référence à la violence économique ou politique, épargnée par ces jeux d'exclusion hormis lors de rares occasions.

Hygiénisme civique

La dimension esthétique et hygiénique de la ville en fait un environnement propice à l'émergence narrative et régulatrice de la figure de l'incivique. Nous constatons que la réduction de l'espace public à un *réceptacle formel* rend son entretien et son aspect cruciaux dans le contexte du nouveau centre historique. La propreté urbaine devient alors l'une des caractéristiques identitaires de Pampelune. L'un des aspects sur lesquels les responsables municipaux insistent le plus est l'effort déployé pour la propreté verticale (graffitis, affichage sauvage), la vieille ville étant évidemment le lieu d'intervention prioritaire à cet égard :

La vieille ville présente généralement un problème qui la rend radicalement différente du reste de la ville : les graffitis. Les graffitis et la propreté verticale. Entre un tiers et un quart de la propreté verticale est dédié à l'effort quotidien, hebdomadaire et mensuel de la vieille ville. (Directeur du Service de la protection urbaine)

En effet, il existait jusqu'en 2015 une brigade de la propreté municipale chargée d'enlever des murs les affiches sauvages ou tout support autre que des publicités ou annonces gratuites. Le zèle administratif à faire disparaître ces affichages et graffitis pour l'entretien du mobilier urbain et de la propriété privée se heurte à la revendication du droit à l'information et à l'expression des collectifs sociaux et politiques ou celle des simples individus, à titre personnel.

La municipalité, elle-même, reconnaissait, lors de la mise en place en 2005 du programme *Pamplona por el civismo*, qu'il était nécessaire de doter la ville d'espaces réservés à cet effet. Pourtant, en 2015, un seul panneau d'affichage, dont tout contenu politique était paradoxalement interdit, a été installé dans la vieille ville par la municipalité.

La politique, et a fortiori celle qui se montre critique vis-à-vis des autorités, semble être un élément perturbateur pour l'objectif poursuivi de la ville parfaite, et devient donc un sujet à éviter. En effet, les décisions politiques, comme la construction d'un parking souterrain, la piétonnisation du centre-ville ou, dans le cas présent, l'adoption d'une *Ordenanza Cívica*, sont présentées comme des sujets en marge de la politique. Comme l'affirme le directeur du Service de la participation citoyenne, l'adoption du programme *Pamplona por el civismo* par la municipalité « n'était pas un enjeu politique, mais avait pour objectif de prendre soin de la ville ». L'ordre public et la propreté de la ville deviennent donc des éléments d'efficacité technique complètement en marge de la politique : « La mission de la municipalité est très claire : assurer la propreté, l'ordre et l'organisation, paver les rues et mettre en œuvre une planification urbaine raisonnable » (directeur du Service de la protection urbaine). C'est la raison pour laquelle les techniciens municipaux excluent la possibilité de donner un sens politique à l'organisation de la ville, bien que, comme nous avons pu le constater, ces mesures soient la conséquence de décisions purement politiques.

Or, il est nécessaire de franchir une étape supplémentaire. En ce sens, l'hygiène devient un élément clé de l'organisation de l'espace public. Cela va aussi permettre d'expliquer les logiques d'inclusion et d'exclusion de l'espace civique à partir de ce que l'on appelle la *dimension corporelle de l'espace*. Il existe ainsi une double relation entre la ville, son espace public et le corps. D'une part, il est fait référence aux corps dans la ville, d'autre part à la ville en tant que corps.

Les corps dans la ville

Dans le premier cas, le corps est principalement considéré comme négatif. Comme nous l'avons déjà évoqué, la figure civique, malgré son *identité forte*, est également associée à l'idée de l'impalpable, de l'invisible, dénué de toute incarnation, détaché de toute matérialité classable. À l'inverse, la figure de l'incivique correspondrait à tout son contraire : au domaine matériel, charnel, et à tout ce que cela représente. À ce sujet, il est intéressant de connaître le traitement que l'*Ordenanza* réserve à l'exposition du corps dans l'espace public. Un corps qui pourrait troubler la tranquillité voire les droits d'autrui :

Concernant la pratique du nudisme dans un espace à usage public [...], elle est dissociée de toute incrimination de nature pénale et sera uniquement sanctionnée en cas de perturbation de la tranquillité d'autrui ou de l'exercice de ses droits. (p. 7)

De même, il est intéressant de rappeler l'interdiction, mentionnée dans l'article 31 de l'*Ordenanza*, d'étendre son linge sur les balcons privés. Tout ce qui touche au corps et à l'« intimité » doit être dissimulé : « Il est interdit d'étendre son linge sur les balcons, les terrasses ou les toits d'une façon telle qu'il soit visible depuis la rue » (p. 23).

Le corps, la chair et la peau ont longtemps été considérés comme une représentation physique de la déchéance mentale et morale. Celle-ci se manifeste à travers des signes physiques identifiables par le regard normalisateur. Dans ce sens, les présences inciviques nous montrent leurs corps laids, sales, contaminés, malades, reflets de leur pauvreté, de leur désœuvrement ou de leur état conflictuel qui, en définitive, menacent l'ordre public et le respect civique. Cette corporéité serait un des éléments essentiels de la création de *présences incompatibles*. Mais comment faire pour qu'une prostituée, un mendiant ou un manifestant cessent d'être ce qu'ils sont dans l'espace public pour ne pas déranger ? Ou ils sont ou ils ne sont pas, ou ils existent ou ils n'existent pas, mais ils ne peuvent pas exister sans être. Il n'est pas envisageable qu'une prostituée se cache ou qu'un manifestant ne crie pas ou n'utilise pas son corps pour envahir la rue et montrer son opposition ou son soutien. De même, il est impensable qu'un mendiant ne se fasse pas voir pour demander de l'argent ou de la nourriture. La seule option que lui soumet cet espace public civique est de cesser de faire ce qu'il fait, autrement dit, de cesser d'être dans l'espace public. C'est d'ailleurs ce qu'atteste l'une des assistantes sociales de la municipalité de Pampelune :

À Pampelune, c'est terrible, mais une grande partie des plaintes concernent simplement l'apparence : « Il y a des personnes là, je ne sais pas, mais on dirait qu'elles ne se sont pas douchées. » [Une partie du] travail des éducateurs consiste à ce que ces personnes [les sans-abri] aient conscience des limites.

Il leur est donc recommandé de « cesser d'être ». Leurs corps, corrompus et corrupteurs, qui contaminent l'espace *civique*, peuvent seulement contribuer à la préservation de l'espace public dans les meilleures conditions à travers leur expulsion ou du moins leur mise en circulation.

La ville en tant que corps

Si nous analysons désormais l'idée de la ville en tant que corps, celle-ci prend dans la perspective *civique* une coloration entièrement positive. Richard Sennett (2003) est le sociologue qui a su le mieux illustrer la tradition des penseurs qui, au cours de l'histoire, ont représenté la ville comme un corps sain et propre. Cette approche peut tout à fait s'appliquer à la ville contemporaine, et en particulier à Pampelune. Les contraintes physiques des remparts empêchaient la ville de croître et de conserver un degré minimal de salubrité, car celle-ci était construite sur une trame étroite et tout en hauteur. Les politiques

hygiénistes commencent timidement à voir le jour à Pampelune à la fin du XIX^e siècle, même si elles ne s'établiront avec une plus grande portée sociale qu'au cours du XX^e siècle.

Les penseurs voyaient la ville comme un organisme vivant, et la clé de l'hygiénisme est sans doute la *circulation*. Au même titre que la circulation de l'eau et de l'air, la circulation des personnes est fondamentale. Aussi dangereuses que l'eau stagnante qui finit par croupir, la stagnation et la concentration de personnes, leur entassement, provoquent la surpopulation non seulement dans les logements, mais également sur la place publique. Dans cette perspective, la ville doit fonctionner comme un flux sanguin. La formation de caillots doit être évitée, tout comme la formation d'éléments pouvant causer une obstruction ou empêcher la bonne circulation d'autres entités dans l'espace public. La marche revêt ici une fonction purement instrumentale, réduite à un déplacement entre deux points, où il convient d'éviter ou du moins de limiter autant que possible le contact, le lien, l'interaction accrue avec l'environnement traversé.

Afin d'illustrer cette situation, observons le cas des sans-abri qui vivent dans les rues de Pampelune. Il ne fait aucun doute que leur présence est rarement bien accueillie par les autorités ou par beaucoup d'usagers de l'espace public. Ils ont tendance à être regroupés par certains sites de la ville, provoquant ainsi une dégradation symbolique des lieux. C'est la raison pour laquelle sont utilisés des éléments que nous qualifions d'*anticoagulants* : des clôtures, ou autres systèmes similaires, sont installées pour éviter qu'ils y passent la nuit ou qu'ils s'y arrêtent.

Pendant, les mesures d'ordre urbanistique ne sont pas les seuls moyens d'éviter les coagulations urbaines. L'*Ordenanza Cívica* va elle-même faire très clairement référence à ces personnes qui vivent au sein de l'espace public ou le fréquentent : les sans-abri, les mendiants et les musiciens de rue, essentiellement. Si cette réglementation n'a aucun effet (ce qui est le cas, puisqu'il est impossible de focaliser le travail des forces de l'ordre sur la sanction effective de ces personnes qui sont, dans la plupart des cas, insolubles), les autorités municipales suivent cette logique circulatoire et cherchent à garder en mouvement ces « éléments dégradants » de l'espace public. C'est ce que le Service de sécurité citoyenne de la municipalité décrit de manière imagée comme étant l'acte de répandre « la grâce de Dieu » dans toute la ville. Dès lors, ces personnes sont une nouvelle fois considérées comme des présences négatives qui, non seulement ne peuvent pas, mais ne veulent pas cesser de l'être : « Ce sont des personnes qui ne veulent pas se laisser aider » (directeur du Service de sécurité citoyenne).

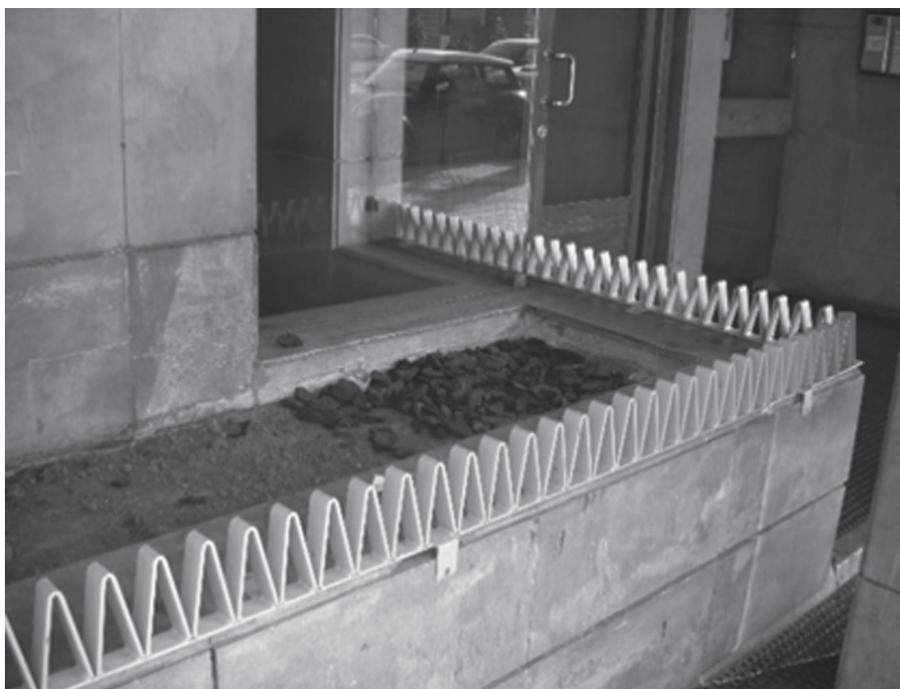


Figure 2. Urbanisme anticoagulant.
Source : Ion Matínez Lorea, 2015.

Il s'avère que ces présences inciviques sont présentées comme des problèmes insolubles qu'il faudrait seulement déplacer d'un lieu à un autre, pour les faire circuler. Toutefois, ce n'est pas moins un problème d'ordre social (sans nul doute pris en charge par les services sociaux municipaux) changé en problème d'ordre esthétique-urbanistique :

Le problème des sans-abri peut donner une mauvaise image et avoir un coût, cela ne fait aucun doute. La détérioration de l'image est finalement, dans la plupart des cas, la conséquence la plus grave. Nous traitons tous les problèmes, mais disons que les répercussions de ce problème dépendent beaucoup de sa nature publique. (Directeur du Service de sécurité citoyenne)

Ainsi, la création d'une image à la hauteur des attentes générées par la municipalité aura des conséquences directes sur le choix des usagers qui auront le droit d'être présents ou non dans cet espace public, prétendument immaculé, non conflictuel et apolitique. Cette image tente donc d'atténuer, en grande partie par le biais de la marche, la réalité politique et conflictuelle inhérente à la ville vécue, utilisée ou pratiquée par ses habitants et visiteurs.

CONCLUSION

Cet article démontre que la volonté des institutions de fixer des usages citoyens à la hauteur de l'espace public construit (dans le cas présent, de l'espace piétonnisé) nécessite une hausse considérable des règlements établis pour lesdits usages. *L'environnement* ne créera pas et ne façonnera pas à lui seul la *mise en scène*, bien qu'il y contribue. Aussi, le développement du programme adopté par la municipalité *Pamplona por el civismo*, au sein duquel s'inscrit la fameuse *Ordenanza Cívica*, deviendra un instrument essentiel. En effet, il permet l'acheminement des actions et mouvements, des usages et pratiques des habitants et visiteurs de Pampelune afin d'adapter, au mieux, la mise en scène à l'environnement prédéfini.

L'une des conséquences principales de cette politique municipale, qui intègre la dimension normative à la dimension architecto-urbanistique, est la création d'un espace public qui, en réalité, n'est pas aussi public qu'il devrait l'être. La création de cette superficie, de ce vide officiel de haute qualité et conception, exigera des autorités locales un processus de *fermeture spatiale*. Cette fermeture sera moins la conséquence des mécanismes urbanistiques, même si ceux-ci ne sont pas exclus, comme nous l'avons constaté, que celle des lignes directrices de la réglementation de l'accès et du séjour. En somme, cet espace s'affirme comme étant un espace d'exclusion, sous haute surveillance, où tout le monde n'a pas sa place, et pour lequel la marche, réduite à un déplacement dissocié de l'environnement physique, devient un mécanisme stratégique.

L'espace du civisme existe à travers le discours institutionnel de manière quelque peu contradictoire. D'un côté, comme quelque chose d'inhérent à la vie de la ville (la bonne conduite des usagers de l'espace) et qui devrait être protégé des *menaces inciviques*. D'un autre côté, comme une ambition : quelque chose qui doit être atteint dans une ville qui se trouverait dans une situation de déclin social (la mauvaise conduite des usagers) et ne serait pas conforme au renouvellement qui a permis de remédier au déclin urbanistique du centre historique. C'est à partir de ce dernier argument qu'a lieu, en quelque sorte, la « préparation du terrain », tant de la part des médias que des institutions, pour justifier la *politique civique* de la municipalité.

Il est certain que le civisme est décrit comme la célébration de la communauté intégratrice, gommant, en apparence, les particularités. Nous pourrions même parler d'un hypothétique rassemblement de semblables. Au cours de l'histoire, la ville a sans aucun doute fait preuve d'une grande capacité d'accueil des étrangers, de ceux qui sont différents. Néanmoins, nous constatons que le civisme contemporain, celui revendiqué pour l'espace public de Pampelune, agit en opposition à l'un des principaux piliers de la culture civique classique, comme « la négation d'un destin commun » (Sennett, 2003, p. 394). La volonté rhétorique de vivre avec la différence ne va pas au-delà de la tolérance de cette différence. Autrement dit, le sol que foulent les usagers de l'espace est la seule chose qu'ils ont en commun, même si, comme nous avons pu le constater, ce n'est parfois même pas le cas.

La politique civique de la municipalité va supposer avant toute chose un essor de l'individualité et une négation du collectif. Les usagers de l'espace vont se rencontrer, mais uniquement en tant qu'une somme d'individualités en déplacement. Le « droit à la ville » que revendique Henri Lefebvre (2017) sera exercé dans la version qu'il a, lui-même, le plus fermement contestée : comme un simple droit de visite. La marche, au sens plus restrictif, aura ici un rôle fondamental, car l'espace public civique sera avant tout traversé. Par conséquent, la solution serait l'appropriation, entendue dans une version triple (à la fois quotidienne, mais aussi politique et urbanistique), d'un espace d'utilisation, de plaisir et de production collective, et la possibilité de prendre des décisions à l'égard de cet espace.

BIBLIOGRAPHIE

- ÁLVAREZ MORA Alfonso, 1993, « La renovación de los centros urbanos como práctica ideológica », *Ciudades*, n° 1, p. 19-35.
- Ayuntamiento de Pamplona, 2006, *Ordenanza municipal sobre conductas cívicas y protección de los espacios públicos*, Pampelune, Ayuntamiento de Pamplona.
- BAUMAN Zigmund, 2005, *Modernidad líquida*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- DE FRANCISCO Andrés, 2007, *Ciudadanía y democracia*, Madrid, Catarata.

- DELGADO Manuel, 2007, *Sociedades movedizas*, Barcelone, Anagrama.
- FROMENT-MEURICE Muriel, 2016, *Produire et réguler les espaces publics contemporains : les politiques de gestion de l'indésirabilité à Paris*, thèse de doctorat, Université Paris-Est.
- GARGARELLA Roberto, 2006, *Carta abierta sobre la intolerancia*, Buenos Aires, Siglo XXI.
- GARNIER Jean-Pierre, 2006, *Contra los territorios del poder*, Barcelone, Virus.
- GAVIRIA Mario, 1981, *El buen salvaje*, Barcelone, Viejo topo.
- GOFFMAN Erwin, 2009, *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Buenos Aires, Amorrortu.
- LAPARRA Miguel éd., 2015. *La desigualdad y la exclusión que nos queda*, Barcelone, Bellaterra.
- LEFEBVRE Henri, 2017, *El derecho a la ciudad*, Madrid, Capitán Swing (*Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, 1968).
- Ministerio del Interior, 2000-2015, *Balances e Informes*, Madrid, Ministerio del Interior.
- MONNET Jérôme, 2012, « Villes et loisirs : les usages de l'espace public », *Historiens et géographes*, n° 419, p. 201-213.
- OLIVER OLMO Pedro, URDA LOZANO Jesus Carlos, 2015, *Protesta democrática y democracia antiprotesta*, Pampelune, Pamiela.
- PISARELLO Gerardo, ASENS Jaume, 2014, *La bestia sin bozal. En defensa del derecho a la protesta*, Madrid, Catarata.
- SENNETT Richard, 2003, *Carne y piedra*, Madrid, Alianza.
- YOUNG Iris Marion, 2000, *La justicia y la política de la diferencia*, Madrid, Cátedra.

FLÂNER OU FILER : UNE APPROCHE QUANTIFIÉE DE L'INFLUENCE DU CONTEXTE SUR LE TYPE DE PRATIQUE PIÉTONNE

[Julie Chrétien](#)

Érès | « [Espaces et sociétés](#) »

2019/4 n° 179 | pages 77 à 91

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-77.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



Flâner ou filer : une approche quantifiée de l'influence du contexte sur le type de pratique piétonne

Julie Chrétien

La marche est un objet particulier dans le domaine de la mobilité, étant successivement (et parfois simultanément) moyen de transport et activité à part entière. Or le sens que les décideurs et les usagers donnent à la pratique piétonne peut avoir des conséquences sur les politiques d'aménagement et de mobilité qui lui sont consacrées. Cela suppose donc que ces acteurs aient une connaissance équilibrée de ces deux aspects de la marche et des facteurs qui peuvent favoriser l'un ou l'autre.

Actuellement, de quelle manière les deux facettes de la marche sont-elles perçues dans les politiques de transport et d'aménagement et dans les représentations sociales ? Dans des politiques de mobilité, la marche apparaît principalement à travers l'étude des populations défavorisées qui n'ont pas d'alternative, l'objectif étant alors de fournir une voiture aux ménages qui n'en ont pas, plutôt que d'augmenter le nombre de services accessibles à pied (Bacqué et Fol, 2007). La marche est ainsi perçue comme un pis-aller ; y être cantonné limiterait les chances d'insertion. Quant aux politiques d'aménagement, leur prise en compte de la marche prend la forme d'une grande

Julie Chrétien, École des ponts, Université Gustave Eiffel, Laboratoire ville, mobilité, transport

attention accordée au design des espaces (Hess *et al.*, 1999 ; Bostock, 2001 ; Genre-Grandpierre, 2007 ; Lavadinho et Winkin, 2012), soulignant ainsi en creux l'importance supposée de l'expérience vécue comme facteur déterminant dans sa pratique. Enfin, Jérôme Monnet (2015) montre qu'il existe dans le champ de l'imaginaire social une « marche-loisir », noble et valorisée, opposée à une « marche-déplacement » souvent ignorée de la littérature. Dans les discours domine ainsi l'image de la marche comme activité en soi : son rôle en tant que *moyen de transport* indispensable à la vie quotidienne de grands pans de la population est largement occulté et déconsidéré en dehors des espaces aisés ou touristiques.

Ces vingt dernières années, des travaux ont tenté d'extraire la marche en ville de sa relative invisibilité ou de son cantonnement aux populations sous-motorisées. Cependant, ceux-ci n'ont pas clarifié l'ambiguïté inhérente à cette pratique. Soit ils l'ont traitée en tant que moyen de transport en soulignant son caractère *efficace* dans de nombreuses situations, mais en laissant de côté l'agrément qu'elle peut représenter (Papon et de Solère, 2010 ; Lejoyeux et Laousse, 2010 ; Chrétien, 2015), soit ils ont souligné à quel point la pratique piétonne est appréciée et associée à des sentiments de plaisir, subsumant le caractère utilitaire des trajets piétons sous l'expérience de vie qu'ils représentent (Thomas, 2004 ; Simon, 2011).

La permanence de cette dichotomie, même au sein d'articles visant à mieux objectiver les pratiques, nous amène à faire l'hypothèse que les outils employés par les chercheurs orientent vers l'une ou l'autre des pratiques piétonnes. Les récits de marche-loisir émergent bien plus facilement dans les entretiens semi-directifs, qui les valorisent, que ceux traitant de marche-déplacement (Augoyard, 1979). En retour, les outils utilisés pour analyser les flux de déplacements – et notamment parmi eux les enquêtes ménage déplacement (EMD) – sont construits pour optimiser des transports fonctionnels et se basent sur une conception normée de la mobilité (Commenges, 2013) distinguant les déplacements des activités : chaque déplacement correspond au mouvement entre une origine et une destination, chaque destination est décrite par un « motif », c'est-à-dire ce que la personne compte y faire. Ainsi, ces enquêtes, dans leur construction même, n'admettent le déplacement que comme *moyen*, ce qui rend difficile l'analyse des cas où ceux-ci sont des fins en soi.

Par conséquent, si la marche-déplacement a été en partie revalorisée, cela s'est fait au prix d'une tension entre deux visions des pratiques piétonnes. Or on peut faire l'hypothèse que l'ambivalence des regards portés sur la marche n'est que le reflet d'une pratique elle-même ambivalente. Il apparaît dès lors nécessaire de développer une analyse interprétant conjointement ces deux facettes, ce qui permettrait d'une part d'estimer la prévalence de chaque logique et d'autre part de comprendre les facteurs faisant émerger l'une ou l'autre.

Les outils théoriques utilisés en socio-économie des transports permettent de penser la dualité de la marche. Si le modèle dominant dans l'analyse de la

mobilité considère que le mouvement physique n'est qu'un moyen d'atteindre une destination distante dans l'espace, et que ce temps est un coût à minimiser afin de maximiser l'utilité de l'activité, des auteurs ont entrepris d'en contester l'universalité en soulignant qu'une valeur positive peut être accordée au fait de se déplacer. Patricia L. Mokhtarian et Ilan Salomon (2001) montrent qu'il existe un ensemble de situations (randonnées, promenades, croisières...) où le déplacement représente un moment utile ou plaisant, et devient une activité à part entière. Il est possible de se placer dans des cas de figure où le temps de déplacement prend une valeur positive et où les individus ne cherchent pas à l'optimiser. Par conséquent, lorsqu'une logique d'évasion, de sociabilité, d'émotion (Flamm, 2004) ou, de façon moins ambitieuse, une logique de minimisation de l'inconfort du déplacement est intégrée au déplacement, cela influence le choix du mode de transport et le temps consacré au trajet.

Cette approche théorique a en outre l'avantage de permettre l'utilisation des outils habituels de l'analyse des modes de transport, même quand le piéton marche dans une logique de loisir et non de déplacement. En effet, si les individus cherchent à maximiser leur utilité quotidienne, l'existence de trajets faits avec un mode qui n'est pas optimal temporellement suppose que d'autres facteurs sont intervenus pour contrebalancer ce « surcoût » : soit que la personne ait refusé de payer le coût monétaire pour prendre un mode plus rapide, soit que des éléments relevant de l'expérience du trajet – confort, plaisir lié à l'environnement... – aient biaisé la perception du temps de trajet, amenant à un rallongement de celui-ci, soit que la personne ait volontairement décidé de consacrer plus de temps à se déplacer pourvu que le moment soit plus agréable. Il est alors possible de « lire » dans les EMD les logiques de loisir implicites de certains déplacements, notamment piétons, en identifiant les cas où les individus n'ont pas fait un choix de mode de transport optimisant le temps de déplacement.

Ainsi, en se plaçant dans ce cadre théorique, il est possible de voir la marche comme un mode de transport pour lequel la valeur du temps serait ambivalente, tantôt positive – fût-ce uniquement par rapport à d'autres modes de transport moins appréciés –, tantôt négative. La question se pose alors d'identifier les facteurs qui induisent ces variations.

Les enquêtes *ad hoc* menées pour analyser la valeur associée à l'activité de se déplacer révèlent que celle-ci n'est intrinsèque ni à un individu ni à un mode, mais qu'elle dépend des circonstances temporelles et spatiales du trajet. Ainsi, à travers une étude sur la région de San Francisco, Mokhtarian et Salomon (2001) montrent que 55 % des enquêtés déclarent apprécier leur trajet lorsqu'ils se rendent dans un lieu de loisir, contre seulement 15 % lorsqu'il s'agit d'accompagner quelqu'un. Jillian Anable et Birgitta Gatersleben (2005) indiquent que lorsqu'ils se déplacent pour motifs professionnels, les individus accordent une plus grande importance aux éléments instrumentaux (le caractère pratique, la fiabilité, la flexibilité et le coût) dans le choix de leur

mode de transport qu'aux éléments liés au plaisir, ce qui n'est pas le cas pour les trajets de loisir. Ces travaux rejoignent une vaste littérature sur la valeur du temps de déplacement, qui constate que le temps de transport « coûte moins cher »¹ lorsque l'on se déplace pour des motifs de loisir plutôt que professionnels (Crozet, 2005). Il est ainsi possible de faire l'hypothèse que la marche soit pratiquée selon une logique de déplacement « pur » lorsque les individus doivent se rendre à des activités contraintes en termes d'horaires et d'obligation de présence, mais selon une logique de loisir lorsqu'ils disposent de plus de temps ou se rendent à des activités moins contraintes.

Si l'on peut faire l'hypothèse que des logiques plus purement « de déplacement » répondent à des contraintes accrues sur l'emploi du temps, la question se pose de savoir ce qui, à l'inverse, peut augmenter l'utilité tirée de la marche. Lorsque l'on interroge directement les individus sur les raisons qui les poussent à rallonger leurs trajets – pas seulement à pied –, les principales raisons avancées ont trait à l'environnement du déplacement (Mokhtarian et Salomon, 2001). Les nombreux travaux s'appuyant sur des préférences révélées pour identifier les façons dont l'aménagement peut favoriser les pratiques piétonnes insistent sur l'importance du sentiment de sécurité (Hess *et al.*, 1999), sur la connectivité des rues (Genre-Grandpierre et Foltête, 2003) et la qualité de l'environnement (Handy *et al.*, 2005 ; Lavadinho et Winkin, 2012). Des facteurs se combinent, certains améliorant l'accessibilité offerte par la marche – et donc potentiellement ses usages « déplacement » –, d'autres jouant sur l'agrément et pouvant inciter à une logique de loisir plus forte. Or Ria Hutabarat Lo (2009) suggère que ces facteurs peuvent entrer en contradiction les uns avec les autres : un environnement dense peut rendre la marche plus efficace en tant que mode de transport, mais induire des phénomènes de foule diminuant son caractère plaisant. Par conséquent, s'il a été montré que la densité et la mixité fonctionnelle augmentent les pratiques piétonnes, il n'est pas impossible que cela se fasse au détriment des logiques de loisir.

Ainsi, en partant de l'hypothèse de travail que les individus cherchent à maximiser leur utilité au quotidien, on peut supposer que les circonstances temporelles et spatiales du trajet tendraient à renforcer soit une logique « utilitaire » (ou de déplacement « pur ») visant à minimiser le temps de transport (quitte, dans certains cas, à en payer le prix monétaire et en inconfort), soit une logique de « loisir » dans le cadre de laquelle les éléments liés à l'expérience positive de la marche domineraient. Nous chercherons dans cet article à révéler les situations les plus propices à chaque pratique piétonne et leur importance relative en fonction des circonstances.

1. Ou dit autrement : « on cherche moins à minimiser son temps de transport ».

DONNÉES ET MÉTHODE

Données

Nous nous appuyons sur l'enquête globale transport (EGT) de 2010, qui porte sur les déplacements des résidents d'Île-de-France. Les individus y sont invités à raconter leur mobilité au cours d'une journée, laquelle est ensuite traduite en une succession de déplacements. Le choix du terrain est lié à notre thèse. Il comporte en outre deux avantages pour l'étude des déplacements piétons. Premièrement, l'Île-de-France est une région dense et fortement urbanisée au sein de laquelle la marche est très pratiquée, ce qui fournit un échantillon analysable d'une ampleur conséquente. Secondement, lors de l'édition 2010, une attention particulière avait été portée aux déplacements piétons, les enquêteurs étant invités à relancer les enquêtés sur les trajets de faible portée. En outre, le carroyage employé est de 100 mètres par 100 mètres. On est donc en mesure d'espérer que les déplacements piétons sont fidèlement représentés. Nous nous intéresserons uniquement aux personnes adultes, les mineurs ayant des contraintes spécifiques sur leur accès à la mobilité. En raison des contraintes inhérentes à la base de données, qui interroge uniquement les personnes *résidant* en Île-de-France, nous ne nous intéressons pas aux pratiques des touristes et autres non-résidents de la région. Enfin, nous nous concentrerons ici sur les pratiques lors d'un jour de semaine (lundi à vendredi), le week-end étant moins bien représenté dans l'enquête.

Nous avons divisé l'Île-de-France en six zones comme suit. Tout d'abord, nous avons séparé Paris, une zone regroupant les communes appartenant à une unité urbaine² que nous avons nommée « banlieue », et une zone regroupant les communes n'appartenant pas à une unité urbaine, que nous avons nommée « périurbain ». Comme 70 % de notre population résidait dans la catégorie « banlieue », nous avons distingué entre les 20 % des communes les plus denses (plus de 6 000 habitants/km²) et les autres. Enfin, à l'échelle du carroyage, nous avons distingué les lieux selon qu'ils se trouvent à plus ou moins de 800 mètres d'une gare (RER ou train) ou d'une station de métro³. Quand nous analyserons l'influence du lieu, nous distinguerons les déplacements en fonction de leur lieu *d'origine*.

Dans cet article, nous considérerons deux formes de marche-loisir, mutuellement exclusives. La première correspondra aux cas où le motif à destination est explicitement désigné comme étant la marche (les « promenades »). La seconde concernera les cas où la marche-loisir prend la forme d'un trajet qui

2. Dans plus de 90 % des cas, il s'agit de l'unité urbaine de Paris.

3. Cette distance équivaut environ à dix minutes de marche et correspond au périmètre retenu comme étant sous l'influence de la gare, c'est-à-dire plus dense et diversifié que les alentours (voir les travaux de l'APUR sur les gares du Grand Paris Express et la note rapide de l'IAU n° 762 sur l'articulation entre gare et quartier de gare).

mène quelque part, mais où la vitesse relative plus basse des trajets à pied par rapport aux autres modes suggère qu'une logique de plaisir est à l'œuvre (la marche en tant que « mode d'agrément »). Par contraste, nous définirons la « marche utilitaire » comme correspondant aux cas où la marche est le mode le plus rapide pour se rendre à la destination que l'on souhaite atteindre. Nous allons clarifier ces cas.

Lorsque la marche est une activité à part entière

Les promenades sont mises sous le même intitulé que le lèche-vitrines et les cours de conduite⁴ ; 8,7 % de la population adulte d'Île-de-France a réalisé un déplacement pour un de ces motifs. Cependant, ce chiffre peut inclure des promenades en voiture ou en vélo ainsi que des cours de conduite. Afin de nous assurer autant que possible que nous ne saisissons que les cas de déplacements piétons, nous ne retenons que les cas où le mode emprunté pour ce déplacement est la marche et où la durée à destination est de quinze minutes ou moins. Nous perdons ici potentiellement les cas où les individus se rendent en voiture dans un centre-ville où ils feront du lèche-vitrine à pied. On a donc là une limite *basse* de la prévalence de la pratique de la marche en tant qu'activité à part entière.

Par ailleurs, dans l'EGT 2010, les promenades, lèche-vitrines et cours de conduite sont codés comme suit : l'enquêteur indique la portée maximale de la promenade (ou de la séance de lèche-vitrines ou du cours de conduite), associe cette portée maximale à une destination à laquelle il est considéré que l'individu ne restera pas et répartit le temps en mouvement entre *deux déplacements* – un aller et un retour – créés de façon artificielle. Ainsi, une unique promenade est décomposée en *deux* déplacements. Par conséquent, au lieu de fournir la part des déplacements dont la destination est une promenade, nous précisons l'ensemble des déplacements ayant ce motif à l'origine ou à destination.

Lorsque la marche sert à se rendre à une autre activité

En dehors du cas où la marche est une activité en tant que telle, nous cherchons à identifier les situations où les individus avaient un motif de déplacement indépendant du trajet, mais où le plaisir de marcher a influencé le choix de mode de transport. En maintenant l'hypothèse d'individus cherchant à maximiser leur utilité quotidienne – hypothèse présentée en introduction –, il nous est possible de déduire la logique du trajet en identifiant les cas où la marche n'est pas le mode qui permet de minimiser le temps de transport.

4. Il s'agit du motif à destination « 42. Promenade, lèche-vitrine [sans achat], leçons de conduite ».

Ce que l'on identifie de cette manière comme des pratiques de mode d'agrément pourrait relever d'une forme de captivité de la marche. Afin de nous assurer que ces cas sont secondaires, nous distinguerons au sein de notre population les individus qui ont déclaré qu'ils n'avaient pas de voiture à disposition le jour de l'enquête (et, pour les habitants de Paris et de la banlieue dense avec gare, qu'ils n'avaient pas non plus d'abonnement aux transports en commun), que nous appellerons piétons « captifs », du reste de la population, qualifiée de « motorisée ».

Dans ce contexte, l'enjeu est d'identifier sur quelles distances (que nous traduisons en temps de trajet piéton), la marche représente le mode optimal temporellement pour réaliser un trajet. Les deux tiers (67 %) des déplacements piétons durent dix minutes ou moins, et 89 % d'entre eux durent vingt minutes ou moins. Ceci suggère que les résultats seront très sensibles au choix du seuil temporel en deçà duquel la marche serait le mode optimal et que toute erreur de quelques minutes aurait une incidence considérable sur les résultats. Par ailleurs l'incertitude du seuil se rajouterait à celle de la fiabilité des déclarations des individus, car 90 % des durées déclarées pour la marche l'ont été à cinq minutes près. Enfin, comme ce seuil dépend de la performance des autres modes de transport et donc du moment de la journée et des lieux d'origine et de destination du déplacement, leur estimation supposerait donc une connaissance fine des conditions de trafic au lieu et à l'instant de chaque trajet. Par conséquent, nous cherchons plutôt une valeur nous permettant de fournir une limite *basse* aux pratiques de marche-loisir.

Déterminer une limite basse aux pratiques de marche-loisir

Dans Paris et en banlieue dense proche d'une gare, entre le temps d'attente en station et, le cas échéant (pour les modes ferrés), d'accès et d'exit, les transports en commun ne sont pas pertinents, dans le meilleur des cas, pour les déplacements de moins d'un kilomètre, soit, si l'on estime à 4 km/h la vitesse de marche, ne sont pas pertinents en deçà de quinze minutes de trajet piéton. La voiture est moins performante encore que les transports en commun : si l'on estime à 15 km/h la vitesse moyenne de déplacement automobile dans la capitale et à 13 minutes la somme du temps d'accès au véhicule et de recherche d'une place de parking (Lefauconnier et Gantelet, 2005), en deçà d'un trajet de portée de 1,2 km (soit 18 minutes à pied), il n'est pas pertinent d'utiliser l'automobile.

Dans les zones moins denses (périurbain et banlieue à plus de 800 mètres d'une gare), estimer une distance sur laquelle la marche est le mode le plus rapide est une entreprise plus hasardeuse. Dans la majorité des cas, sur les petites distances, seule la voiture est compétitive, car sa vitesse moyenne y est plus élevée. Cependant, bien plus que cette dernière, c'est le temps d'accès au véhicule qui détermine le périmètre à l'intérieur duquel la marche est optimale en temps. À titre d'exemple, en maintenant l'hypothèse d'une vitesse à

15 km/h, si le temps d'accès et de dépôt du véhicule chute à 2 minutes (ce qui représente une hypothèse crédible, voire haute, pour les ménages disposant d'un garage et se rendant en un lieu où les places sont nombreuses), la marche n'est optimale que sur 200 mètres, c'est-à-dire sur des trajets de 3 minutes. Or ce temps d'accès dépend certes de la densité (très hétérogène parfois au sein d'une même commune), mais aussi de la politique de la commune en matière de stationnement et de l'heure du déplacement.

Retenons simplement que ce seuil en deçà duquel la marche est optimale sera maximal dans Paris. Par conséquent, nous retenons la valeur estimée pour cette zone – 15 minutes – comme seuil de référence fournissant une estimation *basse* de la prévalence de la marche-loisir : les trajets piétons dont la durée déclarée est inférieure ou égale à cette valeur seront considérés comme relevant d'une pratique utilitaire de la marche. Avec cette mesure, la marche-loisir sera estimée au plus proche dans Paris, mais certainement sous-estimée dans les zones moins denses, notamment dans celles que nous qualifions de « périurbain », ce dont nous tiendrons compte dans notre analyse.

RÉSULTATS

Prévalence des différentes pratiques piétonnes en Île-de-France

Au sein de notre population, la marche représente 36 % des déplacements réalisés, et 49 % des adultes résidant dans la région ont fait au moins un déplacement intégralement piéton le jour de l'enquête. La marche-loisir représente au moins 21 % de ces déplacements, dont 9 % de promenades et 12 % où la marche est un mode d'agrément.

Les piétons « captifs » ont réalisé 29 % des trajets piétons et représentent 20 % de notre population, ils ont donc une pratique plus marquée de la marche que le reste des Franciliens adultes. Cependant, parmi les déplacements piétons (hors promenades) réalisés par les captifs, 84 % relevaient d'une logique utilitaire, contre 87 % chez les non-captifs. Si l'absence de véhicule motorisé incite donc à réaliser des trajets plus longs, ce constat est à nuancer : le comportement des personnes non motorisées est très proche de celui des personnes qui disposaient d'un véhicule.

La marche-loisir dépend peu du lieu

La prévalence de la marche dans son ensemble augmente fortement avec la densité de la zone de départ (figure 1) : moins d'un déplacement sur cinq prenant son origine dans le périurbain se fait à pied, contre 30 % de ceux qui partent de banlieue peu dense à moins de 800 mètres d'une gare et près de la moitié des déplacements ayant pour origine Paris. Cette hausse de la pratique de la marche est très majoritairement stimulée par la marche utilitaire, et ce en dépit d'une surestimation de cette dernière dans les zones moins denses.

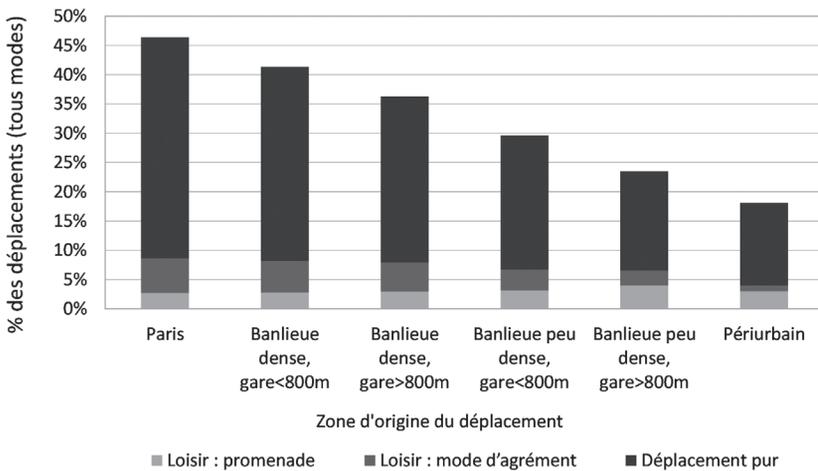


Figure 1. Type de marche en fonction du lieu d'origine des déplacements.

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Réalisation : Julie Chrétien.

La marche-loisir en revanche n'augmente que faiblement avec la densité, et ce bien que nous la sous-estimions dans les zones moins denses en prenant le seuil de 15 minutes. La pratique récréative de la marche est ainsi stable et de faible ampleur : quel que soit le lieu, elle ne forme qu'entre 5 et 10 % des déplacements tous modes confondus, ce qui représente une part relativement marginale des trajets quotidiens.

Dans quelles proportions augmenter le seuil dans les zones peu denses modifierait-il la proportion de marche-loisir ? Si, en banlieue peu dense loin d'une gare et dans le périurbain, on prend 5 minutes pour seuil en deçà duquel la marche est optimale, la marche en tant que mode d'agrément représente respectivement 11 % et 7 % des déplacements, ce qui est une surreprésentation par rapport au taux observé à Paris (6 %), mais ne remet pas en cause la logique utilitaire dans ces territoires.

Par ailleurs, distinguer les piétons captifs des motorisés confirme les résultats agrégés observés dans la section précédente : les « motorisés » ont une pratique de la marche utilitaire non significativement supérieure à celle des captifs. À lieu de déplacement identique, les personnes qui ne possèdent pas de mode motorisé ne compensent pas en pratiquant plus de longs déplacements piétons. Ce résultat, contre-intuitif au moins pour ce qui concerne les zones moins denses, concorde avec les travaux de Benjamin Motte-Baumvol (2007, 2010) qui montrent que les ménages non motorisés sont presque absents des territoires les plus dépendants de l'automobile et se relocalisent dans des zones plus denses en services et commerces lorsqu'ils en ont l'occasion.

Ainsi, lorsque la densité baisse, la marche devient moins performante par rapport à d'autres modes de transport et l'on assiste à une diminution rapide de

sa pratique. Là où l'on pourrait imaginer qu'une forte utilité positive maintiendrait une pratique piétonne même dans les zones où la marche est peu adaptée, poussant les individus à rallonger certains de leurs trajets pour pouvoir les réaliser à pied, c'est le phénomène inverse qui se produit : la durée médiane des trajets piétons est identique à travers l'Île-de-France, et chute même dans le périurbain. Par conséquent, la prévalence de la marche-loisir n'augmente pas lorsque la densité du territoire diminue : le gain que peuvent apporter des cadres de déplacements plus apaisés ne compense pas le surcoût en temps qu'impliquent des déplacements piétons dans ces zones.

Des pratiques de loisir qui augmentent quand la valeur du temps diminue

De même que la marche en tant que mode d'agrément représentait une part marginale des déplacements, et ce indépendamment du lieu, elle demeure marginale quel que soit le motif du déplacement (figure 2) : sa pratique représente au mieux 7 % des déplacements tous modes confondus (pour les trajets domicile - affaires personnelles).

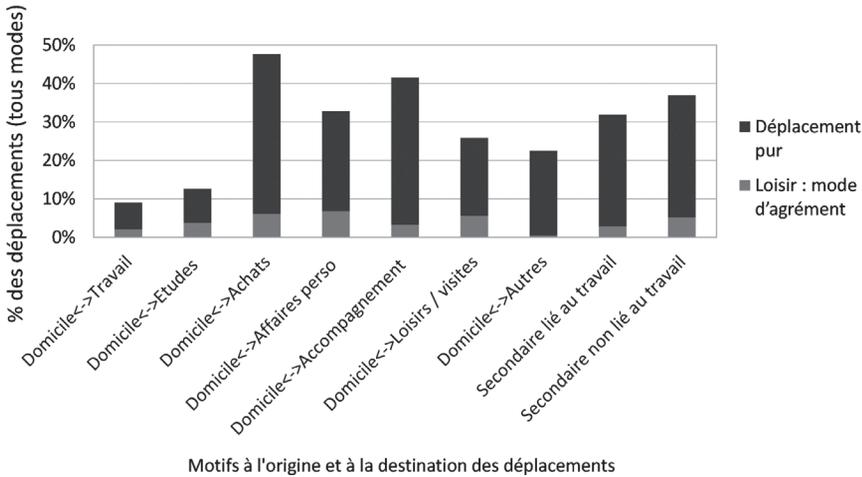


Figure 2. Type de pratique piétonne en fonction des motifs de déplacement (hors promenade).

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Réalisation : Julie Chrétien.

En revanche, à la différence du lieu, le motif du déplacement – et par extension les circonstances temporelles de celui-ci – joue sur la prévalence de la marche en tant que mode d'agrément (figure 2). Les quatre motifs combinés (hors motif « Domicile ↔ Autres ») pour lesquels la part modale de la marche en tant que mode d'agrément est la plus faible sont, par ordre croissant, les

trajets domicile-travail, les trajets secondaires liés au travail, les trajets domicile-études et les accompagnements⁵. On remarque ainsi que les trajets émanant d'activités représentant des contraintes pour l'emploi du temps de l'individu sont ceux pour lesquels les pratiques de loisir sont les plus faibles.

La pratique de la marche utilitaire en revanche ne dépend pas des circonstances temporelles : on trouve parmi les motifs contraints aussi bien des trajets pour lesquels elle est rare que des trajets pour lesquels elle est fréquente. Par exemple, les trajets domicile-travail ou études sont très rarement concernés par la marche utilitaire⁶, alors que les déplacements secondaires liés au travail et les trajets domicile-accompagnement – contraints eux aussi – sont très fréquemment réalisés à pied dans une logique de déplacement pur.

Ainsi, lorsque la pression temporelle est plus forte et que le temps représente un coût plus élevé, on observe une baisse de la marche en tant que mode d'agrément. La pratique de la marche utilitaire, elle, demeure régie par des logiques liées aux distances à parcourir : elle est fortement pratiquée lorsque les destinations sont proches et que la marche est le mode optimal temporellement pour se déplacer – accompagnement des enfants à l'école, pause-déjeuner au milieu d'une journée de travail –, mais est abandonnée lorsque les destinations sont lointaines et que les modes motorisés permettent des gains en temps non négligeables.

Ces résultats sont confirmés si l'on observe la contrainte posée par l'emploi du temps de l'individu dans son ensemble (figure 3). Les personnes qui font le moins de marche-loisir sont les étudiants et les actifs occupés ayant travaillé le jour de l'enquête, tandis que les personnes qui ont moins de contraintes ce jour-là – à savoir les retraités, chômeurs, actifs en congés et les personnes sans profession – pratiquent bien plus fréquemment la marche en tant qu'activité à part entière. Ainsi, les pratiques de marche-loisir représentent 31 % des déplacements piétons des retraités, contre seulement 16 % de ceux des actifs ayant travaillé le jour de l'enquête. Par ailleurs, la part modale de la marche dans son ensemble décroît lorsque les contraintes augmentent : à titre d'exemple, 38 % des déplacements des actifs en congé et 47 % des déplacements des chômeurs sont réalisés à pied, contre 28 % de ceux des étudiants et des actifs ayant travaillé le jour de l'enquête. C'est donc une hausse en valeur relative *et* absolue des pratiques de marche-loisir à laquelle on assiste lorsque les gens disposent de temps.

5. À l'exception de l'intervention des domicile-études et domicile-accompagnement, l'ordre demeure inchangé si l'on prend un seuil de 10 minutes.

6. Ce qui s'explique par les longues distances de ces trajets, sur lesquelles la marche n'est pas optimale.

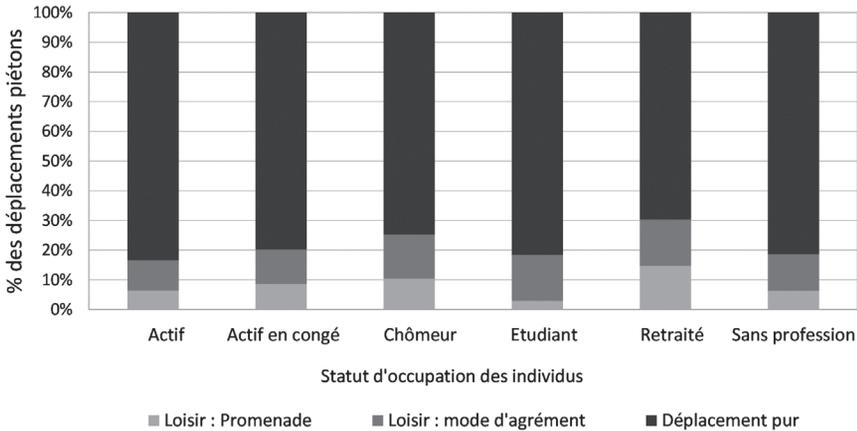


Figure 3. Type de pratique piétonne en fonction du statut d'occupation des individus réalisant les déplacements.

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Réalisation : Julie Chrétien.

Si l'on distingue les individus motorisés des captifs de la marche, la prévalence de la marche-loisir est stable chez les individus ayant un emploi du temps moins contraint, mais varie légèrement parmi les étudiants et les actifs ayant travaillé. Chez les actifs ayant travaillé (respectivement les étudiants), au sein des déplacements piétons (hors promenade) la marche est pratiquée en tant que mode d'agrément dans 10 % (respectivement 14 %) des cas parmi les motorisés, contre 16 % (respectivement 21 %) chez les captifs. Les déplacements identifiés comme relevant d'une pratique d'agrément sont donc surestimés chez les personnes ayant un emploi du temps plus contraint, une partie des longs trajets piétons de cette population relevant d'un effort supplémentaire en temps pour pallier l'absence d'alternative modale.

La proportion des pratiques de loisir au sein des déplacements piétons augmente avec le niveau de contrainte temporelle, qu'il s'agisse de promenades ou de l'usage de la marche en tant que mode d'agrément. Lorsque les contraintes temporelles du quotidien sont moins fortes, d'une part les individus ont plus de temps à consacrer aux promenades⁷, et d'autre part le temps a une valeur moins forte, ce qui signifie que l'utilité positive associée à la marche est moins fortement contrebalancée par le « coût » que peut représenter le déplacement.

Pour autant, la marche utilitaire demeure la logique largement majoritaire même au sein des populations ayant – théoriquement – du temps à disposition. Si l'on exclut les situations de promenade, sa pratique représente 82 % des déplacements piétons des retraités, qui sont pourtant le groupe ayant la

7. Incidemment, il a été montré que les promenades faisaient partie des loisirs qui étaient sacrifiés lorsque le *sentiment* de manque de temps augmentait (Degenne et Lebeaux, 2003).

plus faible prévalence de cette pratique. De plus, la dispersion des durées des déplacements piétons (hors promenade) révèle que si les actifs ayant travaillé réalisent les déplacements piétons les plus courts en temps et les retraités les plus longs, les écarts entre ces deux populations sont relativement faibles : moins de cinq minutes au niveau de la médiane et du troisième quartile, tandis que, quel que soit le statut d'occupation, le premier quartile est identique. Les personnes qui disposent de temps utilisent donc globalement la marche pour réaliser des déplacements comparables en durée à ceux des personnes pressées. Dans la plupart des cas, elles n'entreprennent pas de réaliser à pied des trajets que d'autres populations à l'emploi du temps plus contraint auraient effectués par un mode motorisé.

DISCUSSION ET CONCLUSION

Nos travaux ont permis de mieux cerner les poids respectifs des usages utilitaires et de loisir de la marche, l'influence des circonstances spatiales et temporelles des déplacements sur ces pratiques, et par extension de renseigner l'importance relative du coût du temps et de la valeur associée à l'expérience du déplacement dans les trajets piétons quotidiens. En semaine, les promenades concernent 9 % des déplacements piétons des adultes d'Île-de-France et, pour 12 % des déplacements à pied, la marche a été choisie par agrément plus que pour son efficacité. Les conditions temporelles, en diminuant ou augmentant le « coût » du temps, peuvent augmenter ou diminuer la prévalence des pratiques de marche-loisir : l'utilité intrinsèque au déplacement justifie alors des temps de trajets plus longs, voire justifie le trajet en lui-même. Cependant, comme la marche-loisir est minoritaire, cela a peu d'effet sur la pratique de la marche dans son ensemble. En revanche, le lieu du déplacement, par sa densité, influence la prévalence de la marche utilitaire en rendant possible ou non de se rendre à destination à pied en un temps restreint.

Ainsi, la logique très largement majoritaire de la marche en semaine est une logique utilitaire, qui concerne 79 % des déplacements piétons, alors même que cette pratique est occultée dans les représentations sociales. Le recours à des outils et une méthode permettant d'objectiver simultanément les deux facettes de la marche fait ainsi émerger un aspect souvent ignoré : au quotidien, la valeur positive accordée au trajet en lui-même est insuffisante pour compenser l'importance accordée par les individus à la minimisation de leur temps de transport. La marche est majoritairement utilisée lorsqu'elle est le moyen le plus rapide d'accéder à un service ou une activité, et n'est pas choisie lorsque son utilisation entraînerait un surcoût en temps par rapport à d'autres modes. On comprend là pourquoi en dépit du goût si souvent professé pour ce mode de transport (Kaufmann, 2000 ; Mokhtarian et Salomon, 2001 ; Flamm, 2004), la pratique de la marche chute fortement dès lors que les villes sont construites avec la voiture pour référence : sa pratique en tant que loisir est

trop marginale pour compenser le désintérêt vis-à-vis de la marche lorsque elle perd en rapidité relative.

Bien qu'un élargissement aux populations de visiteurs, et notamment de touristes, eût permis d'aller plus loin, nos résultats invitent à repenser la place prépondérante accordée aux éléments qui favorisent la marche-loisir dans les politiques d'aménagement. Si l'objectif est de favoriser les pratiques piétonnes indépendamment de la logique qui y préside, il est plus efficace de réduire les distances pour accéder aux services et autres aménités quotidiennes que d'améliorer la qualité esthétique ou sécuritaire des environnements piétons⁸. Plus largement, même dans une logique d'ingénierie ayant pour objectif de permettre aux individus de minimiser leur temps de transport, la marche représente un outil essentiel de la mobilité quotidienne.

BIBLIOGRAPHIE

- ANABLE Jillian et GATERSLEBEN Birgitta, 2005, « All work and no play ? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 39, n° 2-3, p. 163-81.
- AUGOYARD Jean-François, 1979, *Pas à pas : essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Seuil (Espaces).
- BACQUÉ Marie-Hélène et FOL Sylvie, 2007, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie*, vol. 33, n° 1, p. 89-104.
- BOSTOCK Lisa, 2001, « Pathways of disadvantage ? Walking as a mode of transport among low-income mothers », *Health & Social Care in the Community*, vol. 9, n° 1, p. 11-18.
- CHRÉTIEN Julie, 2015, « La marche dans les schémas quotidiens de mobilité », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 67, p. 33-54.
- COMMENGES Hadrien, 2013, *L'invention de la mobilité quotidienne : aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris-7.
- CROZET Yves, 2005, « Le temps et les transports de voyageurs », *Le temps et les transports*, CEMT éd., Rapport de la table ronde 127, Paris, Publications de l'OCDE, p. 27-69.
- DEGENNE Alain et LEBEAUX Marie-Odile, 2003, « Le temps des loisirs, le cycle de vie et ses contraintes », *Regards croisés sur les pratiques culturelles*, O. Donnat éd., Paris, Documentation française (Questions de culture), p. 85-105.
- FLAMM Michael, 2004, « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie », *Mobilités, fluidités... libertés ?* B. Montulet et V. Kaufmann éd., Bruxelles, Presses de l'université Saint-Louis, p. 71-94.

8. Ces aménagements sont cependant souvent nécessaires pour que les populations les plus vulnérables aient accès à l'espace piéton. En outre, améliorer l'environnement dans lequel se déroulent des trajets utilitaires peut être un objectif louable en soi.

- GENRE-GRANDPIERRE Cyrille, 2007, « L'accessibilité aux commerces dans l'aire de vie avignonnaise », *Espace populations sociétés*, n° 2-3, 2007, p. 421-432.
- GENRE-GRANDPIERRE Cyrille et FOLTÊTE Jean-Christophe, 2003, « Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied » [en ligne], *Cybergeo : European Journal of Geography*, Dossiers, document 248, [URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/3925>].
- HANDY Susan, CAO XINYU et MOKHTARIAN Patricia L., 2005, « Correlation or causality between the built environment and travel behavior ? Evidence from Northern California », *Transportation Research Part D : Transport and Environment*, vol. 10, n° 6, p. 427-444.
- HESS Paul, MOUDON Anne, SNYDER Mary et STANILOV Kiril, 1999, « Site design and pedestrian travel », *Transportation Research Record : Journal of the Transportation Research Board*, n° 1674, p. 9-19.
- KAUFMANN Vincent, 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- LAVADINHO Sonia et WINKIN Yves éd., 2012, *Vers une marche plaisir en ville : boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher*, Lyon, Certu.
- LEFAUCONNIER Amélie et GANTELET Éric, 2005, *Le temps de recherche d'une place de stationnement*, Rapport du SARECO pour PREDIT-ADEME, Paris.
- LEJOYEUX François et LAOUSSE Dominique, 2010, *La marche à pied, un transport public individuel*, Les rapports prospectifs n° 165, RATP.
- LO Ria H., 2009, « Walkability : What is it ? » *Journal of Urbanism : International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, vol. 2, n° 2, p. 145-166.
- MOKHTARIAN Patricia L. et SALOMON Ilan, 2001, « How derived is the demand for travel ? Some conceptual and measurement considerations », *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, vol. 35, n° 8, p. 695-719.
- MONNET Jérôme, 2015, « La marche à pied entre loisir et déplacement », *La Géographie - Acta Geographica*, n° 1557, p. 12-15.
- MOTTE-BAUMVOL Benjamin, 2007, « Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne », *Norois. Environnement, aménagement, société*, n° 205, p. 53-66.
- , 2010, « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : le cas de la grande couronne francilienne », *Revue d'économie régionale & urbaine*, n° 5, p. 897-919.
- PAPON Francis et SOLÈRE Régis (DE), 2010, « Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville », *La Revue du Commissariat général au développement durable*, p. 65-82.
- SIMON Gwendal, 2011, « Entre marche et métro, les mouvements intra-urbains des touristes sous le prisme de l'“adhérence” à Paris et en Île-de-France », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 28, n° 1, p. 25-32.
- THOMAS Rachel, 2004, « Quand le pas fait corps et sens avec l'espace. Aspects sensibles et expressifs de la marche en ville » [en ligne], *Cybergeo : European Journal of Geography*, Dossiers, document 261, [URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/4304>].

DÉPLACEMENTS EN PÉDIBUS À L'ÉPREUVE DES MODES D'HABITER

[Éléonore Pigalle](#)

Érès | « Espaces et sociétés »

2019/4 n° 179 | pages 93 à 110

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-93.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



Déplacements en Pédibus à l'épreuve des modes d'habiter

Éléonore Pigalle

À l'heure de la promotion du transport actif visant à réduire la place de l'automobile dans les villes, il s'est développé une forme de déplacement scolaire organisé : le Pédibus. Ce ramassage scolaire s'effectue à pied sous la responsabilité de bénévoles. Il fonctionne comme un bus avec des itinéraires, des horaires et des arrêts, marqués par l'implantation de panneaux Pédibus situés au plus proche du domicile des parents. Il est présenté comme une solution prometteuse pour réduire l'accompagnement automobile vers l'école, qui n'a cessé d'augmenter depuis les années 1970 (van der Ploeg *et al.*, 2008). Il s'agit de pallier la dépendance accrue à l'automobile (Dupuy, 1999), considérée comme polluante, dévoreuse d'espace, individualiste, dangereuse et responsable de la démultiplication des problèmes d'obésité et de maladies chroniques. « Riche en reliance [lien social] », en « création de liens, d'opportunités et de synergies » (Amar, 2016, p. 12), le Pédibus est institutionnalisé et médiatisé pour encourager les déplacements actifs des enfants. Ses promoteurs affichent plusieurs arguments liés à l'activité physique, la lutte contre

Éléonore Pigalle, Aix-Marseille Université, Laboratoire interdisciplinaire environnement urbanisme (LIEU).

l'obésité, l'insécurité routière, la qualité atmosphérique ou encore l'autonomie des déplacements.

À notre connaissance, une unique revue de littérature a tenté de synthétiser les effets du Pédibus et les facteurs qui faciliteraient ou inhiberaient son déploiement (Smith *et al.*, 2015). Plusieurs effets positifs ont été rapportés sur l'activité physique, la création de liens sociaux (Kingham et Ussher, 2007), le gain de temps (Smith *et al.*, 2015) ou encore le report modal (Pérez-Martín *et al.*, 2018). Cependant, sa pratique est difficile à pérenniser (Brenac, 2013, p. 96 ; Kingham et Ussher, 2005) du fait des contraintes organisationnelles expliquant le manque de bénévoles. Pour réduire les obstacles à la participation à un Pédibus, une étude récente a proposé qu'il intègre les politiques de transport en rémunérant les accompagnateurs et que ces derniers utilisent une application mobile pour faciliter l'organisation (Pérez-Martín *et al.*, 2018). D'autres études sont plutôt nuancées, voire contestent ses effets, notamment pour réduire l'obésité infantile (Moodie *et al.*, 2009) et améliorer l'apprentissage de l'autonomie à la circulation routière sur le long terme (Depeau, 2008). Plus encore, il a tendance à se déployer dans les quartiers aisés, où l'homogénéité sociale est forte (Collins et Kearns, 2010 ; Pigalle, 2018).

Au-delà des caractéristiques sociologiques des familles, la question spatio-temporelle est incontournable pour mieux cerner cet objet et les raisons de l'implication ou non des parents. Nous faisons l'hypothèse que les déplacements en Pédibus résulteraient d'une interaction entre choix familiaux (Kaufmann et Widmer, 2005) et modes d'habiter. Nous proposons ici d'approfondir une étude antérieure portant sur l'implication sociale des familles dans le Pédibus (Depeau, 2012). À l'aide d'une typologie des familles, notre travail vise à identifier des facteurs d'implication favorables à l'engagement collectif dans ce dispositif au sein de la ville de Lausanne, figure de référence européenne du Pédibus.

MÉTHODOLOGIE ET DONNÉES

Terrain d'étude

Nous avons pris le parti de centrer notre étude sur la ville de Lausanne. Capitale du canton de Vaud à l'ouest de la Suisse, Lausanne se situe au cœur de la Suisse romande sur la rive nord du lac Léman. Ce terrain se justifie, car elle est la première ville en Europe continentale à avoir mis en place le système de Pédibus en avril 1999 (inspiré du modèle du *Walking bus* – Engwicht, 1992). De fait, Lausanne est la ville de référence du Pédibus. Ce dernier est le fruit d'une concertation entre les habitants (du quartier de Montriond) et la déléguée à l'enfance de la Ville, dans l'objectif de répondre à des problèmes de sécurité sur le chemin des écoliers liés à la circulation automobile. La particularité de Lausanne réside dans la double gérance du Pédibus avec, d'un côté,

l'association Pédibus Montriond et, de l'autre, la coordinatrice du Pédibus pour la Ville travaillant en collaboration avec des parents référents, responsables de lignes.

Enquête par questionnaire auprès des parents d'élèves

Procédure de création du questionnaire

Entre juin et décembre 2016, 1 003 questionnaires destinés aux parents d'élèves ont été remis à quatre écoles publiques élémentaires (accueillant des enfants de 4 à 9 ans) de Lausanne. La réalisation du questionnaire s'est déroulée en plusieurs étapes :

1. Entretiens exploratoires auprès d'acteurs concernés par le Pédibus (habitants, institutions publiques, associations) ;
2. Réalisation d'une première version d'un questionnaire, soumise à une phase de prétest ;
3. Adaptation et production d'une version définitive du questionnaire.

Le questionnaire mis en place et diffusé au sein des écoles portait sur la pratique du Pédibus, les motivations et les freins à s'impliquer dans ce dispositif, les perceptions du trajet domicile-école, la fréquence d'accompagnement des enfants à l'école, les opinions sur des arguments communicationnels en faveur du Pédibus et les représentations de différents modes de déplacement (voiture, transport en commun, vélo, marche et Pédibus). Ces thèmes ont été alimentés de questions de contrôle concernant les enfants (sexe, âge, classe, école) et les parents (niveau d'études, catégorie socioprofessionnelle, revenu et adresse), de données sur leur lieu d'habitation (type d'habitat, relation avec le voisinage, vie de quartier, sentiment d'appartenance et choix résidentiels) et sur les équipements à disposition du ménage (automobile, vélo, abonnement de transport en commun).

Choix des écoles ciblées

Quatre écoles primaires ont été sélectionnées selon trois variables : desserte de lignes de Pédibus (forte, faible, nulle mais ayant existé), revenus des ménages par quartier (aisé, moyen, populaire) et caractéristiques du tissu urbain (centre urbain, première couronne, périurbain). Nous proposons de les présenter par ordre décroissant du nombre de lignes de Pédibus en nous appuyant sur des données statistiques de la Ville de Lausanne.

La première école primaire, Montriond, se situe dans un quartier proche du centre-ville historique construit entre 1919 et 1945. Ce quartier aisé se compose essentiellement de petites villas avec jardins en propriété individuelle. Comparativement aux autres quartiers de Lausanne, la densité de population est plus faible et le revenu plus élevé. L'école est desservie par trois lignes de

Pédibus gérées par l'association Pédibus Montriond. Elle compte 15 classes et 291 élèves. Les 99 ménages qui ont participé à notre étude représentent 129 enfants, soit environ 45 % des élèves de cette école.

La deuxième école, Floréal, se situe à proximité de celle de Montriond et bénéficie également de la proximité du centre-ville historique et de ses activités. Les logements se caractérisent par de grands bâtiments collectifs construits avant 1960. La densité de population est plus élevée et le revenu des contribuables est également au-dessus de la moyenne lausannoise. Cette école est desservie par une ligne de Pédibus gérée par la coordinatrice de Lausanne. Elle possède 12 classes et 240 élèves. Les 38 ménages qui ont répondu aux questionnaires représentent près de 21 % des élèves de Floréal (50 enfants).

Contrairement aux deux premières écoles situées dans un quartier aisé, la troisième, Entre-Bois, est située dans le quartier Bellevaux au nord du centre-ville de Lausanne, construit entre la fin de la guerre et 1970. En comparaison de la moyenne lausannoise, ce quartier est un secteur d'habitation populaire et dense, marqué par une forte proportion de logements subventionnés. L'école est desservie par une ligne de Pédibus gérée par la Ville. Cette école compte 13 classes et 267 élèves. Les 26 ménages qui ont participé à notre étude représentent 38 enfants, soit 14 % des élèves de cette école.

La quatrième école primaire, Vers-chez-les-Blanc, est située dans le périurbain. Ce quartier s'est essentiellement développé dans les années 1980, marquées par un fort étalement urbain, expliquant que la densité de population soit la plus faible de Lausanne. Il se caractérise par de grandes surfaces boisées et accueille principalement des familles aisées, propriétaires de grandes villas individuelles avec jardins. Il se distingue fortement des autres quartiers lausannois par la taille des ménages et des logements, plus grands. C'est donc un quartier très aisé de la périphérie lausannoise. Auparavant, l'école était desservie par une ligne de Pédibus, aujourd'hui inactive faute de bénévoles. Toutefois, la passation des questionnaires a révélé l'existence de Pédibus informels. Elle possède 11 classes et 205 élèves. Les 59 ménages qui ont répondu aux questionnaires représentent presque 40 % des enfants de cette école (81 enfants).

Le taux de réponse du quartier populaire (Entre-Bois) étant plus faible, nous pouvons dès lors considérer que notre étude représente davantage les classes moyennes et aisées.

Traitements statistiques, analyse en composantes principales

L'intégralité de nos analyses statistiques a été menée avec le logiciel R. Sur la base des réponses des enquêtés, nous avons mené une analyse en composantes principales (ACP) intégrant les habitudes modales des enfants pour se rendre à l'école, les points de vue des parents en faveur de l'automobile et de la marche et leurs choix résidentiels. Ensuite, une classification ascendante

hiérarchique (CAH) a permis de dégager cinq profils de familles. Nous avons intégré des variables illustratives, permettant de décrire certaines caractéristiques significativement plus et moins représentées dans chacun des groupes constitués. Ces données sont exprimées en scores V. Ces derniers correspondent à une mesure d'association entre variables. Plus ce score est important (positivement ou négativement), et plus il est fortement associé au groupe auquel il est attribué. Seuls les résultats ayant une valeur de significativité de $p \leq 0,05$ ont été considérés comme significatifs et ont été rapportés.

Représentations spatiales

Un travail cartographique a été réalisé à la suite de notre typologie. Il a permis de localiser les écoles et la distribution spatiale des lignes de Pédibus sélectionnées pour cette étude. Le bâti a été ajouté ainsi que quatre graphiques rapportant la distribution de chacun des profils pour chacune des écoles.

RÉSULTATS, DÉTERMINANTS ET SPATIALISATION DES CINQ PROFILS

La CAH a donc permis de distinguer cinq profils de répondants. Ceux-ci ont pu être identifiés à l'aide de quatre dimensions, expliquant 40,2 % de la variance de nos données. Ces cinq groupes correspondaient significativement à certains critères et ont été nommés en fonction d'eux (tableau 1). Les paragraphes suivants décrivent et rendent compte de la typologie et de la proportion de chacun des profils par école (carte 1).

Le premier groupe, appelé les « Pédibus engagés », correspond à des classes aisées à fort capital culturel et social résidant entre 500 et 1 000 mètres de l'école. Il se caractérise par une sur-représentation des enfants qui se déplacent en Pédibus, qu'il soit officiel ou informel. Son image est très positive, les parents le considèrent comme pratique, agréable, sûr, rapide et flexible. Ce groupe est le seul à déclarer culpabiliser lorsqu'ils font moins d'un kilomètre en voiture. Le couple est plutôt de profession intellectuelle, et la mère travaillant à temps partiel dispose d'une flexibilité temporelle lui permettant de s'impliquer dans l'organisation du Pédibus et la vie associative du quartier. La famille valorise la réputation de celui-ci pour sa dynamique culturelle, la qualité de son cadre de vie, sa sécurité, et apprécie la convivialité et la solidarité du voisinage. Socialement actifs dans la dynamique du quartier, les parents sont investis dans la maison de quartier, les associations de parents d'élèves, de vie infantine, écologiques, socioculturelles et sportives. Ainsi, le contact avec le monde extérieur est recherché.

Le Pédibus à Montriond est très connu, très visible. Je suis membre de l'association Pédibus, car mon enfant pratique et je suis conductrice. (Mère, universitaire, profession intermédiaire, école de Montriond, Lausanne, 2016)

Ce groupe est significativement présent à l'école de Montriond qui comprend 59 % des Pédibus engagés.

Le deuxième groupe a été appelé les « ultra-piétons ». Comme pour les Pédibus engagés, il correspond à des classes aisées à fort capital culturel. La différence réside dans le fait que les familles ne souhaitent pas s'impliquer dans le Pédibus pour deux raisons principales : la faible distance domicile-école (inférieure à 500 mètres) et l'organisation spatio-temporelle du Pédibus jugée contraignante.

Comme l'école est très proche, ils peuvent y marcher déjà sans accompagnement. (Mère, universitaire, profession intellectuelle, école de Floréal, Lausanne, 2016)

Avec trois enfants petits, les trajets école-crèche demandent pas mal d'organisation. J'ai des horaires variables, donc je ne peux pas m'engager. (Mère, universitaire, dirigeante, école de Floréal, Lausanne, 2016)

Les enfants se rendent à l'école à pied par un trajet que les parents jugent accessible et sûr. Les déplacements piétons seraient porteurs de vertus, tant pragmatiques (gain de temps pour aller à l'école, sûre et flexible) que symboliques (agréable), quand l'automobile est considérée comme inutile, stressante, fatigante et contraignante. Comparativement aux autres groupes, les ultra-piétons sont locataires d'un appartement et ont choisi leur quartier pour l'accès aux transports, la proximité du lieu de travail et l'offre de services. Les mères universitaires plutôt actives aux horaires variables sont sur-représentées au sein de ce groupe. Ce dernier correspond à environ la moitié des ménages répondants dans les écoles de Floréal et de Montriond, dans des quartiers où le revenu est supérieur à la moyenne lausannoise.

Les « indifférents à l'usage du Pédibus » représentent le troisième groupe. C'est le seul groupe où dominant des classes populaires à faible capital économique et culturel. Les parents accordent une autonomie de déplacement à leurs enfants puisqu'ils habitent à moins de 500 mètres de l'école où ils sont scolarisés, les trajets à pied étant ainsi jugés plus rapides. Ils déclarent avoir choisi leur lieu de résidence pour le coût modéré du loyer, pour se rapprocher d'un membre de la famille ou d'amis, ou encore sans raison particulière. Le terme « indifférent » s'explique en premier lieu par comparaison aux autres profils. En effet, il s'agit du seul groupe à ne pas présenter une position explicite pour ou contre un mode de déplacement, suggérant un rapport plutôt passif à leurs choix modaux et leurs représentations. Par exemple, ils ne sont impliqués ni dans des associations ni dans le Pédibus, et semblent ne pas porter d'intérêt pour ce dispositif. Ce groupe est significativement présent à l'école d'Entre-Bois.

Le quatrième groupe a été nommé les « utilitaires ». Il se caractérise par des familles de classe aisée à fort capital économique, propriétaires d'une maison individuelle. Les parents accordent à leurs enfants une autonomie dans leurs déplacements scolaires, car ils s'y rendent seuls en transport en commun,

qui est jugé pratique, rapide et sûr. Lorsque les enfants étaient plus jeunes, ils se déplaçaient en Pédibus. Ce groupe a un rapport plutôt pragmatique ou fonctionnel aux choix modaux, en partie lié au manque d'accessibilité du trajet domicile-école et au nombre insuffisant de passages piétons.

Jusqu'en 2014, ils [les enfants] devaient changer de bus [...], nous faisons alors Pédibus. Depuis, le 64 fait une boucle quatre fois par jour. Plus besoin de Pédibus ! (Mère, universitaire, profession intellectuelle, école de Vers-chez-les-Blanc, Lausanne, 2016)

Ce groupe est significativement présent à l'école de Vers-chez-les-Blanc qui n'est plus desservie par le Pédibus faute de volontaires.

Les « automobilistes fervents » constituent le dernier groupe, sur-représenté chez les classes très aisées à fort capital économique. Les hommes sont plutôt des dirigeants et les femmes employées. L'ensemble de la famille se déplace en automobile pour des raisons pratiques, d'habitude et de préférence. Le degré de satisfaction concernant l'accessibilité du trajet domicile-école est particulièrement faible, à quoi s'ajoute un fort sentiment d'insécurité dû au manque de trottoirs, de passages piétons et à une vitesse de circulation automobile jugée trop élevée.

En principe le Pédibus assure la sécurité des enfants, mais pas dans notre quartier, car il n'y a pas de trottoir ! (Mère, universitaire, profession intellectuelle, école de Vers-chez-les-Blanc, Lausanne, 2016)

Le Pédibus n'est pas du tout adapté à des parents travaillant à 100 % tous les deux donc : non... Nous sommes dans une nouvelle ère où les services doivent s'adapter à la nouvelle situation des familles. (Mère, universitaire, profession intellectuelle, école de Vers-chez-les-Blanc, Lausanne, 2016)

Dans notre cas concret, notre quotidien se heurte à des conflits entre politiques publiques. Logement : pénurie sur l'arc lémanique, empêchant d'habiter où l'on souhaite. Garde d'enfants : pénurie de places en crèche, une fois qu'on a trouvé un logement, les places en crèche n'accompagnent pas les déménagements... les trajets demeurent ! (Mère, universitaire, dirigeante, école de Montriond, Lausanne, 2016)

Comme le groupe des utilitaires, celui-ci est significativement présent à l'école de Vers-chez-les-Blanc. Si ces deux groupes ont choisi d'habiter ce quartier pour accéder à la propriété dans un espace résidentiel étalé, vert et calme, les automobilistes fervents utilisent exclusivement la voiture et perçoivent défavorablement les transports actifs (vus comme contraignants et fatigants). En effet, le Pédibus est considéré comme inutile et contraignant, bien qu'ils ne l'aient jamais pratiqué.

Cette typologie illustre une variété de modes de vie selon les pratiques modales, les représentations et les aspirations résidentielles au sein de catégories sociales relativement similaires. Ces groupes se rapprochent des modèles

proposés par Pierre Bourdieu mettant en évidence la relation entre positions sociales et modes de vie (Bourdieu, 1979). Cette typologie met également en lumière des fonctionnements familiaux concernant leur rapport à l'autonomie des déplacements accordée aux enfants, aux échanges avec l'extérieur et à la régulation qui coordonne la vie quotidienne des membres de la famille (Kaufmann et Widmer, 2005).

Sur le plan géographique, nous pouvons faire trois constats. Premièrement, une opposition entre périurbain et centre urbain est observable dans les choix résidentiels et modaux et leurs représentations. Ce résultat met en évidence des relations déjà étudiées dans les comportements de mobilité quotidienne et résidentielle des individus (Carpentier-Postel, 2017). D'un côté, les familles du périurbain ont choisi d'accéder à la propriété dans un espace résidentiel individuel vert et calme et ont recours aux transports en commun ou à l'automobile. Les aménagements favorisant l'automobile limitent les déplacements piétons et donc l'adaptation de certains modes de vie. Cela justifie l'insatisfaction des profils 4 et 5 en matière d'accessibilité des trajets domicile-école, alimentée d'un sentiment d'insécurité élevé, contrairement aux trois autres profils significativement présents dans les espaces urbains. Parmi eux, les profils 1 et 2 s'observent plus souvent dans un environnement urbain relativement plus dense, qui bénéficie d'une proximité des activités quotidiennes, plus accessibles et favorables à la pratique du transport actif.

Deuxièmement, de manière attendue, l'environnement résidentiel influence la pratique du transport actif (Race *et al.*, 2017). L'usage de l'automobile et des transports en commun augmente au fur et à mesure que la distance s'allonge entre le domicile et l'école, induisant dans le même temps une diminution des déplacements piétons. Si le périurbain apparaît être un environnement favorable aux enfants en leur accordant une place de jeux à l'extérieur, la dispersion spatiale allonge les distances domicile-école et domicile-travail. Elle peut aussi affecter la perception des risques sur le chemin des écoliers. Ainsi, l'accompagnement des enfants à l'école devient une charge pour ces parents d'autant plus lorsqu'ils sont tous deux actifs (Thomas, 2015). De fait, le caractère spatio-temporellement organisé du Pédibus rend sa pratique contraignante et parfois en inadéquation avec les rythmes professionnels des parents.

Si la question de l'environnement résidentiel est incontournable, elle ne permet pas d'expliquer à elle seule la pratique ou non du Pédibus. Ce dispositif reste marginal dans les écoles d'Entre-Bois et de Floréal (une ligne pour chaque école) comparativement à celle de Montriond (trois lignes). Si les parents de l'école d'Entre-Bois sont plutôt indifférents à l'égard du dispositif, ceux de Floréal considèrent que la distance domicile-école est trop faible pour s'y impliquer. Pourtant cette école est située à moins de 500 mètres de celle de Montriond et comprenait auparavant trois lignes de Pédibus. La différence pourrait s'expliquer par le fait que les parents de l'école de Montriond ont exprimé une volonté d'agir collectivement, en se regroupant en association. En

effet, ces deux écoles sont régies par un type de gestion des Pédibus distincts : sous l'égide de la coordinatrice du Pédibus à la Ville de Lausanne pour Floréal, et par une association regroupant 64 bénévoles actifs dans la promotion du dispositif pour Montriond (c'est-à-dire l'implantation de panneaux Pédibus, l'organisation de journées événementielles « à pied à l'école »). Sans nier les réels efforts de la Ville, il semblerait que cette organisation du déplacement scolaire soit plus vigoureuse quand elle est gérée sous forme associative (Pigalle, 2018) que lorsqu'elle est mise en place par une logique descendante (Depeau, 2012, p. 110). Ainsi, dans ce dernier cas, il se pourrait que les habitants soient plus enclins à considérer ce dispositif comme un service public que comme un engagement bénévole.

Au regard de ces trois principaux résultats, il ressort que les dispositions sociales pour la marche des ultra-piétons, et celles qui favorisent leur engagement collectif dans le dispositif de Pédibus, ne seraient pas les mêmes. Ce résultat fort mérite d'être discuté, car sans nier l'influence de l'environnement urbain, il semblerait que cette logique d'action collective soit également soumise à un environnement social spécifique, dépendante des arbitrages familiaux éducatifs et résidentiels incitant à adopter certains modes de vie et à les spatialiser dans l'environnement urbain construit.

DISCUSSION

Nos résultats ont mis en évidence cinq profils différents, fondés sur les habitudes modales, leurs représentations et les arbitrages de localisations résidentielles des parents, tout en prenant en compte les perceptions du trajet domicile-école. En s'auto-définissant par leur volonté d'agir collectivement au nom de valeurs sociales, éducatives et environnementales, les Pédibus engagés se distinguent des quatre autres groupes de familles. Pour mieux comprendre ce profil, nous avons cherché dans un premier temps à caractériser certaines dispositions sociales favorables à l'engagement collectif en les comparant à celles qui favorisent la pratique de la marche. Dans un second temps, nous proposons de porter un regard sur ce qui différencie les familles du centre urbain de celles du périurbain impliquées dans le Pédibus. Puis, au regard de tous les éléments réunis, nous mettrons en perspective la question du choix stratégique des mères à s'impliquer dans ce dispositif sous l'angle des logiques éducatives du fonctionnement familial.

Dispositions sociales respectives des Pédibus engagés et des ultra-piétons

Nous avons vu que les dispositions sociales des profils 1 et 2 se distinguaient : le premier témoigne d'une volonté de s'engager collectivement dans le Pédibus, quand le second préfère la marche non organisée. Leurs principales différences sont restituées dans les trois points suivants.

Premièrement, les Pédibus engagés expriment une réelle volonté d’agir collectivement autour d’une action commune. Ils cherchent à pallier les problèmes d’insécurité sur le chemin de l’école et à inculquer à leurs enfants les règles de la circulation routière pour qu’ils acquièrent une autonomie dans leurs déplacements. À l’inverse, le profil 2 déclare ne pas gagner à entreprendre cette action selon leurs intérêts personnels (« peu d’avantage à pratiquer pleinement le Pédibus, car garderie quatre jours par semaine » ; « nous nous occupons avec plaisir de nos enfants » ; « j’aime emmener ma fille à l’école ») ou encore selon le développement de l’enfant (« je veux que les enfants développent leur autonomie »).

Deuxièmement, si les Pédibus engagés et les ultra-piétons ont une représentation négative de l’automobile, le caractère *engagé* ou *militant* réside finalement dans une telle exclusion des autres modes de transport que même la marche n’obtient pas certaines vertus accordées au Pédibus, qui devraient en toute logique être partagées.

Troisièmement, la symbolique accordée à ce dispositif est particulièrement forte puisque les parents revendiquent sa paternité et son appellation. Ils ont un sentiment d’appartenance au quartier plus fort que les ultra-piétons. Cette relation entre appartenance et mobilisation collective citoyenne pourrait s’expliquer par le choix résidentiel. Si les ultra-piétons ont choisi d’habiter leur quartier pour l’accès aux transports et aux services de proximité du centre urbain, les Pédibus engagés l’ont choisi pour sa dynamique sociale, la qualité de son cadre de vie ou encore sa mixité, et ce, avant même de s’impliquer dans le Pédibus pour développer la « solidarité entre voisins » et la « sociabilisation de la famille ». De fait, le Pédibus serait soumis à un possible « effet de quartier » (Authier, 2007), le situant à l’interface entre l’espace géographique et l’espace social, reposant sur les représentations. Cette coopération citoyenne locale maximiserait les capacités d’actions collectives des habitants du quartier (Kingham et Ussher, 2007) et contribuerait à modifier leur rapport à l’espace et à l’environnement (Depeau, 2012). Paradoxalement, ce profil souligne le caractère finalement fermé d’un groupe aux valeurs ouvertes (Vermeersch, 2007), le territoire devenant un lieu d’expression pour projeter le mode de vie idéal.

Dès lors, nous proposons de porter le regard sur les Pédibus engagés de Vers-chez-les-Blanc dans le périurbain, qui représentent environ un quart des répondants de cette école, en les comparant à ceux de l’école de Montriond. Nous allons voir que deux sous-groupes se distinguent par le type de gestion du Pédibus et les représentations sociales liées à l’ancrage résidentiel choisi.

Quel est le profil des Pédibus engagés dans le périurbain ?

La principale différence réside dans le fait que le Pédibus est géré de manière informelle à l’école de Vers-chez-les-Blanc :

Notre Pédibus est en fait indépendant, né de notre propre initiative [...]. Nous essayons de créer une vie de quartier. (Mère, Lausanne, 2016)

Si à l'école de Montriond, une dynamique associative existe déjà, et si les volontaires sont suffisamment nombreux pour avoir développé plusieurs lignes de Pédibus, à Vers-chez-les-Blanc, les parents déclarent avoir davantage de difficultés (« abus des conducteurs » ; « les mamans ont laissé tomber le Pédibus, car il reposait toujours sur les mêmes » ; « mes voisins ne voulaient pas prendre d'engagement fixe »).

Au-delà des aspects fonctionnels, les parents de Vers-chez-les-Blanc ont une image du Pédibus davantage négative et apprécient moins d'échanger avec les autres parents sur le chemin de l'école. S'ils se sont impliqués dans ce dispositif, c'est pour gagner du temps dans les allers-retours domicile-école (corroborant d'autres études : Smith *et al.*, 2015). Au contraire, le principe de l'action collective à l'école de Montriond est surtout chargé de valeurs symboliques au nom de justifications écologiques et de sûreté. Les parents participent à la promotion de ce dispositif et excluent de leurs discours tout autre mode de transport motorisé dans leurs modes de vie urbains. À l'inverse, les Pédibus engagés de l'école du périurbain ont une représentation plutôt positive à l'égard de l'automobile ; ils l'utilisent pour se rendre sur le lieu de travail. De telles perspectives mettent en évidence des potentielles tensions entre pratique et représentation, d'une part, et ancrage résidentiel choisi d'autre part. À la différence de l'école de Montriond, les familles du groupe des Pédibus engagés à l'école Vers-chez-les-Blanc forment un noyau très restreint de quelques familles voisines, voire entre membres d'une même famille :

Chez nous à pied seul veut dire maman et les deux garçons, donc un Pédibus familial non organisé. (Mère, universitaire, dirigeante, école de Vers-chez-les-Blanc, Lausanne, 2016)

Leur idéal n'est pas d'habiter en ville, mais plutôt de trouver un équilibre entre cadre de vie vert, calme et sécurité. Ainsi, contrairement aux familles impliquées dans le Pédibus de Montriond, la représentation sociale de ce dispositif semble plutôt orientée vers un « nous-famille ». Cette représentation apparaît être une bonne illustration d'un style familial qui relèverait d'un fonctionnement éducatif excluant une mobilité indépendante de l'enfant et conservant la clôture familiale (Kaufmann et Widmer, 2005).

Nous avons vu que le profil des Pédibus engagés à l'école de Montriond est relativement spécifique par rapport aux autres écoles, comparable à la *figure du militant* décrite ailleurs (Depeau, 2012, p. 115). Ce caractère militant soulève plusieurs points qui méritent d'examiner de plus près le processus de prise en charge par les habitants de problèmes publics contemporains aux enjeux sociaux et environnementaux forts.

Contrôler les déplacements pour mieux prendre en charge des problèmes publics contemporains

Le premier Pédibus lausannois s'est développé à l'école de Montriond en réponse au sentiment d'insécurité des déplacements des enfants sur le chemin de l'école. Un groupe de parents s'est mobilisé pour solliciter la Ville sur des questions d'aménagement urbain en faveur de la modération du trafic automobile. Malgré les réaménagements réalisés et la mise en place de Pédibus, il semblerait que le sentiment d'insécurité persiste. Les bénévoles de l'association se relaient « tous les jours à 8 h 15 et 12 heures » pour aider les enfants à traverser la route, ce qui est appelé le « service de piquet ». Cette solution illustre la volonté des familles d'articuler sécurité et déplacement quotidien (« c'est la seule voie pour rejoindre l'autoroute de Lausanne sud depuis la gare et ça roule très vite »).

Les travaux de Sandrine Depeau ont déjà montré que ce dispositif de Pédibus était un déplacement « embullé » (2012, p. 112), majoritairement organisé par des mères de famille (*ibid.*, p. 79). Nos résultats vont dans le même sens : 80 % des ménages répondants sont des mères, comme la majorité des personnes impliquées dans le Pédibus. Elles sont plutôt de catégories sociales supérieures, disposant d'une certaine flexibilité temporelle, et sont impliquées dans des associations liées à l'éducation et à la sensibilisation environnementale. Il semblerait ainsi que, parmi les dispositions sociales qui expliquent l'engagement dans le Pédibus, l'une des principales soit la position sociale des femmes, d'après les études sur le genre. Le temps partiel leur permettrait d'être plus disponibles pour accompagner et aller chercher leurs enfants à l'école (Motte-Baumvol *et al.*, 2017). Ainsi, selon le contexte socioculturel (Kaufmann et Flamm, 2003), l'organisation familiale des déplacements peut s'avérer complexe pour les mères (Vandersmissen, 2011). Elles peuvent renoncer à une activité professionnelle, ne plus travailler qu'à temps partiel pour être disponibles pour l'enfant ou encore accepter des offres d'emploi sous-qualifié (Klößner, 1998).

En somme, deux points de vue se dégagent. Cette pratique spatialement contrôlée serait susceptible de garantir aux parents une certaine tranquillité assujettie à une augmentation du sentiment de responsabilité, voire d'hyper-responsabilité, et aux politiques publiques un engagement assez léger en ressources humaines et financières.

Du côté des parents, il s'agirait d'un moyen de récupérer une certaine part de contrôle sur la sécurité de leurs enfants en maîtrisant leurs déplacements, ce qui n'est pas sans rappeler les aires de jeu sécurisées et la « ville garantie » (Breviglieri, 2015). Les parents restent exigeants à l'égard de l'environnement résidentiel en matière de conditions de circulation et d'accessibilité sur le chemin des écoliers. Le dispositif de Pédibus est alors perçu comme une solution qui diminue à la fois les risques d'accidents de la circulation pour les

enfants et la peur des parents, quand bien même sur le long terme ce dispositif retarderait l'apprentissage de l'autonomie des déplacements (Depeau, 2008).

Du côté des politiques publiques, cette action collective bénévole relèverait davantage d'une stratégie de communication et de sensibilisation (Brenac, 2013, p. 98). Elle éviterait d'avoir à résoudre certaines incohérences d'aménagement peu propices à la pratique de la marche et coûteuses. Les propos d'une mère de famille vont dans ce sens :

Il [le Pédibus] enlève aux enfants la dernière chance d'aller à l'école tout seuls. Dans d'autres villes, c'est possible même pour les petits. Mais à Lausanne, on passe pour des irresponsables si on le fait. [...] Le Pédibus n'est peut-être pas la bonne réponse au problème de sécurité autour des écoles, mais empêche le développement d'autres solutions : « On a déjà le Pédibus, pourquoi faire autre chose ? » (Mère, universitaire, Lausanne, 2016)

CONCLUSION

Cinq profils de ménages répondants ont été identifiés à partir des habitudes modales des enfants, des représentations et des choix résidentiels des parents au sein de quatre écoles primaires à Lausanne : trois majoritairement piétons (Pédibus engagés, ultra-piétons et indifférents à l'usage du Pédibus), un où les enfants qui pratiquaient le Pédibus auparavant se déplacent aujourd'hui en transports en commun (utilitaires) et le dernier où ils sont déposés à l'école en automobile (automobilistes fervents). Quatre résultats majeurs ont pu être identifiés. Le premier est qu'au-delà de la nette dichotomie des habitudes modales entre les quartiers du centre urbain et du périurbain, respectivement piétons et automobilistes, la part du Pédibus reste relativement marginale, excepté à l'école de Montriond à proximité du centre-ville.

Le deuxième a montré qu'il existait des dispositions sociales différentes entre les familles qui privilégient la marche autonome et celles qui s'engagent dans le dispositif de Pédibus. Cette distinction serait fondée sur le souhait de mener des actions collectives, la dimension symbolique accordée à l'objet et le caractère engagé ou militant.

Les dispositions spécifiques à l'usage du Pédibus ne seraient pas restreintes au centre urbain, mais se manifesteraient différemment dans le périurbain. En effet, les familles impliquées ont davantage un regard fonctionnel que social et s'inscriraient dans un « nous-famille ».

Finalement la pratique du Pédibus pourrait s'intégrer dans une notion de contrôle, d'hyper-responsabilisation, ou plus encore, d'une prise en charge citoyenne des problèmes publics contemporains notamment en matière d'aménagements sécurisés favorables à la marche.

Nos recherches permettent de mieux comprendre les potentiels d'actions collectives bénévoles, qui apparaissent largement déterminés par la position

sociale et par un milieu social géographiquement ancré là où il existe une histoire d'engagement envers le Pédibus.

REMERCIEMENTS

L'auteure remercie le Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) à l'École polytechnique fédérale de Lausanne.

BIBLIOGRAPHIE

- AMAR Georges, 2016, *Homo mobilis : une civilisation du mouvement*, Limoges, FYP.
- AUTHIER Jean-Yves, 2007, « 16. La question des "effets de quartier" en France. Variations contextuelles et processus de socialisation », *Le quartier : enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, J.-Y Authier, M.-H. Bacqué et F. Guérin-Pace éd., Paris, La Découverte, p. 206-216.
- BOURDIEU Pierre, 1979, *La distinction : critique sociale du jugement*, Paris, Minuit.
- BRENAC Thierry, 2013, « Pédibus », *Nouvelles idéologies urbaines : dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, H. Reigner, T. Brenac et F. Hernandez éd., Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 95-99.
- BREVIGLIERI Marc, 2015, « L'enfant des villes. Considérations sur la place du jeu et la créativité de l'architecte face à l'émergence de la ville garantie » [en ligne], *Ambiances*, [URL : <https://journals.openedition.org/ambiances/509>], consulté le 14 mai 2019.
- CARPENTIER-POSTEL Samuel, 2017, *Pour une approche comportementale de l'espace géographique*, mémoire d'habilitation à diriger des recherches, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse.
- COLLINS Damian et KEARNS Robin A., 2010, « Walking school buses in the Auckland region : A longitudinal assessment », *Transport Policy*, vol. 17, n° 1, p. 1-8.
- DEPEAU Sandrine, 2012, « Les bus pédestres dans les périphéries urbaines rennaises : dynamiques et fonctions dans les rapports à l'espace des familles », *Trames de mobilités collectives : nouvelles expériences publiques du déplacement dans les périphéries urbaines. Analyse comparative dans les territoires de l'ouest*, Paris, Rapport final, PUCA/MEDDM, programme « L'avenir des périphéries urbaines. La mobilité et le péri-urbain » (2009-2012), p. 37-113.
- DEPEAU Sandrine, 2008, « Nouvelles façons de se déplacer vers l'école ou l'expérimentation du pédibus dans un quartier rennais. Quelles incidences sur l'apprentissage de l'autonomie de déplacement des enfants et leurs rapports à l'espace ? », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 25, n° 101, p. 281-298.
- DUPUY Gabriel, 1999, *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos.
- ENGWICHT David, 1992, *Towards an Eco-city : Calming the Traffic*, Sydney, Envirobook.
- KAUFMANN Vincent et FLAMM Michael, 2003, *Famille, temps et mobilité. État de l'art et tour d'horizon des innovations*, Paris, Rapport de recherche pour la CNAF et l'Institut pour la ville en mouvement.

- KAUFMANN Vincent et WIDMER Éric, 2005, « L'acquisition de la motilité au sein des familles », *Espaces et sociétés*, vol. 1, n° 120-121, p. 199-217.
- KINGHAM Simon et USSHER Shannon, 2007, « An assessment of the benefits of the walking school bus in Christchurch, New Zealand », *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, vol. 41, n° 6, p. 502-510.
- KINGHAM Simon et USSHER Shannon, 2005, « Ticket to a sustainable future : An evaluation of the long-term durability of the Walking School Bus programme in Christchurch, New Zealand », *Transport Policy*, vol. 12, n° 4, p. 314-323.
- KLÖCKNER Dorothee, 1998, « Analyse des pratiques d'accompagnement des enfants et de leurs conséquences », *Recherche Transports Sécurité*, n° 59, p. 17-29.
- MOODIE Marjory, HABY Michelle, GALVIN Leah, SWINBURN Boyd et CARTER Robert, 2009, « Cost-effectiveness of active transport for primary school children – Walking School Bus program », *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, vol. 6, p. 63.
- MOTTE-BAUMVOL Benjamin, BONIN Olivier et BELTON-CHEVALLIER Leslie, 2017, « Who escort children : mum or dad ? Exploring gender differences in escorting mobility among parisian dual-earner couples », *Transportation*, vol. 44, n° 1, p. 139-157.
- PÉREZ-MARTÍN Pedro, PEDRÓS Gerardo, MARTÍNEZ-JIMÉNEZ Pilar et VARO-MARTÍNEZ Marta, 2018, « Evaluation of a walking school bus service as an intervention for a modal shift at a primary school in Spain », *Transport Policy*, vol. 64, p. 1-9.
- PIGALLE Éléonore, 2018, « Distribution spatiale des Pédibus : une approche interactionniste environnement-famille. Les cas de Lausanne en Suisse et Aix-en-Provence en France », *URBIA - Cahiers du développement urbain durable*, Hors-série n° 4, p. 175-190.
- PLOEG Hidde P. VAN DER, MEROM Dafna, CORPUZ Grace et BAUMAN Adrian E., 2008, « Trends in Australian children traveling to school 1971–2003 : Burning petrol or carbohydrates ? », *Preventive Medicine*, vol. 46, p. 60-62.
- RACE Douglas L., SIMS-GOULD Joanie, LEE Nolan C., FRAZER Amanda D., VOSS Christine, NAYLOR Patti-Jean et MCKAY Heather A., 2017, « Urban and suburban children's experiences with school travel – A case study », *Journal of Transport & Health*, vol. 4, p. 305-315.
- SMITH Liz, NORGATE Sarah H., CHERRETT Tom, DAVIES Nigel, WINSTANLEY Christopher et HARDING Mike, 2015, « Walking School Buses as a Form of Active Transportation for Children – A Review of the Evidence », *Journal of School Health*, vol. 85, n° 3, p. 197-210.
- THOMAS Marie-Paule, 2015, « Suisse : la recherche d'un urbanisme pour la famille », *Vivre en famille au cœur de la ville*, J. Torres et J.-P. Meloche éd., Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, p. 167-188.
- VANDERSMISSEN Marie-Hélène, 2011, « Déplacements d'accompagnement d'enfants en milieu urbain au Québec. Une expérience pénible ? » [en ligne], *Articulo*, n° 7, [URL : <https://journals.openedition.org/articulo/1824>], consulté le 14 mai 2019.
- VERMEERSCH Stéphanie, 2007, « Liens territoriaux, liens sociaux : le territoire, support ou prétexte ? », *Espaces et sociétés*, vol. 3, n° 126, p. 53-68.

Tableau 1. Déterminants des cinq profils, entre déplacements domicile-école et caractéristiques des modes d'habiter.

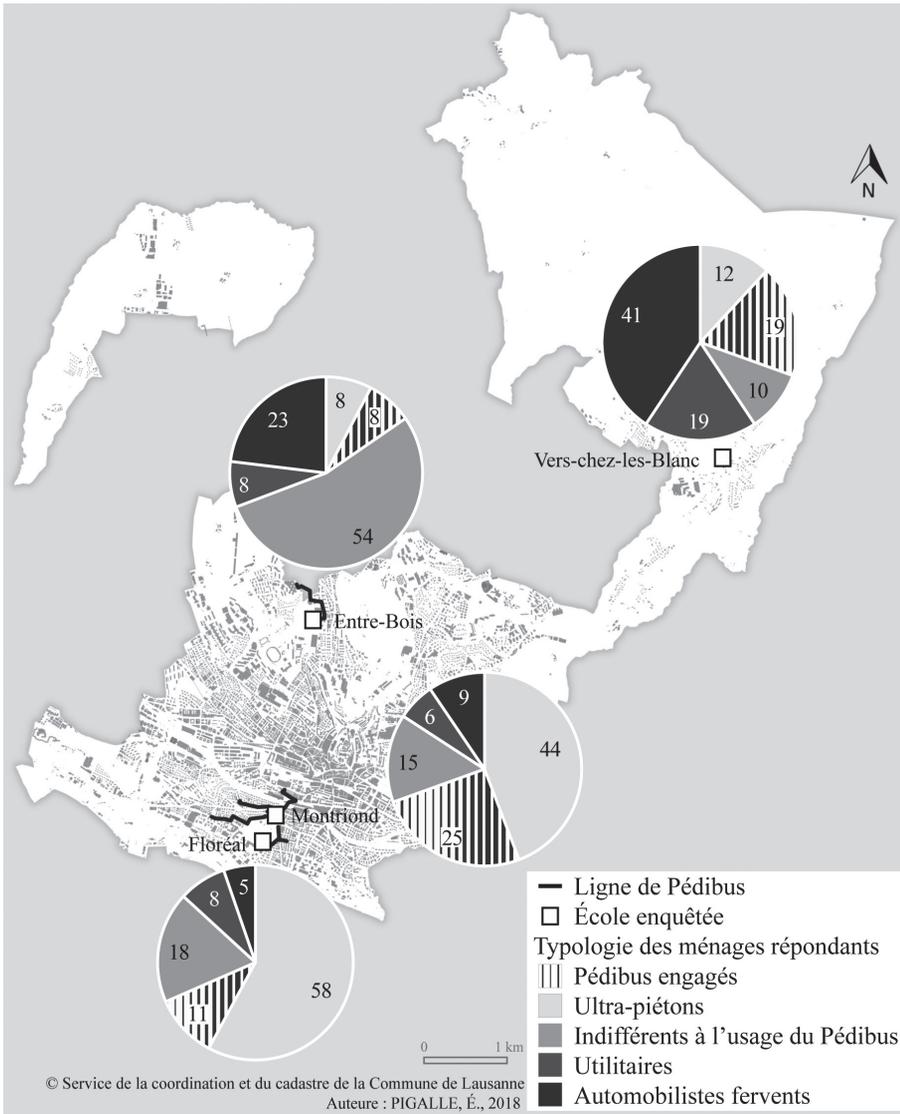
Classes		1	2	3	4	5
Typologie		Pédibus engagés	Ultra-piétons	Indifférents	Utilitaires	Automobilistes fervents
Habitudes modales						
Mode de déplacement des enfants vers école*		Pédibus	Marche	Marche	TC	Voiture
Mode de déplacement des parents vers travail		Marche				Voiture
Accompagnement des enfants à l'école		Oui		Non (enfant ne désire pas)	Non (enfant trop grand)	Oui
Caractéristiques du ménage						
Revenu mensuel brut (CHF)			(4400-6000)	4400-6000		Plus de 9200
Père : situation professionnelle		Profession intellectuelle et d'encadrement		Travailleur non qualifié		Dirigeant
Mère	Situation professionnelle					Non-manuel qualifié : employé
	Niveau d'études		École primaire, collège	Université, haute école	École primaire, collège	Lycée
	Taux d'activité hebdo	25 à 32 h	Variable	0		
Membre d'association		61 %		(12 %)		
Classe des enfants			6P (9-10 ans)		4P (7-8 ans)	
Abonnement TC		Sur demande	Toujours			Pas du tout
Possession automobile						Toujours
Permis de conduire		97 %		(63 %)		97 %
Aspirations résidentielles						
Type de logement			Appartement	Appartement	Maison individuelle	Maison mitoyenne
Statut			Locataire	Locataire	Propriétaire	Propriétaire
Choix résidentiel*		Qualité du cadre de vie (parcs, squares, jardins)	Accès aux TC ; proximité lieu de travail ; services dans le quartier ; qualité du cadre de vie ; choix d'une école	Loyer modéré ; sans raison particulière ; rapprochement famille ou amis	Accès à la propriété	Accès à la propriété
Appartenance au quartier		4,49/5				(3,78/5)
Vie du quartier		4,09/5				
Connaissance du voisinage		4,60/5				
École						
Établissement scolaire		Montriond	Floréal Montriond	Entre-Bois	Vers-chez-les-Blanc	Vers-chez-les-Blanc
Distance domicile-école (m.)		500-1000	0-500	0-500	≥ 1000	≥ 1000
Perception du trajet domicile-école (échelle de 1 « insatisfaisant » à 5 « très satisfaisant »)						
Sentiment de sécurité			3,78			(2,84)
Vitesse de circulation				3,47		(2,50)
État et largeur des trottoirs			3,97	4,03		(3,11)
Accessibilité de l'école à pied			4,51		(3,32)	(3,27)

Signalisation			4,16		
Présence de passage piéton			4,23	(3,35)	
Offre des transports publics				4,13	(3,09)
Implications dans le Pédibus et raisons					
Implication dans le Pédibus	Actuellement	Jamais	Jamais	Auparavant	Jamais
Raisons de s'impliquer	Éco-responsable ; gain de temps ; développer la solidarité				
Raisons de ne pas s'impliquer	Organisation entre voisins	École trop proche ; ne désire pas ; contraignant	Pédibus pas ou peu connu	Enfant trop grand	N'existe pas près du domicile
Adjectifs qualifiant les différents modes de déplacement					
Sûr (+)	Pédibus	Marche		TC	Voiture
Pratique (+)	Pédibus	Marche		TC	Voiture
Flexible (+)	Pédibus	Marche			Voiture
Rapide (+)	Pédibus - Vélo	Marche	Marche	TC	Voiture
Agréable (+)	Pédibus	Marche			Voiture
Inutile (-)	TC	Voiture			Pédibus
Stressant (-)		Voiture			Marche, vélo
Contraignant (-)	Voiture	Voiture			Marche, Pédibus, TC
Fatigant (-)		Voiture			Marche, Pédibus
Dangereux (-)					Marche
Arguments en faveur de l'automobile ou de la marche (échelle de 1 « en désaccord » à 5 « en accord »)					
Je préfère la voiture, car je suis habitué(e) [*]	(1,26)	(1,21)			2,91
Je préfère la voiture pour la sécurité de mes enfants [*]	(1,13)	(1,29)			2,89
Il faut plus de stationnements près des écoles [*]	(1,81)				3,03
Je culpabilise lorsque je prends ma voiture pour faire < 1 km [*]	4,15				
Aller à l'école à pied fait gagner du temps aux parents [*]		4,13			(2,11)
Aime discuter avec les parents sur le chemin de l'école [*]	4,33				(3,06)

Source : Enquête questionnaire, Lausanne, 2016.

Variables significativement plus ou moins partagées par le profil mentionné en comparaison de l'ensemble des enquêtés. Les variables dichotomiques significatives ne sont mentionnées que pour la composante qui caractérise la classe, l'autre possibilité étant nécessairement significativement moins représentée. Les mots inscrits correspondent aux modalités significativement associées à chacun des profils. Les pourcentages indiquent la proportion d'individus concernés par une variable spécifique. Les scores sur 5 caractérisent la note moyenne attribuée par le profil sur une variable spécifique lorsqu'elle est significativement différente des autres profils. Seules les informations statistiquement significatives sont indiquées ($p \leq 0,05$).

* Correspond aux variables intégrées dans la réalisation de l'analyse en composantes principales.
TC : Transport en commun.



Carte 1

© Service de la coordination et du cadastre de la commune de Lausanne.
Auteur : Éléonore Pigalle, 2018.

MICROPOLITIQUES DE LA MARCHE ET INÉGALITÉS URBAINES : UNE EXPLORATION À PARTIR DE L'EXPÉRIENCE VÉCUE

[Soledad Martínez Rodríguez](#), [Francisca Avilés Arias](#)

Érès | « [Espaces et sociétés](#) »

2019/4 n° 179 | pages 111 à 127

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-111.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



Micropolitiques de la marche et inégalités urbaines : une exploration à partir de l'expérience vécue

Soledad Martínez Rodríguez
Francisca Avilés Arias

C'est une après-midi de printemps. Je marche avec Trinidad jusqu'à l'église. Elle vit dans un quartier de ceux que l'on appelle les « ghettos urbains ». Elle m'attend chez elle. Elle a préparé sur la table deux cigarettes, une pour elle et une pour moi. Sur le pas de la porte, elle allume la sienne et me passe le briquet pour que je fasse de même. Notre marche a un objectif déterminé : aller à l'église. C'est un trajet fonctionnel : nous cherchons à nous déplacer. Cependant, c'est l'une des marches les plus plaisantes dont je me souviens avec elle. Elle avait une attitude détendue, car pendant une heure elle allait se trouver là où personne ne l'interromprait en lui apportant un rideau de douche à coudre, ou un problème à résoudre. L'après-midi était chaude, il nous semblait entendre le chant des moineaux plus que d'habitude, probablement grâce à notre rythme tranquille. Nous sommes arrivées en avance à l'église et nous avons marché un peu plus. Pas trop parce qu'elle sait qu'au-delà ça peut être dangereux : « Par là il y a des vols », me dit-elle. Nous nous arrêtons et revenons tranquillement sur nos pas jusqu'à l'entrée de la chapelle. (Novembre 2016)

Les travaux de recherche qui se sont consacrés ces dernières années à penser et analyser la marche, en particulier la marche urbaine, ont cherché à établir des typologies pour comprendre comment nous marchons dans la ville

Soledad Martínez Rodríguez, Departamento de Arquitectura, Universidad de Los Lagos, Chili.
Francisca Avilés Arias, Pontificia Universidad Católica de Chile.

(Monnet, 2015 ; Matos Wunderlich, 2008 ; Lorimer, 2011 ; Vestergaard *et al.*, 2014). La plupart de ces catégories prennent en considération les motifs de ces déplacements à pied et l'influence des ces motifs sur la façon de marcher. Parmi les sujets de réflexion proposés par l'appel à contribution de ce numéro, on compte la capacité de distinction entre « marche-loisir » et « marche-déplacement » (Monnet, 2015) pour révéler des comportements sociaux hétérogènes. Cela suppose, par exemple, que le trajet se vive de manière différente si l'on va au travail ou si l'on se promène dans un parc. À partir de là, comment pourrions-nous classifier l'expérience pédestre qui ouvre cet article ? Le trajet de Trinidad correspondrait à une « marche-déplacement » : elle marche pour aller à l'église. Mais cette définition est discutable si l'on considère les éléments de plaisir esthétique et de loisir qui s'imbriquent avec son besoin de parcourir une distance pour arriver à sa destination. Sa pratique oscille entre les catégories de loisir et de déplacement que nous utilisons pour en rendre compte. Comme nous l'avons appris des récentes études sur la mobilité, se déplacer implique toujours quelque chose de plus que seulement se rendre d'un point à un autre (Urry, 2007 ; Jensen, 2013). Une marche peut recouvrir plusieurs marches à la fois et diverses catégories peuvent être utilisées pour décrire un même trajet (Kärrholm *et al.*, 2017, p. 22).

En explorant l'expérience de la marche quotidienne, nous réalisons que celle-ci résiste aux classifications ou « à toute posture par trop statique, objectivante et unidimensionnelle » (Thibaud, 2010, p. 29) et que les « types statiques » (Kärrholm *et al.*, 2017, p. 22) s'avèrent insuffisants pour rendre compte du dynamisme et de la variabilité qui caractérisent la pratique pédestre. Marcher est un acte complexe, non seulement du fait des expériences que vit le marcheur, mais aussi du fait du rôle de la marche dans l'espace urbain. Marcher est « l'instrument de composition de la ville » (Thomas, 2007, p. 15) qui permet au marcheur d'« être urbain et de faire la ville » (p. 24). Comme le propose Michel de Certeau (1996, p. 109), dont le travail a marqué le développement des recherches sur la marche, « les variétés de rythmes fabriquent l'espace. Elles tissent les lieux ». Jane Rendell (2006, p. 153) exprime la même idée lorsqu'elle dit que « la marche est une manière de découvrir et transformer la ville à la fois ».

Quand nous marchons, notre subjectivité s'imbrique avec des rythmes, des modes d'attention, des perceptions et des souvenirs, qui s'entremêlent avec l'objectif initial du trajet. Les distinctions entre le corps qui marche et le lieu en viennent aussi à s'estomper, ce qui a été conceptualisé comme un « ancrage » par Rachel Thomas (2007, p. 24). Pour Jean-Paul Thibaud (2010, p. 31) : « marcher ne consiste pas tant à se déplacer dans la ville qu'à s'immerger en elle ». En considérant cette complexité, une marche-déplacement peut s'avérer être une expérience radicalement différente selon la zone de la ville où elle est vécue, le genre, l'âge, la situation socio-économique, le moment de la journée, les conditions climatiques ou les événements sur le trajet. Comme l'indique Tim Ingold (2016, p. 16), la décision de marcher est différente de l'expérience

de marcher en soi. Jean-François Augoyard (2007) expose cette même idée lorsque, résumant la complexité de la marche, il dit que « l'énoncé piétonnier signifie deux choses : le but immédiat (aller au travail, aller faire des courses, rentrer chez soi, se promener) et la manière de vivre la situation », et il ajoute que ces expériences vécues incluent en général « les dimensions de position spatiale, de situation dans le temps, d'attitude psychologique, de présence d'autrui » (p. 72). La majorité des travaux proposant des catégorisations de la marche le fait en fonction de l'objectif immédiat, réduisant l'expérience vécue à l'intention la plus évidente que le marcheur exprime comme motif de son trajet. L'accès à la trame des aspects liés au vécu est ainsi rendu plus difficile, alors qu'il s'agit justement des éléments qui permettent d'apprécier la dimension politique des situations pédestres.

Nous proposons ainsi une perspective de recherche qui considère la complexité et la politique de l'expérience quotidienne à travers l'observation et la description des relations qui s'établissent lorsque l'on marche, en particulier les variations et transformations du rythme et de l'attention dans les expériences pédestres. Nous pouvons ainsi réfléchir aux micropolitiques qui se développent dans la marche et chercher un sens à la manière dont les conditions subjectives et celles des lieux traversés affectent l'expérience et la pratique des marcheurs et des marcheuses¹. Cet article se développera en trois sections. Tout d'abord, nous nous appliquerons à expliquer les principaux concepts de micropolitique, rythme et attention qui soutiennent notre exploration de l'expérience vécue de la marche. Puis nous présenterons notre stratégie méthodologique et ferons le récit des histoires qui nous permettront, dans la dernière partie de l'article, d'analyser les micropolitiques de la marche à Santiago et la dimension expérientielle des inégalités urbaines.

VARIATIONS DE RYTHME ET D'ATTENTION DANS LES MICROPOLITIQUES DE LA MARCHÉ

Les engrenages de l'expérience et ses subtiles variations permettent au marcheur de connaître dans son corps les relations de pouvoir qui affectent son trajet et auxquelles il doit répondre. Lorsque nous parlons de micropolitiques, nous nous référons à ces « transitions de pouvoir à peine perceptibles qui surviennent dans et à travers des rencontres situées » (Bissell, 2016, p. 397). Nous nous intéressons en particulier aux négociations et reformulations qui ont lieu dans la pratique et qui révèlent des différences de potentiel d'un corps à l'autre pour « augmenter ou diminuer ses capacités de faire et de ressentir » (*ibid.*).

Dans cet « ici et maintenant » (p. 398) de l'expérience, les corps se voient affectés par des conditions macropolitiques (socio-économiques, de genre,

1. Pour des raisons pratiques, nous utiliserons le masculin dans son sens neutre dans la suite de l'article lorsque nous voudrions parler des marcheurs et des marcheuses, sans distinction de genre.

d'ethnicité ou d'âge, entre autres) comme par leurs propres singularités personnelles et le « déploiement exact de l'événement en soi » (p. 397). En d'autres termes, les aspects macropolitiques participent au développement des particularités micropolitiques des situations pédestres. Par exemple, Gill Valentine (1989) traite des « tactiques de défense » (p. 386) que mettent en œuvre de nombreuses femmes de manière naturalisée pour pouvoir être et se sentir en sécurité dans l'espace public. Valentine explique que ces tactiques répondent à des facteurs comme « l'âge, les revenus économiques et le style de vie » (p. 386). Néanmoins, nous devons aussi considérer que les expériences passées, la configuration singulière et l'atmosphère de certaines situations peuvent mettre en état de vigilance voire d'alerte, même dans un lieu considéré sûr. La manière dont se déploient les situations quotidiennes des marcheurs influe sur la pratique, et rendre compte de cette micropolitique nous permet de mieux comprendre les « forces en jeu » (Bissell, 2016, p. 395) qui se présentent. Se pencher sur le développement de chaque situation permet d'explorer le devenir du possible dans les expériences pédestres et les capacités d'action pour se déplacer, ressentir et être dans les lieux de manière déterminée.

Dans cet article, nous nous proposons d'explorer ces micropolitiques à travers les changements de rythme et d'attention dans les expériences vécues par les marcheurs. Nous entendons le concept d'expérience vécue tel qu'il est défini par Kirsten Simonsen (2010). S'appuyant sur la phénoménologie de Merleau-Ponty, elle établit qu'un « corps vécu » est un « corps-dans-le-monde » (p. 223). Autrement dit, que l'expérience à laquelle nous nous référons émerge dans la perception du corps en tant que partie du monde dans lequel il vit, où percevoir implique un « enchevêtrement continu entre la peau et le corps, la peau des autres et la peau du monde » (p. 223). L'expérience vécue se réfère aux relations, à la participation du corps dans les lieux qu'il traverse, à la manière dont nous affecte ce que nous rencontrons sur notre chemin. Le rythme et l'attention émergent de la relation entre le corps et l'environnement où l'on marche. Ainsi, ils expriment tous deux en particulier les variations des négociations qui donnent forme aux situations pédestres. Cela les rend spécialement utiles pour aborder la dimension politique de la marche, en permettant d'observer comment différentes conditions, subjectives et environnementales, se conjuguent et affectent le développement des trajets.

Le rythme et l'attention sont des éléments fondamentaux de l'expérience pédestre. Mettre un pied devant l'autre est par essence une activité rythmique générée par la répétition d'un mouvement corporel. Henri Lefebvre (2004) nous montre que le rythme est fait de différences : « les rythmes impliquent des répétitions et peuvent se définir comme mouvements et différences dans la répétition » (p. 100). Tim Ingold (2011) ajoute pour sa part que le rythme n'est pas un simple mouvement, mais une relation de correspondance entre différents mouvements : il s'agit d'un « accouplement dynamique de mouvements » (p. 60). Lorsque l'on marche, chaque répétition des mouvements est différente

parce qu'à chaque nouveau pas les corps s'adaptent, répondent et s'ajustent aux conditions du trajet. Les corps résonnent avec ce qui se passe à l'intérieur et à l'extérieur d'eux-mêmes. Quant à l'attention, le philosophe Jan Masschelein (2010) indique que marcher est un acte d'exposition qui implique de devenir attentif. Il définit l'attention comme « l'état de l'esprit dans lequel le sujet et l'objet entrent en relation » (p. 277), ajoutant qu'il s'agit d'« un état de l'esprit qui ouvre le monde de telle sorte que celui-ci se présente devant moi et que je puisse en être transformé » (p. 277). L'attention tient donc aux processus de perception de l'environnement. Comme nous le verrons dans les exemples suivants, le rythme et l'attention des marcheurs répondent aux diverses conditions qui donnent forme à leur parcours. Lorsqu'ils se sentent tranquilles, lorsqu'ils sont pressés ou doivent être attentifs pour éviter des situations à risque, leur rythme et leur attention changent en réponse aux circonstances. Reconnaître ces transformations permet de comparer les expériences pédestres et d'apprécier ainsi comment sont vécues les inégalités urbaines dans la marche quotidienne.

HISTOIRES DE MARCHE À SANTIAGO

Le cas de Santiago du Chili est intéressant car la ville présente des niveaux élevés de ségrégation spatiale répondant, en partie, aux différences socio-économiques entre ses habitants. Cela implique que les caractéristiques des espaces et les possibilités d'expérience que la ville offre à ses habitants dépendent du lieu où ils peuvent se permettre de vivre (voir Ducci, 2004). En outre, la condition socio-économique influe sur le choix ou le besoin de marcher. Comme nous pouvons le voir à partir des résultats de la dernière enquête Origen Destino 2012 (SECTRA, 2014) qui mesure les modèles quotidiens des trajets urbains, 34,5 % des déplacements se font exclusivement à pied. Si nous y ajoutons les 29,1 % de trajets réalisés en transport public, incluant des tronçons pédestres, nous pouvons dire que plus de 60 % des déplacements à Santiago impliquent l'expérience de la marche. Cependant, si nous nous penchons sur les données par zones, la plus faible quantité de trajets à pied et en transport public correspond à la zone est de la ville, où vivent les personnes aux revenus les plus élevés et où les gouvernements locaux disposent de ressources économiques plus importantes pour la maintenance des espaces publics. Ces caractéristiques nous offrent l'opportunité d'explorer la manière dont l'inégalité urbaine est vécue dans les déplacements pédestres quotidiens.

De 2015 à 2017, nous avons réalisé une recherche ethnographique qui a consisté à marcher avec des hommes et des femmes qui vivent et se déplacent dans différentes zones de la ville. Le processus de recherche a inclus des enregistrements audiovisuels de leurs trajets et une réflexion conjointe sur leurs expériences dans des séances postérieures. Marcher avec les participants nous a ouvert la possibilité de partager un horizon commun, en générant des situations précieuses pour connaître la personne avec laquelle nous avons marché, ce qui

répond aux objectifs de la pratique ethnographique (voir Lee et Ingold, 2006). Marcher ensemble n'est pas une expérience dénuée de petites confrontations. À diverses reprises nous avons dû négocier avec les participants nos propres subjectivités et corporalités quant aux décisions prises tout en marchant : quel rythme adopter, quand s'arrêter, quels lieux éviter. Nous sommes toutes deux des femmes adultes de plus de trente ans, qui avons grandi à Santiago, de classe moyenne à élevée, avec un niveau d'études supérieures de troisième cycle, et nous avons marché avec des femmes et des hommes d'âges et de conditions socio-économiques divers, dans des quartiers qui ne nous étaient pas familiers, à des heures où nous ne marchons peut-être pas habituellement. Loin de comprendre notre intervention dans l'expérience quotidienne des participants comme une limitation, nous la considérons comme une opportunité de comparer, dialoguer et ainsi approfondir la connaissance des expériences de l'autre.

Nous présentons maintenant trois histoires dans lesquelles on peut observer la manière dont le rythme et l'attention des marcheurs varient en réponse aux diverses situations et conditions de l'environnement, renforçant ou contraignant leur pratique pédestre. Ce sont les histoires d'une femme et de deux hommes. Juan Onofre vit dans la zone sud de la métropole de Santiago, dans la commune de San Ramón², dont les habitants ont majoritairement des revenus économiques moyens et moyens à faibles. Lorena réside dans un quartier central de la commune de Santiago où les revenus économiques de la population sont hétérogènes : élevés, moyens et faibles. Alan vit à Providencia, une commune centrale composée d'une population aux revenus économiques moyens et moyens à élevés. Les conditions socio-économiques des habitants des communes correspondent aux ressources que reçoivent les gouvernements locaux, ce qui a des répercussions sur le niveau de développement et de maintenance des espaces publics sous leur responsabilité. Par exemple, les communes de Santiago et Providencia concentrent une part importante de l'activité commerciale et des services de la métropole, et, dans le cas de Santiago, un grand nombre d'institutions étatiques. Ces deux communes sont en tête des listes des municipalités recevant et générant le plus de ressources économiques au Chili (Alarcón, 2015). La situation de la commune de San Ramón est diamétralement opposée, ses dépenses *per capita* étant parmi les plus faibles des communes de la métropole (BCN, 2012).

Exemple 1 : Marche nocturne traversant des quartiers depuis le secteur est jusqu'au secteur sud de Santiago

Juan Onofre a 40 ans et il vit avec sa compagne et leurs deux filles en bas âge. Malgré des études supérieures, il n'a pas d'emploi stable. À certaines

2. La métropole de Santiago du Chili est composée de 34 communes, dont celle de Santiago en son centre.

périodes, le travail et les revenus viennent à manquer. C'est l'une des raisons pour lesquelles il a décidé de vivre dans la zone sud de Santiago où les prix du logement sont plus faibles. Le besoin d'économiser l'amène à se déplacer à pied et en transport public bien qu'il possède une voiture. L'utiliser tous les jours supposerait une dépense qu'il ne peut pas couvrir.

Il est environ dix heures du soir. Je marche avec Juan Onofre et l'un de ses camarades de magistère. Nous nous rendons de l'université au domicile de Juan Onofre. C'est une marche de plus de deux heures qui traverse différents lieux de la ville. Nous commençons à marcher dans la commune de Ñuñoa, dans le secteur est, où vivent majoritairement des personnes aux revenus élevés et moyens à élevés. Nous nous dirigeons vers la commune de San Ramón dans la zone sud, où les résidents ont des ressources économiques moindres. Juan Onofre et son camarade entament une conversation animée. Entre autres, ils commentent les grandes maisons avec jardin donnant sur la rue que nous voyons, soulignant la tranquillité et la sensation de sécurité. Bien que nous marchions à un rythme soutenu, parce que nous devons couvrir une grande distance, c'est agréable. Le premier signe de changement apparaît lorsque nous passons de la commune de Ñuñoa à celle de San Joaquín, vers le sud. Nous devons traverser une grande avenue qui n'est plus résidentielle, où se situe un grand complexe abritant des ateliers pour les trains du métro et des entrepôts. La solitude de la nuit n'est plus interprétée comme un signe de tranquillité, mais comme une condition face à laquelle une décision s'impose : continuer à marcher ou prendre un bus ? Notre rythme s'interrompt et notre attention se porte sur l'évaluation de la sécurité qu'offre le chemin. Juan Onofre nous encourage à poursuivre, il a déjà fait le trajet à pied. Nous lui faisons confiance et, à mesure que nous pénétrons dans une nouvelle zone résidentielle, nous retrouvons la liberté que nous avons dans notre rythme et notre attention. Après une quinzaine de minutes, nous atteignons une autre limite : nous traversons un canal et une grande avenue bordée de tours à haute tension [photo 1].

Nous marchons le long de La Legua Emergencia, un quartier célèbre pour ses histoires de narcotrafic et de criminalité. Nous sommes sur une longue avenue solitaire où il n'y a que des usines. Deux hommes apparaissent à l'angle de l'une des rues qui s'enfoncent dans La Legua. Ils marchent lentement devant nous. J'ai peur. La sensation de détente et de plaisir est restée quelques rues plus loin et le spectre de mon attention se réduit pour se concentrer sur les actions de ces deux hommes. Je ne suis pas la seule à me sentir menacée. Nous nous demandons si nous devons les dépasser et marcher devant eux. Ils avancent lentement, nous n'avons pas le choix et décidons de les doubler. Nous nous taisons et accélérons le pas. Je sens un courant d'air froid dans mon dos, comme si je m'attendais à ce que quelque chose me frappe. Nous les dépassons en silence, à un rythme ferme et soutenu. C'est alors que nous entendons la voix du plus jeune qui nous demande une cigarette. À ce moment-là, une alarme se déclenche, une sensation d'adrénaline dans le corps. Je continue devant, je ne me retourne pas. Pour une certaine raison je délègue à mes compagnons masculins la tâche de traiter avec ces deux hommes. L'ami de Juan Onofre se retourne et leur dit qu'il n'en a plus. Alors Juan Onofre se retourne et, plus calme, leur demande pardon, il ne fume pas. Il leur offre en échange ce qu'il lui reste de bière. Je ralentis mais continue

à avancer, je ne veux pas les regarder dans les yeux. Lorsque Juan Onofre s'approche pour leur donner la bière, le plus âgé lui dit de marcher tranquille, comme s'il nous donnait la permission de continuer. À partir de là, notre attention s'est en permanence concentrée sur l'évaluation du risque présenté par les lieux que nous traversons. Si nous avons repris plusieurs fois une conversation décontractée, l'ambiance de fond avait changé. Le rythme a été de plus en plus soutenu : le mélange de fatigue et d'alerte nous a poussés à vouloir arriver rapidement à destination. (Octobre 2015)



Photo 1. Traversée des quartiers.

Photo prise postérieurement à la marche avec la chercheuse.

Source : photo originale de Juan Onofre,
reproduite avec son autorisation, août 2017.

Exemple 2 : Marche à pas rapides et à petits pas dans le centre civique et résidentiel de Santiago

Lorena a 37 ans, elle vit dans un quartier résidentiel socialement hétérogène de la commune de Santiago avec son compagnon et leur jeune fils. Elle appartient à une couche socio-économique moyenne à élevée et est propriétaire d'une maison dans cette partie de la ville. Elle est fonctionnaire publique et a fait des études supérieures de second cycle. Elle travaille actuellement dans un bureau du centre civique auquel elle se rend quotidiennement à pied, pour des raisons pratiques et par plaisir. Le trajet dure environ trente minutes à l'aller et au retour.

Nous convenons de marcher ensemble une après-midi d'hiver. Notre trajet commence au cœur de la ville, au milieu d'immeubles de caractère symbolique et d'architecture monumentale. Nous nous dirigeons vers son domicile, situé dans un quartier de migrants latino-américains, d'étudiants, des familles de classe moyenne qualifiée et de personnes âgées à faibles revenus. Au début de notre parcours au « centre du pouvoir », comme elle le dit, Lorena marche avec énergie et enthousiasme. Elle explique qu'en général elle marche vite dans ce tronçon, car elle est pressée d'aller chercher son fils de 3 ans à la crèche. Elle me montre des bâtiments institutionnels et de services publics sans que son corps ni ses paroles laissent entrevoir aucune sorte d'affect ou d'attention aux détails. Lorsque nous traversons un pont sur la route nord-sud, un grand axe routier qui traverse le Chili, Lorena regarde derrière nous : au milieu du bruit des voitures qui passent rapidement sous nos pieds, elle me dit qu'ici elle commence à se détendre parce qu'elle va bientôt récupérer Martín. Les soucis du travail restent derrière elle. Je remarque que c'est le premier point de transition du trajet, aussi bien dans le rythme auquel nous avançons que dans l'attention qu'elle porte aux stimulus de la ville. De l'autre côté de l'autoroute, nous entrons dans son quartier et sa vitesse diminue. Elle me présente l'espace d'une voix tranquille. Son attention prend un aspect contemplatif et une tournure plus profonde : elle est fascinée par l'architecture des maisons bourgeoises et des immeubles sur le trajet, elle s'arrête pour me montrer les formes des balcons et les collections d'objets que l'on peut voir à travers les fenêtres d'un bar. Elle commente le passage du temps sur les constructions et les murs de la ville. Elle aime les affiches, les fresques et leurs couleurs vives. Elles lui donnent la sensation que la ville vit. À mesure que nous traversons les rues à vitesse moyenne, elle me raconte l'histoire de cette zone. Elle ramène le passé dans le présent de notre marche : elle connaît la vie et la mort des bordels célèbres, m'indique une plaque commémorative qui rappelle les morts de la dictature, et elle peut même imaginer la vie du quartier dans les années 1950 en observant un ensemble résidentiel d'époque. Elle est émue par les anciennes maisons bourgeoises dont elle sait qu'elles sont habitées par des migrants dans des conditions de surpopulation, elle se montre aussi préoccupée lorsque nous passons devant ce que l'on appelle à Santiago des *cités*, des impasses de logements habités par des pauvres « que l'on ne remarque pas » derrière les façades, et qui sont en général des personnes âgées. Nous passons chercher son fils et notre rythme change de

nouveau. Nous nous ajustons aux petits pas de Martín, qui malgré son jeune âge connaît bien les limites du trottoir. Nous nous adaptons à ses sujets de conversation. L'attention se porte maintenant sur lui et la ville devient un espace de jeu marqué par le rythme de ses sautilllements. L'escalier d'une maison ancienne sert tous les jours à faire la course. Martín la monte, la descend, et saute la dernière marche [photo 2]. Il avance et tire parti des superficies et espaces de la rue pour se divertir. Il marche parfois devant nous et nous le rattrapons tranquillement ; à d'autres moments il est derrière. J'essaye de ralentir le pas pour l'attendre, mais Lorena semble détendue face à ces distances entre eux, ayant confiance en l'indépendance de son fils. Puis nous sommes de nouveau tous les trois, à la même hauteur dans une marche agréable, plaisante. Lorsque Lorena invite Martín à regarder les couleurs du ciel, nous continuons à avancer lentement, en levant les yeux vers les nuages de l'après-midi. (Juillet 2015)



Photo 2. À petits pas dans le centre de Santiago.

Source : photo originale de Lorena, reproduite avec son autorisation, juillet 2015.

Exemple 3 : Marche dans le secteur est, depuis la ville-jardin jusqu'aux quartiers résidentiels de grands immeubles

Alan est flûtiste, il a 59 ans et travaille sans rémunération : il garde sa petite-fille de 10 mois, aide sa mère de 90 ans et s'occupe des tâches domestiques du logement qu'il partage avec sa compagne, avocate de profession. C'est un marcheur expérimenté, ses trajets durent en moyenne une heure et

demie. En règle générale il évite les transports publics, bien qu'une station de métro et un arrêt de bus soient à quelques pas de sa porte. Il les fuit, car il les vit comme des espaces agressifs et il trouve scandaleux le prix du ticket. Étant père de six enfants – aujourd'hui tous majeurs –, il a toujours été obligé d'économiser et marcher est une mesure plaisante qui y contribue.

Notre première marche ensemble nous prend deux heures et demie pour un parcours de 9 kilomètres depuis chez lui jusqu'au domicile de sa fille, dans une zone de classe moyenne à élevée. C'est le printemps, la matinée est fraîche et nuageuse. Comme tous les jours de l'année et pour tous ses déplacements, il porte des sandales et n'est pas chargé. Il marche à vitesse moyenne, mais soutenue, ce qui exige de l'endurance. Durant la première partie du trajet, nous évitons les grandes avenues et recherchons le silence des rues parallèles. Alan sent les parfums de fleurs, passe ses mains dans les arbustes. La végétation de cette zone appelée la ville-jardin de Santiago attire constamment son attention.

Cela fait une heure et demie que nous marchons et les besoins de nos deux corps se font ressentir. Dans mon cas, mon attention qui était tournée vers le paysage se porte sur mes sensations internes liées à l'effort physique que signifie maintenir le rythme constant d'Alan. C'est la première marche que j'entreprends pour mon travail de recherche après mon congé de maternité et je suis surprise de sentir mes mains gonflées, mon pouls qui bat en elles, et un va-et-vient de mes pas, comme si en marchant mon corps empruntait une trajectoire légèrement en zigzag. Je me sens capable de continuer, mais étrange et attentive à ces mouvements, en silence. Alan me demande soudain si nous pouvons nous arrêter quelques minutes parce qu'il doit uriner, m'indiquant au loin un grand arbuste près d'un canal qui lui permet de se cacher [photo 3]. Nous sommes dans un secteur résidentiel aisé, de maisons au passé aristocratique et de jardins bien entretenus. Sa question ne me surprend pas, car au début de ce trajet il m'a avertie des urgences de sa vessie venues avec l'âge et de sa recherche laborieuse de toilettes improvisées à laquelle la ville le soumet et qui l'indigne. Au début de cette marche il y a quelques heures il n'a pas hésité à me dire : « Imagine que tu n'as pas d'argent pour le bus, tu dois arriver à ton travail, ou chez toi, et tu dois marcher une heure et demie. Quand tu commences à bouger, le besoin de te soulager arrive et là tu commences à te demander où tu peux le faire. Et tu te trouves soudain face à la ville. Où aller ? Tu n'as pas d'argent, on ne te laisse pas utiliser les toilettes des commerces parce qu'elles sont réservées aux clients. Peut-être que si tu es une femme, on va te dire oui. Mais si tu es un homme, non. » L'arbuste que nous trouvons là est un arrêt habituel dans son parcours quotidien. Il définit un espace intime qui lui permet de se sentir un peu moins vulnérable quand il urine.

Il me demande de continuer lentement pour l'attendre. J'en profite pour étirer mes mains et récupérer leur sensibilité et pour boire de l'eau pour la première fois depuis notre départ. Alan ne consomme pas de liquide avant de sortir ou pendant la marche pour éviter les arrêts comme celui-ci. Je récupère et, à sa manière, lui aussi, puis il me rattrape pour reprendre un rythme régulier pour la fin du trajet. Le paysage commence à changer : la végétation ne disparaît pas, mais elle

abandonne le premier plan et laisse place à de hauts immeubles d'appartements et des maisons à étage transformées en commerces avec de grandes enseignes sur les façades. Après avoir traversé une avenue passante, nous prenons une rue où les voitures sont proches de nous et passent continuellement. Alan répond au téléphone et parle un long moment sans ralentir. Lorsque nous reprenons notre conversation, il admet que le paysage de cette zone n'est pas à son goût. Il ne le trouve ni agréable ni intéressant. (Octobre 2017)



Photo 3. Des toilettes improvisées.

Source : photogramme de l'enregistrement audiovisuel de la marche d'Alan, octobre 2017.

LES MICROPOLITIQUES DE LA MARCHÉ À SANTIAGO

Chacune de ces histoires nous présente un événement qui marque des variations de l'attention et du rythme, permettant d'apprécier les transitions de pouvoir négociées dans chaque situation. Dans le cas de Juan Onofre, les marcheurs passent d'un trajet décontracté à une marche rapide et vigilante après avoir rencontré deux hommes inconnus aux abords d'un quartier réputé dangereux. La rencontre active en eux des imaginaires de risque associés à l'espace qu'ils traversent. Face à cette situation, le participant, son ami et la chercheuse réagissent et vivent l'expérience en fonction de leurs conditions subjectives. À la différence de ses accompagnateurs masculins qui établissent un dialogue, la chercheuse – femme – incarne un mélange particulier de peur et de précaution dans son repli et son déni à établir un contact avec des hommes inconnus dans une atmosphère d'insécurité. Elle ne s'arrête pas et continue en tête, essayant d'ignorer le contrôle que la présence des inconnus exerce sur son trajet. Nous constatons comment les conditions du lieu, le genre, la familiarité

avec les espaces et l'habitude de marcher la nuit dans cette zone marquent des différences dans la manière dont les marcheurs sont affectés et répondent à l'événement qui restreint leur expérience.

Dans le cas de Lorena, son rythme de départ est rapide, elle a le souci de récupérer son fils à l'heure. À mesure qu'elle se rapproche de chez elle, sa vitesse diminue, ce qui lui permet de prêter attention aux détails de son environnement. Sa manière de marcher change complètement une fois qu'elle est avec son fils. Son corps s'adapte aux mouvements du garçon qui transforment la ville en un espace ludique. Les différences d'âge, la familiarité de l'espace et la temporalité (l'obligation de récupérer son fils à temps, puis la détente de l'après-midi pour le retour à la maison après une journée de travail) marquent son trajet, lui offrant différentes opportunités de vivre son expérience dans chaque partie du parcours. Les conditions de l'espace qu'elle traverse, marqué par l'histoire des constructions et le souvenir qu'elle en garde, donnent lieu à une cadence qui renforce ses possibilités d'établir des liens avec son environnement de diverses manières.

Dans l'histoire d'Alan, le rythme est constant et l'attention varie entre l'environnement et la conversation avec la chercheuse, à l'exception de la pause au milieu du chemin. Cette interruption du rythme et de l'attention permet de rendre compte des différences entre les corps des marcheurs : les conditions que chacun doit négocier pour pouvoir poursuivre. La chercheuse a besoin de repos parce que son corps s'adapte à un nouvel état après avoir porté un enfant quelques mois auparavant. Quant à lui, le participant doit uriner, une manifestation des changements de son corps à mesure qu'il vieillit. Alan doit faire face à l'absence d'installations sanitaires dans l'espace public (malgré les ressources économiques des communes traversées). Bien qu'être un homme lui donne la possibilité de chercher des endroits suffisamment protégés pour uriner à l'air libre, devoir le faire l'indigne et lui donne un sentiment de vulnérabilité. Au-delà de ces différences entre les marcheurs, la pratique pédestre elle-même diverge : la chercheuse essaie de suivre le rythme d'un marcheur expérimenté. Elle découvre dans le dialogue de son corps avec celui de l'autre un instrument pour observer les changements de rythme et d'attention de son propre mouvement. Les rythmes des deux marcheurs résonnent entre eux et son attention oscille entre l'extérieur – l'environnement et l'autre avec qui elle marche – et l'intérieur des corps et leurs besoins différenciés. Les installations qu'offre la ville, l'âge, les capacités corporelles, mènent à des situations que les marcheurs doivent surmonter pour avancer. Dans une certaine mesure, même en marchant dans des quartiers dont les conditions socio-économiques sont favorables, les corps qui doivent utiliser l'espace public de manière intensive voient leur cheminement restreint.

En comparant ces histoires de marche, nous reconnaissons que les conditions socio-spatiales des lieux de déplacement influent sur la pratique pédestre, en renforçant ou contraignant les possibilités de rythmes ou de centres

d'attention dont les personnes peuvent faire l'expérience dans la ville. Les quartiers où vivent les personnes ayant des revenus économiques élevés, et bénéficiant, par conséquent, de ressources plus importantes au niveau municipal, entretiennent les espaces publics dans des conditions qui permettent des expériences de marche plus diverses : détente, jeu, promenade, etc. Néanmoins, tout n'est pas idéal. Alan a des besoins en tant que marcheur, auxquels ces espaces ne répondent pas, contraignant sa pratique. Dans le cas de Lorena, nous pouvons voir un renforcement de son expérience lorsqu'elle commence à marcher dans son propre quartier, un lieu qui lui est familier et qu'elle aime, où elle se sent en sécurité et qui offre un paysage stimulant. Son rythme se relâche et son attention peut papillonner plus librement entre les stimulus externes et internes. Ces conditions lui donnent la possibilité d'explorer l'espace ou de jouer avec son fils. On constate le même phénomène pour Juan Onofre dans la première partie du trajet traversant des rues résidentielles, où le soin apporté à l'entretien des maisons rassure le passant. Cependant, lorsqu'une menace est perçue ou que l'on traverse des espaces non entretenus, avec des ordures ou des trottoirs en mauvais état, l'attention et le rythme se voient contraints par ces conditions qui hiérarchisent l'expérience. Le marcheur perd des expériences possibles de l'espace.

Nous n'exposons en aucun cas un déterminisme spatial, car le marcheur ne perd pas son *agence* sur ces situations. Comme nous l'avons appris de Michel de Certeau (1996) et Augoyard (1979), marcher est une pratique créative qui dans son action tactique peut tirer le meilleur parti possible des situations données. C'est le cas dans l'histoire avec laquelle nous avons ouvert cet article. Trinidad est capable de vivre des expériences de détente en marchant dans son quartier qui ne correspond pas aux conditions socio-spatiales les plus agréables : c'est un espace résidentiel fortement touché par la surpopulation, avec des ordures, peu de végétation et des problèmes de trafic de drogue. À cette occasion, la temporalité (après-midi d'été ; pause dans son travail), la possibilité de fumer une cigarette et de parler, et l'objectif d'aller à l'église sont des éléments qui lui ont permis de créer un rythme et une attention synonymes de détente et de loisir sur son trajet.

En somme, la capacité d'action du marcheur met en lumière son pouvoir de négociation des rythmes et des centres d'attention de sa propre expérience. Nous avons observé la manière dont cette micropolitique de la marche naît de la relation entre les possibilités présentées par l'environnement (socio-spatiales), la subjectivité du marcheur (genre, âge, classe sociale, etc.) et les événements du parcours. Étudier les variations du rythme et de l'attention permet de comprendre ce qui influence les marcheurs et leur manière de gérer la diversité des situations. Ainsi Lorena peut-elle choisir de marcher vite pour arriver rapidement auprès de son fils, puis de se détendre avec lui et de profiter du chemin. Alan décide de ne pas prêter attention au paysage de la dernière partie de son parcours parce qu'il ne l'intéresse pas, bien qu'il marche dans un quartier dont

les habitants ont des revenus économiques élevés. Juan Onofre et son camarade ne perdent pas leur capacité d'action parce qu'ils doivent faire face à des personnes qui les effraient. Au contraire, ils dialoguent avec eux et affrontent leur frayeur, une possibilité que n'a pas la chercheuse, moins familiarisée avec l'environnement et incarnant la peur que ressentent les femmes de se trouver seules avec des hommes dans des lieux solitaires et nocturnes. En définitive, la distribution inégale des conditions socio-spatiales, la temporalité (jour ou nuit), les conditions subjectives comme le genre, l'âge et la santé, entraînent des capacités inégales d'action des marcheurs sur leur pratique : certaines conditions et situations renforcent la capacité de ressentir et d'agir, d'autres la contraignent. Une micropolitique de la marche voit le jour, complexe, que nous avons cherché à connaître à travers l'analyse des variations du rythme et de l'attention des marcheurs tout au long de leurs trajets.

CONCLUSION

Nous avons proposé dans cet article une alternative pour l'analyse des pratiques de la marche dans la ville en nous intéressant aux micropolitiques générées dans l'expérience vécue du déplacement à pied. Nous avons voulu souligner la complexité des expériences pédestres quotidiennes et leur dimension politique, soit des aspects difficiles à explorer à travers des catégories. Nous avons marché avec des hommes et des femmes qui vivent et se déplacent dans différentes parties de la ville, en déployant une méthodologie à caractère ethnographique qui nous a permis de décrire les variations du rythme et de l'attention dans leurs expériences. À travers ces observations, nous avons pu analyser les transformations de pouvoir qui se manifestent quotidiennement dans la marche et montrer ainsi la distribution inégale des possibilités qu'ont les marcheurs pour l'exécution de leur pratique dans la ville de Santiago. Nous souhaitons de la sorte contribuer aux études sur la marche urbaine qui, jusqu'ici, pour aborder la dimension politique de cette pratique, se concentraient sur les tensions de l'action tactique des marcheurs face à l'action stratégique du système urbain (de Certeau, 1996). Notre travail participe ainsi à la compréhension des relations de pouvoir qui se déploient au niveau des rencontres quotidiennes : comment la pratique de la marche dans une même ville constitue des expériences différentes, plus ou moins renforcées ou contraintes, selon qui marche, où et quand.

BIBLIOGRAPHIE

- AUGOYARD Jean-François, 2007, *Step by Step : Everyday Walks in a French Urban Housing Project*, Minneapolis-Londres, University of Minnesota Press.
- ALARCÓN Pedro éd., 2015, *La desigual distribución de recursos municipales* [en ligne], Instituto de Ciencias Alejandro Lipschutz (ICAL), [URL : <http://www.>

- ical.cl/2015/11/la-desigual-distribucion-de-recursos-municipales/], consulté le 5 février 2018.
- Bibliothèque du Congrès national du Chili (BCN), 2012, *Reportes Estadísticos Comunes* [en ligne], site de la BCN, [URL : <https://reportescomunales.bcn.cl/2012/index.php/Categoría:Comunas>], consulté le 11 février 2018.
- BISSELL David, 2016, « Micropolitics of mobility : Public transport commuting and everyday encounters forces of enablement and constraint », *Annals of the American Association of Geographers*, n° 106, p. 394-403.
- CERTEAU Michel (DE), 1996, *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*, Mexico, Universidad Iberoamericana.
- DUCCI Maria Elena, 2004, « Las batallas urbanas de principios del tercer milenio », *Santiago en la Globalización: ¿Una nueva ciudad?*, C. De Mattos, M. E. Ducci, A. Rodríguez, G. Yáñez Warner éd., Santiago du Chili, Ediciones SUR, p. 137-166.
- INGOLD Tim, 2011, *Being Alive : Essays on Movement, Knowledge and Description*, Abingdon, Routledge.
- , 2016, « On human correspondence », *Journal of the Royal Anthropological Institute*, vol. 23, n° 1, p. 9-27.
- JENSEN Ole B., 2013, *Staging mobilities*, Abingdon, Routledge.
- KÄRRHOLM Mattias, JOHANSSON Maria, LINDELÖW David, FERREIRA Inès A., 2017, « Interseriality and different sorts of walking : Suggestions for a relational approach to urban walking », *Mobilities*, n° 12, p. 20-35.
- LEE Jo, INGOLD Tim, 2006, « Fieldwork on foot : Perceiving, routing, socializing », *Locating the Field : Space, Place and Context in Anthropology*, S. Coleman, P. Collins éd., Oxford - New York, Berg, p. 67-86.
- LEFEBVRE Henri, 2004 [1992], *Rhythmanalysis. Space, Time and Everyday Life*, Londres - New York, Continuum.
- LORIMER Hayden, 2011, « Walking : new forms and spaces for studies of pedestrianism », *Geographies of Mobilities : Practices, Spaces, Subjects*, T. Cresswell, P. Merriman éd., Farnham, Ashgate, p. 19-34.
- MASSCHELEIN Jan, 2010, « The idea of critical e-ducational research educating the gaze and inviting to go walking », *The Possibility/Impossibility of a New Critical Language in Education*, I. Gur-Ze'ev éd., Rotterdam, Sense Publishers, p. 275-291.
- MATOS WUNDERLICH Filipa, 2008, « Walking and rhythmicity : Sensing urban space », *Journal of Urban Design*, vol. 13, n° 1, p. 125-139.
- MONNET Jérôme, 2015, « La marche à pied entre loisir et déplacement » [en ligne], *La Géographie - Acta Geographica*, n° 1557, p. 12-15, [URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01178705/document>].
- RENDELL Jane, 2006, *Art and Architecture : A Place Between*, Londres, IB Tauris.
- Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA), 2012, *Informe de Difusión Encuesta Origen Destino de Viajes*, Santiago, rapport d'enquête sur l'origine et la destination des trajets.
- SIMONSEN Kirsten, 2010, « Encountering o/other bodies : Practice, emotion and ethics », *Taking-Place: Non-Representational Theories and Geographies*, B. Anderson, P. Harrison éd., Farnham-Burlington, Ashgate, p. 221-239.

-
- THIBAUD Jean-Paul, 2010, « Des modes d'existence de la marche urbaine », *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, R. Thomas éd., Paris, Éditions des archives contemporaines, p. 29-46.
- THOMAS Rachel, 2007, « La marche en ville. Une histoire de sens », *L'Espace géographique*, vol. 36, n° 1, p. 15-26.
- URRY John, 2007, *Mobilities*, Oxford, Polity Press.
- VESTERGAARD Maria Quvang Harck, OLESEN Mette, HELMER Pernille Falborg, 2014, « The act of walking: Exemplifying Danish pedestrian culture », *Walking in the European City*, T. Shortell, E. Brown éd., Farnham, Ashgate, p. 41-55.
- VALENTINE Gill, 1989, « The geography of women's fear », *Area*, vol. 21, n° 4, p. 385-390.

ENTRE MARCHE-DÉPLACEMENT ET MARCHE-PLAISIR : LE CAS DES MOBILITÉS DE JOUEURS URBAINS CONNECTÉS

[Céline Quellet](#)

Érès | « [Espaces et sociétés](#) »

2019/4 n° 179 | pages 129 à 144

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-129.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



Entre marche-déplacement et marche-plaisir : le cas des mobilités de joueurs urbains connectés

Céline Quellet

L'urbanisme du XX^e siècle envisage la marche urbaine selon deux fonctions différenciées, d'une part comme le déplacement, comme fonction première, et d'autre part comme le loisir. Cette conception a engendré une spécialisation fonctionnelle et une ségrégation de l'espace urbain. Toutefois, dans la ville d'aujourd'hui, cette distinction entre des espaces et des usages fonctionnels et de loisir est rendue poreuse par de nouveaux aménagements urbains ludiques et enchanteurs (Lavadinho et Winkin, 2012) favorisant la marche tant comme moyen d'éviter la congestion urbaine que comme activité physique procurant bien-être et santé. Au-delà de ce nouvel urbanisme, de nouvelles pratiques ludiques connectées peuvent avoir un pouvoir de transformation sur certains lieux et reconfigurer leurs usages.

Étudiant la fréquentation de différents lieux de la ville d'Aalborg (Danemark) par les joueurs de Pokémon GO lors de sa sortie en juillet 2016, des chercheurs ont rendu compte de sa capacité à transformer l'identité de certains lieux et leur attractivité (Wind *et al.*, 2017). Ils comparent deux *spots* du jeu

Céline Quellet, Université libre de Bruxelles, Institut de sociologie, Groupe de recherche sur l'action publique (GRAP)

– comprendre des lieux où les Pokémon sont nombreux et diversifiés, et où la densité de Pokéstops est importante, permettant au joueur d’acquérir les objets nécessaires pour capturer des créatures. Ces deux lieux sont des espaces urbains très différents : le premier, Utzon Park, est un endroit aménagé pour la promenade et des usages récréatifs ; le second, Jernbanebroen, est un SLOAP (*Space Left Over After Planning*), situé en contrebas d’un pont, ayant la fonction de zone de transit, correspondant en tous points aux « non-lieux » caractérisés par Marc Augé. Toutefois, malgré ces caractéristiques, ce second lieu devient l’un des spots préférés des joueurs de la ville en raison de son attractivité au sein du jeu, conduisant nombre de personnes à s’approprier ce qui n’était précédemment qu’un lieu fonctionnel.

Dans cette contribution, nous allons nous intéresser aux *Location-Based Mobile Games* (LBMG) ou *locatives games*, à savoir des jeux mobiles connectés utilisant la localisation des joueurs et requérant leur déplacement dans l’espace urbain. Mêlant le jeu, la vie quotidienne et leurs espaces, ces jeux perméabilisent les distinctions entre les espaces et les usages de la ville. Comment s’insèrent-ils dans les pratiques piétonnes des citoyens ? Contribuent-ils à indifférencier les espaces ludiques et fonctionnels ? Nous montrerons que malgré leurs potentielles capacités à reconfigurer les usages de l’espace comme en témoigne l’exemple d’Aalborg, ces jeux ne mettent pas profondément à mal la spécialisation fonctionnelle et la ségrégation de l’espace urbain.

La réflexion que nous présentons ici est nourrie par une littérature sur les LBMG et par des observations réalisées sur des terrains actuellement en cours dans le cadre d’une recherche doctorale auprès des joueurs de deux jeux : le géocaching et Pokémon GO. Si nos recherches personnelles interrogent l’expérience ludique des joueurs et leur vécu de l’espace, nous faisons ici le choix de laisser de côté cette expérience vécue pour nous centrer plus spécifiquement sur les mobilités des joueurs hybridant jeu et activités de tous les jours et la spatialisation des éléments ludiques de ces jeux.

DES JEUX URBAINS PERVASIFS ASSISTÉS PAR LA TECHNOLOGIE

Des jeux pervasifs et urbains

Si la sortie de Pokémon GO a popularisé les LBMG, ceux-ci ont émergé au début des années 2000 avec l’avènement et la démocratisation des technologies GPS, Wifi et Internet mobile. Au sein d’une typologie élaborée par Adriana de Souza e Silva et Daniel Sutko (2008), ils s’inscrivent dans deux catégories plus larges que sont les « jeux pervasifs » et les « jeux urbains ».

Les LBMG sont d’abord des jeux appelés « pervasifs » en raison de leur capacité à rendre poreuse la frontière entre le jeu et la vie quotidienne grâce aux potentialités offertes par la technologie. Dans un ouvrage qui fait référence, Markus Montola, Jaakko Stenros et Annika Waern (2009) définissent ceux-ci

comme disposant d'« une ou plusieurs fonctions saillantes » poussant à « étendre spatialement, temporellement et socialement » le « cercle magique » théorisé par Katie Salen et Erik Zimmerman d'après l'expression de Johann Huizinga. Pour ces derniers, le jeu se présente comme une activité qui prend place à l'extérieur de la vie ordinaire, dans un espace et une temporalité spécifiques, en rupture avec l'identité et les comportements quotidiens des joueurs. Bien qu'ils ne soient pas les seuls, les LBMG sont tout spécialement qualifiés pour pointer les limites, voire le caractère erroné, d'une telle conception (Montola, Stenros et Waern, 2009). Par la médiation des technologies mobiles, les LBMG peuvent en effet s'étendre dans l'ensemble de l'espace qui entoure les joueurs, être joués dans un temps long et rendre possibles des contacts et des coopérations à la fois *online* et *offline* dans une proximité géographique. Ce faisant, ils manifestent une situation où le jeu et le quotidien se brouillent et s'interpénètrent. De fait, les contingences de l'espace physique et des activités ordinaires interfèrent dans le jeu autant que le jeu s'imisce dans celles-ci, pouvant créer des difficultés pour les joueurs – qui doivent composer avec les conditions climatiques, des lieux qu'il est moins agréable et sécurisant de fréquenter, la couverture parfois aléatoire du réseau ou encore les non-joueurs présents dans l'espace urbain (Bell *et al.*, 2006 ; Nova et Girardin, 2009) – mais aussi devenir un ressort de l'activité ludique qui la rend attractive (Klausen, 2014).

Les LBMG appartiennent également à la catégorie des « jeux urbains » puisqu'ils utilisent cet espace comme terrain de jeu (bien que certains puissent aussi être joués en zone rurale, le milieu urbain est souvent privilégié par les développeurs). En cela, ils ne sont pas nouveaux malgré les médiations techniques qu'ils requièrent. On pense aux chasses au trésor mais ils s'inscrivent aussi dans la filiation plus large de pratiques urbaines engageant des modalités ludiques de déplacement dans la ville, comme la flânerie, la « dérive » des situationnistes ou encore le « parkour » (de Souza e Silva et Hjorth, 2009). Autant de pratiques dont les LBMG partagent la dimension exploratoire, à la différence qu'ils supposent l'addition d'un contenu informatif autorisé par la technologie, susceptible de guider les joueurs vers des éléments réels dans l'espace physique (caches aux trésors, scan codes, détails urbains, autres joueurs, etc.) et/ou pouvant introduire des éléments virtuels dans la réalité pour l'« augmenter » (créatures ou objets virtuels à visiter ou à collecter). Dès lors, les espaces physiques et numériques se mélangent pour former un « espace hybride » (*ibid.*).

La ville comme terrain de jeu

Bien que les nouvelles technologies soient associées à une déconnexion des individus par rapport à la réalité qui les entoure et à un effacement de la localité, elles peuvent, au contraire, connecter fortement ceux-ci à leur espace géographique. Quand le corps du joueur et le personnage joué se superposent

et que l'activité ludique est aux prises avec l'espace physique – ses facilités, ses contraintes, ses aspérités, le jeu se décline d'abord comme une expérience corporelle, sensorielle, qui enracine le joueur dans son environnement local (de Souza e Silva et Hjorth, 2009).

Le jeu se caractérise aussi par une appropriation et une perception spécifiques de l'espace, et par l'acquisition de connaissances locales. Traitant du jeu Ingress, Suely Fragoso et Breno Reis (2016) expliquent que, placés dans la situation du jeu, les joueurs découvrent des éléments de leur espace quotidien dont ils n'avaient jamais noté l'existence et développent une nouvelle acuité perceptive, les conduisant à repérer des éléments de l'espace pouvant être de potentiels *portails* même lorsqu'ils ne jouent pas. Parfois, cet apprentissage de l'espace est renforcé par un scénario plus formalisé, par exemple par la présence d'énigmes liées à l'espace local (son histoire, sa géographie...) comme c'est le cas du jeu Encounter (Shklovsk et de Souza e Silva, 2013). Certains jeux sont précisément développés à des finalités pédagogiques ou touristiques : par exemple, REXplorer permet aux joueurs de découvrir la ville de Regenburg (Ballagas et Walz, 2007) et Frequency 1550 propose une expérience similaire pour les étudiants du secondaire à Amsterdam (Admiraal *et al.*, 2009).

Entre chasse au trésor d'antan et jeu connecté, le géocaching se présente sous la forme d'un répertoire de coordonnées GPS disponibles en ligne indiquant des trésors cachés. Ceux-ci – appelés « caches » ou « géocaches » – sont disposés dans l'espace par d'autres joueurs (sous un banc, une racine, contre un poteau, etc.) et contiennent généralement une liste des visites des « géocacheurs » parvenus à trouver la cache ainsi que, si la taille le permet, un ou plusieurs bibelots (figurines, petits joueurs, accessoires pour cheveux, etc.) qu'il est demandé de laisser dans la cache ou de remplacer pour que celle-ci perdure. Pour les trouver, les géocacheurs, seuls ou en groupe, se munissent d'un GPS ou, plus récemment, d'un smartphone disposant d'une application dédiée, capable de les guider vers la cache. Progressivement mis en place et développé à partir du mois de mai 2000, le géocaching compte en 2017, selon Wikipédia, plus de 3 millions de caches dans 180 pays¹, situées dans l'espace urbain mais également dans des zones rurales (parcs naturels, le long de chemins de randonnée, etc.).

Bien plus récent et plus connu du grand public en raison de son succès, Pokémon GO, développé par Niantic en collaboration avec la Pokémon Company, reprend un principe déjà connu des joueurs en raison des nombreux jeux de la franchise développés depuis une vingtaine d'années : les joueurs partent à la recherche de créatures – les Pokémon – pour les capturer, les entraîner et les faire concourir lors de combats. À la différence que, dans le jeu développé par Niantic, l'exploration ne se fait pas dans un espace

1. Wikipédia, « Géocaching » [en ligne], [URL : <https://fr.wikipedia.org/wiki/G%C3%A9ocaching>], consulté le 14 août 2018.

cartographique virtuel mais dans l'espace physique qui environne le joueur, requérant qu'il se déplace physiquement pour mouvoir son avatar.

Employant la technologie GPS mais aussi la réalité augmentée, les éléments du jeu – créatures à attraper, objets à récolter, lieux de combat – ne sont pas, à la différence des caches du géocaching, des objets physiquement positionnés dans l'espace mais des éléments virtuels « augmentant » l'espace réel en certains lieux. Les moyens mis à disposition par les designers du jeu pour permettre aux joueurs de s'orienter ne sont pas les mêmes non plus : alors que les positions des caches référencées en ligne sont connues et peuvent être globalement cartographiées (comme le proposent les applications pour smartphone), l'application de Niantic n'offre à la vue des joueurs qu'une portion de l'espace à proximité du joueur, induisant une limite visuelle. Enfin, tandis que dans le premier, les caches, déposées et entretenues par les joueurs eux-mêmes, peuvent se trouver dans des espaces ruraux, Pokémon GO maintient un lien étroit avec le milieu urbain et sa morphologie. En effet, les Pokémon, et encore plus les Pokéstops (auprès desquels les joueurs peuvent récupérer des objets nécessaires à leur progression dans le jeu) et les « arènes », sont virtuellement positionnés en lieu et place d'éléments spécifiques de l'espace urbain que sont des œuvres d'art, des bâtiments publics ou encore des parcs. Néanmoins, les deux jeux sont vecteurs d'expériences communes : ils engagent une expérience corporelle de l'espace et contribuent à véhiculer des connaissances sur ce dernier (éléments urbains qui ne sont pas remarqués lors des autres déplacements, noms ou informations scientifiques ou historiques sur certains lieux, etc.).

UNE SITUATION HYBRIDE DE MOBILITÉ FONCTIONNELLE ET LUDIQUE

Jeux pervasifs et urbains, les LBMG sont l'occasion d'expérimenter la ville entière comme terrain de jeu. Ce faisant, ils induisent des mobilités spécifiques de la part des joueurs. Portant respectivement sur Mogi et Feeding Yoshi, deux études ont montré que les joueurs peuvent jouer de différentes façons et, selon celles-ci, développer des mobilités spécifiques (Licoppe et Inada, 2005 ; Bell *et al.* 2006). Soit le jeu fait l'objet d'« expéditions », de sessions de jeu durant le temps libre des joueurs, et devient alors le prétexte de la mobilité, soit le jeu est une activité qui s'entremêle avec les déplacements quotidiens, les sessions de jeu étant dans ce cas plus courtes mais beaucoup plus nombreuses. Dans ce second cas qui nous intéresse davantage ici, les joueurs sont conduits à modifier leurs déplacements en fonction de la localisation des points d'intérêt du jeu dans l'espace. Ils peuvent pour cela accepter de faire des détours ou adapter leur trajet en fonction d'éléments liés au jeu – favorisant par exemple un chemin plutôt qu'un autre, non parce qu'il est plus court ou plus agréable, mais parce qu'il permet au joueur de progresser dans le jeu. Lorsque le design du jeu le permet, les joueurs sont invités à en mobiliser les ressources pour

planifier leurs déplacements : ainsi, les joueurs d’Ingress peuvent préférer utiliser la carte Intel du jeu plutôt que d’autres outils cartographiques pour s’orienter quotidiennement dans l’espace (Fragoso et Reis, 2016).

À l’encontre d’une distinction rigide entre marche-déplacement et marche-loisir, les LBMG rendent problématique une séparation trop nette entre des espaces et des usages. Mais comment caractériser cette marche hybride où le ludique et le fonctionnel s’entrelacent ? Nous souhaitons convoquer ici des travaux en sociologie urbaine centrés sur la marche et les cheminements des individus pour tenter de préciser le type de mobilité auquel ils pourraient renvoyer.

Dans son étude sur les logiques de la marche en milieu urbain, Jean-Paul Thibaud (2010) commence par reconnaître « l’extraordinaire variété des modes d’existence de la marche » : le marcheur peut se révéler « flâneur », « nomade pressé des aéroports », « touriste » ou « consommateur affairé des galeries marchandes », dans une ville qui « se prête à des expériences passantes de toutes sortes » (p. 30). Dans le cadre de cette pluralité, Thibaud définit des « constellations de la marche » qu’il explicite comme suit :

Il en va ici de l’intentionnalité constitutive de toute activité piétonnière. Divers et variés sont les motifs invoqués pour marcher ou ne pas marcher en ville. Si la marche procède bien d’un projet plus ou moins explicite et manifeste, d’un but plus ou moins gratuit ou utilitaire, celui-ci prend diverses formes et repose sur un faisceau plus ou moins complexe de conditions hétérogènes. Autrement dit, une constellation de la marche procède de la rencontre entre une raison de marcher liée à un projet d’activité personnel (faire ses courses, se promener, aller au travail, forme physique,...) et un ensemble de circonstances dans lesquelles s’inscrit et s’actualise le projet en question (distance à parcourir, conditions climatiques, temps disponible, aménités des espaces à traverser, proximité des transports en commun, marche seule ou accompagnée, événements imprévus, connaissance du quartier,...). Il s’agit alors de mettre en évidence les conditions qui rendent la marche envisageable, acceptable, probable ou même souhaitable. (p. 39)

Dans son texte, Thibaud propose sept constellations de la marche, qui n’ont pas pour prétention d’être exhaustives mais qui couvrent un certain nombre de situations où les individus sont portés à employer la marche. Celle-ci peut être motivée par le simple plaisir, de façon gratuite et sans conditions – ce que Thibaud appelle « marcher pour le plaisir ». Mais la marche peut aussi être plus conditionnelle. Elle peut se pratiquer « en connaissance de cause », « pas n’importe où », « à certaines conditions », « selon l’occasion », « à l’habitude » ou « malgré tout » (p. 40-41). Trois de ces « constellations » nous intéressent plus spécialement. Lorsqu’il marche « en connaissance de cause », le piéton est stratégique, mobilisant des connaissances sur le quartier qu’il parcourt et comprenant les implications de ses choix. Lorsqu’il marche, mais « pas n’importe où », il pose des conditions sur les lieux qu’il va traverser. Enfin, lorsqu’il marche « selon l’occasion », le marcheur peut être mené à se déplacer en fonction d’un concours de circonstances. Plutôt que de déterminer

une opposition entre « marcher ou ne pas marcher » Thibaud montre que la marche procède de nombreux paramètres.

Les constellations des *joueurs marcheurs* ressemblent à celles des autres marcheurs, s'inscrivant dans un faisceau de conditions hétérogènes. Cependant, en jouant, ils ajoutent des paramètres en lien avec le jeu. À la connaissance de l'espace et de ses facilités, ce dernier ajoute ses propres localisations, rationalités, stratégies, règles et contraintes, conduisant les joueurs à réaliser leurs déplacements de façon stratégique, « en connaissance de cause ». Comme le joueur d'Ingress qui planifie ses trajets en se référant à la carte Intel plutôt qu'à d'autres outils cartographiques, le géocacheur arrivé dans un quartier qu'il ne fréquente pas habituellement pourra jeter un œil sur l'application de son smartphone pour détecter des caches dans les environs. Le design de Pokémon GO ne permet pas par lui-même ce type de prédiction (même si des cartes illégales en ligne rendent ces informations disponibles) puisque seule une portion de carte de l'espace urbain est visible sur son écran. Cependant, le dresseur de Pokémon se rappellera où se situent les arènes et les Pokéstops qui jalonnent ses déplacements ainsi qu'éventuellement les « nids » de certains Pokémon (des lieux où plusieurs créatures d'une espèce recherchée apparaissent).

Même si, comme le montre l'exemple de la ville d'Aalborg, l'activité ludique peut transformer l'attractivité de certains lieux, l'environnement urbain est en retour un paramètre de la constellation du *joueur marcheur* qui ne marchera « pas n'importe où », évitant, s'il le peut, certains lieux où ils se sentent mal à l'aise ou en danger : par exemple, des lieux disposant d'une mauvaise réputation ou d'une atmosphère moins sécurisante ou oppressante due au manque de passage ou de lumière, mais aussi des lieux trop fréquentés où les regards se posent sur celui qui s'arrête trop longtemps ou fouille sous un banc. Ce peut également être un lieu où le jeu ne peut fonctionner correctement, comme le métro, car la couverture réseau n'y est pas optimale. D'autres auront au contraire sa préférence. Enfin, un événement dans le jeu – l'apparition d'un Pokémon sur l'écran, ou la découverte d'une cache à proximité pourra amener le joueur marcheur à effectuer un détour « selon l'occasion ».

En réécrivant les parcours des joueurs en fonction des paramètres qui constituent les constellations mises en évidence par Thibaud, on constate que la pratique de jeux comme le géocaching ou Pokémon GO s'insère sans rupture dans les autres pratiques de mobilité des joueurs. Cette façon d'envisager les choses comporte des enjeux épistémiques qui conduisent à mobiliser d'autres travaux issus de l'anthropologie urbaine : la marche-plaisir des joueurs marcheurs a-t-elle un statut différent de leur marche-déplacement ?

Sonia Lavadinho et Yves Winkin (2004) notent que les citoyens « empruntent ici et là, à différents univers de promenade, des parcours et des lieux qu'ils combinent pour constituer leurs propres itinéraires personnels en fonction du temps dont ils disposent, de leurs envies du moment et des opportunités parfois inattendues qui se présentent d'y accomplir des activités et des

gestes de sociabilité » (p. 38). L'imaginaire tient également une place importante, de même que la capacité de l'espace urbain à se trouver enchanté par une intervention urbanistique volontaire ou par la seule disposition des lieux. Marcher sur des pavés ou des escaliers qui carillonnent, écouter les feuilles qui craquent sous nos pas ou suivre un marquage au sol sont autant d'exemples où le piéton marche en jouant, même discrètement.

Quand les constellations de la marche de Thibaud n'intègrent explicitement le plaisir de marcher qu'à la façon de l'archétype de la promenade dominicale, Lavadinho et Winkin (2012) insistent sur le caractère ludique qui peut interférer dans toute mobilité. Dès lors, le joueur marcheur des LBMG ne serait-il pas un simple joueur marcheur, dont l'activité rend seulement plus visible un paramètre pourtant présent dans une grande partie des déplacements piétons ? Pour Miguel Sicart (2016), le succès d'un jeu comme Pokémon GO se construit sur un capital culturel de jeu dans les espaces urbains. Envisageant plus largement les LBMG, Adriana de Souza e Silva et Larissa Hjorth (2009) replacent ces jeux connectés dans la filiation d'autres pratiques ludiques de l'espace urbain. Ce faisant, elles proposent de parler d'un « espace ludique » qu'elles rapprochent de l'« espace vécu » de Henri Lefebvre. Il nous semble que la pratique récente des LBMG doit être replacée dans une filiation d'usages ludiques plus anciens de l'espace urbain, mais également dans la filiation plus générale de mobilités urbaines au sein desquelles une composante ludique est présente par essence.

LA FIN D'UNE SÉGRÉGATION DES USAGES ET DES ESPACES URBAINS ?

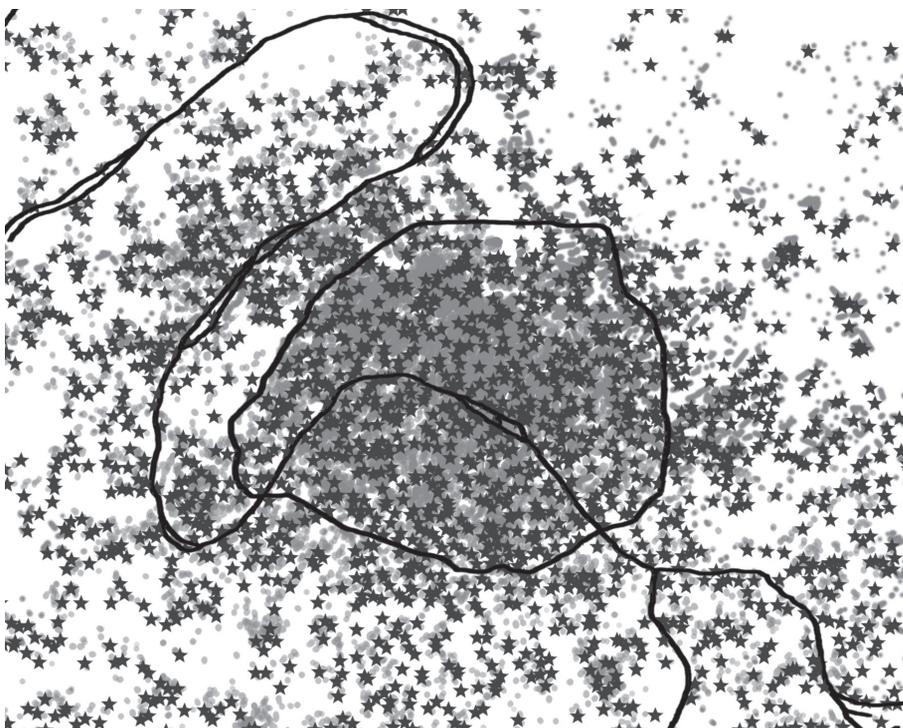
Cependant si la pratique ludique des LBMG n'est qu'un révélateur de pratiques piétonnes plus générales, quel statut, et surtout quelle importance, accorder à leur pouvoir transformatif ? Qu'en est-il de leur potentiel à modifier l'identité de certains lieux, leurs fonctionnalités et leurs usages ?

Des inégalités spatiales

L'espace urbain est marqué par une ségrégation fonctionnelle socio-spatiale et une accessibilité piétonne différenciée. Or, même si les LBMG ont la capacité de transformer les usages de certains lieux, ils peuvent au contraire imiter et renforcer les inégalités spatiales déjà présentes dans la ville. Prenons l'exemple de Pokémon GO où les points d'intérêt (Pokéstops permettant de récupérer des objets virtuels ou arènes permettant de livrer des combats contre d'autres Pokémon) sont situés, comme nous l'avons évoqué, à l'emplacement de bâtiments publics, de lieux historiques, de patrimoine, d'œuvres d'art, de mobilier ou de détails urbains. Il s'agit d'éléments que l'on trouve davantage dans les centres-villes, leurs ruelles touristiques et leurs parcs, ce qui donne un avantage au sein du jeu aux joueurs habitant ou parcourant quotidiennement ces lieux. Les développeurs de Pokémon GO entretiennent, en outre, des

partenariats avec certaines entreprises commerciales telles que McDonald's (Zach et Tussyadiah, 2017), ce qui avantage aussi les joueurs en capacité de se rendre sur ces lieux de consommation.

Une cartographie de la répartition des Pokéstops et des arènes du jeu en région parisienne montre clairement l'avantage qu'ont les joueurs jouant dans certaines zones, et particulièrement intra-muros (carte 1).



Carte 1 : Répartition des *pokestops* et des *arènes* dans l'espace parisien.

Carte réalisée par l'auteur en février 2018 d'après des données provenant du site <https://www.livepokemap.fr> (Consulté le 28.01.2018).

Les points et zones grises indiquent l'emplacement d'un ou plusieurs Pokéstops. Les étoiles marquent la position des arènes. Lorsqu'on s'éloigne de Paris, ces points d'intérêt se rarifient. Cependant, certaines zones restent plus denses que d'autres. En particulier, leur densité est plus importante à l'ouest de Paris qu'à l'est.

Dans Pokémon GO, une forte différenciation de densité des points d'intérêt du jeu épouse un gradient qui va du centre vers la périphérie. En outre, une différence peut apparaître aussi entre des quartiers. Ainsi, aux États-Unis, une recherche montre que les joueurs résidant dans des quartiers blancs et non hispaniques sont largement avantagés (avec une densité de 20 Pokéstops de plus par km²) par rapport à ceux qui se trouvent dans les quartiers où résident

les populations minoritaires (Colley *et al.*, 2017). Paris, que nous avons pris en exemple, ne présente pas la ségrégation socioculturelle des villes américaines ; toutefois, une observation de la répartition des Pokéstops et des arènes dans la banlieue immédiate montre une différence entre certaines communes aux caractéristiques sociodémographiques fortement différenciées. Derrière le périphérique, on trouve en effet à l'ouest (Asnières-sur-Seine, Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine, Courbevoie ou Boulogne-Billancourt) plus de Pokéstops et d'arènes qu'à l'est où leur densité est moindre (Aubervilliers, Bobigny, Le Pré-Saint-Gervais ou Bagnolet), à l'exception de Vincennes et du sud de Montreuil où la densité des points d'intérêt du jeu est plus élevée.

La raison d'une telle disparité ? La volonté de Niantic à positionner ces points d'intérêt du jeu en lieu et place de bâtiments publics ou historiques mais également d'œuvres d'art ou de mobilier est une piste pour comprendre ce phénomène. Une revue des éléments qui constituent les points d'intérêt du jeu révèle que dans les municipalités de l'Ouest parisien, les éléments artistiques ou mobiliers importés dans le jeu – fontaines, éléments de façades, corniches, moulures, sculptures, fresques murales, etc. – sont plus diversifiés que dans l'Est parisien où les éléments d'art urbain importés sont aussi plus souvent des fresques réalisées à la bombe. On note également dans le quartier de la Défense la présence de Pokéstops sponsorisés comme ceux du centre commercial Les Quatre Temps où un événement du jeu s'est tenu en septembre 2017.

S'il est possible que cette différence traduise effectivement une réalité urbanistique, ce que nous ne voulons pas postuler ici, la présence ou l'absence de certains éléments urbains ne nous paraît dans tous les cas pas pouvoir être l'unique cause de ces inégalités spatiales. D'abord, une pratique un peu soutenue du jeu Pokémon GO conduit rapidement à constater une certaine latitude dans la sélection des points d'intérêt du jeu : ainsi, une pancarte, informative ou même publicitaire, un bâtiment présentant une architecture un peu plus originale ou encore les locaux d'une entreprise peuvent devenir, sinon des arènes, au moins des Pokéstops. Rappelons ensuite que la base de données des points d'intérêt du jeu, provenant du jeu Ingress, a été en partie constituée par les joueurs qui pouvaient suggérer le placement de nouveaux *portails* dans ce dernier. Or, si une participation des joueurs a été requise, pourquoi celle-ci n'a-t-elle pas endigué le biais par lequel les centres-villes et certaines zones urbaines sont favorisés, au détriment d'autres quartiers d'habitations ?

Le géocaching n'oblige a priori aucun biais inégalitaire de ce type, puisque seuls les joueurs posent et entretiennent les caches, sans qu'aucune contrainte ne détermine leur position. Ces dernières ne doivent pas être spécialement attachées à des bâtiments spécifiques ou des œuvres d'art et peuvent donc potentiellement se trouver dans n'importe quel lieu accessible de la ville et même dans des espaces ruraux. Pourtant, la répartition des caches présente aussi ce type d'inégalités. Les caches se trouvent essentiellement dans les centres-villes et, lorsqu'on s'en éloigne, se concentrent dans certaines zones plutôt

que d'autres. La carte ci-dessous (carte 2) montre la répartition des caches dans Paris et sa banlieue. Bien qu'avec une densité moindre, on remarque des motifs semblables à ceux de la carte indiquant la répartition des Pokéstops et arènes de Pokémon GO : entre Paris intra-muros et sa banlieue proche mais également entre les municipalités citées plus haut (carte 1). L'asymétrie entre ces dernières y est même encore plus marquée.



Carte 2 : Géocaches dans Paris et sa banlieue proche.

Carte réalisée par l'auteur en février 2018 d'après les données figurant sur le site de *Géocaching* : <https://www.geocaching.com> (Consulté le 28.01.2018).

Ici également, la densité de caches décroît lorsqu'on s'éloigne du périphérique, formant des zones plus denses à certains endroits. Une asymétrie encore plus nette est également visible entre les banlieues proches est et ouest.

Des motilités différenciées

L'inscription spatiale de jeux comme le géocaching ou Pokémon GO procure aux joueurs une expérience de jeu différenciée. Selon leur lieu d'habitation et leurs activités professionnelles et de loisir, ces derniers transitent par certains espaces et en délaissent d'autres. Une étude ethnographique sur le jeu

Feeding Yoshi (Bell *et al.*, 2006) explique que les vainqueurs n'ont pas seulement gagné grâce à leur investissement et leur capacité de collaboration, mais aussi parce que leurs routines les menaient dans des quartiers où ils étaient avantagés, en pouvant multiplier leurs connexions durant la journée, quand d'autres joueurs étaient obligés de prévoir des sessions de jeux spécifiques pendant leur temps libre. De même, les joueurs de géocaching ou Pokémon GO ont un accès différencié aux géocaches ou aux Pokémon, Pokéstops et arènes selon qu'ils vivent au centre-ville, en périphérie ou dans des zones rurales, dans une capitale ou une ville de province, ou qu'ils exercent ou non des activités qui les mènent à traverser les centres-villes ou se rendre dans les parcs. Si les caches peuvent se trouver le long de chemins de randonnée dans des forêts ou en montagne, le joueur qui décide d'y jouer doit souvent faire du chemin en voiture ou en train pour rejoindre la proximité d'une cache tandis que le joueur urbain en aura plusieurs autour de lui. Il est beaucoup plus facile de progresser dans Pokémon GO à un joueur ayant l'opportunité de jouer dans les quartiers centraux, là où les Pokéstops et les arènes sont plus nombreux et où les Pokémon sont également plus nombreux et diversifiés. Trouver de nouvelles caches ou capturer certaines créatures spécifiques nécessite éventuellement de se déplacer dans d'autres villes, voire dans d'autres pays ou continents. Cela nous mène à considérer les ressources qui permettent aux individus de jouer.

Dans leur article sur le jeu Mogi, un LBMG qui a fait fureur au Japon au début des années 2000, et sur les pratiques de mobilités des joueurs, Christian Licoppe et Yoriko Inada (2005) rappellent le développement récent par Vincent Kaufmann et par Jacques Lévy d'un « paradigme de la mobilité », au sein duquel « personnes, lieux et activités ne se définissent pas indépendamment les uns des autres » mais « sont coproduits dans des situations concrètes » (p. 143). La mobilité est alors un « concept holistique » combinant « le déplacement lui-même et le potentiel de chaque acteur à se déplacer et à réaliser ses projets en mouvement, c'est-à-dire sa "motilité" », qui « associe l'opportunité, la compétence et le capital » (*ibid.*).

Dans ce paradigme holiste de la mobilité, « le mouvement n'est plus un simple moyen pour une fin, ni unidirectionnel » mais « retrouve la créativité, l'improvisation, la multidirectionnalité associée à l'agir » (p. 144). Toutefois, la prise en compte de la motilité des joueurs peut aussi conduire le chercheur à mettre en évidence les inégalités sociales. Pour Vincent Kaufmann, Manfred Bergman et Dominique Joye (2004), la motilité doit être envisagée comme un capital. À un concept de motilité qui intègre des éléments liés à l'accès à la mobilité (en fonction du lieu, du moment, des contraintes logistiques), aux compétences des individus et à la façon dont les individus s'approprient les moyens mis à leur disposition pour se déplacer, il est selon eux pertinent de relier d'autres ressources, comme le temps, l'argent, le statut, l'éducation ou l'information.

Au cœur de cette problématique de la motilité, les joueurs des LBMG disposent de ressources personnelles, qui auront des répercussions sur leur capacité à jouer et leur façon de jouer. D'un point de vue technique, d'abord, ils doivent posséder un GPS ou un smartphone – éventuellement récent et performant comme c'est le cas des joueurs de Pokémon GO – et doivent se trouver dans des lieux disposant d'une bonne couverture GPS, Wifi ou données mobiles. Ils peuvent ensuite, comme nous l'avons dit, avoir besoin d'accéder à certains lieux que n'intègrent pas leurs cheminements quotidiens (centre-ville, parcs, etc., éventuellement pays, continents), de parcourir de plus longues distances, éventuellement d'employer des transports ou de se rendre dans certains lieux de consommation – si le jeu n'invite pas lui-même à des achats. En fonction de l'endroit où ils habitent et des lieux qu'ils fréquentent, les joueurs vont donc être favorisés ou défavorisés. Dans certains cas, c'est même l'accès lui-même au terrain, « la liberté d'accéder à la carte », qui devient problématique : concernant Pokémon GO, c'est le cas de populations noires vivant en Amérique ou en Afrique du Sud, dont la présence dans certains quartiers, si elle n'est pas prohibée, peut entraîner des soupçons et s'avérer dangereuse pour les joueurs (Tekinbas, 2016). Les LBMG peuvent donc susciter des difficultés en fonction des spatialités des joueurs et de leurs caractéristiques économiques, sociales ou démographiques, se rendant plus faciles pour certains et plus difficiles, voire inaccessibles, pour d'autres.

Faisant référence plus haut aux travaux de Thibaud et à ceux de Winkin et Lavadinho, nous avons montré comment la marche des joueurs marcheurs procède de logiques semblables à celles des autres marcheurs et s'impose même comme une modalité parmi d'autres d'une marche ludique par essence. Nous comprenons ici que les constellations des joueurs marcheurs et leurs expériences piétonnes ludiques sont également rendues possibles par d'autres facteurs. Il est précoce, à ce stade de nos recherches, d'inférer d'après cela un profil social des joueurs. Néanmoins, on peut être frappé par la corrélation entre les zones urbaines dans lesquelles ces jeux sont pratiqués et les catégories socioprofessionnelles des habitants de ces lieux, comme cela apparaît dans l'étude et la classification hiérarchique ascendante réalisées par Matthieu Delage et Anne Clerval avec la base de données de l'Insee pour l'Île-de-France (Clerval, 2013).

Bien que d'autres études doivent être menées pour l'attester, ces observations tendent à suggérer que les caractéristiques sociodémographiques des joueurs par et pour lesquels sont conçus les LBMG sont – volontairement ou non – celles de joueurs vivant dans certaines spatialités, habitués à et ayant le goût de fréquenter certains types de lieux, équipés d'une certaine façon, ainsi qu'ayant certaines ressources en termes de mobilités. La répartition des caches et des points d'intérêt du géocaching et de Pokémon GO témoignerait alors des mobilités et des motilités de joueurs aussi coproducteurs du jeu.

CONCLUSION

Tandis que les usages de l'espace public évoluent vers une « marchandisation » et le déploiement d'un « urbanisme événementiel » (Monnet, 2012), et que des dispositifs ludiques sont progressivement insérés dans l'espace urbain (Lavadinho et Winkin, 2012), une transition vers une ludification de l'espace urbain se retrouve également dans certaines pratiques initiées par des acteurs privés ou associatifs (par exemple : pratique du parkour, chasses au trésor ou aux livres, pique-niques ou apéros urbains...). Dans le cadre du présent dossier, questionnant la ségrégation entre les espaces de la marche-déplacement et ceux de la marche-loisir, nous avons choisi d'explorer la capacité des LBMG à utiliser l'espace urbain dans son ensemble comme terrain de jeu et à rendre poreuse la frontière entre ces activités piétonnes.

Pourtant, bien que les LBMG fassent surgir des espaces hybrides où jeu et quotidien, marches fonctionnelles et marches ludiques s'entremêlent, nous constatons qu'ils n'impliquent pas nécessairement une disparition de la ségrégation fonctionnelle de l'espace urbain et de ses inégalités socio-spatiales. Si, comme à Aalborg, le jeu peut transformer l'identité de certains lieux, conduisant les joueurs à se réapproprier un espace fonctionnel de façon ludique, il est loin de s'autonomiser de la morphologie urbaine. Au contraire, inscrit dans les matérialités de la ville, il en épouse les spatialités et réaffirme, renforce son caractère ségrégué.

BIBLIOGRAPHIE

- ADMIRAAL Wilfried, AKKERMAN Sanne, HUIZINGA Jantina et VAN ZEIJTS Henk, 2009, « Location-based technology and game-based learning in secondary education. Learning about Medieval Amsterdam », *Digital Cityscapes, Merging Digital and Urban Playspaces*, A. de Souza e Silva et D. Sutko éd., New York, Peter Lang Publishing, p. 302-320.
- BALLAGAS Rafael et WALZ Steffen P., 2007, « REXplorer : Using iterative design techniques for pervasive games », *Pervasive Gaming Applications. A Pervasive Gaming Research*, vol. 2, C. Magerkurth et C. Röcker éd., Aachen, Shaker, p. 255-284.
- BELL Marek, CHALMERS Matthew, BARKUUS Louise, HALL Malcolm, SHERWOOD Scott, TENNENT Paul, BROWN Barry, ROWLAND Duncan, BENFORD Steve, HAMPSHIRE Alastair et CAPRA Mauricio, 2006, « Interweaving mobile games with everyday life », *Proceedings of the SIGCHI Conference on Human Factors in Computing Systems*, Actes du colloque CHI à Montréal, 22-27 avril 2006, p. 417-426.
- CLERVAL Anne, 2013, *Paris sans le peuple. La gentrification de la capitale*, Paris, La Découverte.
- COLLEY Ashley, THEBAULT-SPIEKER Jacob, LIN Allen Y., DEGRAEN Donald, FISCHMAN Benjamin, HÄKKILÄ Jonna, KUEHL Kate, NISI Valentina, NUNES Nuno J., WENIG

- Nina, WENIG Dirk, HECHT Brent et SCHÖNING Johannes, 2017, « The geography of Pokémon GO : Beneficial and problematic effects on places and movement », *Proceedings of the ACM Conference on Human Factors in Computing Systems (CHI 2017)*, Actes du colloque CHI à Denver, 6-11 mai 2017.
- FRAGOSO Suely et REIS Breno, 2016, « Ludic re-enchantment and the power of locative games : A case study of the game ingress », *Culture, Technology, Communication. Common World, Different Futures*, J. Abdelnour-Nocera, M. Strano, C. Ess, M. Van der Velden et H. Hrachovec éd., Cham, Springer, p. 131-148.
- KAUFMANN Vincent, BERGMAN Manfred M. et JOYE Dominique, 2004, « Motility : Mobility as capital », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28, n° 4, p. 745-756.
- KLAUSEN Maja, 2014, « Re-enchanting the city : Hybrid space, affect and playful performance in geocaching, a location-based mobile game », *Journal of Urban Cultural Studies*, vol. 1, n° 2, p. 193-213.
- LAVADINHO Sonia et WINKIN Yves, 2004, « Quand les piétons saisissent la ville. Éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain », *MEL*, n° 21, p. 33-41.
- LAVADINHO Sonia et WINKIN Yves, 2012, *Vers une marche-plaisir en ville. Boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher*, Lyon, Éditions du CERTU.
- LICOPPE Christian et INADA Yoriko, 2005, « Les usages émergents d'un jeu multi-joueur sur terminaux mobiles géolocalisés. Mobilités équipées dans un japon "augmenté" et "rencontres d'écran" », *Réseaux*, vol. 5, n° 133, p. 135-64.
- LOUIS Hans Walter, MELÉNDEZ Silke S. et STEG Katharina, 2011, « Zivilrechtliche Probleme des Geocaching », *Natur und Recht*, vol. 33, n° 8, p. 533.
- MONNET Jérôme, 2012, « Ville et loisirs : les usages de l'espace public », *Historiens et géographes*, n° 419, p. 201-213.
- MONTOLA Markus, STENROS Jaakko et WAERN Annika, 2009, *Pervasive Games : Theory and Design*, Burlington, Morgan Kaufmann Publishers.
- MONTOLA Markus, 2011, « A ludological view on the pervasive mixed-reality game research paradigm », *Personal and Ubiquitous Computing*, vol. 15, n° 1, p. 3-12.
- NOVA Nicolas et GIRARDIN, Fabien, 2009, « Framing the issues for the design of location-based games », *Digital Cityscapes : Merging Digital and Urban Playspaces*, A. de Souza e Silva et D. Sutko éd., New York, Peter Lang Publishing, p. 168-186.
- SHKLOVSK Irina et DE SOUZA E SILVA Adriana, 2013, « An urban encounter », *Information, Communication et Society*, vol. 16, n° 3, p. 340-361.
- SICART Miguel, 2016, « Reality has always been augmented : Play and the promises of Pokémon GO », *Mobile Media & Communication*, vol. 5, n° 1, p. 30-33.
- SOUZA E SILVA Adriana (DE) et SUTKO Daniel, 2008, « Playing life and living play: How hybrid reality games reframe space, play, and the ordinary », *Critical Studies in Media Communication*, vol. 25, n° 5, p. 447-465.
- SOUZA E SILVA Adriana (DE) et HJORTH Larissa, 2009, « Playful urban spaces a historical approach to mobile games », *Simulation et Gaming*, vol. 40, n° 5, p. 602-625.
- TEKINBAŞ Katie S., 2017, « Afraid to roam : The unlevel playing field of Pokemon GO », *Mobile Media & Communication*, vol. 5, n° 1, p. 34-37.

- THIBAUD Jean-Paul, 2010, « Des modes d'existence de la marche urbaine », *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, R. Thomas éd., Paris, Éditions des Archives contemporaines, p. 29-46.
- ZACH Florian J. et TUSSYADIAH Iis P., 2017, « To catch them all—the (un)intended consequences of Pokémon GO on mobility, consumption, and wellbeing », *Information and Communication Technologies in Tourism 2017*, R. Schegg et B. Stangl éd., Rome, Springer International Publishing, p. 217-227.
- WIND Simon, BRUUN JESPERSEN Line M., LÖCHTEFELD Markus et DAVIDSEN Jacob, 2017, « Gotta enhance'em all : A case study of two Pokemon GO enhanced urban spaces in Aalborg, Denmark », *The Making of the Mediated Public Space*, C. Smaniotto Costa et K. Ioannidis, Lisbonne, Edições Universitárias Lusófonas, p. 189-199.

LA MARCHE DANS LA PRODUCTION DE L'INÉGALITÉ SOCIALE. LA COLLECTE INFORMELLE DES DÉCHETS À BUENOS AIRES

[Mariano Perelman](#)

Érès | « [Espaces et sociétés](#) »

2019/4 n° 179 | pages 145 à 160

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-145.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



La marche dans la production de l'inégalité sociale. La collecte informelle des déchets à Buenos Aires

Mariano Perelman

Il est cinq heures de l'après-midi, par une chaude journée, Juan descend du train qui l'a amené de la commune de José C. Paz à Buenos Aires. Après un parcours de 15 kilomètres qui a pris une heure environ, le train arrive à la station Colegiales, située dans un quartier de la classe moyenne de la ville. L'après-midi est bien avancée quand Juan met pied à terre.

La ville de Buenos Aires a une superficie de 203 km² mais fait partie d'un vaste ensemble d'environ 14 millions d'habitants (dont 3 millions dans la capitale même) qui s'étend de façon continue sur près de 3 830 km². Buenos Aires est une des métropoles les plus étendues au monde.

Juan est parti de chez lui une heure avant le départ du train, car il devait tirer sa carriole depuis sa « *villa miseria* », un bidonville situé à vingt *cuadras* (pâtés de maisons) de la gare. À la descente du train commence pour lui un parcours de presque vingt-cinq *cuadras* qui lui prendra à peu près quatre heures¹. Durant ce temps, Juan marche parfois seul, parfois avec sa compagne ou avec ses

Mariano Perelman, Conseil national de la recherche scientifique (CONICET) - Université de Buenos Aires, Département d'anthropologie.

1. À Buenos Aires une *cuadra* mesure environ 100 mètres.

enfants, il ramasse, bavarde, se fond dans la ville. Il passe plus ou moins de temps dans chaque rue et la durée de ses journées de travail est variable. Le « train blanc »², qui le ramènera dans la grande banlieue, est la marque indéfectible de la frontière à passer pour aller « en ville ».

Juan a ses *clients*, les personnes qui lui mettent des résidus de côté. Il y a ceux avec qui il entretient une simple relation de « travail » ; avec d'autres il a plus d'affinités. C'est pourquoi il ne parcourt pas toutes les rues à la même vitesse. Dans certaines, il bavarde, échange des cigarettes ; dans d'autres, il ouvre simplement les sacs-poubelle posés sur le trottoir, qui attirent son attention. Pour Juan, aucun jour n'est pareil, mais il est fréquent qu'il rencontre des problèmes avec les passants, les riverains, les automobilistes, les chauffeurs d'autocar ou la police.

Juan fait partie des milliers de personnes, appelées *cirujas* ou *cartoneros*, qui vivent de la collecte des déchets dans la ville en fouillant les poubelles à la recherche de matériaux réutilisables. Ces personnes sont apparues au tournant du XXI^e siècle dans les zones centrales de la ville de Buenos Aires. Cette apparition massive a eu plusieurs causes : l'accroissement exponentiel du chômage et la pauvreté, dans les années 1990 et tout particulièrement après la crise de 2001. Néanmoins, leur visibilité n'est pas seulement due à leur nombre. Elle vient aussi et surtout de la spatialité de l'activité : un cheminement à pied particulier dans les quartiers centraux de la ville. En effet, la marche est au cœur de l'activité : pour trouver le matériel à ramasser, il faut parcourir des dizaines de *cuadras* à travers les quartiers des classes moyennes de la ville de Buenos Aires.

En dépit de son aspect central, cette marche a été peu abordée. Dans cet article, je me propose de l'étudier en dépassant l'angle du simple déplacement nécessaire à la recherche des résidus. Mon hypothèse est que lors du cheminement à pied se produisent les interactions sociales qui rendent la collecte possible mais qui instituent aussi ces personnes comme des *cartoneros*, et engendrent de ce fait une expérience d'inégalité urbaine.

Dans cette optique, je me propose d'analyser la marche du *cartonero* en tant que fait social total :

Dans ces phénomènes [...] s'expriment à la fois et d'un coup toutes sortes d'institutions : religieuses, juridiques et morales [...] ; économiques – et celles-ci supposent des formes particulières de la production et de la consommation, ou plutôt de la prestation et de la distribution – ; sans compter les phénomènes esthétiques auxquels aboutissent ces faits et les phénomènes morphologiques que manifestent ces institutions. (Mauss, 2010, p. 147)

2. Le « train blanc » avait été mis en place spécialement pour les *cartoneros* ; il ne fonctionne plus depuis 2008.

Le déplacement sur un territoire donné a des implications politiques, culturelles et esthétiques en même temps qu'il influe sur les significations liées au mouvement et aux variations de la corporalité du mouvement lui-même (Aguilar Díaz et Pérez López, 2016). En partant de ces prémices, je propose d'analyser la marche en dépassant les perspectives dichotomiques qui la réduisent à une seule finalité : soit le déplacement, soit le loisir (Monnet, 2016). En prenant en compte la marche-travail, il s'agira ici de comprendre la centralité de la marche dans la circulation des biens matériels et immatériels, la construction des sujets sociaux, la production de phénomènes esthétiques et des inégalités sociales.

Selon Henri Lefebvre (1974), c'est par le corps que l'espace est perçu, vécu et produit. Mais tout comme les corps, les territoires sont construits par l'interaction territorialisée (Cosacov et Perelman, 2015). C'est pour cela que la relation entre le fait de marcher, l'incorporation (*embodiment*) et la sociabilité est cruciale (Lee et Ingold, 2006). La marche possède une adhérence particulière qui façonne les *cartoneros*. Ces derniers réalisent des « constellations » (Gordillo, 2014) à partir des résidus de la consommation, en marchant d'un point de ramassage à un autre. En sillonnant ainsi la ville, les *cartoneros* ne déplacent pas seulement leur pauvreté avec eux, mais ils la construisent par les multiples relations qui se tissent spatialement avec les autres acteurs et avec le milieu. Les *cartoneros* évoluent dans les quartiers du centre de la ville « blanche » où vit l'élite, c'est pourquoi il n'est pas possible de penser leur marche de façon abstraite.

Étudier les moments de déplacement tout comme ceux des interactions produites par la mobilité – ou leur impossibilité – permettra alors d'analyser la collecte de déchets à sa propre échelle en même temps que sa place dans l'établissement, jour après jour, d'un ordre. En effet, la marche comme forme de déplacement, même quand elle a un objectif (parcourir une distance, se promener, chercher des détritiques) et un rythme spécifique, donne lieu à une série d'interrelations et une expérience urbaine particulière qui permet de comprendre la (re)production de l'ordre urbain (Duhau et Giglia, 2004) et d'occuper la ville (Giglia, 2012). C'est à travers la multiplicité d'actions minimales que cette marche à travers la ville va engendrer des modes de vie inégaux. Si la marche peut faire partie d'une façon plus humaine de vivre dans la ville (Gehl, 2010), elle peut aussi impliquer des formes de déshumanisation.

Cet article est basé sur un travail de terrain ethnographique réalisé entre 2002 et 2015 auprès de personnes qui se livraient régulièrement à la collecte « informelle » des résidus dans les rues de la ville de Buenos Aires. Pendant tout ce temps, la stratégie méthodologique a privilégié le travail de terrain ethnologique durant de longues périodes. Elle était centrée sur l'observation des acteurs dans différents espaces et moments (les circuits, les quartiers, les espaces de sociabilité). Dans ces presque treize années au cours desquelles j'ai suivi les ramasseurs de déchets, j'ai réalisé des entretiens

ouverts et approfondis avec des *cartoneros* qui effectuaient cette tâche depuis des dizaines d'années ou qui venaient de commencer, des *vecinos* (riverains), des négociants achetant les résidus, des agents des services publics et des chercheurs. L'ethnographie exige avant tout une présence permanente sur le terrain afin de pouvoir apprécier ce que Bronislaw Malinowski (1995) nommait les « impondérables de la vie quotidienne ».

L'activité de collecte de déchets s'est reconfigurée dans les années qui ont suivi la crise de 2001. Tandis que j'étudiais sur le terrain, des milliers de personnes se sont agrégées à celles qui se consacraient déjà à cette tâche. La recherche effectuée auprès de *cartoneros* aux parcours divers m'a permis d'apprécier les transformations de leurs activités et de leur vécu tout au long de ces années. Sur place, j'ai pu voir comment les *cartoneros* sont parvenus à négocier leur place dans la ville.

Le texte se divise en cinq sections. Dans les deux premières, assez brèves, je situe cette marche à l'aide de quelques éléments sur la configuration urbaine et je décris les moments préparatoires à la collecte pedestre des déchets négociables. Dans les trois suivantes, je montre comment au cours de la marche se produisent des formes de rejets, se créent des affinités et des attentes.

MARCHER À BUENOS AIRES

Toute marche est située (Monnet, 2016). La marche est aisée dans la ville, son relief est presque plan avec peu de déclivités. La voirie est bien dotée d'espaces pour les piétons comme les trottoirs³. De plus, dans les dernières années, le *Gobierno de la Ciudad* (mairie) a commencé à piétonniser les zones centrales de la ville, facilitant le déplacement à pied. Néanmoins, les distances à parcourir sont grandes et le territoire est morcelé. Le passage n'est pas toujours permis sans autorisation.

La ville de Buenos Aires a été conçue comme une ville d'élite. Cette représentation forgée par l'aristocratie portègne est construite sur l'idée d'une ville « pour les Blancs civilisés » en opposition à un pays considéré comme « basané, métissé et arriéré ». Le territoire qui, dans l'imaginaire, semble le contraire de la ville de l'élite est probablement le *conurbano*, la grande banlieue vue comme « la cristallisation de tous les maux du pays, de la décomposition, des inégalités et des peurs sociales » (Kessler *et al.*, 2010, p. 16).

La différenciation s'appuie sur les frontières politico-juridiques entre la ville et sa banlieue, qui structurent les usages de ces territoires. Bien sûr il existe des différences entre « le Nord » riche et « le Sud » pauvre au sein de la ville-centre. En règle générale les personnes qui vivent au nord ont des revenus supérieurs de plus de 50 % par rapport à ceux du sud, où l'on trouve la majorité

3. La construction physique de l'espace est centrale tant dans sa forme de démocratisation que dans le contrôle de l'espace, mais je ne vais pas m'y attarder.

des bidonvilles (voir Dirección general de estadísticas y censos, 2016). Toutes ces différences géographiques ne se mesurent pas précisément et sont plutôt des catégories génériques spatialisées en grandes zones. Le Nord et le Sud, tout comme le « centre-ville », sont des espaces qui varient en fonction des acteurs impliqués qui traversent les frontières juridictionnelles et symboliques. D'un côté comme de l'autre, des groupes se retrouvent marginalisés.

Comme nous allons le voir maintenant, alors que les décharges localisaient l'activité des chiffonniers dans des espaces relégués et peu construits de la zone sud, c'est dans la zone nord de la ville que la marche est constitutive de l'activité de collecte.

DE LA QUEMA (DÉCHARGE) VERS LES RUES

Les *cirujas* transforment les ordures en marchandises en ramassant de façon informelle les détritiques recyclables. C'est le tri des matériaux (généralement le papier, le carton, le métal, le verre et le plastique) et leur reconditionnement (lavage, sélection, séchage nettoyage) qui donnent une valeur aux déchets. Ces matériaux sont vendus à des intermédiaires qui les revendent à des entrepôts plus spécialisés. La grande industrie les leur rachète, les recycle et les transforme en matière première nécessaire à la fabrication d'objets de grande consommation.

La marche est aujourd'hui la manière principale d'obtenir les déchets, mais il n'en a pas toujours été ainsi. Pendant la dictature (1976-1983), la municipalité et la province de Buenos Aires ont créé conjointement une entreprise publique, la Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE), chargée de transporter en camion les déchets depuis les zones de stockage jusqu'aux lieux de remblayage de vides sanitaires situés en dehors de la ville. Cette création a bouleversé le mode de collecte des *cirujas* qui travaillaient alors dans des *quemadas* (nom sous lequel étaient connues ces décharges informelles) à ciel ouvert situées aux confins de la ville.

Pendant longtemps, les détritiques arrivaient dans les décharges, les *cirujas* – qui pour beaucoup y vivaient – cherchaient dans les montagnes d'ordures les objets et les matériaux potentiellement revendables. Généralement, les acheteurs se déplaçaient pour acquérir ce dont ils avaient besoin. De cette façon le circuit se réalisait dans un espace relativement réduit et loin des quartiers des classes moyennes et aisées. Les *cirujas* n'avaient alors pas besoin de marcher à travers la ville mais seulement sur la *quema* pour trouver les résidus. Après la fermeture des *quemadas*, ils ont commencé à faire la collecte directement dans les rues de la ville (Perelman, 2015).



Photo 1. La *quema* du Bas Flores (aux environs de 1940).

Source : AGN.

La fermeture des décharges et la création des comblements sanitaires ont obligé les ramasseurs à aller chercher les déchets dans le « centre » de la ville. Pendant plus d'une décennie, l'activité des *cirujas* est passée presque inaperçue aux yeux des habitants des quartiers centraux, mais elle est devenue visible à cause de la crise des années 1990-2000, lorsque des milliers de personnes se sont mises à parcourir les rues à la recherche de déchets, d'aliments, de matériaux revendables ou réutilisables.

MARCHER SUR UN TERRITOIRE D'INÉGALITÉ

Nous traversons les voies de chemin de fer, Juan tire sa carriole faite de matériaux récupérés. Elle est complètement vide. Quelques sacs de toile qui ont contenu du sable se balancent maintenant au rythme de la voiture et des irrégularités du pavage de la rue. Pendant le circuit, ils se rempliront de cartons et autres matériaux qui seront vendus dans un dépôt. Nous tournons à gauche et abordons l'avenue. La frondaison des alignements de platanes et les édifices élevés cachent le soleil. Juan laisse sa carriole sur le côté en veillant à ne pas faire obstacle à la circulation. Plusieurs fois il a eu des altercations avec des

automobilistes et des piétons. Le petit véhicule à bras peut gêner le passage des Portègnes toujours pressés ; les riverains se sentent investis du droit de le vilipender. « Eh ! toi ! Pousse ça de là ! Tu ne vois pas que je ne peux pas passer ? Va de l'autre côté. » L'apostrophe est brève, mais Juan comprend, ce n'est pas la première fois que cela lui arrive et il essaie d'éviter les problèmes ; il a beau faire, il n'y arrive pas toujours. C'est sa présence dans le quartier qui dérange. C'est le fait de marcher dans les rues qui provoque la colère de certains riverains ou inspire la crainte chez d'autres.

La réaction de peur face à certains stéréotypes est courante dans la ville. Lorsque je marchais avec les *cartoneros*, il n'était pas rare de voir des passants traverser rapidement la rue à leur approche. Dans les entretiens les résidents m'avouaient avoir peur d'être dévalisés par les *cartoneros*.

Dans l'une des zones de ramassage, Belgrano, le mètre carré valait 1 993 dollars en 2008, alors qu'en moyenne il s'élevait à 1 149 pour l'ensemble de la ville et seulement à 775 dollars dans le sud. Belgrano est « le nord » selon la boussole symbolique des habitants de Buenos Aires. Comme beaucoup de *cartoneros*, Juan cherche à ne pas se faire remarquer. Pour cela, il marche seul mais il est impossible pour lui de passer inaperçu. Ses vêtements, sa façon de marcher, de se comporter, la couleur de sa peau, ses mains crasseuses, tout son corps le dénonce. Il n'est pas du quartier.



Photo 2. La carriole à bras de Juan.

Photo de l'auteur.

Comme je l'ai dit en citant Henri Lefebvre, l'espace est perçu, vécu et produit par le corps. Rita Laura Segato (2007) part du principe que les gens portent leur territoire sur eux, sur le corps. Les *cartoneros* « apportent » leur corps depuis un autre territoire mais leur corps se façonne aussi là où ils marchent. Comme l'écrit Jérôme Monnet (2016) : « Si la marche, comme "technique du corps" (Mauss 2010), renvoie à une culture de l'inscription du corps dans un environnement, la réalisation de cette activité dans l'espace est conditionnée par la façon dont elle est représentée socialement » (p. 75). Les corps ne font pas que se déplacer. Les marches quotidiennes, leur répétition, leur impriment des transformations⁴. Cette interaction inhérente à la marche peut s'entendre dans deux sens interdépendants. D'un côté, dans la quantité de points foulés par le marcheur, de l'autre, dans la relation au corps des *cartoneros* et la façon dont non seulement les objets (Ahmed, 2004) adhèrent à ce dernier (*stickness*⁵) mais aussi dont les regards, les jugements moraux, les règlements en vigueur dans les lieux parcourus se portent sur lui⁶.

C'est cette adhérence qui fait dire à Osvaldo, un ramasseur de 40 ans : « Ce n'est pas facile de marcher dans la rue. J'ai toujours l'impression d'avoir un couteau dans le dos. Les gens te regardent avec mépris, passent rapidement, t'évitent, changent de trottoir, et quand tu veux leur parler, ils n'ont pas le temps. » Cette impression, il l'éprouve dans les différentes étapes de son parcours dans la ville, qui donnent une forme particulière à sa mobilité et à sa construction de l'espace urbain. Je dis « construire » parce que les règles et les formes d'occupation de l'espace urbain sont produites à travers les pratiques. La présence des *cartoneros* est un élément de la construction continue de frontières entre des personnes ayant plus ou moins de droits à occuper la ville. Certains revendiquent ces droits pour eux-mêmes tout en excluant les autres, les indésirables. Les dizaines de *cartoneros* que j'ai accompagnés pendant mon travail sur le terrain *savent* que marcher à travers la ville implique qu'ils soient perçus comme n'étant pas à leur place. Si le simple passant peut marcher dans l'espace public dans l'anonymat (Monnet, 2012), pour le *cartonero* c'est impossible. L'anonymat apparaît comme un privilège de classe. La corporalité des *cartoneros* est un territoire marqué par leur pauvreté qui les suit à chaque pas.

L'inégalité sociale se sédimente dans ces interactions. J'entends l'inégalité au sens de Goran Therborn (2015) dans ses trois aspects (vital, existentiel et de revenus). L'inégalité spatiale – en tant qu'une des composantes spécifiques de l'inégalité – a une temporalité propre générée par l'espace construit,

4. Il est donc important de compléter la démocratisation urbaine des villes en y cherchant la dimension humaine (voir par exemple Gehl, 2010), mais aussi de penser au-delà des formes physiques les multiples formes réelles de marche en tant qu'expérience urbaine inégale (de Certeau, 1996).

5. Point de vue revendiqué par le nouveau paradigme de la mobilité (voir Sheller et Urry, 2006).

6. Je remercie Jérôme Monnet pour m'avoir suggéré ce lien entre les différentes mobilités et les différents modes de *stickness*.

l'appropriation historique de celui-ci par des groupes sociaux, ainsi que des normes de comportement qui dominent dans chaque espace (Cosacov et Perelman, 2015). Le territoire joue un rôle central dans la production des différents types d'inégalités dans la mesure où il permet, ou pas, la concrétisation de projets de vie (de ressources et d'existence). Le seul fait de marcher dans les quartiers centraux de la ville transforme les *cartoneros* en agents dominés.



Photo 3. Regroupement de *cartoneros*, Buenos Aires.

Photo de l'auteur, février 2008.

Juan n'a jamais été arrêté par la police. Cependant, tout au long de mes années de travail sur le terrain, j'ai pu voir des *cartoneros* être contrôlés et même parfois emmenés en détention, souvent sous le coup de règlements abrogés depuis dix ans (Perelman, 2018 ; Sorroche, 2017). Très fréquemment, on les arrêtaient pour « vagabondage » ou sous la qualification de « rôdeur » (qui repose sur l'idée selon laquelle errer à proximité d'un lieu suppose la préméditation d'un vol)⁷. Comme l'a fait remarquer Maria Victoria Pita (2012), « la gestion policière met en œuvre l'*administration de groupes de population*, [...] qui implique la mise en jeu de régulations ». Ce sont ces formes

7. À Buenos Aires, et jusqu'à son abrogation en 1996, le règlement policier reposait sur une série d'arrêtés imprécis réprimant rigoureusement aussi bien le désordre moral que politique (Tiscornia, 2008, p. 21).

d'administration et de régulation qui rendent possible la configuration de « territoires sociaux et moraux de contrôle » (p. 185 et suivante).

Ces territoires de pouvoir social et moral rendent compte de la construction d'un « autre » dans l'espace public, qui permet un usage différent et problématique de la ville. La persécution policière visait à lutter contre l'activité en elle-même, mais elle était dirigée avant tout contre les personnes qui la réalisaient. Ces personnes n'étaient pas « à leur place ». Les conflits les plus fréquents les opposaient aux habitants sous prétexte de la « saleté » qu'ils laissaient, de leur façon de parler, de l'emploi de carrioles ou de leur simple présence *inesthétique*. Les conflits et les arrestations ne se comprennent qu'à partir de la représentation de l'ensemble des *cartoneros* comme une seule « personne morale » et de leur marche comme un fait social total.

CRÉER UNE « CONSTELLATION »

Les phénomènes de rejet se produisent quotidiennement, engendrés par des interactions survenant au cours de la marche. Rosa Whitson (2011) montre que les ordures et ceux qui les ramassent n'ont pas de place reconnue dans l'espace urbain. Par la série de pratiques qui façonnent leur cheminement dans certaines parties de la ville, les *cartoneros* parviennent à créer une « constellation » nécessaire à l'activité par laquelle ils gagnent leur vie. Cette marche fait surgir des conflits, comme nous l'avons vu, mais aussi des alliances et des liens d'amitié avec des riverains, des *clients* et des policiers. Se référant à Benjamin, Adorno et Massei, Gaston R. Gordillo (2014) évoque « les constellations spatiales [qui] ne sont pas seulement faites de lieux habités mais aussi d'un réseau de nœuds de ramassage des déchets qui leur est imbriqué. Les nœuds sont une partie intégrante des constellations, parce que ce qu'ils procurent n'est pas une matière morte » (p. 20). Les ordures sont loin d'être de simples rebuts en fin d'existence.

C'est le trajet entre ces points qui crée la constellation dans laquelle les ordures tiennent une place centrale. Les parcours à pied sont une sorte de *place making* (Lee et Ingold, 2006) parce que cette marche fait bien plus que relier des points déterminés. Entre un point et un autre, tandis que les *cartoneros* marchent, beaucoup de changements interviennent, dont certains concernent les formes d'appropriation d'un espace et les conditions d'exercice de cette propriété. Au cours de ce cheminement, on parvient à surmonter la stigmatisation pour produire des interactions économiques mais aussi à engendrer une manière de percevoir et de construire l'expérience urbaine. C'est pour cela que la marche constitue un véritable fait social total qui produit un effet de contestation dans la ville des élites.

Juan marche une vingtaine de mètres. Il s'arrête devant un immeuble de quinze étages. Le gardien de l'immeuble le salue, plaisante et va chercher des sacs que Juan examine pour prélever ce qui l'intéresse, puis il les rend après

les avoir remis en ordre. Ils bavardent un petit moment et se quittent. Juan continue son chemin. Cette scène se répète une dizaine de fois au cours de son circuit. Il est fier d'avoir des *clients* qui le reconnaissent (et pas seulement des gens qui lui mettent leurs poubelles de côté).

Rassembler des sacs, examiner leur contenu, recevoir des matériaux de la part de quelques *riverains* ou *clients* ont été rendus possibles grâce à ce temps passé à bavarder, à converser. Sur le terrain, j'ai observé comment la façon de s'habiller, de marcher, de ralentir et de déposer les carrioles, les moments d'échanges verbaux ou de mutisme, ce qui était dit et la manière dont tout cela se faisait, configuraient au fur et à mesure les relations sociales entre les *cartoneros* et les habitants (sur le mode de l'affinité, de la crainte ou du conflit).

Sur le plan analytique, porter l'attention sur le *continuum* des processus produits tout au long de et par la marche permettent de comprendre la construction d'une expérience historique concrète, compréhensible seulement à partir des multiples mécanismes mis en œuvre dans la marche à travers la ville. Julio, un collecteur de 70 ans, rend compte de sa vision de la marche et de la construction des relations :

Alors les dix habitants qui vivent dans cette portion de rue te connaissent et aussi les dix habitants qui vivent là [...] ça fait vingt qui te connaissent, à force de se croiser, et depuis un bon bout de temps. Tout le monde te connaît.

Question : Et pourquoi est-ce important d'être connu ?

J : Pour qu'ils sachent que t'es bien, que t'es pas un voleur, que t'es pas un poivrot, que t'es pas un drogué, que t'es pas un violeur. Tu dois remplir toutes ces conditions, sinon tu ne peux pas marcher dans la rue. Au bout d'un moment les gens savent que t'es un type qui cherche à se faire quelques sous pour vivre en faisant ça et que tu voles pas. Alors les gens, ils te gardent des bouteilles, du verre, des journaux, des revues, des chiffons, de la laine, des matelas [...] en voyant que tu es correct. Il faut marcher dans la rue, propre, rasé, pas des fringues chic bien sûr.

Les tournées de collecte de déchets sont bien plus que de simples déplacements à pied. Pas à pas, les interactions modèlent les façons de se comporter. Les actions concrètes donnent aux acteurs des moyens de lire et de comprendre le monde social. Durant les premières années de cette recherche, le ramassage dans la rue n'était pas prisé et les collecteurs cherchaient à en sortir. Mais en collectant régulièrement des déchets, les *cartoneros* ont développé leurs connaissances personnelles et adopté un mode de vie qui au contraire les a conduits à s'investir dans leur activité.

Mon ethnographie a dû être multi-située, comme les processus sociaux que je suivais. Pour pouvoir marcher dans la ville, les *cartoneros* devaient aussi marcher dans d'autres directions, vers les bureaux des instances législatives et exécutives de la municipalité afin que l'activité soit dépenalisée. Ils ont aussi marché dans les couloirs des différents secteurs et institutions de l'État,

et contribué ainsi au lancement d'une série de politiques visant à intégrer les collecteurs dans le système public du ramassage des ordures.

LES ATTENTES VIS-À-VIS DE LA MARCHE

Au-delà de l'expérience collective du groupe des *cartoneros*, le circuit qui relie les points de collecte individualise l'expérience de la ville de chacun d'entre eux. Juan parcourt à pied 25 *cuadras*. Il s'est construit sans équivoque une forme d'appropriation de l'espace et un droit à user des ressources des lieux qu'il partage avec d'autres *cartoneros*. Cette cohabitation se construit à partir de la mise en commun d'expériences partagées comme l'exploitation, les mauvais traitements et les inégalités, mais aussi sur des dynamiques basées sur la dignité et les attentes vis-à-vis de l'activité.

La marche des *cartoneros* n'a rien à voir avec celle du flâneur, pas plus qu'avec le déplacement dirigé vers un but, car elle produit une appropriation de la ville par l'intermédiaire des relations de pouvoir et de la figure du *cartonero* comme « personne morale ». Envisager uniquement le processus du cheminement à pied comme la manière d'obtenir des résidus serait une réduction de tout ce qui se passe par ailleurs. D'un côté, la marche engendre des interactions de tous types. Mais d'un autre, les parcours dans les rues ne sont pas que routine. La marche renferme l'espoir de trouver sur sa route différents objets qui procureront une reconnaissance sociale. Les citoyens pauvres vivent des processus qui vont bien au-delà des simples rapports de domination ou d'exploitation. La vie des êtres de chair et de sang, même en situation précaire et subalterne, n'est pas que souffrance. Le fait de marcher implique de travailler, bavarder, s'amuser, souffrir, jouer, parler, apprendre de l'expérience des choses, tisser des relations et participer à la construction d'un ordre urbain. Sur le terrain, j'ai constaté que les collecteurs gardaient toujours l'espoir latent – mais jamais réalisé – de tomber sur des objets de valeur ou de faire la rencontre inespérée.

« Dans la rue, tu ne sais jamais ce que tu vas trouver », me dit un jour Raúl tandis que nous marchions dans le quartier de classe moyenne de Colegiales. Effectivement, si le stock de résidus est à peu près constant, les déchets apportent parfois bien des surprises, qui excitent toujours l'intérêt des ramasseurs et nourrissent une espérance quotidienne. La marche à travers la ville est peut-être l'occasion de se faire arrêter, mais elle donne aussi la possibilité de sortir du métier grâce aux relations personnelles créées avec les habitants. Dans un autre travail (Perelman, 2011), j'ai montré comment l'imagination, en se saisissant de l'idée de « sortir de l'activité », les rend meilleurs *cartoneros*. L'idée circule parmi eux que les habitants de la classe moyenne pourraient leur proposer un emploi dans des commerces ou des usines dont ils seraient propriétaires, ou par l'entremise de leurs relations. Cela stimule chez les *cartoneros* une forme de comportement qui, paradoxalement, favorise leurs dispositions à l'activité de ramassage. Débora Gorban (2014) fait un constat similaire à

propos du fait de « sortir avec la charrette », pour les femmes. L'auteure montre que pratiquer la collecte permet non seulement d'obtenir un revenu dans un contexte de crise mais surtout de sortir du foyer domestique et de se faire des relations hors du contrôle des hommes. La marche engendre donc des espérances, des attentes qui sont de puissants moteurs d'action (de L'Estoile, 2014 ; Narotzky, 2016).

La marche des *cartoneros* analysée comme un fait social total permet de montrer que les définitions du « temps de travail », du « temps de loisirs » et du « temps libre » sont assez floues. La recherche de matériaux recyclables est le but premier du *cartonero*. C'est dans ce processus et dans l'étape postérieure du tri que les ordures deviennent une marchandise. Mais « le temps de travail » ou la spatialité du travail ne peuvent pas être circonscrits à la seule collecte. Pour aborder les pratiques économiques, au lieu de penser en termes de sphères déterminées, il est donc nécessaire de comprendre à la fois comment les personnes physiques différencient le temps et l'espace et comment les différentes activités se combinent pour construire le travail en soi. Il y a un temps passé dans la marche et un autre plus statique.

EN GUISE DE CONCLUSION. PENSER LA MARCHÉ DU POINT DE VUE DES CARTONEROS

Nous avons démontré que la marche est centrale dans le procès de production des *cartoneros*. À partir de vécus particuliers, nous avons vu que par leur expérience, les personnes concrètes qui marchent construisent une géographie et se construisent elles-mêmes. À l'opposé d'une vision seulement négative de leur pratique (en posant par exemple que les *cartoneros* « ne sont pas à leur place »), mon propos a été de mettre en évidence les nombreux processus intervenant au cours de cette marche. Par la suite, j'ai montré la nécessité d'aborder ces processus sociaux à partir de la marche elle-même, dans l'objectif de contribuer à la compréhension de la production de hiérarchies et d'inégalités sociales révélées par cette marche.

L'expérience historique des *cartoneros* dans la ville est la résultante des trajectoires de vie de ces individus, des parcours qu'ils ont réalisés et des interactions qui se sont produites pendant leurs marches. Avoir accompagné les *cartoneros* dans leurs parcours m'a permis d'y voir davantage qu'une expérience urbaine dans laquelle les déchets tracent une constellation dénonçant les effets pervers des politiques néolibérales

Le corps des *cartoneros* fait partie d'une expérience historique, actualisée à l'occasion de cette marche localisée, au cours de laquelle se manifestent des règles, des normes sociales, une esthétique particulière et des principes moraux. La marche des *cartoneros* fait circuler les corps, les règles morales et les marchandises. C'est pour cela qu'embrasser la marche dans sa complexité (comme fait social total) permet de voir tout ce qui se produit et toutes les

confrontations qu'elle provoque entre des groupes sociaux, des personnes et des modes de vie distincts.

On peut voir le déchet comme destruction, mais au cours des circuits des *cartoneros* il émerge non seulement une reconstruction, mais aussi la (re)production de sujets sociaux. Accompagner les *cartoneros* permet aussi d'apprécier comment ceux qu'on ne peut réduire à des « pauvres » parviennent à se créer des formes de loisirs, des moments de joie. Dans la production de l'ordre urbain, il est possible de dire que la marche des *cartoneros* est constitutive d'inégalités aux multiples aspects (vitale, existentielle et de ressources). Par le fait qu'ils sont étrangers à un espace donné, leur vie y prend une forme négative matériellement, mais aussi socialement, culturellement... existentiellement. Mais ils ne sont pas uniquement des victimes de l'inégalité des ressources. Marcher avec les *cartoneros* permet de voir aussi leurs formes de « loisirs », les relations qu'ils créent, d'affinité, d'amitié, d'appropriation de l'espace. Ces interactions quotidiennes produites à chaque pas des *cartoneros* enclenchent des processus, engendrent des constellations et des formes d'habiter inégales.

Penser la marche en tant que fait social total oblige à avoir une vision complexe de l'habiter et de l'ordre urbain. La marche n'est pas étrangère à la production de normes et de règles et ne fait pas que s'y soumettre, Non seulement l'ordre spatial offre un ensemble de possibilités et d'interdits, que le marcheur actualise (de Certeau, 1996) en engendrant une expérience de vie, mais cette activité même de marche produit également un ordre spatial. Ainsi, situer la marche (Monnet, 2012) est une démarche centrale pour comprendre l'utilité analytique de la marche en tant que fait complexe.

La marche, dans son cours, génère des pratiques et des représentations de la ville et des sujets présents dans la ville. La construction du territoire à partir des points reliés par les marcheurs-ramasseurs et surtout de ce qui se passe entre ces points est centrale dans la construction de sujets sociaux au sein d'un ordre urbain.

Dans l'éventail des configurations urbaines, marcher n'est donc pas un fait banal, pas plus qu'il n'est identique pour tous les acteurs. Marcher à travers la ville apporte des expériences de lieux dans le cadre d'expériences historiques concrètes qui marquent les mémoires, les sujets et les espaces. Dans certains cas, la possibilité de marcher est donnée sans condition ; dans d'autres, il faut travailler pour pouvoir parcourir la ville et, même quand le travail est fini, cette inégalité sociale demeure.

BIBLIOGRAPHIE

- AGUILAR DÍAZ Miguel Ángel et PÉREZ LÓPEZ Ruth, 2016, « Presentación », *Alteridades*, vol. 26, n° 52, p. 3-7.
- AHMED Sara, 2004, *The Cultural Politics of Emotion*, Édimbourg, University of Edinburgh.

- CERTEAU Michel (DE), 1996, *La invención de lo cotidiano*, México, Universidad Iberoamericana.
- COSACOV Natalia et PERELMAN Mariano D., 2015, « Struggles over the use of public space : Exploring moralities and narratives of inequality. Cartoneros and vecinos in Buenos Aires », *Journal of Latin American Studies*, vol. 47, n° 03, p. 521-542.
- Dirección general de estadísticas y censos, 2016, « Ingresos en la Ciudad de Buenos Aires. 2do. trimestre de 2016 » [en ligne], Informe de resultado 1051, DGEyC. Ministerio de Hacienda. [URL : https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/wp-content/uploads/.../ir_2016_1051.pdf], consulté le 8 mai 2019.
- DUHAU Emilio et GIGLIA Ángela, 2004, « Conflictos por el espacio y orden urbano », *Estudios demográficos y urbanos*, n° 56, p.257-288.
- GEHL Jan, 2010, *Cities for People*. Washington-Londres, Covelo - Island Press.
- GIGLIA Ángela, 2012, *El habitar y la cultura : perspectivas teóricas y de investigación*, Barcelone, Anthropos.
- GORBAN Débora, 2014, *Las tramas del carton. Trabajo y familia en los sectores populares del Gran Buenos Aires*, Buenos Aires, Gorla.
- GORDILLO Gastón R., 2014, *Rubble : The Afterlife of Destruction*, Durham, Duke University Press Books.
- KESSLER Gabriel, SVAMPA Maristella et BOMBAL GONZÁLEZ Inés, 2010, « Introducción. Las reconfiguraciones del mundo popular », *Reconfiguraciones del mundo popular. El Conurbano Bonaerense en la posconvertibilidad*, G. Kessler, I. González Bombal et M. Svampa éd., Buenos Aires, Prometeo-UNGS, p. 9-23.
- L'ESTOILE Benoît (DE), 2014, « Money is good, but a friend is Better : Uncertainty, orientation to the future, and the economy », *Current Anthropology*, vol. 55, n° S9, p. S62-S73.
- LEE Joe et INGOLD Tim, 2006, « Fieldwork on foot : Perceiving, routing, socializing », *Locating the Field. Space, Place and Context in Anthropology*, S. Coleman et P. Collins éd, Oxford - New York, Berg, p. 67-86.
- LEFEBVRE Henri, 1974, *La production de l'espace*, Paris, Anthropos.
- MALINOWSKI Bronislaw, 1995 [1922], *Los Argonautas del Pacífico occidental*, Barcelone, Península.
- MAUSS Marcel, 2010 [1950], *Sociologie et anthropologie*, Paris, Puf.
- MONNET Jérôme, 2012, « Ville et loisirs : les usages de l'espace public », *Historiens et géographes*, n° 419, p. 201-213.
- , 2016, « Marche-loisir et marche-déplacement : une dichotomie persistante, du romantisme au fonctionnalisme », *Sciences de la société*, n° 97, p.75-89.
- NAROTZKY Susana, 2016, « Between inequality and injustice : Dignity as a motive for mobilization during the crisis », *History and Anthropology*, vol. 27, n° 1, p. 74-92.
- PERELMAN Mariano, 2011, « La estabilización en el cirujeo de la ciudad de Buenos Aires. Una aproximación desde la antropología », *Desarrollo Económico*, n° 51, p. 35-57.
- , 2015, « Viejos y nuevos cirujas. Construcciones temporales y espaciales en la Ciudad de Buenos Aires », *Cuadernos de antropología social*, n° 42, p. 125-141.
- , 2018, « Disputas en torno al uso del espacio público en Buenos Aires », *Caderno CRH*, vol. 31, n° 82, p. 87-98.

- PITA Maria Victoria, 2012, « Mitologías porteñas en torno al poder policial. Policía, contravenciones y gestión de ilegalismos en la Ciudad de Buenos Aires », *La Biblioteca*, n° 12, p. 182-209.
- SEGATO Rita Laura, 2007, *La nación y sus otros : raza, etnicidad y diversidad religiosa en tiempos de políticas de la identidad*, Buenos Aires, Pometeo.
- SHELLER Mimi et URRY John, 2006, « The new mobilities paradigm », *Environment and Planning*, n° 38, p. 207-226.
- SORROCHE Santiago, 2017, « Ni “vagos” ni “ladrones”: trabajadores cartoneros. La disputa por el reconocimiento de su actividad como un trabajo » [en ligne], *Revistas de ciencias sociales y crítica cultura*, n° 3, [URL : <http://revistaepocas.com.ar/ni-vagos-ni-ladrones-trabajadores-cartoneros-la-disputa-por-el-reconocimiento-de-su-actividad-como-un-trabajo/>], consulté le 3 février 2018.
- THERBORN Göran, 2015, *Los campos de exterminio de la desigualdad*, Buenos Aires, FCE.
- TISCORNIA Sofia, 2008, *Activismo de los derechos humanos y burocracias estatales. El caso Walter Bulacio*, Buenos Aires, Del Puerto y CELS.
- WHITSON Risa, 2011, « Negotiating place and value : Geographies of waste and scavenging in Buenos Aires », *Antipode*, vol. 43, n° 4, p. 1404-1433.

LA SOCIÉTÉ HÛḌNI D'ALGÉRIE : COLONISATION ET TRANSFORMATION DES FORMES D'HABITAT DOMESTIQUE (FIN XIX^E - MI-XX^E SIÈCLE)

[Hynda Boutabba](#), [Mohamed Mili](#), [Abdallah Farhi](#)

Érès | « [Espaces et sociétés](#) »

2019/4 n° 179 | pages 161 à 184

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-161.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

VARIA

II



La société Ḥuḍni d'Algérie : colonisation et transformation des formes d'habitat domestique (fin XIX^e - mi-XX^e siècle)

*Hynda Boutabba
Mohamed Mili
Abdallah Farhi*

Les connaissances historiques que nous avons de la région du Ḥuḍna ne remontent pas au-delà du II^e siècle de notre ère, soit au moment de la création, par les Romains, des zones frontières, généralement marquées par une route et un dispositif défensif de postes militaires fortifiés : le *limes* (Guédon, 2006). Contrairement au royaume oriental d'Ifriqiyya contrôlé par les souverains aghlabides et hafsides, le Ḥuḍna était dominé, à l'Antiquité tardive, par les tribus berbères. Vers la fin du XVI^e siècle, le Ḥuḍna fut rattaché politiquement au beylik turc de l'Est, région avec laquelle se développèrent des relations économiques. Le Ḥuḍna avait de grands soucis liés à la précarité de ses pâturages. La réponse apportée par cette société pastorale fut principalement la mobilité dans l'espace. La forte dépendance par rapport à la végétation et à l'eau avait transformé les Ḥuḍni (habitants de la région du Ḥuḍna) en pasteurs nomades, capables d'exploiter au mieux les différents terroirs, ainsi que leurs complémentarités dans le temps. Ainsi, ce nomadisme généralisé

*Hynda Boutabba, Université de M'sila.
Mohamed Mili, Université de M'sila.
Abdallah Farhi, Université de M'sila.*

et la transhumance d'été qui le caractérisait contribuèrent à créer des liens saisonniers entre le Ḥuḍna et les hautes plaines (Sebhi, 1987). Ce mode de vie nomade impliquait un habitat ambulant : *al-gitûn*¹.

Au XIX^e siècle, l'Algérie devint une colonie française. La grande mobilité des Ḥuḍni était considérée par le colonisateur comme un véritable obstacle à sa domination. Pour y remédier, la politique coloniale déploya des actions d'ordre social, économique et juridique, visant à déstructurer le groupe tribal et ses assises territoriales (Boukhobza, 1982 ; Ben Hounet, 2007). L'équilibre de la société pastorale traditionnelle s'en trouva gravement perturbé, ce qui poussa cette société nomade, en quête de subsistance, à la mise en culture de ses terrains de parcours et à l'abandon progressif du nomadisme. L'ordre socio-économique colonial contribua ainsi à instaurer un nouveau mode de vie, qui se traduisit spatialement par l'adoption d'un habitat fixe par une population désormais en voie de sédentarisation. Cet article vise à analyser les effets des transformations du régime économique (fin du pastoralisme et sédentarisation) résultant de la colonisation sur l'organisation de l'habitation Ḥuḍni entre le milieu du XIX^e siècle et le milieu du XX^e siècle.

Pour ce faire, nous avons adopté une approche historico-architecturale combinant des sources écrites et archéologiques. Les sources historiques étayant la période médiévale sont rares, nous avons mis à profit les ouvrages de géographes et d'historiens orientaux (Al-Bakrī, 2016 ; Ibn Ḥaldūn, 2001). Pour documenter la thématique relative à la destruction du mode de vie nomade et pastoral durant la période coloniale, nous avons eu recours aux travaux des sociologues, notamment de Pierre Bourdieu et M'hamed Boukhobza. Pour mieux comprendre cet effet de la colonisation sur les tribus du Ḥuḍna, les sénatus-consultes² ainsi que les rapports militaires ont été d'une valeur inestimable. La littérature sur l'habitat du Ḥuḍna étant très rare, nous avons opté pour la démarche typologique spontanée³ (Croize *et al.*, 1991), relevant d'une activité raisonnée de classement architectural à partir des dénominations usitées par les membres du corps social. Les résultats typologiques ont été alors consolidés par l'enquête par entretiens semi-directifs. En s'appuyant, d'une part, sur le relevé architectural des différentes habitations et, d'autre part, sur la parole des populations autochtones, cette approche a permis de mettre en évidence la structure de correspondance entre les caractéristiques physiques d'un espace et le modèle socioculturel des habitants. Le type architectural est alors considéré dans la présente recherche, non seulement comme une abstraction de propriétés spatiales communes à une classe d'édifices, mais aussi comme une structure

1. Étymologiquement, dans l'Orient arabe, la tente nomade est appelée *ḥayma*, en Algérie, *ʿaša*, au Ḥuḍna, *gitûn*.

2. Actes votés par le Sénat impérial durant le Premier et le Second Empire et ayant valeur de loi.

3. Une typologie spontanée est une forme de typologie proposée par le sens commun, véhiculée par le langage et la culture et portée par les habitants.

de correspondance entre un espace construit et les valeurs différentielles que lui attribue le groupe social auquel il est destiné.

Ces investigations personnelles se sont déroulées entre janvier et décembre 2009. Ainsi, 163 relevés architecturaux ont été faits sur des sites archéologiques et des sites encore occupés ; ce qui a permis d'identifier, sur la base des critères volumétriques⁴ et planaires⁵, cinq catégories d'habitations. Parallèlement, plusieurs entretiens ont porté sur ces types nommés par les Ḥuḍni. Pour saisir le récit de l'histoire orale, nous avons adopté la méthode dite de l'« histoire vue d'en bas » de l'historien Louis Starr (1977). Une première série d'entretiens approfondis ont été réalisés auprès de cinq habitants de Barika, cinq de Barhūm, trois de Magra et quatre de Bl'ayba et Ġazār. Les interviewés sont des septuagénaires issus de milieux sociaux différents (chefs de *duwār*, poètes, anciens chanteurs, pasteurs et agriculteurs). D'autres habitants ont ensuite été contactés selon la méthode de la boule de neige. La principale difficulté à laquelle la présente enquête s'est heurtée est celle de la datation approximative des types.

Le postulat d'Amos Rapoport (1969) affirme que l'habitat résidentiel ne résulte pas seulement d'un facteur causal unique, mais peut être la conséquence d'une série de facteurs socioculturels et économiques. Partant de cet axiome, nous avons jugé judicieux de cerner, dans un premier temps, les caractéristiques précoloniales de la zone de l'étude, pour essayer de détecter, dans un second temps, l'impact des changements économiques et politiques résultant de la colonisation – et notamment l'effet des bouleversements dans les rapports entre le nouveau pouvoir et les différentes composantes de la société Ḥuḍni – sur le type d'habitat qu'ont adopté les Ḥuḍni au cours de leur parcours de sédentarisation.

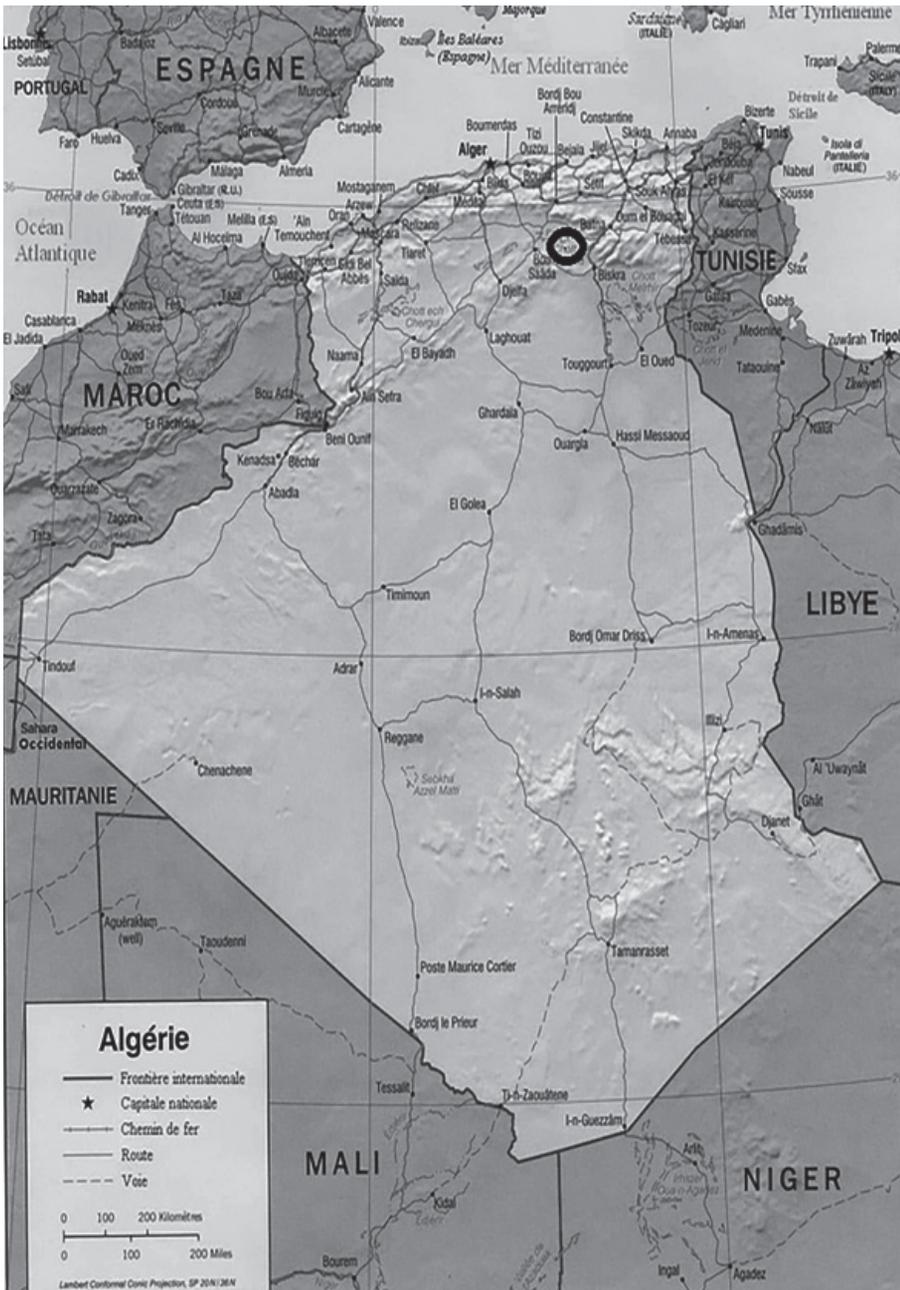
LES CARACTÉRISTIQUES GÉOGRAPHIQUES ET SOCIO-ÉCONOMIQUES DU ḤUḌNA DURANT LA PÉRIODE PRÉCOLONIALE

Le Ḥuḍna, un ensemble naturel bien particulier

En Algérie, des bords verdoyants de la Méditerranée à l'immense désert, se succèdent trois grandes zones longitudinales : l'atlas tellien, les hauts plateaux steppiques et l'Atlas saharien. S'étalant d'un seul tenant, la partie médiane constitue l'un des plus vastes ensembles de zones arides de l'Afrique du Nord. Au cœur même de cette bande s'étale une vaste dépression : le Ḥuḍna.

4. Distinction en fonction du type de toiture et de matériaux de couverture : toiture plate *versus* toiture en pente.

5. Distinction en fonction du type d'occupation du bâti par rapport au non-bâti (la cour).



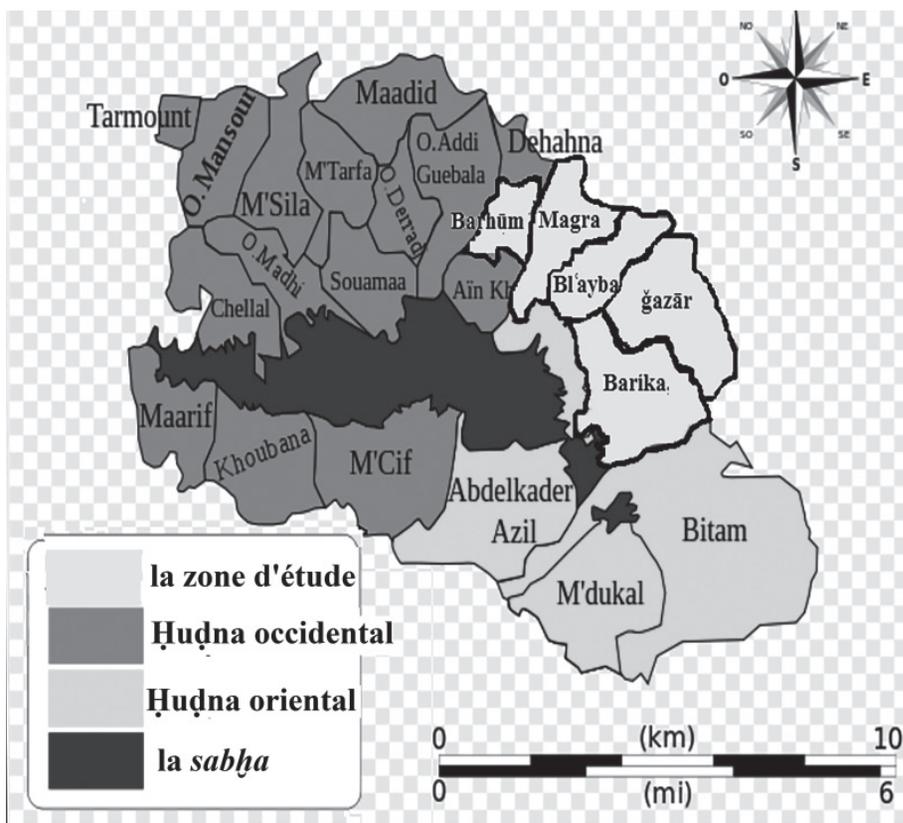


Figure 1. La zone d'étude dans la partie du Ḥuḍna oriental.

Source : wikipedia.org, 2018.

Étymologiquement, le mot Ḥuḍna désigne une plaine entourée de montagnes (Meouak, 2012). Cette région est divisée en deux grandes zones : occidentale et orientale. La zone de cette étude s'étale sur une partie du Ḥuḍna oriental. Elle englobe cinq localités : Barhūm, Magra, Barika, Bl'ayba et Ḡazār (figure 1). Barhūm est l'extension spatiale d'un ancien campement de tentes qui s'est développé autour d'un ancien souk. De création française, Barika fut édifée près d'un marché temporaire, à 4 kilomètres au nord-ouest de la ville antique de Tobna. Magra fut érigée sur les ruines d'une ancienne ville (Macri) datant de la période romaine. Bl'ayba et Ḡazār n'étaient, quant à elles, que de petits campements de tentes (Boutabba et Mili, 2013).

Une société tribale résultant d'un peuplement arabo-berbère nomade

Le peuplement du Ḥuḍna était constitué, depuis l'Antiquité, de groupes berbères plus ou moins nomades qui s'étaient mélangés avec des troupes de

guerriers arrivés en tant que conquérants : Romains et Vandales (Lacoste *et al.*, 1960 ; Kaddache, 1992)⁶. D'après Ibn Ḥaldūn (1956), ce peuplement fut partiellement renouvelé par l'invasion des Banū Hilal au XI^e siècle, période où la population du Ḥuḍna fut gouvernée par les Aṭlağ et la Dawawīda, des groupes arabophones qui avaient introduit le pastoralisme et le nomadisme dans une région dominée pendant plusieurs siècles par l'agriculture (Boukhobza, 1989). Cette région était peuplée par deux grandes tribus : les ūlad Maṣi qui occupaient le Ḥuḍna occidental et les ūlad Darāğ qui peuplaient le Ḥuḍna oriental. Cette société était essentiellement composée de tribus nomades qui se divisaient en fractions, en sous-fractions et en grands groupes familiaux. Ces tribus étaient caractérisées, comme la plupart des sociétés maghrébines, par leur organisation en lignage. La transmission du nom se faisait par l'intermédiaire de la filiation : *nakma* (Puig, 2003). Cependant, contrairement aux autres sociétés maghrébines non pastorales, les liens entre les membres étaient fondés le plus souvent sur le sang plutôt que sur la terre. Cette dernière était inaliénable parce que de statut *'arṣ* : la propriété relevait de la collectivité, qui la confiait en jouissance à ses membres. Son exploitation agricole se faisait individuellement, mais selon le principe d'une redistribution périodique – tous les cinq ou dix ans – opérée sous l'autorité de la *ğma'a* : une assemblée délibérante composée de notables chargés d'administrer la tribu. L'exploitation pastorale se faisait en commun et servait de base au mouvement d'une vaste transhumance qui liait les hautes plaines au piémont saharien. Cette entité humaine ainsi constituée formait une société tribale forte où l'esprit de clan prédominait sur toutes autres considérations individualistes. Même si, à l'image d'autres tribus, des conflits internes existaient au sein de la société Ḥuḍni, le sentiment de descendre d'un ancêtre éponyme commun permettait de maintenir la solidarité communautaire. D'ailleurs, Ibn Ḥaldūn (1997) a bien souligné combien cette entraide leur procurait force et ardeur, « car chacun d'eux fait passer avant tout l'esprit de la famille et du clan al-*'asabiyya* » (p. 383-384).

Le pastoralisme comme principal moyen de subsistance et le gitûn comme seul type d'habitat

Avant la colonisation française, le Ḥuḍna était une région de vie pastorale où l'élevage extensif lié à la transhumance était la principale ressource des habitants. Les cultures irriguées ou inondées constituaient des ressources secondaires. Elles étaient liées à la présence de l'eau et se situaient autour des centres. Le système de production reposait principalement sur les complémentarités entre les parcours des différents terroirs. En effet, afin d'assurer à

6. Étant donné que l'objectif principal du présent article n'est pas d'approfondir l'analyse des périodes antique et médiévale du Ḥuḍna, nous nous sommes limités à un survol, par ailleurs tributaire de sources peu précises et disparates.

chaque saison une alimentation suffisante des cheptels, les Ḥuḍni effectuaient d'importants déplacements : en hiver en direction de la *sabḥa*⁷, en été vers les hautes plaines. À la veille de la colonisation française, le Ḥuḍna était réparti entre un certain nombre de tribus nomades qui maintenaient avec le milieu un équilibre écologique durable grâce à la faible densité des cheptels et aux règles coutumières qui organisaient les parcours et les déplacements. Ces transhumances saisonnières constituaient la base de l'économie pastorale.

La présence de l'habitation ambulante dans les steppes n'était possible qu'autour des points d'eau. La tente répondait parfaitement à ce mode de vie pastoral, compte tenu de la facilité de sa mise en place et de son démontage. Les nomades Ḥuḍni se rassemblaient dans des groupements de quarante à soixante tentes disposées en rond autour du *mraḥ* : espace central servant de lieu de réunion pour les hommes et d'abri pour le bétail pendant la nuit. Ces campements connus sous le nom de *dūwār* (cercle) avaient deux ouvertures, l'une matérialisant l'entrée, l'autre la sortie. Cette disposition spatiale circulaire offrait une grande capacité de défense et permettait de placer les habitants sur un pied d'égalité par rapport au *mraḥ*, centre de la vie sociale (Lhote et E. B., 1992 ; Benguergoura, 2013).

Selon Carl Gunnar Feilberg (1944), la tente Ḥuḍni ressemblait, à quelques différences près en termes de construction, à celle de l'Afrique du Nord. Le *gitûn* était formé d'un espace dont la superficie variait de 12 à 50 mètres carrés, couvert d'un tissu lourd, serré, tendu sur des piquets en bois. Dans le Ḥuḍna, cette couverture était formée de bandes alternées teintées en noir et en brun, appelées *fliḡ*. La structure du *gitûn* reposait sur un poteau central appelé *rkiza*. Ce dernier devait être obligatoirement muni d'une pièce en bois, horizontale, légèrement incurvée : *gūntas*. S'élevant à une hauteur de 2 à 3 mètres au-dessus du sol, la tente était l'abri d'un seul ménage. Elle était composée de deux parties séparées par une couverture fixée aux montants. La première, semi-privée, était destinée au chef de famille et à ses fils aînés ; la seconde, essentiellement privée, aux femmes et aux enfants. Quant au petit bétail, à la différence du reste du troupeau qui restait à l'extérieur, il prenait place sur le bas-côté sous la tente. Cette division sexuée de l'espace – hommes d'un côté, femmes et enfants de l'autre – avait engendré sa spécialisation fonctionnelle. En effet, l'espace féminin privé servait également d'abri pour dormir, à l'accomplissement du tissage, ainsi qu'à la conservation du lait et à la fabrication du beurre. L'espace semi-privé, masculin par excellence et ouvert sur l'extérieur, servait aux éventuelles réceptions.

7. Zone d'épandage des eaux de crue.

LES EFFETS SOCIOÉCONOMIQUES DE LA COLONISATION SUR L'ÉCONOMIE PASTORALE ET SES MODES D'HABITER NOMADES

Fin du XIX^e siècle, début de la colonisation française : ébranlement de l'économie pastorale et apparition de l'habitation temporaire gurbi

À l'arrivée des troupes coloniales françaises en Algérie, entre 1830 et 1870, les terres *beylik*⁸, connues pour leur bonne qualité, étaient confisquées par droit successoral à l'ancien État turc et furent transférées aux domaines du nouvel État colonial français. Indépendamment des acquisitions réalisées dans le cadre de la conquête militaire, le développement de ce nouvel État s'est effectué grâce à plusieurs lois (Guignard, 2010). Pour encourager la colonisation de peuplement en Algérie, la monarchie de Juillet était prête à offrir aux colons civils des concessions terriennes gratuites, avec titre de propriété et conditions de résidence et de mise en valeur (Bencheikh, 2007). En effet, par l'entremise de la loi de 1848⁹, organisant la création des colonies agricoles en Algérie, l'administration coloniale était en pouvoir d'assurer terre, instruments agricoles, bétail, semences et pécule aux nouveaux colons. À ce sujet, le gouverneur général Bugeaud déclara en 1860 : « Si vous voulez réduire l'armée, il faut créer une force attachée au sol par la propriété, se multipliant par la génération » (de Peyrimhoff, 1906).

À cette même période, Napoléon III décida de lancer son grand projet du sénatus-consulte¹⁰ qui devait permettre la création de nouvelles circonscriptions territoriales : les douars-communes destinées à remplacer le cadre territorial de la tribu indigène. Le texte de ce sénatus-consulte reconnaissait la légitimité du droit à la propriété des tribus en ce qui concerne les portions occupées par elles, mais stipulait l'obligation de partager la propriété collective entre les membres de chaque famille. Ainsi, les terres *'arš* devinrent individuelles ; ce qui eut pour conséquence la déstabilisation de la société, dont les liens et les règles communautaires d'organisation se sont peu à peu relâchés, et provoqua une dislocation du pouvoir tribal (Ben Hounet, 2009). En 1871, à la suite d'une tentative d'insurrection d'El-Mokrani, la colonisation officielle connut un nouvel essor dû au séquestre et aux amendes de guerre consécutifs à ce mouvement insurrectionnel (Lacoste *et al.*, 1960). Le séquestre devint le mécanisme politico-réglementaire permettant à l'administration coloniale l'appropriation des terres indigènes, ce qui favorisa par la suite l'essor des colonies agricoles à travers tout le territoire (Cote, 1979), ainsi que l'élimination des

8. Appartenant au bey, elles étaient louées à de petits cultivateurs autochtones.

9. Décret du 18 septembre 1848, *Moniteur algérien* du 30 septembre 1848, permettant la création de 42 colonies pour pallier les situations d'inconfort social, nées de la révolution de 1848.

10. Ce sénatus-consulte du 22 avril 1863, en s'appuyant sur le recensement des tribus indigènes et l'inventaire cadastral de leurs biens, avait permis l'organisation des statuts fonciers par le découpage des terres selon divers types de propriétés.

communautés nomades du nord du pays et leur cantonnement dans la steppe et au sud (Boukhobza, 1989).

À la fin du XIX^e siècle, la colonisation française, par son accaparement des meilleures terres, notamment celles des hautes plaines constantinoises, et leur cession aux nouveaux colons, provoqua la fin des transhumances d'hiver. Les nouveaux propriétaires européens refusèrent les échanges avec les nomades, ce qui perturba profondément le système de complémentarité des terres de parcours qui avait assuré jusqu'ici la subsistance économique du Ḥuḍni. Par l'entremise du sénatus-consulte (1863) qui reconnaissait aux membres de la tribu la propriété individuelle des terres, et la loi Warnier (1873) qui rendait aliénable la terre *'arš*, l'administration coloniale accentua l'individualisation des rapports sociaux et exacerba les rivalités sociales en suscitant des conflits inter- et intra-tribaux, dans une région où la primauté du collectif et l'esprit tribal constituaient les fondements de l'organisation sociale. En effet, dès 1866 et 1893, les deux grandes tribus des *ūlad Darāğ Gbāla* et *ūlad Saḥnūn* étaient respectivement scindées en neuf et quinze *dūwār*. Des lors, les terrains de cultures et de parcours de chaque tribu furent bien délimités et la propriété individuelle de chaque membre de la tribu commença à se dessiner. D'autre part, le développement de la colonisation sur les hautes plaines céréalières finit par coïncider le Ḥuḍni entre plusieurs portions de terrains qui juridiquement ne lui appartenaient plus, ce qui entrava sérieusement sa libre errance et l'obligea à modifier ses habitudes de déplacement. L'économie agro-pastorale s'est ainsi vue, petit à petit, remplacée par l'économie agricole, dominée alors par les colons (Bourdieu, 1977 et 2006). Les conditions de réalisation de l'élevage devinrent aléatoires, le rendant ainsi de plus en plus compromis. À ce sujet, Salim Sebhi (1987) note que les parcours séculaires diminuèrent, et que le pâturage des troupeaux devint, par conséquent, de plus en plus difficile ; ce qui ébranla les fondements de l'économie agro-pastorale et son corollaire le nomadisme, jusqu'à la destruction quasi totale de ce dernier. Pour subsister, les Ḥuḍni furent contraints à la mise en culture de portions de plus en plus importantes de leurs terrains de parcours. Le bon déroulement de cette mise en culture nécessitait une présence permanente, afin de surveiller le ruissellement en cas de pluie et de diriger les eaux de crue des oueds bénéfiques pour les cultures inondées.

Du nomade qu'il était, le Ḥuḍni s'était transformé petit à petit en agriculteur éleveur et se trouvait forcé de quitter, avec regret, sa tente pour s'installer, par temps froid, dans une habitation fixe temporaire : le *gurbi*¹¹. En cherchant à contrôler et à mieux encadrer les nomades, dont la libre errance était considérée comme un véritable obstacle à sa domination, la puissance coloniale procéda à la destruction interne du groupe tribal, qui fut scindé en

11. Contrairement à la tente, le *gurbi*, était une habitation fixée au sol. Vu son utilisation saisonnière, il était considéré comme le premier type d'habitat fixe temporaire.

plusieurs sous-fractions. Ainsi, à cette dislocation sociale correspondit une désintégration spatiale ; ainsi au *dūwār*, groupement des tentes agglomérées en cercle, succédèrent des petits groupements de trois à six tentes isolées, appelés *nazla*, caractérisés par le fait que les tentes étaient disposées linéairement, selon une organisation plus individualiste, témoin du relâchement des liens entre les groupes sociaux (tableau 1).

La permanence du campement d'hiver auprès des cultures était donc à l'origine de la construction de *gurbi* servant d'entrepôt ou de chambre. Le *gurbi* n'a jamais été le successeur direct du *gitûn*. D'ailleurs, il ne l'a jamais remplacé complètement. Il était d'abord une sorte d'habitation secondaire par temps froid. Par beau temps, les *Ḥuḍni* habitaient encore la tente. Le *gurbi* était une construction fruste, faite en brique crue ou en pierres sèches. Il était composé d'une seule pièce en dur de modestes dimensions de l'ordre de 3 à 4 mètres de long sur 2 à 2,5 m de large et de hauteur (tableau 1). Le mur principal était muni d'une entrée de 1,50 m de haut. Quant à la couverture, c'était le plus souvent une toiture plate, légèrement inclinée et soutenue par des perches transversales. De construction provisoire qu'il était, le *gurbi* se transforma progressivement en une demeure permanente pour des habitants désormais sédentaires. Il prit plus tard l'appellation de maisons d'hiver (*byūtašta*).

Début du XX^e siècle : encouragement de l'économie agricole et apparition des byūtašta

La mise en place de la politique de colonisation officielle en Algérie s'est traduite par la création d'un réseau de nouveaux centres de colonisation et villes nouvelles (Picard-Malverti, 1989), dont le tracé urbain en damier et l'habitat dense traduisaient la volonté de l'administration de rompre avec les structures urbaines d'ordre tribal (Carabelli, 2005).

Au *Ḥuḍna*, en dehors de l'habitat ksourien des trois centres urbains *Ngawus*, *Mdūkāl* et *Msila*, la région n'avait connu qu'un habitat mobile de tentes. L'administration coloniale lança un mouvement d'urbanisation par l'édification de la ville nouvelle de *Barika*. En 1849, alors que *Barika* n'était qu'un marché en plein air, un fort militaire fut construit. En 1873, elle devint un véritable centre administratif, et en 1907, centre de commune mixte¹². En 1913, elle connut sa première grande extension par la création de 81 lots à bâtir érigés sur une grille orthogonale (Lebert, 1946), édifiés selon le modèle d'habitat européen. L'agglomération s'était peu à peu développée. Elle comptait 1 934 habitants en 1936, dont une soixantaine d'Européens (Despois, 1953) qui avaient développé l'économie agricole dans cette région.

12. C'est la circonscription qui réunit des communautés européenne et indigène, placées sous l'autorité d'un administrateur civil. La commune mixte est un assemblage d'unités administratives diverses : centres de colonisation, douars, autres territoires, d'où son qualificatif de mixte.

Le progrès de l'économie agricole aux dépens de l'élevage amorça le mouvement de construction d'habitations fixes (*BOMC*, 1885), les statistiques coloniales montrant un net repli des tentes à partir de cette époque. Ces dernières ne représentaient alors plus qu'1/5 du total des habitations de Barika. En réalité, le recul de celles-ci face aux *byūtašta* n'avait pas seulement pour cause le développement des cultures, mais il tenait aussi à l'absence des toisons d'animaux, matière première pour leur édification. Cette matière principale venait à manquer précisément en raison de la domination croissante de l'économie agricole sur l'élevage.

Du point de vue conceptuel, le premier type domestique permanent *byūtašta* avait les mêmes caractéristiques morphologiques et métriques que son prédécesseur temporaire, le *gurbī*. La seule différence résidait dans un ajout d'ordre spatial. Il s'agissait d'une hutte de branchage qui faisait office de cuisine, appelée *nwālā*. Cet espace provisoire de forme circulaire et de dimensions restreintes était construit en matériaux légers. Il était entouré par un ou deux silos semi-enterrés servant à la conservation du grain. Le mode de groupement des *byūtašta* était connu sous l'appellation de *mšta*. Ces campements regroupaient un nombre variable allant de quatre à trente habitations. Plusieurs dizaines de mètres les séparaient les unes des autres, ceci afin de faciliter le déplacement du troupeau (tableau 1). Avec la perte du pouvoir tribal et l'affaiblissement des règles de la transhumance, l'usage des *byūtašta* se prolongea tout le long de l'année.

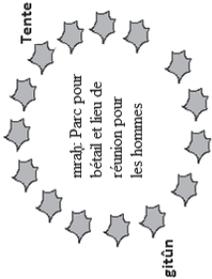
L'INFLUENCE DU MODE D'HABITER NOMADE SUR LES PREMIÈRES HABITATIONS SÉDENTAIRES

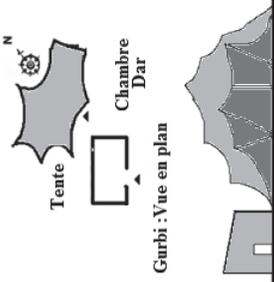
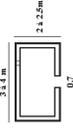
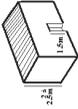
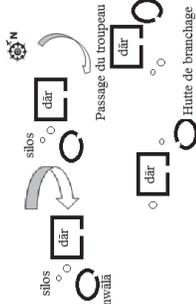
L'apport du type ambulante gitûn au premier type d'habitations fixes permanentes byūtašta : permanences spatiales vs mutations volumétriques

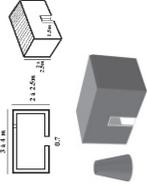
Dans quelle mesure le premier type d'habitations fixes permanentes *byūtašta* a-t-il été typologiquement influencé par le type d'habitation primaire ambulante, *gitûn* ? L'étude spatio-fonctionnelle de la tente a permis de déceler un nombre important de permanences, définies comme caractères typologiques qui ont été en quelque sorte repris lors du développement du type *byūtašta*.

Ces caractères typologiques résidaient essentiellement dans le mode de groupement des habitations. Les *byūtašta* consistaient en des habitations dispersées, regroupées par trois ou quatre unités selon un ordre très lâche ; ainsi la *mšta* avait gardé la même organisation aérée que la *nazla*. On retrouve de telles permanences également au niveau de l'organisation spatiale. L'habitation fixe a en effet reproduit les deux compartiments de l'habitation ambulante. La partie privée était destinée aux femmes alors que la partie semi-publique était utilisée par les hommes. Les modalités d'ouverture du logement vers l'extérieur partagent également de fortes similitudes.

Tableau 1. Modes de groupement des habitations mobiles et les premières habitations fixes d'hiver *byūtašā*

Type d'habitation	Date probable d'apparition	Mode de groupement	Orientation	Dimensions	Matériaux de construction
Habitation mobile : <i>gītūn</i> À la veille de la colonisation	Avant 1830 	 <p>Source : auteurs</p> <p><i>Dīwār</i> : Groupement de 40 à 60 tentes selon une disposition spatiale circulaire offrant une grande capacité de défense et permettant de positionner les habitants à égalité les uns par rapport aux autres.</p>	Nord-Est	Largeur : 10 à 12 m Hauteur : 2 à 3 m Superficie : jusqu'à 50 m ²	Toisons d'animaux
Habitation mobile : <i>gītūn</i> Période coloniale	Avant 1860 	 <p>Source : auteurs</p> <p><i>Nazla</i> : campement de quelques tentes selon une organisation plus individualiste ; la disposition linéaire témoigne du relâchement des liens entre les groupes sociaux.</p>	Nord-Est	Largeur : 8 à 10 m Hauteur : 2 à 3 m Superficie : de 12 à 30 m ²	Toisons d'animaux
Le 1 ^{er} type d'habitation fixe temporaire :	Après 1860 <i>gurbī à ǧazār</i>			Tente	Toisons d'animaux

<p>le <i>garbi</i> annexe d'une tente</p> <p>Période coloniale</p>	 <p>Source : auteurs</p>	 <p>Source : auteurs</p> <p>Mode de groupement non nommé par la société Ḥuḍni.</p> <p>Le <i>garbi</i> : une habitation complémentaire du <i>gitiin</i> témoin d'une ère de transhumance.</p>	<p>Nord-Est</p>	<p>Largeur : 8 à 10 m</p> <p>Hauteur : 2 à 3 m</p> <p>Superficie : de 12 à 30 m²</p> <p>Gurbi</p> <p>Largeur : 2 à 2,5 m</p> <p>Longueur 3 à 4 m</p> <p>Hauteur : 2 à 2,5 m</p> <p>Superficie : de 6 à 22 m²</p>   <p>Source : auteurs</p>	<p>Terre cuite</p> <p>Pierre sèche</p>
<p>Le 1^{er} type d'habitation fixe permanent :</p> <p>Habitation d'hiver : <i>Bytāšā</i></p> <p>Période coloniale</p>	<p>Après 1872</p>  <p>Source : www.photos-algerie.fr</p>	 <p>Source : auteurs</p>	<p>Nord-Est</p>	<p>Terre cuite</p> <p>Pierre sèche</p> <p>Source : auteurs</p> <p>Dar</p> <p>Largeur : 2 à 2,5 m</p> <p>Longueur 3 à 4 m</p> <p>Hauteur : 2 à 2,5 m</p> <p>Superficie : de 6 à 22 m²</p>	<p>Terre cuite</p> <p>Pierre sèche</p>

		<p><i>Mšta</i> : groupement en ordre lâche des <i>byñiášta</i>, apparu à la suite du développement des cultures et surtout du manque de toisons d'animaux</p>	 <p>Source : auteurs</p> <p>Hutte de branchage Diamètre : 3 à 3,2 m Hauteur : 2 à 2,5 m Superficie : de 10 à 12 m²</p>	
--	--	---	---	--

Source : auteurs.

À l'opposé, on peut observer des transformations plus radicales, s'opérant, non pas par mutations graduelles, mais par métamorphose de structure. Ces transformations sont principalement d'ordre morphologique, en raison de la forme parallélépipédique de cet habitat ; mais également d'ordre technique, notamment par suite de l'utilisation de nouveaux matériaux : la terre cuite et la pierre sèche.

Entre ces deux formes extrêmes de permanences et de métamorphoses, on trouve les mutations par ajouts. Ces dernières étaient principalement d'ordre spatial et fonctionnel. Les *byūtašta* ont été, pour des raisons de confort, dotées de cuisine. Cette transformation est considérée comme une sorte d'adaptation, car la fonction « cuisiner » existait déjà dans le type ambulante, mais ne se pratiquait pas dans un espace à part. Ces mutations spatiales renvoient à des évolutions fonctionnelles, matérialisées par la séparation des trois fonctions : biologique (dormir), domestique (cuisiner) et économique (conservation des vivres). Force est de constater que ces maisons d'hiver représentaient une sorte de traduction sédentaire de la tente, ce qui permet d'affirmer la continuité entre les deux formes d'habitation.

***L'ère des diyār (première moitié du XX^e siècle) :
des habitations permanentes pour des Ḥuḍni désormais sédentaires***

À la suite des importantes pertes dans les troupeaux dues aux années de sécheresse (1930-1940), et du report des activités de subsistance sur les cultures irriguées, les Ḥuḍni se sont retrouvés complètement sédentarisés, hiver comme été. Cette sédentarisation a mené à la disparition définitive du *gitūn*. Ce faisant, ce nouvel ordre économique a nécessité de nouveaux réajustements spatiaux pour offrir plus de confort.

Le premier réajustement a consisté dans la matérialisation en dur de la hutte de branchage. Cet espace, de forme circulaire, est devenu une pièce rectangulaire de dimension réduite. Le second réajustement a consisté dans l'apparition d'un espace semi-privé, matérialisé par des branches de jujubier, servant de transition entre l'espace intérieur, formé par le bloc chambre-cuisine, et l'extérieur. Il était également appelé *mraḥ*. Cet espace était conçu pour remplir une double fonction : protéger le bétail qui venait s'abriter la nuit et, surtout, soustraire les membres de la famille aux regards indiscrets (Boutabba et Farhi, 2012). Ce nouveau type était connu sous le nom de *dār saḥi*. L'introduction de ce type d'habitation engendra les premières divisions fonctionnelles. L'espace pour dormir s'était peu à peu détaché de l'endroit de la préparation culinaire, sans qu'ils soient pour autant complètement séparés l'un de l'autre. Cette configuration spatiale domestique, correspondant à une chambre-cuisine (figure 2), était très répandue au Ḥuḍna durant cette période.

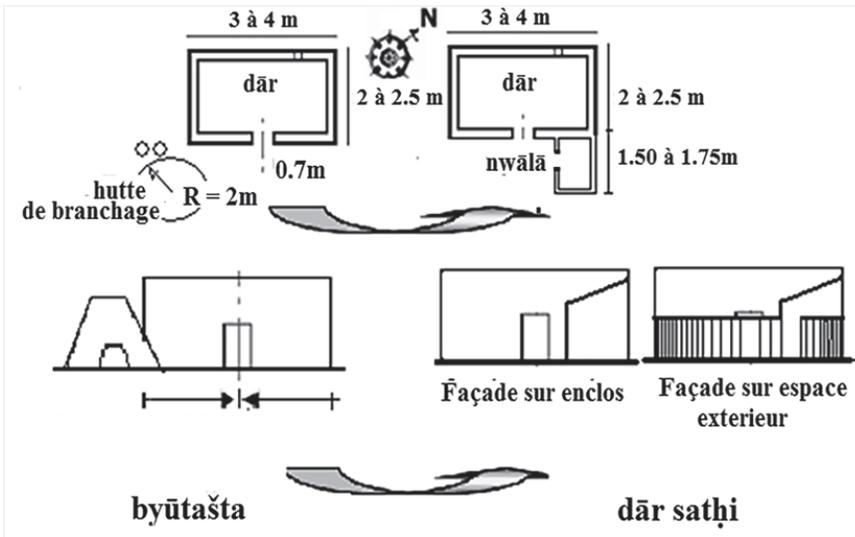


Figure 2. Configuration spatiale et volumétrique de *dār sathī*.

Source : Boutabba (2013).

Selon l'histoire orale, aux alentours de 1948, le type domestique *diyār sathī* se voit complété latéralement par une chambre (*dār*) de même forme et de même dimension que la première. Cet espace était probablement construit pour ajuster l'espace habitable à la taille et aux divers besoins de la famille, tels qu'abriter un nombre important d'enfants ou encore héberger un fils marié. Dans le premier cas, cet ajout spatial, en abritant les nouvelles fonctions de réunion et de tissage, donna naissance à une nouvelle division fonctionnelle, d'où son appellation *dār-la'yyāl*, littéralement « la chambre de la famille ». Dans le second cas, cette évolution spatiale impliqua un changement d'ordre social. En effet, à la différence du *gitūn* et des autres types précédents, cette configuration spatiale n'était plus l'abri d'un seul ménage, mais de deux : celui du père et celui de son fils aîné marié ; d'où la naissance de la notion de cohabitation intergénérationnelle dans un même espace construit.

Ce nouvel habitat, nommé par certains Ḥuḍni *lawsat*¹³, que nous avons traduit par « type intermédiaire », était caractérisé par la construction en dur du mur de clôture de la cour. De hauteur importante, cette clôture, appelée *sāra*, littéralement « écran dissimulant », était édiflée pour protéger l'intérieur de la maison des regards extérieurs. L'intimité des membres de la famille était alors garantie. Du même coup, les fenêtres sur cour avaient fait leur apparition, assurant ainsi un minimum de confort à des pièces longtemps privées d'éclairage et d'aération.

13. *Lawsat*, littéralement « intermédiaire », traduit une position médiane entre le type précédent *diyār sathī* et le suivant, qualifié par les Ḥuḍni d'« amélioré », *l-Mḥayer*. Cette dénomination ne fait cependant pas l'unanimité au Ḥuḍna. Elle est surtout utilisée à Magra.

L'édification du type intermédiaire était tributaire des matériaux locaux. Ces types étaient réalisés en adobe¹⁴. La couverture était constituée par une mince épaisseur de terre battue reposant sur un lit de branches ou des roseaux. Cette structure prenait généralement appui sur des murs et des poutres, et était parfois soutenue par un poteau central (*rkiza*) qui permettait d'allonger la portée (figure 3).

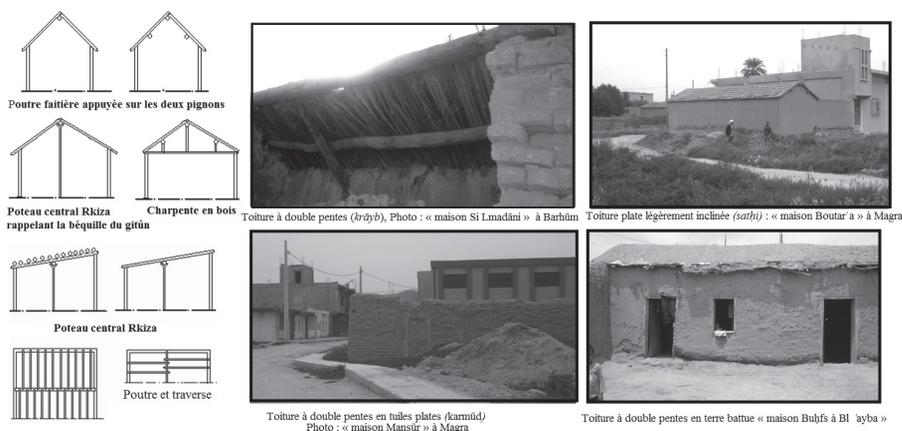


Figure 3. Différents modes de couverture des maisons du Ḥuḍna.

Source : auteurs.

Le type intermédiaire « deux chambres-cuisine » est devenu un type de base servant de noyau d'évolution à l'habitat domestique des nouveaux sédentaires. Le schéma d'évolution (figure 4) montre le potentiel de croissance, aussi bien transversal que longitudinal, de ce type intermédiaire. La désignation *diyār sathi* est donnée à toutes les configurations spatiales composées de chambres adjacentes donnant sur un seul côté de la cour. Lorsque l'habitation est formée de deux rangées de chambres parallèles autour de la cour, ce type est qualifié d'« amélioré », *l-Mḥayer*. Les techniques de construction étaient les mêmes que celles du type précédent. Le sol restait toujours en terre battue et les pièces n'étaient jamais plafonnées. La toiture légèrement inclinée était le mode de couverture le plus courant. Toutefois, si la couverture était à double pente, les maisons étaient nommées *diyār krāyb*. Lorsque la toiture est couverte de tuile, celles-ci sont appelées *diyār karmūd*.

Ces types domestiques sont restés opérationnels dans le Ḥuḍna jusqu'au début des années 1960, période où ils se sont vus accompagnés d'un autre type, dont la configuration spatiale ne différait des précédents que par l'occupation du troisième côté de la cour. Le *mraḥ* était entouré, sur ses trois côtés, d'une masse bâtie. Les deux rangés qui se faisaient face étaient occupées

14. Brique de terre crue, mélangée à de la paille hachée et séchée au soleil.

par des chambres polyvalentes. La seule pièce spécialisée, *dār-dyyāf*, était celle réservée à la réception masculine. Quant à la troisième rangée, elle était généralement occupée par la remise, la salle d'eau et la cuisine (figure 4). Ces maisons étaient appelées *diyār brbu'*. Étymologiquement *rbu'* signifie en langue arabe le quart, d'où cette appellation faisant référence au côté de la maison qui n'était pas occupé (Boutabba *et al.*, 2019).

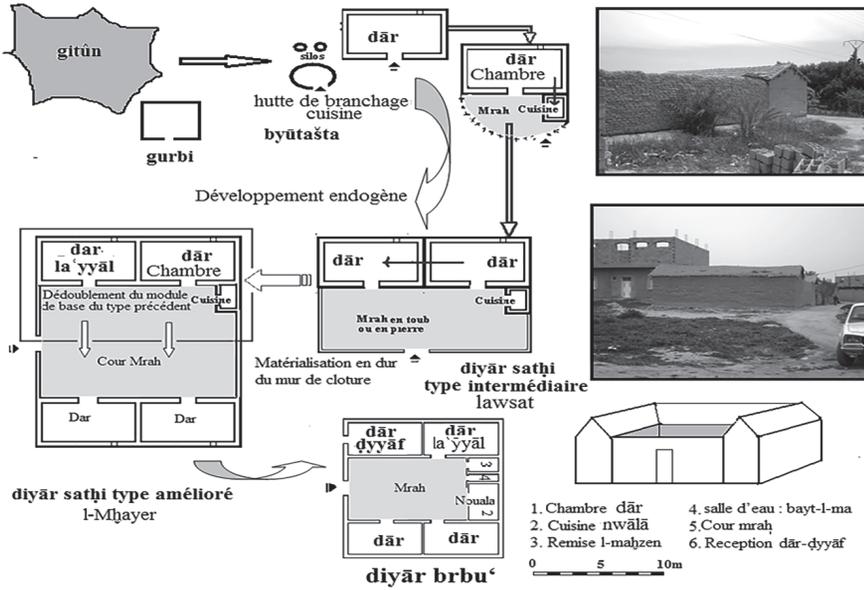


Figure 4. Schéma d'évolution des *diyār*.

Source : Boutabba (2013)

Profitant des vastes terres fertiles aux bords des oueds Mnyfa et Sūbella, les agriculteurs de Barhūm et de Magra sont les premiers, après ceux des centres de l'époque coloniale, à avoir mené une vie complètement sédentaire (Despois, 1953). Ils sont également parmi les premiers à avoir amélioré leurs habitations, passant ainsi du type amélioré aux *diyār brbu'*.

CONCLUSION

Avant l'arrivée de la colonisation, le Ḥuḍna était un territoire de vie pastorale. La transhumance, liée aux conditions climatiques, avait entraîné un genre de vie nomade en symbiose avec l'habitat ambulante qu'était la tente. La vie pastorale était empreinte de solidarités entre les tribus. La terre était de statut *arš*, indivise et inaliénable. En dépit de quelques conflits intertribaux, la solidarité s'exprimait par la jouissance en commun des pâturages, fondée sur un véritable régime de propriété collective. Le système de production reposait

sur les complémentarités entre les parcours des différents terroirs, ce qui avait engendré des liens privilégiés entre le Ḥuḍna et les hautes plaines.

En 1830, l'Algérie devint une colonie française. Pour accroître le domaine de l'État, l'administration coloniale utilisa plusieurs mécanismes : instauration de lois, séquestre et imposition d'amendes. Le but était d'encourager une colonisation de peuplement au travers de l'ancrage du colon européen par la propriété du sol. Les terres *beylik* furent les plus faciles à être appropriées par les colons. L'accaparement des meilleures terres des hautes plaines se fit grâce au développement de larges colonies agricoles. Les terres tribales, par contre, étaient les plus fermées à la colonisation et étaient considérées comme de véritables obstacles à la domination coloniale, d'autant plus qu'elles étaient le support d'errance de l'élément indigène : le nomade Ḥuḍni. Le sénatus-consulte et la loi Warnier, qui avaient transformé la terre en une catégorie marchande, furent les mécanismes les plus efficaces pour l'accaparement de ces terres. Cette privatisation des terres avait conduit à l'individualisation, puis à des rivalités et, par voie de conséquence, au démantèlement de l'ordre tribal Ḥuḍni préexistant.

Parallèlement à cet effondrement des valeurs fondatrices de l'organisation sociale Ḥuḍni, le Ḥuḍna a connu une déliquescence d'ordre économique. Les propriétaires des colonies agricoles privées des hautes plaines constantinoises mises en place par le nouveau pouvoir politique colonial ont refusé de maintenir des échanges avec le nomade Ḥuḍni qui s'est trouvé progressivement coupé de sa zone de mouvance traditionnelle. Pour assurer sa survie, il était contraint d'abandonner le pastoralisme pour se retourner vers une nouvelle forme d'économie totalement différente des formes antérieures : une économie agricole et intensive permettant de lui assurer les céréales nécessaires à ses besoins.

Les changements politico-économiques ont engendré d'importantes transformations du mode de vie des Ḥuḍni. En effet, le passage d'une activité autrefois pastorale à une activité de plus en plus agricole, c'est-à-dire du nomadisme à une vie quasi sédentaire, entraîne un bouleversement dans les types d'habitat. Les tentes, abris du Ḥuḍni du XIX^e siècle, cèdent petit à petit la place, lors de la saison hivernale, à des habitations fixes temporaires : les *gurbi*. Cependant, avec le temps, l'usage de ces maisons éphémères se prolonge tout au long de l'année, pour devenir, au début du XX^e siècle, des foyers permanents (*byūtašta*) pour des habitants désormais de plus en plus sédentaires. Si les tentes sont l'abri du nomade, les *gurbi* restent la demeure du cultivateur de céréales que le mode de vie ne fixe qu'incomplètement au sol. Quant aux *diyār* (maisons), elles sont progressivement devenues l'apanage des cultivateurs. Le développement spatial des *diyār*, plus précisément les ajouts successifs d'espaces couverts, tout autour de la cour centrale, amorce leur quête de confort et d'adaptation aux nouvelles exigences socio-économiques et politiques qui lui ont été imposées. De ce fait, les habitations du Ḥuḍna ont pris de nouvelles dénominations données par le corps social. Ainsi, elles sont passées des *diyār*

sathi aux *diyār brbu'*, grâce à des ajustements volumétriques, des *diyār krāyb* (à double pente) aux *diyār karmūd* (à tuile). Du point de vue conceptuel, l'empreinte de la division spatio-fonctionnelle des tentes, habitat du XIX^e siècle, a été maintenue et reproduite dans la spatialité du type « deux chambres cuisine » qui lui a historiquement succédé. Ce dernier est considéré comme un type de base ayant servi de structure de référence à l'habitat domestique Ḥuḍni, et ce, jusqu'à la moitié du XX^e siècle. De même, le regroupement spatial de ces types domestiques a obéi à cette même règle de continuité. En effet, la *mšta* est un dérivé de la *nazla*, elle-même issue du *duwār* primaire des tentes.

La déstructuration et la destruction de tous les supports du nomadisme au Ḥuḍna résultant du nouvel ordre socio-économique agraire colonial ont ainsi contribué à instaurer un nouveau mode d'habiter, qui se traduit spatialement par l'abandon progressif de la tente ambulante au profit d'un habitat fixe, destiné à abriter une population de plus en plus sédentaire. Cependant, si la tente a été délaissée en tant qu'habitat nomade, sa division fonctionnelle, sexuée et bipartite est restée très présente dans la division spatiale des formes d'habitat subséquentes des *diyār*, à l'exception cependant de la fermeture socio-spatiale que manifestent ces dernières devant l'étranger. En effet, force est de constater que la société ḥuḍni d'antan, ouverte sur l'extérieur comme en témoigne l'absence de barrière entre l'espace domestique privé et l'espace public extérieur, s'est progressivement repliée sur elle-même, comme en témoigne la matérialisation en dur des murs de clôture de la cour.

BIBLIOGRAPHIE

- AL-BAKRĪ Abou 'Obayd, 2016 [1857], *Description de l'Afrique septentrionale*, Paris, Hachette.
- BENQUERGOURA Chérif, 2013, « L'agglomération rurale en Mitidja et son évolution », *Insaniyat*, n° 62, p. 97-120.
- BEN HOUNET Yazid, 2007, « Des tribus en Algérie ? À propos de la déstructuration tribale durant la période coloniale », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 75, p. 150-171.
- , 2009, « Le poids du nomadisme pastoral dans les steppes algériennes », *Études rurales*, n° 184, p. 107-122.
- BENCHEIKH Fatiha, 2007, *L'impact des lois foncières coloniales sur la situation socio-économique des paysans algériens, de 1873 à 1911. Application à trois communes de l'ancien arrondissement de Constantine (El Khroub - Oum el Bouaghi - El Milia)*, thèse de doctorat en sciences sociologie et démographie, université Constantine 2.
- BOUKHOBZA M'hamed, 1982, *L'agro-pastoralisme traditionnel en Algérie. De l'ordre tribal au désordre colonial*, Alger, OPU.
- , 1989, « Société nomade et État en Algérie », *Politique africaine*, n° 34, p. 7-18.
- BOURDIEU Pierre, 1977, *Algérie 60. Structures économiques et structures temporelles*, Paris, Minuit.

- , 2006 [1958], *Sociologie de l'Algérie*, Paris, Puf.
- BOUTABBA Hynda, 2013, *Spécificités spatiales et logiques sociales d'un nouveau type d'habitat domestique du Hodna oriental. Le type « Diar Charpentii »*, thèse de doctorat d'architecture, université de Biskra.
- BOUTABBA Hynda et FARHI Abdallah, 2012, « Formation historique et genèse des types canoniques de l'habitat domestique du Hodna oriental », *Annals of the University of Bucharest : Geography Series*, p. 69-93.
- BOUTABBA Hynda et MILI Mohamed, 2013, « The effect of political and economical changes on organisation of urban and architectural territories. Case of Hodna in Algeria », *Politics in the History of Architecture as Cause and Consequence*, E. Duyan et C. Ozturkcan éd., Istanbul, Dakam Publishing, p. 341-357.
- BOUTABBA Hynda, MILI Mohamed et BOUTABBA Samir-Djemoui, 2019, « Le patrimoine domestique rural du Hodna : des spécificités spatiales et des logiques constructives en voie de déclin. Cas du modèle de la maison à cour centrale », *Conservation and Promotion of Architectural and Landscape Heritage of the Mediterranean Coastal Sites*, D. Pittalugua et F. Fratini éd., Gênes, FrancoAngeli (Uomo, Ambiente, Sviluppò), p. 874-886.
- Bulletin officiel du ministère des colonies (BOMC)*, 1885.
- CARABELLI Roméo, 2005, *Héritage architectural récent en Méditerranée. Temporalités et territoires*, Paris, Publibook.
- COTE Marc, 1979, *Mutations rurales en Algérie. Cas des hautes plaines de l'Est*, Alger, OPU.
- CROIZE Jean-Claude, FREY Jean-Pierre et PINON Pierre éd., 1991, *Recherches sur la typologie et les types architecturaux*, actes de la table ronde internationale au Centre de recherche sur l'habitat, Paris, L'Harmattan.
- DEPOIS Jean, 1953, *Le Hodna*, Paris, Puf.
- FEILBERG Carl Gunnar, 1944, *La tente noire. Contribution ethnographique à l'histoire culturelle des nomades*, Copenhague, Nationalmuseets Skrifter.
- GUÉDON Stéphanie, 2013, « Le chrétien à l'épreuve du voyage. Le statut de *peregrinus* dans les communautés pastorales d'Afrique romaine », *Velesia*, n° 30, p. 177-187.
- GUIGNARD Didier, 2010, *L'abus de pouvoir dans l'Algérie coloniale*, Nanterre, Presses universitaires de Paris.
- IBN ḤALDŪN Abd ar-Rahmān, 1956 [1852], *Histoire des berbères des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*, Paris, Paul Geuthner.
- , 1997 [1377], *Al-Muqaddima*, traduit par Vincent-Mansour Monteil, Paris, Sindbad.
- , 2000-2001, *Tarih Ibn Ḥaldūn al-muğama' diwān al-mubtada' walḥba fi tariḥ al-'arab*, Beyrouth, Dar al-Fikr.
- KADDACHE Mahfoud, 1992, *L'Algérie médiévale*, Alger, ENAL.
- LACOSTE Yves, NOUSCHI André et PRENANT André, 1960, *L'Algérie, passé et présent. Le cadre et les étapes de la constitution de l'Algérie actuelle*, Paris, Éditions sociales.
- LEBERT André, 1946, *La commune mixte de Barika*, Paris, Mémoire des auditeurs du Centre de hautes études d'administration musulmane.
- LHOTE Henri et E. B., 1992, « Campement » [en ligne], *Encyclopédie berbère*, vol. 11, [URL : <http://journals.openedition.org/encyclopedieberbere/2045>], consulté le 1^{er} juin 2018.

- MEOUAK Mohamed, 2012, « Le Hodna occidental entre régions méditerranéennes et plaines désertiques : organisation des terroirs, communautés rurales et productions agricoles au Moyen Âge » [en ligne], *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, vol. 126, [URL : <http://journals.openedition.org/remmm/6388>], consulté le 16 décembre 2016.
- PEYRIMHOFF Henri (DE), 1906, *Enquête sur les résultats de la colonisation officielle en Algérie de 1871 à 1895*, Alger, Torrent.
- PICARD-MALVERTI Aleth, 1989, « Lotissements et colonisation : Algérie 1830-1970 », *Villes en parallèle*, n° 14, p. 214-237.
- PUIG Nicolas, 2003, *Bédouins sédentarisés et sociétés citadines à Tozeur*, Paris, Karthala-IRMC.
- RAPOPORT Amos, 1969, *House Form and Culture*, Englewood Cliffs, Prentice-Hall (*Pour une anthropologie de la maison*, Paris, Dunod, 1972).
- SEBHI Salim, 1987, *Mutations du monde rural algérien le Hodna*, Alger, OPU.
- STARR Louis, 1977, « Oral history », *Encyclopedia of Library and Information Sciences*, n° 20, p. 440-463.

LA LONGUE MARCHÉ (EN VILLE) DES SCIENCES SOCIALES

[Denis Bocquet](#)

Érès | « Espaces et sociétés »

2019/4 n° 179 | pages 185 à 192

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-185.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



RÉTROSPECTIVE

III



La longue marche (en ville) des sciences sociales

Denis Bocquet

La marche a longtemps constitué, dans les études urbaines, davantage l'objet d'évocations littéraires que de véritables réflexions méthodologiques. Tantôt flânerie, tantôt promenade, elle était, parfois en référence au piéton d'Arthur Rimbaud ou aux écrits de Walter Benjamin, l'occasion de faire émerger les pensées de l'expert écrivain. Elle le reste à bien des égards, et c'est assurément une bonne chose. Mais la marche peut aussi constituer, comme ce numéro d'*Espaces et sociétés* propose de l'illustrer, l'entrée vers une compréhension de l'urbain et des enjeux sociologiques ou politiques qui en animent la transformation. Dans la revue, il faut attendre cependant la fin des années 1970 pour que la marche soit l'objet de premières considérations de cette sorte. C'est sous la forme d'une étude du vagabondage ouvrier, présentée par Karine Stebler et Patrick Watier¹. Ceux-ci montrent comment la migration continue entre usines et bassins d'emploi, souvent à pied, de paysans devenus ouvriers aux débuts

Denis Bocquet, École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, laboratoire Architecture, morphologie urbaine et projet (AMUP).

1. Karine Stebler et Patrick Watier, « De l'errance spatiale à l'errance sociale », *Espaces et sociétés*, n° 24-27, 1978, p. 101-112.

de l'ère industrielle, a constitué pour eux l'expression d'une marge de liberté face au salariat naissant et à la dure discipline sociale, corporelle et comportementale imposée par le travail en usine. Ils montrent aussi que cette constante possibilité d'une fuite à pied a été perçue par le patronat comme l'expression d'un danger. La fixité est ainsi apparue comme élément d'une discipline imposée et la marche pour l'ouvrier comme transitoire horizon d'atténuation des contraintes de la condition prolétaire. Pour *Espaces et sociétés*, en adéquation avec l'esprit de la rédaction, l'étude de la marche est ainsi introduite en tant qu'élément d'une réflexion sur le rapport du travail à l'urbain, mais aussi de l'individu au façonnement politisé de son propre espace.

La revue, en revanche, n'est pas attentive au développement d'une autre veine importante dans les études urbaines, pour laquelle la marche est l'élément clé d'une réinterprétation du sens de l'espace et d'une proposition méthodologique novatrice. La parution, en 1979, du livre *Pas à pas : essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain* de Jean-François Augoyard², fruit d'une recherche au cœur du quartier de l'Arlequin dans la Villeneuve de Grenoble, donne en effet à la marche une autre dimension. Elle devient pour le chercheur un vecteur d'explicitation et d'analyse des spatialités différentielles selon les individus, les parcours et les contextes, et d'approche sensible des fondements de l'urbanisme et des politiques urbaines. *Espaces et sociétés*, à la différence d'autres revues de sciences sociales et d'études urbaines, comme *L'Homme et la société* (n° 55-58, 1980, p. 296), qui sous la plume d'André Jacob en souligne la portée philosophique, théorique et méthodologique, n'a pas le réflexe de proposer un compte rendu de cet ouvrage. Ce n'est pas par la marche qu'*Espaces et sociétés* entame cette nouvelle phase de la discussion critique de ce qui devient la politique de la ville et l'accommodement méthodologique de l'attention aux sens dans la perception et le façonnement de ce qui fonde l'urbain.

C'est seulement en 1988 que Jean-Marc Offner, dans un numéro thématique sur les mobilités, aborde de nouveau dans la revue le thème de la marche en ville³. Il dénonce ce qu'il nomme « l'ambivalence stéréotypée de la marche à pied » dans les études urbaines et tente, à partir de l'observation des cheminements de différents groupes dans un quartier de Saint-Étienne, de déconstruire les clichés attachés à cette pratique, condition nécessaire, à son sens, à la recherche d'une nouvelle forme d'urbanité. C'est par l'étude fine des cheminements que le chercheur peut parvenir à une meilleure compréhension des enjeux urbains. En 1991, un article de Jean-Pierre Martignoni-Hutin reprend cette posture, autour, cette fois, de la figure du joggeur. Cet auteur propose ainsi

2. Jean-François Augoyard, *Pas à pas : essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Seuil, 1979, 190 p.

3. Jean-Marc Offner, « Du voisinage à l'urbanité : les mobilités piétonnes », *Espaces et sociétés*, n° 54-55, 1988, p. 69-88.

une sociologie de la course en ville, une activité marquée culturellement et au puissant rôle de marqueur spatial⁴. Le joggeur non seulement confirme par sa pratique les caractéristiques socio-spatiales de l'urbain, mais aussi contribue à leur transformation. La marche et la course dans ce cas deviennent ainsi pour les chercheurs des indicateurs d'injustices spatiales ou de processus de transformation plus violents que l'apparence douce des pratiques étudiées ne le laisse présager. Ce qui émerge de cette prise de conscience, c'est aussi la possible et dérangeante parenté entre marche et gentrification. Explorant ce type d'hypothèse Sonia Lehman-Frisch, en 2002, réfléchit ainsi dans *Espaces et sociétés* au lien entre marche et marché⁵. En prenant l'exemple d'une rue de San Francisco, elle montre comment la redynamisation de l'activité commerciale, l'augmentation de l'attractivité piétonnière et une hausse des prix de l'immobilier excluant les catégories les plus pauvres de la population sont des phénomènes éminemment corrélés et comment la marche en ville peut constituer un facteur de gentrification. En 2005 Éric Charmes revient dans la revue sur ce lien entre attention à l'échelle et à la nature de la rue dans les politiques d'urbanisme et risque, voire stratégie, de gentrification. À partir du cas de Belleville, à Paris, s'il ne prend pas explicitement l'angle de la marche, il montre comment les politiques publiques ont contribué, autour de la valeur redonnée à la rue et à l'adoucissement des conditions de circulation, au façonnement d'un paysage urbain accompagnant une forte mutation sociologique⁶. *Espaces et sociétés* reviendra à plusieurs occasions sur cette dimension. Autour du cas du quartier d'Alcântara à Lisbonne, Matthieu Giroud analyse en 2011 la difficile réappropriation par les classes populaires, au travers d'une déambulation devenue incongrue, des espaces anciennement populaires d'un quartier rénové au profit d'une vision élitiste et consumériste⁷. La revue publie aussi l'année suivante les réflexions critiques de Roger Perrinjacquet et Ursula Paravicini sur Paris-Plage⁸, puis en 2014 une étude de Paul Cary et Natalia Duarte-Cáceres sur la marche comme reflet et instrument des ségrégations spatiales, sociales et raciales au Brésil⁹.

4. Jean-Pierre Martignoni-Hutin, « Le joggeur urbain », *Espaces et sociétés*, n° 90-91, 1997, p. 89-103.

5. Sonia Lehman-Frisch, « Like a village. Les habitants et leur rue commerçante dans Noe Valley, un quartier gentrifié de San Francisco », *Espaces et sociétés*, n° 108-109, 2002, p. 47-69.

6. Éric Charmes, « Le retour à la rue comme support de la gentrification », *Espaces et sociétés*, n° 122, 2005, p. 115-135.

7. Matthieu Giroud, « Usages des espaces rénovés et continuités populaires en centre ancien », *Espaces et sociétés*, n° 144-145, 2011, p. 37-54.

8. Roger Perrinjacquet et Ursula Paravicini, « L'aveuglante seconde nature de Paris-Plage », *Espaces et sociétés*, n° 151, 2012, p. 161-170.

9. Paul Cary et Natalia Duarte-Cáceres, « S'éviter ou coexister tant bien que mal. Usages de deux parcs publics à Belo Horizonte », *Espaces et sociétés*, n° 159, 2014, p. 147-166.

Dans les années 2000 se développent également de nouvelles approches de la marche. En 2003, toujours dans *Espaces et sociétés*, Rachel Thomas publie ainsi un article dans lequel elle étudie, au travers de l'expérience de déplacement de la population handicapée, la question de l'accessibilité de tous à l'espace public urbain par la marche¹⁰. Par ce dispositif de recherche, elle explore les caractères liés à la perception de l'espace que le cheminement permet de saisir. En 2007, elle précise, dans *L'Espace géographique*, cette dimension perceptive et corporelle que l'étude de la marche invite à étudier, autour aussi de la problématique de l'incorporation des rituels sociaux en public¹¹. L'étude de la marche se confirme de la sorte en tant que posture sur la ville et l'urbain. *Espaces et sociétés* participe encore de ce renouveau, avec en 2008 un éditorial de Jérôme Monnet et Jean-François Staszak invitant les chercheurs à étudier les relations entre déambulation, comportement et consommation en tant qu'indicateurs du rapport mutuel entre espace et société¹². Durant cette phase, la marche, encore en écho aux travaux de Jean-François Augoyard¹³, se confirme comme élément clé dans l'appréhension de la notion d'ambiance architecturale et urbaine. Pour Jean-Paul Thibaud, elle est au cœur d'un dispositif d'enquête permettant une expérience non pas seulement « dans » ou « de » mais aussi « avec » la ville¹⁴. Par l'analyse de la marche émerge ainsi une véritable anthropologie spatialisée des micro-pratiques quotidiennes, comme l'illustre un article d'Olivia Germon dans *Géographie et cultures* en 2009¹⁵.

Dans le contexte de l'émergence de nouvelles études dans le monde anglo-saxon autour du concept de marchabilité¹⁶, ainsi qu'en général d'un horizon d'attente (et assurément de financement de la recherche) soucieux des questions de durabilité, la marche a depuis été abordée de manière croissante sous l'angle

10. Rachel Thomas, « L'accessibilité des piétons à l'espace public urbain : un accomplissement perceptif situé », *Espaces et sociétés*, n° 113-114, 2003, p. 233-249.

11. Rachel Thomas, « La marche en ville. Une histoire de sens », *L'Espace géographique*, n° 36, 2007, p.15-26. Voir aussi : Rachel Thomas éd., *Marcher en ville : faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris, Archives contemporaines, 2010, 194 p. Cet ouvrage contient un chapitre consacré à *Pas à pas*, par Yves Winkin.

12. Jérôme Monnet et Jean-François Staszak « Le consommateur ambulant : mobilités, stratégies et services », *Espaces et sociétés*, n° 135, 2008, p. 19-24.

13. Jean-François Augoyard, « L'environnement sensible et les ambiances architecturales », *L'Espace géographique*, vol. 24, n° 4, 1995, p. 302-318.

14. Jean-Paul Thibaud, « Je, Tu, Il. La marche aux trois personnes », *Urbanisme*, n° 359, 2008, p. 63-65.

15. Olivia Germon, « Les chorégraphies urbaines des piétons parisiens : entre règles spatiales et règles sociales » [en ligne], *Géographie et cultures*, n° 70, 2009, [URL : <https://journals.openedition.org/gc/2305>].

16. Voir, par exemple, Ria Hutabarat Lo, « Walkability : What is it ? », *Journal of Urbanism*, vol. 2, n° 2, 2009, p. 145-166, et Emily Talen et Julia Koschinsky, « The walkable neighborhood : A literature review », *International Journal of Sustainable Land Use and Urban Planning*, vol. 1, n° 1, 2013, p. 42-63.

de sa possible contribution à des mobilités plus durables. Entre injonctions, attentes et nouveaux questionnements, c'est aussi sous l'angle de la santé que la place de la marche en urbanisme tend à être de plus en plus étudiée¹⁷. La thèse de Sonia Lavadinho, dans laquelle la marche est étudiée comme élément de restructuration du fait urbain¹⁸, puis diverses publications relatives à la marche en tant qu'instrument d'urbanisme¹⁹ ont par ailleurs contribué à consolider l'attention à la marche en ville sous l'angle de l'analyse des politiques publiques. En 2015, un numéro thématique de la revue *Environnement urbain* propose aussi une variété d'approches, comprenant à la fois une étude de la pluralité des pratiques de marche articulées autour d'une ligne du tramway bordelais selon l'identité des passants²⁰ et une ethnographie des pratiques de marche de la police bruxelloise²¹. L'année suivante la revue *Sciences de la société* publie un numéro thématique sur la marche en ville. Cédric Calvignac y présente la marche comme « art civique », « aménagement de l'espace » et « agencement sociotechnique »²² et Jérôme Monnet, au travers d'un examen historicisé des conceptions de la marche, conteste la durable prégnance d'une difficulté à prendre en compte la marche en tant que moyen de déplacement dans les études urbaines et les politiques publiques²³. Cette vigueur contemporaine des études sur la marche en ville est complétée en 2019 par un numéro de la revue *Urban History*. Si les curateurs de ce numéro thématique²⁴ tendent à oublier l'abondante bibliographie francophone lorsqu'ils indiquent que la marche a longtemps été un objet négligé des études urbaines, ils proposent d'importantes contributions au renouvellement des perspectives, avec des études de Peter Norton sur la persistance dans les villes américaines d'un tropisme piétonnier

17. Sami Ramzi Chibane et Luc Gwiazdzinski, « La marche enjeu de santé publique et de qualité de vie : importance d'une analyse spatialisée de la "marchabilité". Le cas de l'agglomération grenobloise » [en ligne], *Géocarrefour*, vol. 90, n° 3, 2015, [URL : <https://journals.openedition.org/geocarrefour/9889>].

18. Sonia Lavadinho, *Le renouveau de la marche urbaine : terrains, acteurs et politiques*, thèse de doctorat de géographie, École normale supérieure de Lyon, 2011, 723 p.

19. Sonia Lavadinho et Yves Winkin éd., *Des villes qui marchent, tendances durables en urbanisme, mobilité et santé*, Grenoble, Cresson, 2007, 113 p., ainsi que Sonia Lavadinho et Yves Winkin éd., *Vers une marche plaisir en ville. Boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher*, Lyon, Certu, 2012, 231 p.

20. Héloïse Pagnac-Baudry, « Environnement urbain et marchabilité : l'exemple du quartier des Aubiers à Bordeaux » [en ligne], *Environnement urbain*, n° 9, 2015, [DOI : 10.7202/1036214ar].

21. Mathieu Berger et Lionel Francou, « Policer les espaces publics urbains par la marche ? » [en ligne], *ibid.*, [DOI : 10.7202/1036217ar].

22. Cédric Calvignac, « Marcher dans la ville », *Sciences de la société*, n° 97, 2016, p. 3-20.

23. Jérôme Monnet, « Marche-loisir et marche-déplacement : une dichotomie persistante, du romantisme et fonctionnalisme », *ibid.*, p.75-89.

24. Colin Pooly, Martin Emanuel, Tiina Männistö-Funk et Peter Norton, « Introduction : Historical perspectives on pedestrians in the city » [en ligne], *Urban History*, 2019, [DOI : 10.1017/S0963926819000944].

en pleine ère de la motorisation²⁵ et de Tiina Männistö-Funk sur la dimension générée de la marche dans la ville de Turku, en Finlande²⁶.

Espaces et sociétés, cependant, a au cours de ces années également contribué de manière significative aux discussions scientifiques sur la marche en ville. En 2016, ce sont, par un article de Noémie Lago, les outils mis en place par des agences de management urbain pour renforcer, par la marchabilité et des aménagements temporaires, l'attractivité de certains lieux qui sont l'objet d'une attention critique²⁷. L'auteure souligne les fortes ambiguïtés de ces démarches en termes de gouvernance et d'équité spatiale et sociale. La même année, en référence à *Pas à pas*, Sophie Rouay-Lambert propose dans la revue des réflexions sur l'insertion urbaine de personnes mal-logées à partir de leur accompagnement par le chercheur dans leurs parcours de marche²⁸. Et en 2018 Claire Pelgrims étudie les dispositifs d'urbanisme destinés à imposer la lenteur²⁹. La marche en ville, cependant, n'est en rien devenue un objet banalisé des études urbaines. Des visions critiques de la marchabilité se développent³⁰ et, en général, l'attention des chercheurs aux ambiguïtés de pratiques et politiques impliquant la marche, aiguisée par cette longue maturation, demeure forte. Le souci d'adoucissement du cadre urbain et la recherche de durabilité ne peuvent en effet être le prétexte et le vecteur de mesures renforçant la ségrégation. C'est, entre autres, à cette problématique que se sont confrontés les auteurs du présent numéro.

25. Peter Norton, « Persistent pedestrianism : Urban walking in motor age America, 1920s-1960s » [en ligne], *ibid.*, [DOI : 10.1017/S0963926819000956].

26. Tiina Männistö-Funk, « The gender of walking : Female pedestrians in street photographs (1890-1989) » [en ligne], *ibid.*, [DOI : 10.1017/S0963926819000981].

27. Noémie Lago, « Les *Urban Lifestyle Points* : le marketing au service de l'aménagement temporaire d'espaces publics ? », *Espaces et sociétés*, n° 167, 2016, p. 171-186.

28. Sophie Rouay-Lambert, « Ré-habiter sa vie. L'exploration méthodologique d'un nouveau vivre ensemble *via* le cheminement urbain filmé », *Espaces et sociétés*, n° 166, 2016, p. 147-164.

29. Claire Pelgrims, « Aménager la lenteur. La dimension imaginaire de la piétonisation du centre-ville bruxellois », *Espaces et sociétés*, n° 175, 2018, p. 143-162.

30. Voir, par exemple, Jason Knight, Russel Weaver et Paula Jones, « Walkable and resurgent for whom ? The uneven geographies of walkability in Buffalo, NY », *Applied Geography*, n° 92, 2018, p. 1-11.

COMPRENDRE LE RECOURS AUX SOINS DES FAMILLES SANS LOGEMENT EN ÎLE-DE-FRANCE

[Myriam Baron](#)

Érès | « [Espaces et sociétés](#) »

2019/4 n° 179 | pages 193 à 199

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-193.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

IV

COMPTE RENDU
DE THÈSE



Comprendre le recours aux soins des familles sans logement en Île-de-France¹

Myriam Baron

Il est des lectures de thèses dont on ressort transformé, bouleversé mais aussi impressionné par le sujet traité, le courage modeste de la jeune chercheuse et le temps passé, qui loin d'être un luxe est une nécessité pour ce type de recherche. La thèse intitulée *Familles sans logement et recours aux soins en Île-de-France* sous-titrée *Contraintes, ancrages, pratiques*, soutenue publiquement par Candy Jangal le 24 septembre 2018², fait partie de celles-là. Soutenue en géographie au sens plein du terme, dans la mesure où certains la considèrent comme faisant partie de la géographie « sociale de la santé » et d'autres comme participant du périmètre de la géographie des migrations, cette recherche vise à décrire et comprendre la localisation du recours aux professionnels de santé pour les enfants des familles sans logement en Île-de-France. Il s'agit ici de contribuer à la documentation d'un

Myriam Baron, Université Paris Est Créteil, Lab'Urba.

1. Avec l'accord des rapporteurs et examinateurs de la thèse : Sébastien Fleuret, directeur de recherches CNRS, UMR ESO CNRS 6590, Angers ; Pierre Chauvin, directeur de recherches INSERM, Sorbonne Université ; Serge Weber, professeur des universités en géographie, Université Paris Est Marne-la-Vallée (UPEM), ACP EA 3350.

2. Sous la direction d'Anne-Peggy Hellequin et les co-encadrements d'Hélène Charreire et Stéphanie Vandentorren ; 383 pages.

paradoxe : pourquoi certaines familles recourent-elles à des professionnels ou des services très éloignés de leur hébergement à un instant donné ?

Pour ce faire, Candy Jangal commence par synthétiser l'évolution de la question de la grande pauvreté depuis les années 1950, puis du recensement des personnes sans domicile depuis le début des années 2000, marqué par l'émergence récente des familles sans domicile. Cette thèse s'inscrit ainsi dans la lignée de travaux sur cette population, qui ont été menés à l'étranger depuis le début des années 1990 notamment aux États-Unis, et de travaux français plus récents, comme la thèse de Djemila Zeneidi-Henry soutenue en 2000³, qui décrivait et analysait les pratiques spatiales des SDF et leur « espace assistanciel » dans la ville de Bordeaux. Cette thèse entre aussi en résonance avec des articles comme celui qui est paru dans *L'Espace géographique* sous le titre « Fixes sans domicile »⁴, dans la mesure où ses résultats restent à confronter aux questions posées dans cet article sur la nécessité pour les personnes sans logement de disposer de points fixes et de ne pas être en perpétuelle errance, ou supposées comme telles. De même, sur le sujet très prégnant des populations migrantes ou demandeuses d'asile, cette thèse fait écho aux travaux d'Anne-Cécile Hoyez⁵ (géographe de la santé) ou d'Estelle d'Halluin⁶ (sociologue des migrations).

Le premier chantier proposé dans cette recherche relève d'un pari presque impossible – et pourtant plutôt réussi : décrire et interroger les paradoxes des trois systèmes auxquels les familles sans logement ont recours. Il s'agit du système d'aide sociale, construit sur des catégorisations de population croissant niveau de ressources, situation d'emploi et – ce qui est important dans la population des familles sans domicile – régularité du titre de séjour. Il s'agit ensuite du système d'hébergement, censé répondre à l'urgence et à la réinsertion mais qui reste constamment débordé en Île-de-France, région marquée par une pénurie de logements sociaux et, au-delà de la question SDF, par la fréquence du mal-logement. Ici l'auteure réussit à tracer rapidement mais de

3. Djemila Zeneidi-Henry, *Les SDF et la ville. Géographie du savoir-survivre*, Paris, Bréal (D'autre part), 2002.

4. Djemila Zeneidi-Henry et Sébastien Fleuret, « Fixes sans domicile, réflexion autour de la mobilité des SDF », *L'Espace géographique*, vol. 36, n° 1, 2007, p. 1-14.

5. Anne-Cécile Hoyez, « L'accès aux soins des migrants en France et la "culture de l'initiative locale". Une analyse des contextes locaux à l'épreuve des orientations nationales » [en ligne], *Cybergeo : European Journal of Geography*, 2011, Espace, Société, Territoire, [URL : <http://cybergeo.revues.org/24796>] ; « Trajectoires de santé et trajectoires migratoires chez les migrants sud-asiatiques en France : la santé à l'épreuve de la précarité et du sentiment d'isolement », *Migrations Société*, vol. 161, n° 5, 2015, p. 157-172 ; Marguerite Cognet, Anne-Cécile Hoyez et Christian Poiret, « Éditorial. Expériences de la santé et du soin en migration : entre inégalités et discriminations », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 28, n° 2, 2012, p. 7-10.

6. Estelle d'Halluin, « La santé mentale des demandeurs d'asile », *Hommes & migrations*, n° 1282, 2009, p. 66-75 ; Didier Fassin et Estelle d'Halluin, « The truth from the body : Medical certificates as ultimate evidence for asylum seekers », *American Anthropologist*, vol. 107, n° 4, 2005, p. 597-608.

façon tout à fait éclairante l'histoire des réponses apportées par les pouvoirs publics et, finalement, la pluralité des filières d'hébergement existantes. Elle n'oublie pas, dans le même temps, les « hébergés chez un tiers », hors filière institutionnelle, et en rappelle l'importance numérique : de 20 à 40 % des SDF selon les sources et les schémas d'enquête. La cartographie qu'elle présente de la répartition des 17 614 mineurs hébergés dans les 796 structures localisées dans les communes franciliennes en 2012 constitue une démonstration éclatante de la concentration des places dans les arrondissements du Nord et Nord-Est parisien et dans une partie des communes de Seine-Saint-Denis. Il s'agit enfin du système sanitaire. Candy Jangal se focalise ici sur les deux services de santé dont l'accès est théoriquement inconditionnel : les centres de protection maternelle et infantile (PMI) souvent saturés et les parcours d'accès spécifique santé (PASS), en rappelant à bon escient la fréquence des refus de soins opposés aux bénéficiaires de la couverture maladie universelle complémentaire (CMUC) et de l'aide médicale d'État (AME).

Le deuxième chantier de recherche de Candy Jangal, qui justifierait une thèse à lui seul, correspond à la présentation et à l'exploitation de l'enquête Enfants et familles dans logement (ENFAMS), originale et unique en son genre en France, puisqu'elle porte sur 566 familles, dans lesquelles il y a au moins un enfant de moins de 6 ans. Plus précisément, il s'agit d'exploiter le module dans lequel a été recueilli de façon rétrospective le parcours résidentiel d'hébergement de chacune des familles retenues depuis le dernier logement régulier connu avant l'entrée dans le système d'hébergement. Ce module permet de reconstituer des trajectoires qui ne sont disponibles dans aucune autre enquête, sur les SDF. L'existence de ce module doit beaucoup à Candy Jangal, qui non seulement a été associée aux travaux préparatoires de cette première enquête, mais a aussi été enquêtrice auprès des familles. Pour étudier les facteurs associés au recours aux soins des enfants sans logement, l'auteure a mobilisé le modèle d'Andersen⁷, révisé et complété pour les populations vulnérables, qui a déjà été utilisé pour d'autres travaux conduits à partir de l'enquête ENFAMS (sur le recours aux soins des mères) et qu'elle adapte et complète de deux dimensions en lien avec sa recherche : la mobilité résidentielle et l'espace assistancier (notamment les ressources locales sanitaires et sociales). Seuls 5,5 % des enfants n'avaient eu aucun recours aux soins dans les douze derniers mois :

7. Pour déterminer ce qui conditionne l'accès à la santé et peut influencer sur cet accès, le cadre conceptuel du *behavioral model of health service use* développé par Andersen et Newman est le plus utilisé. Il retient trois types de facteurs déterminant cet accès : les déterminants sociétaux, les caractéristiques du système de soins et les déterminants individuels. Ce cadre établit deux distinctions. La première entre la possibilité d'accéder aux soins (accès potentiel, accessibilité physique, accessibilité financière) et l'accès réalisé (accès effectif), c'est-à-dire le recours ou l'utilisation réelle des dispositifs. La seconde distinction est établie entre l'accès primaire (entrée dans le système de soins et degré d'utilisation) et l'accès secondaire (manière dont se déroulent les soins par la suite, caractérisée par la continuité, la coordination et la globalité).

c'est notamment le cas des enfants de parents extrêmement pauvres et/ou très récemment arrivés en France, sans aide sociale ni couverture maladie, hébergés hors de leur département de domiciliation. Pour l'immense majorité des familles enquêtées, le centre de PMI est le plus fréquemment consulté, devant le généraliste et très loin devant le pédiatre, alors même que 70 % des familles ont une assurance-maladie. Les recours multiples sont fréquents puisque seul un enfant sur cinq n'a consulté qu'en PMI ou qu'en médecine générale. Les analyses montrent toutefois que moins de la moitié des familles des enfants retenus dans le cadre de l'enquête consultent dans leur commune de résidence (contre 53 à 56 % de la population générale dans son ensemble, donc sans doute plus encore pour les jeunes enfants). Seul un quart des enfants consultent dans le centre de PMI le plus proche de leur lieu d'hébergement. L'auteure présente ainsi des cartes rendant compte des flux de recours à la PMI ou au généraliste hors commune et hors département, qui présentent spatialement à la fois les trajectoires et la taille des flux, le nombre total de recourants et la proportion des enfants concernés par ces recours hors commune et hors département. Les enfants ayant parcouru plusieurs dizaines de kilomètres à travers l'Île-de-France ne sont pas des cas exceptionnels. Candy Jangal approfondit ainsi la question de la domiciliation et montre à quel point elle est distincte (surtout quand elle est parisienne) du lieu d'hébergement au moment de l'enquête et comment se superposent les lieux de domiciliation et les lieux de recours aux soins hors département. Cette question paraît indissociable de celle qui concerne l'intensité de l'attachement aux professionnels proches de lieux d'hébergement antérieurs. Une attention particulière est ainsi apportée aux mobilités résidentielles en fonction des types d'hébergement expérimentés par les familles (y compris le logement chez des tiers) et en termes de filières d'hébergement. Une description fine de ces dimensions rend parfaitement compte des complexités et des diversités de parcours. Celles-ci apparaissent en lien avec les recours aux soins : par exemple, les familles qui consultent un médecin généraliste pour leur enfant dans leur commune d'hébergement sont celles qui ont connu le moins de déménagements.

Enfin, le dernier chantier proposé et balisé par Candy Jangal découle directement de sa connaissance intime du dispositif de l'enquête ENFAMS et de l'analyse d'une partie des informations récoltées. Il s'agit ici de privilégier une approche par entretiens de type « récits de vie » auprès de dix-huit familles, notamment pour aborder la dimension temporelle, longitudinale, des parcours de soins. Cette approche est particulièrement bienvenue parce que l'absence de données quantitatives et spatialisées rétrospectives des trajectoires de soins dans l'étude ENFAMS empêche toute analyse statistique des liens entre trajectoires de soins et trajectoires d'hébergement. Il s'agit ici de comprendre le processus de construction du parcours de soins de l'enfant, non seulement dans sa dimension géographique, mais également en fonction des besoins ressentis et des expériences vécues. Des « frises biographiques » ont également été

construites, permettant de visualiser la chronologie des différents types d'hébergement utilisés et les configurations spatiales de la mobilité dans le système d'hébergement (instabilité, discrimination, distorsion, adéquation). L'auteure tient à souligner que les recours aux soins des enfants sont du point de vue des parents des priorités au même titre que le fait de subvenir aux besoins fondamentaux, ce qui n'est pas forcément le cas pour les soins des adultes, comme de nombreuses études l'ont montré. L'auteure montre à quel point ces trajectoires spatio-temporelles de recours aux soins dépendent des dysfonctionnements du système d'hébergement et de l'offre de soins (saturation de certaines structures, absences de structures de soins dans certains lieux d'hébergement, absence de mise en réseau des structures de soins franciliennes, etc.). Elle montre aussi à quel point, malgré tout, les soins des enfants restent préservés au prix d'un temps et d'une énergie considérables consacrés par des parents extrêmement démunis – le même constat a été fait par ailleurs dans ENFAMS concernant la scolarisation des enfants plus âgés. Autant dire qu'on observe, dans ces populations à l'extrémité de la pauvreté et du dénuement, le paradoxe de notre système assistanciel et sanitaire : l'effort déployé par les plus démunis mobilise leur temps et leurs ressources dans des proportions sans commune mesure avec ce qui est observé dans la population générale.

La thèse de Candy Jangal apporte des interprétations et des éléments de théorisation tout à fait originaux et pertinents, qui vont contribuer à renouveler les études sur les mobilités intra-urbaines et sur les pratiques spatiales, notamment autour des notions judicieusement construites dans ce travail d'« ancrage » à partir de l'identification des lieux de domiciliation mais surtout de celle des premières structures de soins fréquentées par les familles. Le cœur de l'interprétation autour de la discordance entre « hébergement » et « domiciliation » est particulièrement bien traité, de même que l'usage du terme « précarité spatiale », qui se surimpose à la précarité sociale. Les réflexions sur les « trajectoires » des familles enquêtées tant avant leurs migrations en France que dans le système d'hébergement, qui peuvent conduire soit à une certaine sédentarisation, soit à une mobilité subie, tout comme les passages sur leurs « parcours » entre lieux d'hébergement et lieux de soin, contribuent à documenter les « bifurcations » dans l'articulation possible entre systèmes d'hébergement, d'aide sociale et de soins. Tout ceci semble constituer les fondations pour des analyses théoriques à venir. Ce manuscrit propose enfin des perspectives, notamment sur l'intérêt qu'il y aurait à conduire des enquêtes proprement biographiques auprès de cette population et un travail ethnographique longitudinal et géographique. On recommande les pages qui rendent compte de la réflexivité de Candy Jangal quant à sa position sur le terrain, aux avantages et inconvénients de sa double « casquette » (chercheuse et représentante de l'observatoire du Samu social de Paris) dans la mesure où la posture de recherche adoptée est exemplaire. Ces pages posent en effet en filigrane la question des modes de relations avec les enquêtés et de la place de l'engagement de la chercheuse.

SCIENCES SOCIALES ET ÉMOTIONS

[Maurice Blanc](#)

Érès | « Espaces et sociétés »

2019/4 n° 179 | pages 201 à 208

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-201.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



Recension d'ouvrages

Sciences sociales et émotions

Maurice Blanc

Loïc BLONDIAUX et Christophe TRAÏNI éd., *La démocratie des émotions. Dispositifs participatifs et gouvernabilité des affects*, Paris, Presses de Sciences Po, 2018, 246 p.

Joseph CONFAVREUX éd., *Le fond de l'air est jaune. Comprendre une révolte inédite*, Paris, Seuil, 2019, 222 p.

Marie-Hélène BACQUÉ et André MÉRIAN, *Retour à Roissy. Un voyage sur le RER B*, Paris, Seuil, 2019, 350 p.

En économie comme en sociologie, malgré d'importantes différences, les théories de l'acteur rationnel ont en commun de ne voir dans les émotions que des perturbations, voire des obstacles, à une vie en société bien réglée. Norbert Elias a fait œuvre de pionnier en plaçant les émotions au cœur de la vie sociale (Elias et Dunning, 1998). Dans la vie quotidienne, il n'y aurait pas de communautés sans un partage des émotions. Même si Dominique Schnapper intitule son ouvrage *La communauté des citoyens* (1994), elle en fait une communauté qui s'abstrait des émotions pour participer au débat public. Les émotions sont pourtant une ressource, inséparable de la connaissance et de l'action. Mais elles requièrent un travail de socialisation. Pour Elias, le processus de civilisation

repose sur l'autocontrôle des émotions. Être prisonnier de ses émotions conduit à la déviance.

En France, trois ouvrages récents mettent les émotions au cœur de leur démarche : celui coordonné par Loïc Blondiaux et Christophe Traïni, *La démocratie des émotions* (2018) ; celui coordonné par Joseph Confavreux, *Le fond de l'air est jaune* (2019), sur le mouvement social des « gilets jaunes » ; et celui de Marie-Hélène Bacqué et André Mérian, *Retour à Roissy*, qui construit l'interdisciplinarité sur le partage des émotions des chercheurs.

*

Même dans la démocratie participative, les émotions sont souvent expurgées : la théorie de la démocratie délibérative de Jürgen Habermas (1987) considère que le débat démocratique repose sur des échanges argumentés et exclusivement fondés en raison ; les émotions sont donc hors-jeu. *La démocratie des émotions* est par conséquent un titre un tantinet provocateur : il ne vise pas à fonder la démocratie sur les seules émotions, mais à les réintroduire dans le jeu. Les coordinateurs de l'ouvrage, Loïc Blondiaux et Christophe Traïni, voient dans les émotions à la fois « l'angle mort et une dimension essentielle de la participation politique » (p. 7). Les terrains étudiés sont différents, mais tous les auteurs traitent des émotions dans les dispositifs participatifs.

Pour Alexis de Tocqueville – prolongé par Georg Simmel – la démocratie repose sur un couple de tensions en opposition permanente : la liberté et l'égalité. Les États-Unis d'Amérique valorisent la liberté et tolèrent de grandes inégalités. Inversement, en Europe, les pays dits socio-démocrates ont le souci de l'égalité, tout en restreignant la liberté. Cet ouvrage souligne une déclinaison de cette tension propre à la démocratie participative : l'appel à la participation de tous (principe de liberté) s'oppose à l'exigence de s'exprimer en respectant les codes du débat public, ce qui joue en faveur de ceux qui maîtrisent les règles de la rhétorique et contredit le principe d'égalité. Pour tous les auteurs, l'expression des émotions est une voie vers une plus grande égalité entre des participants aux statuts sociaux différents.

Dans la première partie – « Démocratie émotive, démocratie inclusive ? » – Stéphanie Tawa Lama-Rewal montre qu'un dispositif d'audition publique des pauvres de Delhi, victimes des malversations de l'administration publique, peut aboutir si deux conditions sont réunies : une expression des émotions qui se réclame d'une ancienne tradition (*jan suwai*) et le recours à une théâtralisation du débat. Mais il faut surtout la présence d'experts-militants, officiellement mandatés comme contrepoids entre l'administration et les administrés. À Grenoble, « *Parlons-en* est un espace de débats et de projets par les habitant.e.s de la rue et de la ville ». Il a l'ambition d'associer aux débats sur l'avenir de la ville et du quartier ceux et celles qui vivent dans la rue. Laure Brauer et Anthony Pecqueux analysent les nombreux obstacles à la mise en

œuvre de cet objectif. Même les règles les plus élémentaires du débat public (par exemple, attendre son tour) sont rejetées. Il faut accompagner, mettre en confiance et tolérer des exceptions ; rien n'est jamais définitivement acquis. Chacun avance à son rythme. À Madrid, Héloïse Nez a étudié des assemblées générales des « indigné.e.s » : « Le témoignage affecté déclenche la dynamique émancipatrice car, en partageant avec d'autres des récits et des émotions, les individus prennent conscience de la dimension collective des problèmes qu'ils rencontrent » (p. 116). Contrairement à la « montée en généralité » qui se caractérise par une abstraction croissante, « [la formalisation du débat] opère à partir de la singularité des expériences et non de principes considérés comme universels » (p. 115).

La deuxième partie – « Le façonnage institutionnel des sensibilités citoyennes » – traite de dispositifs participatifs éloignés : le jury dans une cour d'assises en France et les représentants des neuf « peuples autochtones » officiellement reconnus au Chili autour d'une « Table de consensus » (ce nom est en soi un programme !). Il s'agit dans les deux cas de parler « au nom du peuple », mais sans expertise vraiment définie. Pour Célia Gissingier-Bosse, les jurés d'assises ont une position paradoxale : tirés au sort, ils sont censés être ignorants du droit, à la différence des juges ; mais les jurés fondent-ils leur « intime conviction » sur leur « bon sens » ou sur leurs émotions devant les crimes qui leur sont soumis (viols notamment) ? « La participation des émotions dans cette expérience du jugement relève d'un équilibre fragile [...]. À la fois suspecte et nécessaire, l'émotion témoigne de l'histoire de la justice autant que des passions humaines » (p. 142). Pendant le procès, des émotions sont implicitement *prescrites* et d'autres *proscrites*. Au Chili, « [la Table de consensus] vise à défaire les ressentiments du passé » (p. 146). La convention de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur la protection des droits des peuples autochtones exige qu'ils « soient consultés dans les processus politiques et de développement qui les concernent » (p. 145). Pour la « Table de consensus » mise en place en 2014, Matilde Spoerer montre que le gouvernement a cherché des interlocuteurs « bilingues », à la fois reconnus par leur peuple et bien au fait des rouages de l'État chilien. De part et d'autre, on joue sur les émotions dans plusieurs registres : l'affirmation de la volonté d'aboutir, la colère stratégique pour parvenir à un compromis acceptable, etc. L'institution a un rôle central dans le façonnage, voire le formatage, des émotions des participants.

La troisième partie – « Ingénierie participative et maîtrise des émotions » – analyse comment les organisateurs de la participation s'y prennent pour canaliser les émotions du public, mais aussi les leurs. Dans les enquêtes publiques, le commissaire-enquêteur a une position ambiguë : « c'est un collaborateur non professionnel et occasionnel d'une procédure administrative » (p. 174). Il doit être impartial et « taire ses sentiments », mais aussi « exprimer son intime conviction » (p. 176) ! Les enquêtes sur les projets d'éolien terrestre

sont très passionnées, mêlant la protection des oiseaux, du paysage et des intérêts économiques. Pour Stéphanie Dechézelles, le commissaire parvient à faire pencher la balance, tout en respectant une apparente neutralité. Les pratiquants du surf s'invitent comme parties prenantes dans les débats sur l'aménagement du littoral. Au départ, ils étaient surtout des militants en colère et Julien Weinstein montre comment, sans renoncer à leur engagement, ils cherchent à devenir des experts crédibles de l'environnement côtier. Mais son analyse est difficile à suivre quand on est étranger au monde du surf et à ses clivages internes. Comme ingrédient du succès de la concertation dans la banlieue de Tours et dans un quartier de Nantes, Benoît Feidel et Jérôme Le Jeloux soulignent le désir de reconnaissance : « Ce qui provoque l'émoi des populations est moins le contenu du projet en lui-même que la manière de faire, sa dimension procédurale » (p. 229). À Nantes, un « atelier citoyen » a proposé aux participants de visiter le quartier en faisant un reportage photographique, ou en rédigeant un carnet de déambulation (p. 233). « Un apprentissage réciproque s'est opéré entre habitants et professionnels de l'urbanisme, mettant en jeu la construction d'une sensibilité partagée » (p. 237).

Si le découpage de l'ouvrage en trois parties se justifie, la plupart des chapitres sont transversaux. De nombreux points communs existent entre les auditions publiques en Inde, les jurys d'assises et les commissaires-enquêteurs ; mais aussi entre la Table de consensus chilienne et les dispositifs participatifs de Tours et Nantes. Toutes les contributions amènent à reconsidérer positivement la place des émotions dans le débat public, sans pour autant les idéaliser.

*

L'ouvrage collectif dirigé par Joseph Confavreux montre que, contrairement au cliché tenace, les chercheurs en sciences humaines et sociales sont capables de réactivité : le mouvement des « gilets jaunes » a débuté en novembre 2018 et, après une floraison d'articles dans la presse et sur internet, un ouvrage leur est consacré dès janvier 2019. Ce n'est pas pour autant la fin de l'opposition entre le temps long des chercheurs et le temps court des acteurs sociaux soumis à l'urgence. Les auteurs sont anthropologues, économistes, historiens, politistes ou sociologues. Ils et elles ont en commun de concilier proximité et distance : chacun mobilise les apports de sa discipline et de ses recherches pour apporter des éclairages nouveaux et pertinents sur une actualité à la fois imprévisible et difficile à décrypter.

La première partie – « Les gilets jaunes sous l'œil de l'Histoire » – fait bien sûr une large place à la Révolution française (avec les cahiers de doléances, les états généraux et les sans-culottes) ; elle apporte une profondeur de champ à la compréhension des gilets jaunes. Des événements antérieurs, comme les jacqueries paysannes de l'Ancien Régime, apportent des éclairages utiles : avec la fameuse distinction entre révolte et révolution, les jacqueries

ont été disqualifiées comme des réactions émotionnelles vouées à l'échec pour leur manque de rationalité. La comparaison avec des événements postérieurs (la Commune de Paris, les Bonnets rouges et Mai 68) éclaire, entre autres, les réactions très émotionnelles du pouvoir. La deuxième partie – « Les raisons de la colère » – met en avant deux causes majeures qui s'inscrivent dans le registre de l'émotion (ce qui ne veut pas dire absence de fondement objectif) : le sentiment d'injustice fiscale (les pauvres doivent payer pour que les riches s'enrichissent encore plus) et le mépris de classe qui stigmatise les pauvres qui seraient les seuls responsables de leur échec. Ce refus du mépris fait écho au célèbre passage de l'Internationale : « Nous ne sommes rien, soyons tout ! » La troisième partie – « Cinquante nuances de jaune » – va au-delà des discours simplistes : les gilets jaunes ne sont pas tous des périurbains, ni des « analphabètes numériques ». Beaucoup parmi eux maîtrisent Facebook, mais leurs compétences sont parfois limitées : avec la dématérialisation des procédures administratives, ils ne savent pas faire valoir leurs droits. Ils appartiennent aux « petits-moyens » et ils vivent la tension entre « la fin du mois » et « la fin du monde », l'urgence passant avant le long terme. La quatrième partie – « Le spectre des possibles » – ouvre des pistes : comment augmenter « le pouvoir de vivre » ? Les gilets jaunes seraient « des décrocheurs de démocratie [pour lesquels] l'opposition entre le haut et le bas fait confusément image » (p. 180). Les gilets jaunes seraient-ils (ou pourraient-ils devenir) « un contre-populisme » (p. 203) ?

Les textes des chercheurs sont accompagnés de photos et de documents fondateurs émanant des gilets jaunes, illustrant la dimension émotionnelle de ce mouvement. Ils donnent matière à une réflexion plus fine sur ses causes et sur ses conséquences. Ne pouvant discuter chacun des textes, je me limite à deux questions transversales. D'abord, le caractère un peu trop « franco-français » de l'ouvrage. Un chapitre est consacré à « *Occupy Wall Street* » et l'on trouve deux petites allusions, l'une à la crise grecque, l'autre aux « Printemps arabes » qui, après une éclipse, reviennent sur le devant de la scène dans de nouveaux pays (Algérie, Soudan). Il ne faudrait pas faire de la Révolution française le pivot de l'histoire mondiale. Il y a beaucoup à apprendre des autres pays. Ensuite, si la critique de la vision caricaturale des gilets jaunes comme pur produit de la France périurbaine est pleinement justifiée, il ne faut pas jeter le bébé (l'espace) avec l'eau du bain. Les ronds-points relèvent de l'espace, tant du point de vue symbolique et émotionnel que fonctionnel ; il en va de même des « cibles » des manifestants, dans Paris et dans les grandes villes.

*

Retour à Roissy est le récit d'un voyage initiatique pétri d'émotions, comme tous les voyages initiatiques. Aux débuts de l'anthropologie, le voyage à l'autre bout du monde était une nécessité pour s'immerger dans un peuple dit

« primitif » et comprendre de l'intérieur une civilisation étrangère à la sienne. Dans son autobiographie, Claude Lévi-Strauss (1955) retrace les leçons qu'il a tirées de son exploration chez les Nambikwara, dans la forêt amazonienne. Une génération plus tard, Georges Balandier (1955) a fait son voyage en Afrique, mais dans les villes de Dakar et, surtout, de Brazzaville. Le voyage initiatique prend aujourd'hui des formes nouvelles, même si elles sont peu pratiquées. C'est moins « exotique », mais le dépaysement est assuré si l'on s'immerge entre l'aéroport de Roissy et le boulevard périphérique parisien. (Ce serait la même chose à Londres, New York, etc.). Le voyage initiatique n'est pas nécessairement une épreuve individuelle et il peut se faire à plusieurs. Il y a déjà trente ans, un « tandem »¹ – l'auteur et éditeur François Maspero avec la photographe Anaïk Frantz – a déjà suivi la ligne B du Réseau express régional (RER), en écartant Paris intra-muros, pour écrire *Les passagers du Roissy-Express* (1990). Un nouveau tandem vient de faire le même voyage, en inversant les rôles : l'écrivaine est Marie-Hélène Bacqué, architecte-urbaniste devenue professeure de sociologie, et le photographe André Mérian. Ils ont choisi de marcher, sans s'interdire de prendre le bus, le tramway ou le métro, mais en mangeant et en dormant sur place, et en évitant les hôtels appartenant à une chaîne. Ils ont à la fois fait des rencontres inopinées et utilisé leurs carnets d'adresses. Ils ont confronté leurs regards qui divergent et se complètent ; ils en ont tiré un magnifique ouvrage, *Retour à Roissy*, dans lequel les photos de l'un apportent un contrepoint aux propos de l'autre. Un peu à la manière de Lévi-Strauss dans *Tristes tropiques* – mais plus encore à la manière du fondateur de la sociologie urbaine allemande, Georg Simmel (1990), qui a multiplié les « digressions » –, Bacqué fait un récit de voyage avec de larges extraits de son journal de bord, émaillé de retours en arrière sur l'histoire des lieux², mais aussi de fulgurances sur le communisme municipal dans la « banlieue rouge », Le Corbusier, les dynamiques migratoires, etc.

Dans la première partie – « Aéroport, cuisine et dépendances » – l'aéroport est le point de départ d'une exploration de ce que l'aéroport de Roissy et, avant lui, celui du Bourget ont fait à la société rurale sur laquelle ils ont été plaqués. Cette société n'a pas disparu, on observe même un renouveau de l'agriculture, avec la vague du biologique notamment. Cette société locale s'est bien sûr considérablement transformée. À un siècle d'écart, les transformations induites par l'aéroport ressemblent étrangement à celles provoquées par le réseau des chemins de fer de banlieue au début du XX^e siècle. Mais à l'échelle des communes et, encore plus, à une échelle plus faible, la distance entre riches et pauvres reste très visible à l'œil nu.

1. En allemand, on distingue le *couple* familial et le *tandem* professionnel, politique, artistique, etc. Ce mot est couramment utilisé dans ce sens à Strasbourg.

2. Notamment celui de La Muette, qui fut un camp d'internement des Juifs à Drancy, pendant l'Occupation.

La deuxième partie – « En s'enfonçant dans le 9-3 » – se rapproche du nord de Paris et explore l'enchevêtrement de l'urbain et du social dans le département de la Seine-Saint-Denis³, l'un des plus pauvres de France. Il est notamment marqué par des vagues migratoires successives. Il y a encore des traces de l'implantation ancienne de travailleurs immigrés polonais, italiens et, surtout, d'Afrique du Nord et de l'Ouest ; ils peuvent s'accuser mutuellement d'être les responsables de la dégradation des lieux. Mais il y a aussi, ce qui est moins connu, des Sikhs, des Gitans sédentarisés et d'autres groupes qui cherchent à passer inaperçus.

La troisième partie – « Juste de l'autre côté du périph » – est dans un registre différent : Aubervilliers, La Courneuve et Saint-Denis constituent le « triangle d'or » de l'ex-banlieue rouge parisienne. C'est une des raisons pour lesquelles Bacqué a commencé ici sa carrière professionnelle et militante. Elle n'est plus dans l'exploration, mais dans le retour sur son passé et elle découvre qu'elle ne reconnaît plus des lieux qu'elle croyait bien connaître ; elle offre des réflexions originales sur le changement et la continuité. Malgré les changements apparents, la logique profonde reste la même : la politique de la ville « change la ville », mais elle échoue à « changer la vie » : en démolissant, elle vise à chasser les plus pauvres pour accueillir une population (un peu) plus riche. Marie-Hélène Bacqué convoque entre autres Jean-Luc Godard et son film *Deux ou trois choses que je sais d'elle* (sur la « Cité des 4 000 [logements] » à La Courneuve), Didier Daeninckx et son roman de 1983 (2016) et, bien sûr, François Maspero et Anaïk Frantz (1990). Si elle avait voulu remonter plus loin dans le temps, elle aurait pu citer Friedrich Engels (1969) qui critiquait la rénovation de Paris par le baron Haussmann, sous le Second Empire : « La question du logement [des pauvres] n'a pas été résolue, elle a été seulement déplacée. » Elle exhume un rapport officiel de 1943 (pendant l'Occupation) : « Il importe d'éviter, à tout prix, que Paris ne "coule" dans une banlieue qui l'enliserait à nouveau pour un siècle » (reproduit dans Fourcaut *et al.*, 2007) ! Bacqué ne se décourage pas pour autant :

Cette banlieue est dramatique parce qu'elle rencontre les conflits du monde, ses migrations, ses frontières et [...] les accommodements, les solidarités qui permettent d'y vivre, l'invention de collectifs, de communs. [...] Reste que les nouvelles tentatives de mise en ordre ne sauraient susciter mon enthousiasme. (p. 274)

Le titre de la dernière partie – « Vers le sud » – l'indique, les deux voyageurs explorent maintenant la branche méridionale du RER B. Le paysage est plus reposant, il serait excessif de le qualifier de rural (ou alors de « rural réinventé »), mais le poids de la tradition industrielle et ouvrière est plus faible qu'au nord. Curieusement, l'aéroport d'Orly est mentionné une fois,

3. Ce département a le numéro 93, mais on dit : « le 9-3 ».

mais comme s'il était un corps étranger. Cependant, dans ces communes sous vidéosurveillance, les écarts entre riches et pauvres sont flagrants et, peut-être, plus violents parce que plus explicites. Les risques de gentrification et de tertiarisation de l'économie locale sont réels, avec le Grand Paris et le plateau de Saclay. Toutefois la conclusion est teintée d'optimisme :

Les contestations contre « les grands projets inutiles », les initiatives qui se développent aux deux bouts de la ligne du rer, [...] bousculent la relation entre centre et périphéries, urbain et rural. Les appropriations à bas bruit, les mobilisations individuelles et collectives font de ces territoires de banlieue des lieux d'invention et de solidarité comme il en existe peu. C'est ici que se jouent la société et la métropole de demain, l'avenir est encore ouvert. (p. 344)

La collaboration entre la sociologue et le photographe a été difficile, car leurs approches sont différentes. Mais elle a été fructueuse, car ils ont su partager leurs émotions. La découverte de la place centrale des émotions est peut-être le grand enjeu des sciences sociales, ainsi que d'une interdisciplinarité réussie, dans laquelle chacun s'enrichit de l'autre, tout en restant soi-même.

BIBLIOGRAPHIE

- BALANDIER Georges, 1955, *Sociologie des Brazzavilles noires*, Paris, A. Colin.
- DAENINCKX Didier, 2016 [1983], *Meurtres pour mémoire*, Paris, Gallimard.
- ELIAS Norbert et DUNNING Éric, 1998 [1986], *Sport et civilisation : la violence maîtrisée*, Paris, Fayard-Pocket.
- ENGELS Friedrich, 1969 [1873], *La question du logement* [en ligne], Paris, Éditions sociales, [URL : http://classiques.uqac.ca/classiques/Engels_friedrich/question_du_logement/question_du_logement.html].
- FOURCAUT Annie, BELLANGER Emmanuel et FLONNEAU Mathieu éd., 2007, *Paris-Banlieues : conflits et solidarités*, Grane, Créaphis.
- HABERMAS Jürgen, 1987 [1981], *Théorie de l'agir communicationnel*, vol. 1, *Rationalité de l'agir et rationalisation de la société*, Paris, Fayard.
- LÉVI-STRAUSS Claude, 1955, *Tristes tropiques*, Paris, Plon.
- MASPERO François et FRANTZ Anaïk, 1990, *Les passagers du Roissy-Express*, Paris, Seuil.
- SCHNAPPER Dominique, 1994, *La communauté des citoyens. Sur l'idée moderne de nation*, Paris, Gallimard.
- SIMMEL Georg, 1990 [1907], « Digression sur l'étranger », *L'école de Chicago*, Y. Grafmeyer et I. Joseph éd., Paris, Aubier.

JEAN-PAUL THIBAUD, *EN QUÊTE D'AMBIANCES. ÉPROUVER LA VILLE EN PASSANT*, GENÈVE, MÉTISPRESSES, 2015, 325 P.

[Antonin Margier](#)

Érès | « [Espaces et sociétés](#) »

2019/4 n° 179 | pages 209 à 212

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-209.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



COMPTES RENDUS

Jean-Paul THIBAUD, *En quête d'ambiances. Éprouver la ville en passant*, Genève, MétisPresses, 2015, 325 p.

L'ambiance nous enveloppe et nous accompagne au quotidien, elle constitue la « basse continue du monde sensible, la toile de fond à partir de laquelle s'actualisent nos perceptions et nos sensations » (p. 13). Si les ambiances sont indissociables des pratiques habitantes et se génèrent par des « gestes aussi anodins et quotidiens que marcher, parler, jouer, travailler, acheter » (p. 231), elles sont dorénavant de plus en plus inscrites dans l'action publique. Qu'il s'agisse de *marketing* urbain ou du développement paysager et esthétique des espaces publics, les dimensions sensibles et sensorielles sont devenues des éléments fondamentaux de la fabrique de la ville. Réactualisée par l'importance aujourd'hui accordée à l'image de la ville et aux formes esthétiques que l'on cherche à déployer dans les espaces publics, la notion d'ambiance s'est largement diffusée dans la recherche architecturale et urbaine. Interroger les ambiances permet en effet de lever un voile sur l'expérience sensible de la ville et sur la manière dont elle participe à l'actualisation du monde social. Cette thématique s'avère donc extrêmement riche de potentialités pour comprendre les sociétés urbaines contemporaines. Du fait qu'elle soit

inscrite au croisement d'une multitude de disciplines, il reste cependant parfois difficile de se saisir de cette notion d'ambiance et de la mobiliser comme un concept pleinement opératoire. Face à cette complexité, ce livre propose, en regroupant diverses contributions de l'auteur, une mise en perspective et un éclaircissement bienvenus.

Tout d'abord, en redonnant une importance particulière au sensible, l'étude des ambiances inscrit l'engagement des individus avec l'espace au cœur de l'analyse de nos environnements. Le « monde est vécu à la fois comme un monde d'objets à partir desquels nous agissons et nous nous orientons, et comme un monde de qualités avec lesquelles nous vibrons et nous nous accordons » (p. 21). Ce faisant, il s'agit de redonner de l'importance à l'expérience ordinaire des individus, « ce qui est visé, ce n'est pas le monde de la représentation mais celui de la présence, non pas le quoi du monde environnant mais le comment de notre être-au-monde » (p. 21). Cette notion d'ambiance s'inscrit donc en rupture avec l'idée d'un espace neutre pour penser plutôt la manière dont l'espace imprègne pleinement l'individu. Dans cette perspective, la théorie des ambiances accompagne le mouvement général des sciences humaines à intégrer les relations qui se tissent entre les individus et les lieux qu'ils investissent. Cependant, à travers la notion d'ambiance, il s'agit de redonner une place particulière au « sentir » dans notre rapport à l'espace et à ce qui nous entoure.

En considérant le monde dans lequel nous nous situons comme « un ensemble de situations concrètes mettant à l'épreuve nos aptitudes et dispositions à agir » (p. 48), cette perspective phénoménologique interroge les pensées classiques de l'action. Celle-ci ne découlerait pas seulement d'intentions précises et définies mais également d'ajustements inconscients à la situation, certains gestes se passant d'une représentation consciente. Si la ville est l'objet de représentations de la part des citadins qui la vivent et la parcourent, elle engage également l'expérience de chacun, « l'immédiateté des sensations corporelles et motrices et procède à ce titre d'une compréhension pré-conceptuelle et non-propositionnelle » (p. 91). Étudier par exemple les manières dont les piétons interagissent en se déplaçant dans l'espace public ainsi que leurs modulations corporelles pour éviter un obstacle survenu sur leur trajectoire révèle toute l'importance du « plan *pré-reflexif* des conduites quotidiennes » (p. 48). La « sensibilisation de la pratique » est donc au cœur de la notion d'ambiance, elle contribue à rapprocher le sentir et l'agir, l'approche esthétique et le pragmatisme, et à placer ainsi le sensible au cœur même de l'action. En soulevant l'importance de la perception et du versant sensible de nos comportements, la théorie des ambiances permet donc de rendre compte du « cadre matériel et perceptif à partir duquel s'organisent les interactions sociales » (p. 54) et vise ainsi à révéler les structures, parfois difficilement saisissables, sur lesquelles se trame l'ordinaire urbain. À l'heure où l'aseptisation, la surveillance, la gestion des flux tendent à réguler et à contrôler la mise

en ambiance des espaces publics, il est d'autant plus nécessaire de s'interroger sur le devenir de l'expérience sensible de la ville.

Pour saisir ce qui fait et ce que fait l'ambiance, l'auteur porte principalement son attention sur la marche, cette pratique si ordinaire qui reste aujourd'hui « le garant de notre ancrage corporel et charnel à l'espace urbain » (p. 177). Ce choix découle du postulat selon lequel les pratiques motrices des citoyens sont autant révélatrices que génératrices d'ambiances. Il s'agit donc de saisir comment s'incorporent et s'incarnent des espaces sensibles dans l'expérience ordinaire des passants et d'être attentifs aux manifestations subtiles, parfois imperceptibles, des interactions entre les citoyens et leur environnement. Cet objectif met en lumière certaines limites des méthodologies classiques des sciences sociales pour s'emparer des aspects sensoriels de l'expérience de l'espace urbain. L'étude des ambiances nécessite alors souvent le développement d'outils méthodologiques novateurs et adaptés. C'est le cas par exemple de la « marche à 3 personnes », un dispositif méthodologique consistant à combiner trois formes de marche : une exploration individuelle du secteur étudié par le chercheur qui produit ensuite une description, l'accompagnement d'une personne avec laquelle il s'entretient, et enfin, un suivi des passants dans un récit de leur parcours. Cette immersion, qui combine une observation minutieuse des gestualités et le recours à la parole telle qu'elle se déploie au cours de l'action, permet d'approcher au plus près la marche en train de se faire. Le parcours commenté possède en effet une valeur particulière pour saisir l'expérience des individus *in situ*, car certains artefacts urbains, un bruit soudain, une odeur, un attroupement, peuvent déclencher la parole lors de la perception elle-même et révéler des sensations immédiates avant qu'elles ne s'évaporent et ne puissent plus être dicibles *a posteriori*.

Telles qu'elles sont déployées au fil de l'ouvrage, au travers des différents cas étudiés, ces fines observations de l'ordinaire urbain permettent de révéler le potentiel des éléments humains et non humains à déclencher l'action. La subtilité des diverses méthodologies employées fait émerger une panoplie de menus gestes révélant comment l'ambiance s'incarne dans les conduites corporelles : « petits ajustements », « ébranlements soudains », « séries rythmiques », « allures différentielles », etc. Pour autant, tous ces gestes, découlant d'une ambiance particulière, l'altèrent en retour. S'inspirant de John Dewey, l'auteur montre que l'ambiance est proche de la « qualité diffuse », que nous sommes dans l'ambiance autant que nous la faisons. L'ambiance associée à un lieu peut donc induire certains comportements, elle peut être vectrice de pratiques particulières, qui vont elles-mêmes modifier en retour l'ambiance du lieu. Autrement dit, les ajustements et l'actualisation de nos comportements reproduisent ou modifient par petites touches l'environnement sensible de nos rues. Cela témoigne de la constitution réciproque de l'environnement et des pratiques sociales et ouvre des pistes extrêmement intéressantes, notamment en vue d'une analyse politique des ambiances. Car l'esthétique et les ambiances

constituent aujourd'hui des enjeux majeurs de la production urbaine « puisqu'il s'agit de savoir comment on parvient à instituer du commun et [à] vivre dans un monde sensible partagé » (p. 229). Si cet appel à développer une approche critique des ambiances apparaît à plusieurs reprises sous la plume de l'auteur, c'est peut-être une limite du livre que de n'aller plus avant dans cette direction. À l'heure où l'esthétisation des espaces urbains se manifeste avec force à travers la valorisation patrimoniale, l'essor de l'art public ou les politiques d'embellissement des espaces publics, il convient de s'interroger sur les mécanismes de définition et d'imposition d'une ambiance mais également de comprendre en quoi ces ambiances peuvent être porteuses d'enjeux socio-politiques et reconfigurer le partage du sensible¹. Si l'ambiance implique une expérience sensible de l'espace, il convient de saisir dans quelle mesure cette expérience peut varier, peut se faire sur le mode d'une reconnaissance pour certains ou d'un sentiment d'exclusion pour d'autres.

Pendant, il importe de souligner le mérite de cet ouvrage au sein duquel Jean-Paul Thibaud parvient brillamment à développer une archéologie de la notion d'ambiance tout en révélant sa portée heuristique pour une approche sensible de l'expérience urbaine. En posant de solides fondations pour une théorie des ambiances, ce livre offre des clés théoriques et des outils méthodologiques à quiconque souhaite réfléchir aux enjeux sensoriels de l'expérience urbaine et nourrir à son tour ce champ prometteur des ambiances.

Antonin MARGIER

Barbara Morovich, *Miroirs anthropologiques et changement urbain. Qui participe à la transformation des quartiers populaires ?* Paris, L'Harmattan, 2017, 294 p.

Renouer avec une anthropologie sociale animée d'ambitions politiques et dotée d'une capacité de réflexion générale sur le temps présent, ainsi qu'étendre et repenser les méthodes ethnologiques dans les espaces urbains : tels sont deux des objectifs principaux de la collection « Anthropologie critique », dirigée par Monique Selim chez L'Harmattan, dans laquelle, à la quarantaine de livres publiés depuis 1998, s'ajoute, à juste titre, cet ouvrage de Barbara Morovich.

Effectivement, le travail livré par l'anthropologue, enseignante à l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg et présidente de l'Association française des anthropologues se place d'une façon originale, intéressante et très honnête dans la lignée de ces objectifs. La recherche de terrain au centre de l'ouvrage a été menée à partir de 2007 autour des multiples changements ayant affecté le quartier périphérique strasbourgeois de HautePierre, en amont

1. Jacques Rancière, *Le partage du sensible. Esthétique et politique*, Paris, La Fabrique, 2000, 74 p.

BARBARA MOROVICH, *MIROIRS ANTHROPOLOGIQUES ET CHANGEMENT URBAIN. QUI PARTICIPE À LA TRANSFORMATION DES QUARTIERS POPULAIRES ?* PARIS, L'HARMATTAN, 2017, 294 P.

[María A. Castrillo Romón](#)

Érès | « [Espaces et sociétés](#) »

2019/4 n° 179 | pages 212 à 215

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-212.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

constituent aujourd'hui des enjeux majeurs de la production urbaine « puisqu'il s'agit de savoir comment on parvient à instituer du commun et [à] vivre dans un monde sensible partagé » (p. 229). Si cet appel à développer une approche critique des ambiances apparaît à plusieurs reprises sous la plume de l'auteur, c'est peut-être une limite du livre que de n'aller plus avant dans cette direction. À l'heure où l'esthétisation des espaces urbains se manifeste avec force à travers la valorisation patrimoniale, l'essor de l'art public ou les politiques d'embellissement des espaces publics, il convient de s'interroger sur les mécanismes de définition et d'imposition d'une ambiance mais également de comprendre en quoi ces ambiances peuvent être porteuses d'enjeux socio-politiques et reconfigurer le partage du sensible¹. Si l'ambiance implique une expérience sensible de l'espace, il convient de saisir dans quelle mesure cette expérience peut varier, peut se faire sur le mode d'une reconnaissance pour certains ou d'un sentiment d'exclusion pour d'autres.

Pendant, il importe de souligner le mérite de cet ouvrage au sein duquel Jean-Paul Thibaud parvient brillamment à développer une archéologie de la notion d'ambiance tout en révélant sa portée heuristique pour une approche sensible de l'expérience urbaine. En posant de solides fondations pour une théorie des ambiances, ce livre offre des clés théoriques et des outils méthodologiques à quiconque souhaite réfléchir aux enjeux sensoriels de l'expérience urbaine et nourrir à son tour ce champ prometteur des ambiances.

Antonin MARGIER

Barbara Morovich, *Miroirs anthropologiques et changement urbain. Qui participe à la transformation des quartiers populaires ?* Paris, L'Harmattan, 2017, 294 p.

Renouer avec une anthropologie sociale animée d'ambitions politiques et dotée d'une capacité de réflexion générale sur le temps présent, ainsi qu'étendre et repenser les méthodes ethnologiques dans les espaces urbains : tels sont deux des objectifs principaux de la collection « Anthropologie critique », dirigée par Monique Selim chez L'Harmattan, dans laquelle, à la quarantaine de livres publiés depuis 1998, s'ajoute, à juste titre, cet ouvrage de Barbara Morovich.

Effectivement, le travail livré par l'anthropologue, enseignante à l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg et présidente de l'Association française des anthropologues se place d'une façon originale, intéressante et très honnête dans la lignée de ces objectifs. La recherche de terrain au centre de l'ouvrage a été menée à partir de 2007 autour des multiples changements ayant affecté le quartier périphérique strasbourgeois de HautePierre, en amont

1. Jacques Rancière, *Le partage du sensible. Esthétique et politique*, Paris, La Fabrique, 2000, 74 p.

et en aval d'un projet de rénovation réalisé sous l'égide de l'Agence nationale de la rénovation urbaine (ANRU). Dans ce contexte très propice à l'émergence de conflits, Barbara Morovich a joué le rôle d'observatrice participante, prenant parti en tant que fondatrice et militante d'une association active dans le quartier. Ce choix méthodologique difficile et assurément risqué, car il défie l'axiomatique neutralité du chercheur, se révèle finalement fondamental pour le développement d'une recherche qui réussit à pousser ses apports bien au-delà de la compréhension des mécanismes de la rénovation à Hautepierre. En fait, une perspective historique sur l'anthropologie urbaine en France et une critique de certains de ses sujets les plus controversés sont proposées au lecteur ou à la lectrice. L'étude de l'Hautepierre sert ainsi à questionner selon une perspective originale, complexe et « inconfortable », voire anticonformiste, non seulement l'idéologie et l'action institutionnelle dans les quartiers dits sensibles et leur rénovation, mais aussi certains lieux communs ou paradigmes dominants chez les chercheurs critiques.

La complexité de l'architecture de l'ouvrage correspond à l'ambition de ses atouts mêmes. Bien que les différentes parties du texte aient du sens en elles-mêmes et que leur lecture séparée permette de saisir les différents volets du travail développé par Barbara Morovich, la richesse et la profondeur globales de son ouvrage requièrent une lecture soigneuse et attentive. L'auteure n'épargne pas ses efforts pour rendre la structure du texte lisible et compréhensible aux lecteurs et lectrices, et en même temps fait épreuve d'une grande honnêteté dans l'énoncé de sa démarche. Elle décrit ainsi méticuleusement tous les ressorts des différentes parties de l'ouvrage et relie chacune d'elles aux objectifs poursuivis, en mettant en évidence le lien entre la structure du texte et la démarche intellectuelle suivie, c'est-à-dire un approfondissement progressif dans les questionnements sur le terrain, sur le rapport de la chercheuse à celui-ci et sur la discipline en elle-même. L'honnêteté recouvre aussi l'élaboration du texte où l'auteure ne cache pas, bien au contraire, les difficultés, défis et obstacles de toutes sortes (méthodologiques mais aussi académiques et même personnelles) auxquels sa recherche a dû se confronter. Le ton de l'écriture s'avère ainsi très franc. Il évite tout jargon et les formulations alambiquées, tout en affichant une grande rigueur et clarté. L'ouvrage reste ainsi à la portée de lecteurs et lectrices de différents degrés d'expertise et, par ce biais, la recherche reste soumise à la validation la plus étendue possible. Enfin, la chercheuse affiche sa position et son propre engagement vis-à-vis de la situation étudiée et de la discipline, ce qui lui permet d'entamer un exercice de réflexivité – au sens théorisé par Gérard Althabe – qui constitue, à mon avis, un des éléments plus intéressants du travail. Je rejoins sur ce point l'appréciation exprimée par Monique Selim dans sa préface (« Quelle anthropologie urbaine au XXI^e siècle ? ») :

La mise en scène de ses carnets de terrain [...] permet à Barbara Morovich de donner chair à l'actualisation d'une perspective épistémologique bien précisée, centrée sur une anthropologie politique du et au présent, dégagée du narcissisme qui imprègne nombre d'exercices dits de réflexivité et les rend épistémologiquement vains. (p. 14)

Une rapide introduction permet à Barbara Morovich de présenter certains éléments du parcours déployé dans l'ouvrage : questions épistémologiques et objectifs spécifiques. Dans le premier chapitre, l'auteure construit une passionnante perspective sur l'ensemble de l'anthropologie urbaine française. Ses origines, sa construction, les débats qui l'animent, les pôles majeurs, les questionnements et controverses épistémologiques qui la traversent ainsi que les liens (ou plutôt le manque de liens) tissés avec les autres disciplines de l'urbain sont examinés dans cette approche historique qui sert aussi à encadrer les choix épistémologiques effectués dans les chapitres suivants. Si l'engagement de l'auteure par rapport à la notion de réflexivité donne du sens à l'ensemble de l'ouvrage, la « carte » de l'anthropologie urbaine française fournie par ce premier chapitre permet aussi bien de comprendre à quel point son travail relève d'une prise de position dans cette « tradition scientifique mouvante », d'une conscience de sa propre historicité et d'un engagement avec le « retournement » de l'investissement anthropologique dans la transformation des quartiers populaires et le dialogue interdisciplinaire (le « jeux de miroirs » avec la sociologie) sur ce sujet.

Allant plus loin dans la réflexivité, le deuxième chapitre est construit comme un « méta-texte » où l'auteure relie ses choix méthodologiques et l'argumentation de leur scientificité à la volonté d'aborder les « angles valorisant les personnes interviewées », sans cacher la déstructuration sociale opérée par la rénovation urbaine des grands ensembles en France. Le but est de lutter contre la stigmatisation sociale « toujours accrue via des images véhiculées par les médias » et amplifiée par les nombreuses recherches encadrées dans une sorte de sociologie « de la galère » qui « sélectionne ses objets uniquement à partir des déviances ». En fait, pour Morovich, le choix de son champ, de son terrain, des questions à traiter et de son propre positionnement comme chercheuse et comme militante associative ne relève pas seulement de la structuration de sa recherche mais aussi de son engagement dans une « lutte des images » qui vise à équilibrer la perpétuelle dévalorisation de la population habitant les grands ensembles et à montrer que, bien que la transformation urbaine de ces quartiers populaires ait été et continue à être semée d'injustices et de malaises, « la fabrique sociale continue ».

Le terrain de Hautepierre passe au premier plan dans le troisième chapitre. La construction des inégalités, de l'ethnisation et du stigmate du quartier est analysée à travers une étude diachronique des récits du quartier depuis son édification jusqu'à sa rénovation. Cette analyse est nourrie par des entretiens avec des personnes ayant habité et habitant le quartier, des documents

associatifs et des articles de presse. Elle cible la façon dont, en même temps que l'intervention urbaine et ses acteurs fabriquent une réalité spatiale nouvelle et véhiculent leurs discours sur HautePierre, des dynamiques d'adaptation et de rejet par rapport à ces discours sont mises en place. La perspective du dedans proposée à ce point par l'anthropologue est vraiment remarquable. Loin de se conformer aux interprétations les plus communes du « problème des quartiers », l'auteure montre la complexité de la mouvante construction des pôles négatifs et positifs dans les discours sur HautePierre depuis son origine, les stratégies des différents producteurs de ces discours et leur différente capacité à influencer les images dominantes ainsi que l'action publique.

C'est également le sens de l'analyse des effets de la situation de rénovation urbaine sur les démarches de participation et sur les transformations de l'engagement associatif du quartier. Le quatrième chapitre offre ainsi un passionnant parcours par les discours des différents acteurs sur le terrain. Les associations traditionnelles de HautePierre – peu ou pas écoutées pendant les années précédant la décision de rénovation urbaine – sont soumises à l'injonction de la « participation » alors même que le projet leur est imposé et que leur expertise en tant qu'usagers des espaces du quartier est niée. La « participation » vue du dedans ne révèle donc pas uniquement le contrôle et les limitations exercés par les porteurs du projet de rénovation afin que rien d'important ne change. Elle montre aussi l'émergence et les très différents atouts de toute une série de nouveaux projets à base associative qui poussent à l'ombre des financements ANRU pour « accompagner » la rénovation urbaine (bien qu'une partie importante d'entre eux soit générée hors du quartier). Malgré (et grâce à) sa double casquette de chercheuse et de militante associative, Morovich réussit à montrer en toute netteté les contradictions, les « malentendus », et même les opportunistes, que la rénovation suscite dans monde associatif du quartier. La « riposte » associative à la violence de la rénovation n'a ainsi presque jamais pris la forme d'une véritable contestation. Plutôt le contraire. L'accès aux rencontres formelles ou informelles avec les responsables du projet ANRU et la chasse aux financements se révèlent comme deux puissants outils de « régulation » – voire de contrôle – du comportement et des discours des associations agissant dans le quartier. Parmi les nombreux éléments d'intérêt, je soulignerais la constatation faite par Morovich de la vitalité sociale de ces lieux en mutation : « les effets des dominations poussent des groupes et des individus là où on ne les attend pas. » Les identités se reconstruisent à travers les entreprises associatives. Des groupes « invisibles » ou « muets » mettent en place des stratégies complexes et rusées face à la rénovation de leur quartier. Enfin, les conclusions synthétisent parfaitement les apports majeurs d'un travail complexe et risqué, qui aurait cependant bien mérité une mise en page tout aussi riche en nuances que le contenu du texte.

SAMIA HENNI, *L'ARCHITECTURE DE LA CONTRE RÉVOLUTION :
L'ARMÉE FRANÇAISE DANS LE NORD DE L'ALGÉRIE*, PARIS, ÉDITIONS
B42, 2019, 344P.

[Manel Souidi](#), [Maurice Blanc](#)

Érès | « [Espaces et sociétés](#) »

2019/4 n° 179 | pages 216 à 218

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-216.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Samia HENNI, *L'architecture de la contre révolution : l'armée française dans le nord de l'Algérie*, Paris, Éditions B42, 2019, 344p.

Sur les deux rives de la Méditerranée, l'histoire douloureuse et compliquée des relations entre l'Algérie et la France est très mal connue. Depuis l'occupation militaire de l'Algérie par la France en 1830, l'Algérie est juridiquement française, ce qui la distingue de ses deux voisins, le Maroc et la Tunisie. Pour autant, les Algériens sont des citoyens français de seconde classe, les ressources du sol et du sous-sol (le pétrole et le gaz) sont captées au profit de la métropole française et le Sahara a permis de mettre au point la bombe atomique sans mettre en danger la population métropolitaine. Samia Henni transpose le titre célèbre d'Yves Lacoste (1976) : *La géographie, ça sert d'abord à faire la guerre*. Elle explore un volet de cette histoire connu seulement par de rares spécialistes : le rôle de l'architecture et de l'urbanisme dans le contrôle de la population et du territoire de l'Algérie. Elle se fonde sur les archives de l'histoire de l'occupation française en Algérie et elle souligne la rareté des documents anciens sur la politique ou l'évolution urbaine, ce qui est un obstacle majeur pour la recherche contemporaine dans ce domaine.

L'auteure commence avec les « camps de regroupement », mis en place massivement à partir de 1957, pour tenter d'isoler les combattants de l'Armée de Libération Nationale. On déplace de force les paysans vers la périphérie des villes algériennes et même françaises (Nanterre notamment), ce qui donne naissance à des bidonvilles. Loin d'être améliorées, les conditions de vie sont considérablement dégradées. Parallèlement aux opérations militaires, des études sont menées sur la population des Aurès et d'autres régions de l'Algérie. Le but est d'appréhender un peuple aussi différent de la population européenne, qui méconnaît sa structure sociale et fonctionnement. Samia Henni prête une attention particulière à la non-expertise des militaires dans la gestion des chantiers de construction dont ils avaient la charge et leur méconnaissance du contexte de leurs interventions, notamment la géographie du territoire, le mode de vie et les cultures des Algériens. La majorité des maisons dans ces camps étaient en paille et non en dur, ou alors des baraques trop petites pour les familles nombreuses qu'elles abritaient. Selon l'auteure, l'implication des militaires dans une tâche qui leur est étrangère a favorisé la banalisation, voire la médiocrité, des habitations destinées aux « indigènes » entre 1956 et 1959.

Samia Henni explique aussi le projet du Général de Gaulle en 1958, appelé plus tard « plan de Constantine » : il s'agit d'un plan quinquennal de développement économique et social avec mise en valeur économique et industrielle, s'appuyant sur des ressources purement algériennes et qui profitaient d'abord à l'économie de la métropole, puisque l'Algérie était « française ». La transformation du territoire algérien est le résultat d'une politique de construction de grands ensembles avec des processus industriels de préfabrication. L'objectif était de doubler le nombre d'habitations nouvelles pour loger un million

de personnes. La partie la plus intéressante du livre pour un architecte et/ou un urbaniste commence avec le chapitre sur l'habitat semi-urbain. L'iconographie est abondante et l'historienne, architecte de formation, décrit dans le détail les quatre catégories d'habitat dans l'Algérie coloniale, qui diffèrent selon le coût de construction de chacune : des logements « supérieurs » et « normaux », réservés aux colons européens que la France a fait venir en Algérie et qui refusaient catégoriquement le style néo-mauresque ; des logements HLM (habitat à loyer modéré) et LOGECO (logement économique et familial) réservés à la classe ouvrière ; des logements « million » (petits appartements construits en série) et des logements « semi-urbains » exclusivement destinés à la population algérienne. Tous ces logements étaient construits à partir de plans types inspirés des modèles construits en France dans l'après-guerre. L'auteure s'intéresse particulièrement à la typologie destinée aux Algériens, mais élaborée par des architectes de la métropole. Ces derniers étaient les représentants à l'étranger de l'architecture et de l'état du logement algérien, par exemple lors de l'exposition d'urbanisme et d'architecture moderne en 1933, qui a traité de la planification des villes algériennes, de son urbanisme et de son architecture dans la perspective suivante :

« Était-il nécessaire de concevoir et de construire des logements répondant au style de vie actuel de la population algérienne, ou bien valait-il mieux envisager l'adaptation des modes de vie algériens au style de vie colonial français, par le biais d'un habitat de type européen ? » (p.140).

En plus des bénéfices économiques et sociaux, l'objectif était l'assimilation progressive des mœurs européennes. Elle passait aussi par le logement, donc par la démolition et l'éradication de toute forme d'habitat traditionnel. L'exemple de la « bifurcation » de la Casbah est le plus marquant :

« L'habitat musulman est resté longtemps à la recherche d'une formule. [...] Certains architectes ont dénoncé les erreurs dont ils ont été témoins et les dangers de vouloir faire revivre la médina, alors que les raisons essentielles de son existence avaient disparu ; ils n'ont pas toujours été écoutés » (p.127).

Les planificateurs des logements sociaux du plan de Constantine ont basculé l'habitat d'un style vers un autre complètement différent, étranger à la culture et au mode de vie des Algériens, en un laps de temps très court. Cette ambition de « modernisation » ou de « développement », a eu des répercussions sur les années suivantes. La transition vers la modernité du parc du logement en Algérie a entraîné d'abord l'effacement de l'habitat traditionnel, mais aussi l'introduction d'un habitat « moderne » de très mauvaise qualité et soucieux seulement de quantité. Cette stratégie a perduré après l'indépendance.

L'auteure a des jugements sévères sur les Français qui se sont opposés à la politique du gouvernement français et ont essayé de l'infléchir : le maire d'Alger, Jacques Chevallier (qui a été menacé de mort par l'Organisation Armée Secrète, OAS), Germaine Tillion, fondatrice du Service des Centres Sociaux. Ces actions courageuses mais isolées n'ont pas changé significativement le cours des choses ;

elles ont même pu servir de « caution morale » à la politique qu'elles dénonçaient. L'auteure critique l'usage du terme « postcolonial ». Pourtant, si on le prend dans son double sens de ce que devient la colonie après la fin de la colonisation, et de ce que deviennent les relations de domination entre le colonisateur et le colonisé, il est pertinent ici. Aujourd'hui, avec le *Hirak* (mouvement), le peuple algérien remet en cause la confiscation du pouvoir par des corrompus, face à une jeunesse pleine d'espoir dans un avenir incertain. Cet ouvrage permet une très utile mise en perspective historique.

Manel SOUIDI et Maurice BLANC

Matteo ROBIGLIO, *Re-USA. 20 American Stories of Adaptive Reuse: A Toolkit for Post-Industrial Cities*, Berlin, Jovis, 2017, 239 p.

Ce livre, dédié à la mémoire de Franco Corsico (1939-2015), professeur au Politecnico de Turin ainsi que théoricien et praticien d'une requalification urbaine attentive aux dimensions d'équité sociale et spatiale, est préfacé par Donald K. Carter, directeur du Remaking Cities Institute à Pittsburgh. Ces références, choisies par l'auteur et correspondant à des phases de son propre parcours intellectuel, situent ainsi l'ouvrage dans le cadre de réflexions sur les transformations du patrimoine bâti industriel et les enjeux territoriaux, spatiaux, morphologiques et sociaux qui y sont attachés. Matteo Robiglio choisit d'étudier ces questions sous l'angle du ré-usage adaptatif de bâtiments industriels. Sa méthode est à la fois pragmatique, le livre se présentant comme un manuel à l'usage des urbanistes, architectes, activistes et décideurs, et en même temps constamment tournée vers la réflexion quant aux notions mobilisées et aux processus engagés.

Dans sa présentation de la philosophie de l'ouvrage, l'auteur souligne le lien historique entre Turin et Detroit, important dans la maturation de ses propres questionnements scientifiques et remontant à la visite par Giovanni Agnelli des usines construites dans la ville américaine à la veille de la Première Guerre mondiale selon les plans d'Albert Kahn, dont l'entrepreneur s'est inspiré dans sa commande des usines du Lingotto à l'architecte Giacomo Mattè Trucco. L'auteur évoque aussi le rachat en 2011 de Chrysler par FIAT comme contexte de ce lien entre des villes de l'automobile confrontées de manière différente mais parfois convergente à la question de la revitalisation des friches industrielles, d'une part, comme contexte de son propre regain d'intérêt pour une comparaison entre les deux villes. Comment concilier intérêts privés et bien public, cohésion sociale et marché, dimensions locale et globale, initiatives issues de l'auto-organisation des habitants et institutionnalisation, telles sont les questions animant Robiglio, qui a choisi de les examiner autour de l'étude concrète d'une sélection de projets correspondant à des recherches de terrain précises et ciblées.

MATTEO ROBIGLIO, *RE-USA. 20 AMERICAN STORIES OF ADAPTIVE REUSE: A TOOLKIT FOR POST-INDUSTRIAL CITIES*, BERLIN, JOVIS, 2017, 239 P.

[Denis Bocquet](#)

Érès | « [Espaces et sociétés](#) »

2019/4 n° 179 | pages 218 à 220

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749265568

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-4-page-218.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

© Érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

elles ont même pu servir de « caution morale » à la politique qu'elles dénonçaient. L'auteure critique l'usage du terme « postcolonial ». Pourtant, si on le prend dans son double sens de ce que devient la colonie après la fin de la colonisation, et de ce que deviennent les relations de domination entre le colonisateur et le colonisé, il est pertinent ici. Aujourd'hui, avec le *Hirak* (mouvement), le peuple algérien remet en cause la confiscation du pouvoir par des corrompus, face à une jeunesse pleine d'espoir dans un avenir incertain. Cet ouvrage permet une très utile mise en perspective historique.

Manel SOUIDI et Maurice BLANC

Matteo ROBIGLIO, *Re-USA. 20 American Stories of Adaptive Reuse: A Toolkit for Post-Industrial Cities*, Berlin, Jovis, 2017, 239 p.

Ce livre, dédié à la mémoire de Franco Corsico (1939-2015), professeur au Politecnico de Turin ainsi que théoricien et praticien d'une requalification urbaine attentive aux dimensions d'équité sociale et spatiale, est préfacé par Donald K. Carter, directeur du Remaking Cities Institute à Pittsburgh. Ces références, choisies par l'auteur et correspondant à des phases de son propre parcours intellectuel, situent ainsi l'ouvrage dans le cadre de réflexions sur les transformations du patrimoine bâti industriel et les enjeux territoriaux, spatiaux, morphologiques et sociaux qui y sont attachés. Matteo Robiglio choisit d'étudier ces questions sous l'angle du ré-usage adaptatif de bâtiments industriels. Sa méthode est à la fois pragmatique, le livre se présentant comme un manuel à l'usage des urbanistes, architectes, activistes et décideurs, et en même temps constamment tournée vers la réflexion quant aux notions mobilisées et aux processus engagés.

Dans sa présentation de la philosophie de l'ouvrage, l'auteur souligne le lien historique entre Turin et Detroit, important dans la maturation de ses propres questionnements scientifiques et remontant à la visite par Giovanni Agnelli des usines construites dans la ville américaine à la veille de la Première Guerre mondiale selon les plans d'Albert Kahn, dont l'entrepreneur s'est inspiré dans sa commande des usines du Lingotto à l'architecte Giacomo Mattè Trucco. L'auteur évoque aussi le rachat en 2011 de Chrysler par FIAT comme contexte de ce lien entre des villes de l'automobile confrontées de manière différente mais parfois convergente à la question de la revitalisation des friches industrielles, d'une part, comme contexte de son propre regain d'intérêt pour une comparaison entre les deux villes. Comment concilier intérêts privés et bien public, cohésion sociale et marché, dimensions locale et globale, initiatives issues de l'auto-organisation des habitants et institutionnalisation, telles sont les questions animant Robiglio, qui a choisi de les examiner autour de l'étude concrète d'une sélection de projets correspondant à des recherches de terrain précises et ciblées.

La première partie de l'ouvrage est consacrée aux études de cas. Chaque cas étudié est accompagné de plans, photographies, mises en contexte et éléments d'interprétation allant dans le sens de la construction progressive d'une typologie et de la mise en relief des problématiques principales. Trois villes sont l'objet d'explorations ponctuelles. D'abord Philadelphie, pour laquelle l'auteur examine la reconversion d'une ancienne base navale en quartier urbain, étudiant les logiques de transformation de l'espace et les interactions entre sphère publique et investissement privé. Au sujet de Fishtown, un quartier ouvrier sinistré auquel des initiatives locales ont redonné vie et attractivité, Robiglio examine tant les modalités de la reprise que les risques de gentrification inhérents au processus même, voire aux initiatives mêmes de pilotage de la reconversion. Puis Washington D.C. où l'exemple de Union Market illustre comment une zone déclassée intègre par le ré-usage les catégories du patrimoine et devient zone historique classée, avec toutes les ambiguïtés sociales que cela peut comporter. Enfin New York, traitée à travers deux cas. Le premier est la High-Line, dont l'auteur souligne que son ré-usage génère, par la valorisation des terrains attenants, des revenus fiscaux considérables, potentiellement redistribuables, mais aussi de puissants effets socialement et spatialement inéquitables. Il oppose à cette réalisation, souvent présentée comme emblématique des méthodes du ré-usage, celle du Brooklyn Bridge Park, où les valeurs civiques et de participation semblent avoir davantage guidé l'action publique.

Mais ce sont essentiellement trois villes de l'ancienne ceinture industrielle du nord des États-Unis que Robiglio a retenues pour fonder sa typologie. À Pittsburgh, il étudie des expériences de ré-usage et réhabilitation postindustrielle par des entités associatives dont le but n'est pas le profit, comme à Mon Valley. Il s'attache aussi à analyser comment de grandes cathédrales de l'ère industrielle, comme des usines électriques ou une fabrique de biscuits, ont été réaménagées et réutilisées d'une manière inventive. Pour l'aspect urbain, et d'urbanité, il montre comment le réaménagement de Penn Avenue a fait peu à peu de la place à des initiatives issues des communautés locales, suscitant la mobilisation des habitants, et surtout contrebalançant les effets d'éviction sociale et raciale des politiques de réaménagement urbain impulsées par les institutions. Dans ce cadre, sans enlever toutes les ambiguïtés, le ré-usage a souvent été un moyen de promouvoir des solutions non seulement évitant la destruction mais aussi limitant les dynamiques de gentrification. Pour Chicago, autour du thème de la recherche de pistes pour la promotion de politiques urbaines inclusives, l'auteur étudie les projets ayant permis la réinvention des usages de l'ancienne ligne de chemin de fer 606, une sorte de « anti-High-Line » (p. 82) au service des habitants et de leur capacité à auto-organiser la transformation de leurs quartiers. Mais même dans le cadre d'actions portées par un fort mouvement local et soutenues par une mairie démocrate, le marché immobilier s'est emparé des abords de la ligne réaménagée en lieu de vie. De nouveaux mouvements sociaux ont alors émergé,

dont Robiglio étudie la difficulté à contrer les dynamiques de gentrification. Face aux logiques de marché dans un contexte libéral, une des seules parades efficaces semble avoir été la limitation des démolitions (qui favorisent la construction de logements neufs de luxe destinés à une nouvelle population) au profit de ré-usages encadrés ayant davantage de chances de laisser place aux initiatives locales. Une autre initiative locale est celle du Rebuilding Exchange, sorte de magasin d'échange et de vente de matériaux issus de la déconstruction à réutiliser en architecture. Le ré-usage est ainsi conçu non seulement comme l'invention de nouveaux usages pour un bâtiment existant, mais aussi comme la circulation des éléments constructifs. L'auteur insiste sur la dimension écologique de ces pratiques, mais aussi sur leurs vertus de lutte contre le consumérisme et son corollaire de ségrégation sociale, d'autant que l'exemple choisi s'illustre aussi par son action de retour à l'emploi pour des populations marginalisées.

Au sujet de Detroit, Robiglio évoque tout d'abord les conséquences locales de la tragédie ayant frappé Oakland, en Californie, où un mortel incendie dans un ancien entrepôt reconverti en lieu destiné aux activités créatives en 2016 a contraint le secteur à intégrer de nouvelles normes de sécurité. Il suit les adaptations auxquelles le Russel Industrial Center, dont les bâtiments avaient été conçus par Albert Kahn en 1915, a dû faire face dans ce contexte et narre les contraintes réglementaires croissantes liées à la pratique du ré-usage. L'auteur évoque ensuite, entre autres projets constituant sa typologie, les transformations contemporaines des anciennes usines Packard, elles aussi dues à Albert Kahn. Au sujet de ce projet, il suit les multiples transactions, et le rapport entre investisseurs, autorités, architectes et image de la ville.

Dans les deuxième et troisième parties de l'ouvrage, Robiglio tire les leçons de ces études, tout d'abord sous forme de guide et d'ensemble de recommandations, au cœur desquelles figure toujours la recherche de sens à donner aux projets en relation aux besoins, aspirations et surtout initiatives des habitants, puis sous forme de réflexions davantage universitaires sur la notion de ré-usage adaptatif. Histoire de la notion, pratiques sociales du ré-usage et fondements théoriques de la typologie proposée forment l'armature de cette partie, que, en adéquation avec l'esprit de son projet, l'auteur a tenu à placer en fin d'ouvrage, et non à poser comme préalable à la lecture. C'est ainsi un livre très original et stimulant, fondé sur une grande connaissance à la fois des terrains et des thématiques abordées, qui émerge de ce parcours. Si certains points, comme le rapport au marché, les ambiguïtés politiques, sociales et raciales de l'idéologie américaine de l'initiative à l'échelle des communautés ou la valorisation de l'entreprenariat comme rédemption sociale, auraient pu être discutés de manière plus incisive, cet ouvrage constitue assurément un repère important dans les réflexions sur les transformations urbaines à l'œuvre dans l'Amérique contemporaine.

Denis BOCQUET