

# Penser (par) la carte

## L'espace public et la marche à Mumbai et à Tokyo

À LA FACULTÉ D'ARCHITECTURE  
LABORATOIRE CHÔROS  
PROGRAMME DOCTORAL EN ARCHITECTURE ET SCIENCES DE LA VILLE

ÉCOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE DE LAUSANNE

POUR L'OBTENTION DU GRADE DE DOCTEUR ÈS SCIENCES

PAR

Carole LANOIX

Prof. Vincent Kaufmann, président du jury  
Prof. Jacques Lévy, directeur de thèse  
Dr. Elena Cogato Lanza, rapporteur interne  
Prof. Emanuela Casti, rapporteur externe  
Prof. Olivier Lazzarroti, rapporteur externe



ÉCOLE POLYTECHNIQUE  
FÉDÉRALE DE LAUSANNE

Suisse  
2017



*Que font des vivants qui marchent ?*

*Ils avancent.*

*Regardent.*

*Pensent.*

*Ou ne pensent pas.*

*La plupart ne pensent pas, c'est ce qui les sauve.*

Edith SOONCKINDT, *La Ville de la Pluie*



# Résumé

Qu'y a-t-il de commun entre Marine Drive, la longue promenade à l'extrémité sud de Mumbai, et Shibuya, le gigantesque carrefour au cœur de la capitale nipponne ? Dans chacune de ces situations, on y marche. Nous parlerons ici de lieux de convergences et de « captation du monde » qui ne sont rien d'autre que le *produit* de la marche. De leur rencontre, les individus en (co)présence partagent cette sensation spécifique d'être urbain et d'appartenir par la même occasion à la société-monde constamment (ré)actualisée.

Si le piéton génère la substance même, unique à chaque ville : *l'urbanité*, c'est par le fait de sa simple déambulation. Il construit l'espace en le parcourant. Marcher apparaît non plus comme un acte trivial, mais comme un savoir d'usage qui s'opère de manière singulière et se trouve culturellement déterminé. Il n'y a pas *une* marche, mais *des* marches, dont il s'agira d'en (re)questionner les *figures* à partir d'une approche cartographique inédite.

Comment cartographier l'urbanité ? Comment représenter l'intangible, le fugace, le singulier ? À l'heure de l'urbanisation généralisée, il convient de s'interroger sur les modalités de *l'habiter*, et plus encore des modes de *cobabitation*, en proposant de nouvelles images pour faire de la carte une réflexion sur l'espace urbain. En posant la marche comme une des conditions nécessaires et suffisantes pour faire advenir la publicité de l'espace, nous faisons de l'acte de marcher une véritable *métrique* pour mesurer l'urbanité des villes-Monde.

L'objet de cette thèse est de proposer des alternatives cartographiques pour représenter les *espaces de la marche* en nous affranchissant des standards de la cartographie euclidienne. Son langage, inadapté, se serait essoufflé autant que sa capacité d'invention. L'hypothèse qui fonde cette intuition consiste à repartir de la bifurcation qui a mené à la carte « normale » et à rechercher d'autres chemins pour l'innovation.

En s'appuyant sur une relecture anachronique de l'histoire de la cartographie, trois *cosmographies*, comprises comme trois altérités cartographiques, ont été identifiées : celle des Avants, celle des Ailleurs et celle de l'art contemporain. Envisagées sous l'angle d'un dialogue fécond, nous faisons le pari qu'une démarche reposant sur un *atlas* – entendu à la façon d'Aby Warburg et développé dans notre application *@tlas* – peut être le dispositif idoine pour créer un espace de commensurabilité entre les œuvres. De ce procédé heuristique, nous souhaitons ranimer la cartographie pour insuffler du mouvement à la carte, si ce n'est mettre la *carte en mouvements*.

En s'inspirant du tournant *proxémique* en cartographie, le recours à des *chórographies* en tant que « carte des spatialités » nous a amenés à reconsidérer l'échelle de l'individu et à privilégier donc le *chóros* au *topos* d'usage. À partir d'observations ethnographiques de trois *figures* de la mobilité – le *promeneur*, le *passant* et le *motile* – à Mumbai et à Tokyo, la traduction en carte des modulations de la marche offre une image de l'urbanité indienne et nipponne qui souligne la versatilité de l'espace public et l'actualité des modes d'habiter *en urbain*.

Si la production d'images semble inhérente à toute science, nous cherchons à rendre effective la possibilité de penser (*par*) l'image à travers un mouvement itératif. D'une part, il s'agit de *repenser la carte* pour cartographier autrement, à la lumière des défis cartographiques d'aujourd'hui. D'autre part, il s'agit de cartographier autrement pour *repenser l'espace*, en l'occurrence l'espace urbain accueillant ses propres défis.

Par ces images – témoins de l'espace effectivement vécu – naîtront entre autres de nouvelles lectures urbaines pour inventer d'autres horizons habitables. De la nécessité de penser une cartographie conforme à une nouvelle lecture géographique du Monde, prête à informer sur l'espace des individus autant que de le mettre en forme, nous sommes amenés à nous interroger sur le processus cartographique initié : comment ces images vont-elles nous permettre de concevoir l'espace, maintenant ?

## Mots-clés

Cartographie, Urbanité, Mobilité, Espace public, Spatialité, Marche, Habiter, Ville-Monde, Ethnographie, Urbanisme, Atlas.

# Abstract

What do Marine Drive and Shibuya have in common? Both the long promenade at the southern end of Mumbai, and the gigantic pedestrian crossing in the heart of the Japanese capital, are places where one walks. This thesis discusses places of convergence and of “seizing the world”, which are solely a product of walking. In their encounters through their presence in these places, individuals share this specific sensation of being urban and, by the virtue of it, belonging to the ever changing global society.

If a pedestrian generates substance itself, unique for each city – its *urbanity* – this happens by the simple act of walking. He shapes space by crossing it. Walking is thus not a trivial act, but an enacted knowledge that is performed in a particular way and culturally determined. There is not one way of walking but different gaits, which we are questioning as *profiles of walking* through a novel cartographic approach.

How can we map urbanity? How can we represent the intangible, the ephemeral, the singular? At the moment of global urbanisation, it is convenient to question oneself about the ways to inhabit this urbanity, and our modes of cohabitation. We propose new images to transform the map into a *thought* on urban space. By looking at walking as one of the necessary, as well as satisfying conditions for the publicness of space to occur, take the act of walking as a true metric to measure urbanity of global cities.

The aim of this thesis is to propose cartographic alternatives to represent *spaces of walking* by liberating ourselves from euclidian cartography. Its language, unsuitable, would struggle with its incapacity of invention. The hypothesis at the basis of this intuition drifts from the “normal” map, searching for alternative paths of reinventing cartography.

By relying on an anachronistic rereading of the history of cartography, three *cosmographies* – alike three cartographic othernesses – have been identified: that of Before (ancient maps), that of Elsewhere (non-Western maps) and that of contemporary artworks. We are assuming that an approach relying on an *atlas* – understood in the sense of Aby Warburg’s Mnemosyne and developed in our web application *@atlas* – can be an appropriate method to create a space of comparison between these cartographies. From this heuristic process, we wish to reinvent cartography in order to bring movement into the map, if not put the *map in movement*.

Inspired by the *proxemic* turn in cartography, with the help of *chórographies* – seen as “maps of spatialities” - we reconsider the individual and privilege the *chóros* rather than the *topos* of use. From ethnographic observations of three *profiles* of mobility – the *stroller*, the *passer by* and the *motile* – in Mumbai and in Tokyo, the translation of these variations of walking into a map offers a view of Indian and Japanese urbanities, which underlines the volatility of public space and the contemporary reality of urban inhabiting modes.

If production of images seems inherent to all sciences, we seek to make effective the possibility of thinking (by) the image through an iterative movement. From one side, it is about *rethinking the map* in order to map differently, in the light of contemporary cartographic challenges. On the other side, it is about mapping differently in order to *rethink space*, in urban circumstances that welcome its own challenges.

By these images – witnesses of space as effectively lived – new urban readings are born. They serve to invent other inhabitable horizons. From the necessity to think up a cartography that is consistent with a new geographic reading of the world – ready to inform about the space of individuals and as much as to give shape to it – we are brought to ask ourselves about the cartographic process we initiated: how will these images enable us to conceive space, now?

## Mots-clés

Cartography, Urbanity, Mobility, Public space, Spatiality, Walking, Inhabiting, Global city, Ethnography, Urbanism, Atlas.



# Sommaire

<b>RESUME .....</b>	<b>VII</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>IX</b>
<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>XI</b>
<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE .....</b>	<b>15</b>
<b>PARTIE I / REPENSER LA CARTE.....</b>	<b>25</b>
<b>CHAPITRE 1 INTERROGER LA CARTE. OUVRIR UN SAVOIR .....</b>	<b>29</b>
1.1 UNE RECHERCHE : COSMOGRAPHIE.....	29
1.1.1 Problèmes insolubles, solutions improbables .....	29
1.1.2 Des ailleurs cognitifs. S'approprier des altérités .....	34
1.1.3 Le corpus Cosmographies. Un jeu de 60 cartes.....	39
1.2 UNE DEMARCHE : L'ATLAS A L'ŒUVRE .....	41
1.2.1 L'atlas. Un objet de savoir.....	42
1.2.2 La méthode : monter des cartes .....	44
1.2.3 L'application @tlas. Une interface ouverte .....	50
1.3 UN ESPACE : LES PLANCHES DE L'ATLAS.....	51
1.3.1 Planche Itinéraire. Une esthétique du passage .....	51
1.3.2 Planche Réseau. Un rapport du fond à la forme .....	59
1.3.3 Planche Récit. Une figuration du temps .....	69
1.4 DES ENSEIGNEMENTS : METTRE LA CARTE EN MOUVEMENTS.....	80
1.4.1 Accompagner le tournant proxémique.....	81
1.4.2 Libérer le langage. Hybrider les savoirs.....	83
<b>PARTIE II / CARTOGRAPHIER AUTREMENT .....</b>	<b>89</b>
<b>CHAPITRE 2 HABITER L'ESPACE PUBLIC PAR LA MARCHÉ. DE L'ESPACE AU FAIRE PUBLIC..</b>	<b>93</b>
2.1 L'ESPACE PUBLIC OU LES CONDITIONS DE L'HABITER « EN URBAIN » .....	96
2.1.1 Du modèle au concept d'espace public.....	97
2.1.2 Une substance nommée urbanité.....	100
2.1.3 Deux piétons se croisent... L'espace public a minima .....	102
2.1.4 L'habiter en question. Du couple dynamique espace/spatialité.....	106
2.2 POUR UNE ANTHROPOLOGIE MODALE : LE LANGAGE DES CORPS MOBILES.....	111
2.2.1 La métrique pédestre : vers une mesure de l'urbanité.....	113
2.2.2 La marche : une lecture des apparences .....	115
2.2.3 La démarche : une lecture de singularités .....	120
2.3 POUR UNE GÉOGRAPHIE À L'ÉCHELLE HUMAINE : L'ESPACE VU DU CORPS-EN-MOUVEMENT .....	125

2.3.1	Fabrique des lieux, fabrique des liens. L'échelle de l'expérience humaine .....	126
2.3.2	L'espace du regard : une lecture proxémique .....	129
2.3.3	Les situations de marche : une lecture des spatialités .....	133
2.4	DEUX CONFIGURATIONS : URBANITÉ INDIENNE, URBANITÉ NIPPONE .....	138
2.4.1	Des cultures de l'espace public .....	139
2.4.2	L'espace public en Inde. Un espace labile .....	140
2.4.3	L'espace public au Japon. Un espace opportun .....	146
2.4.4	Ce que la marche fait à l'espace ? .....	150
<b>CHAPITRE 3 LE TERRAIN POUR VOIR, LA CARTE POUR SAVOIR .....</b>		<b>157</b>
3.1	L'ENTREPRISE CHOROGRAPHIQUE .....	158
3.1.1	Une brève histoire .....	159
3.1.2	La chôgraphie, vers une définition .....	163
3.1.3	Exemples d'application .....	166
3.2	SAVOIR VOIR. THEORIE DE L'OBSERVATION .....	170
3.2.1	Construire le regard. La description ethnographique .....	171
3.2.2	Marcher, créer. L'approche podométrique .....	175
3.2.3	Croiser les perspectives. La posture anthropologique .....	178
3.3	TRANSCRIRE, TRADUIRE DES APPARENCES. OPERATIONS CARTOGRAPHIQUES .....	181
3.3.1	L'écriture du mouvement .....	182
3.3.2	Une autre façon de raconter .....	193
3.3.3	Protocoles expérimentaux, processus artisanal .....	196
<b>PARTIE III / REPENSER L'ESPACE URBAIN .....</b>		<b>213</b>
<b>CHAPITRE 4 L'INVENTION DU PROMENEUR .....</b>		<b>217</b>
4.1	UNE HISTOIRE DE LA PROMENADE. ENTRE ESPACE ET PRATIQUE .....	218
4.1.1	De la marche à la promenade. La naissance de l'urbanisme .....	219
4.1.2	Du collectif à l'individuel. La naissance du promeneur solitaire .....	222
4.2	SE PROMENER EN INDE .....	227
4.2.1	De l'exception à l'archétype .....	228
4.2.2	S'exposer sur Marine Drive .....	234
4.3	LECTURE DE LA DEMARCHE .....	237
4.3.1	De quelques profils de marcheurs à Marine Drive .....	238
4.3.2	Chorographie n°1 : Walking Marine Drive .....	250
<b>CHAPITRE 5 LA MISE EN SCENE DU PASSANT .....</b>		<b>257</b>
5.1	LE PASSANT CONSIDERE .....	258
5.1.1	Cadre conceptuel : le siège de la sociabilité .....	259
5.1.2	Cadre structurel : La séparation modale .....	262
5.1.3	Cadre pragmatique : Les codes de circulation .....	266
5.2	TRAVERSER AU JAPON .....	269
5.2.1	La division géographique de Tokyo. L'histoire d'une rencontre .....	269
5.2.2	Tokyo, ville traversière .....	271
5.2.3	Un art de la traversée .....	274
5.3	LECTURE DU FLUX .....	275
5.3.1	Shibuya comme scène: One Minute Public Space .....	276
5.3.2	De quelques trajectoires à Shibuya .....	279
5.3.3	Chôgraphie n°2 : Traverser Shibuya .....	287
<b>CHAPITRE 6 LE MOTILE ENCAPSULE .....</b>		<b>305</b>
6.1	HABITER L'HYPERMOBILITE .....	306

6.1.1	La condition hypermoderne.....	307
6.1.2	Du transport à la mobilité .....	309
6.1.3	Du piéton accéléré au motile immobile .....	313
6.2	SE TRANSPORTER AU JAPON ET EN INDE. MODES D'EMPLOI.....	316
6.2.1	Les hyper-lieux ou lieux-mouvements.....	317
6.2.2	Les lieux de la mobilité .....	321
6.2.3	Des cultures de la mobilité.....	329
6.3	LECTURE DU PASSAGE .....	338
6.3.1	Transcender des seuils .....	339
6.3.2	Chorographie n°3 : Inside-out Yamanote Line & Victoria Terminal.....	341
6.3.3	Une lecture de trois moments.....	346
<b>CONCLUSION GENERALE.....</b>		<b>359</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>		<b>369</b>
<b>LISTE DE FIGURES .....</b>		<b>387</b>
<b>GLOSSAIRE .....</b>		<b>391</b>
<b>ANNEXE 2 .....</b>		<b>395</b>



# Introduction générale

*Noire est la lisière. Des silhouettes taillent l'horizon.  
Le soleil file. Des contours humains égrainent la baie tel un collier de perles.  
Un promontoire promenoir se dessine, s'efface dans un voile de brume.  
J'avance, derrière moi le tumulte des 2x3 voies. Des éclats de rire.  
La brise, enfin. Je la mange et rejoins mes compagnons du soir.  
L'écume berce et irradie les visages d'un nouvel éclat rose-orangé.  
Là-bas, au loin, s'illuminent des formes géométriques qui découpent le ciel.  
J'en reviens.*





*Petits points*  
*J'irai si je peux*  
*A travers*







*Mumbai, Inde, 21 900 967 habitants, samedi 30 mars 2013.* Le lendemain de mon arrivée, je descends de mon auberge et m'apprête à rejoindre la baie. Les promeneurs de Marine Drive se sont donnés rendez-vous.

*Tokyo, Japon, 42 796 714 habitants, mercredi 28 mai 2014.* Non sans difficulté, je laisse la gare derrière moi et m'apprête à rejoindre un ami à Shibuya. Je ne suis pas la seule à y être attendue.

Cette recherche est née d'une intuition. Elle commence par une rencontre.

J'ai rencontré deux lieux qui m'ont amenée à réfléchir sur ce que sont ces lieux. J'ai été prise par un même engouement à Mumbai et à Tokyo. De quoi s'agit-il ?

Je sais maintenant que ce qui m'a fascinée, c'est le spectacle qui s'y déroule, qui s'offre au regard et surtout à l'expérience.

Je sais que j'ai accompli une partie de ces lieux, en m'y rendant justement, comme les autres, en compagnie des autres.

Je sais aussi que je l'ai déjà éprouvé ailleurs... Istanbul, Madras, Paris, Copenhague, New York. Alors à quoi les ai-je associés ? À quoi tient le lien qui tient ces lieux ensemble ?

Dans chacun de ces lieux, aussi exceptionnels qu'ordinaires, nous sommes amenés à y marcher. C'est d'ailleurs ce qui en fait leur singularité. La marche est à la fois ce qu'il y a en commun et ce qui en diffère. Ces lieux sont des *espaces de la marche*.

« Les jeux de pas sont façonnages d'espaces. Ils trament les lieux. » (Certeau 1990, 147 (1980))

Plus fort que ce qu'il estimait produire par le simple fait de sa déambulation, le marcheur construit l'espace en le parcourant. Il produit un environnement singulier et active une substance propre à chaque espace urbain, nommée *urbanité*. Rencontres non programmées, concentrations, interactions directes, en exposant son corps, le piéton dépasse sa condition intime, personnelle, et accepte par un contrat tacite de devenir un acteur, si ce n'est l'auteur, et non des moindres, de l'urbanité qui s'y joue. Son engagement repose entre autres sur sa démarche, autrement dit sur les manières de marcher qu'il adoptera tout au long de son parcours à travers le tumulte ambiant, fait de gestes, de regards et surtout d'(in)attentions. Par sa marche, l'homme imprègne le lieu autant que le lieu imprègne l'homme. L'espace se fait anthropologie.

L'*urbanité* est ce qui nous relie et ce qui nous tient à distance en tant qu'urbain. C'est une construction sociétale constamment réactualisée par l'ensemble des piétons qui font *avec* l'espace et se joue de l'équilibre entre espace et spatialité. Autrement dit, chaque piéton possède un capital spatial qui traduit sa manière d'*habiter en urbain*.

« L'urbain (...) n'est rien d'autre qu'humain » (Lussault 2007b, 344)

Loin d'être inné ou une activité passive, *l'habiter* exige que l'individu se projette, qu'il marque les lieux pour se construire, en propre, un monde de significations. Dans ce cas, comment imaginer l'espace public sans l'urbanité qui la fonde ? Comment penser l'espace public sans les piétons qui l'animent ? Comment rendre compte de cet espace habité ?

Jusqu'à l'heure actuelle, la ville se pense, s'agence et s'exprime avant tout visuellement. Le rôle des images, des figures et plus encore des cartes est prépondérant dans la pratique et la conception urbaine. Pourtant, il y a un fossé entre la conception de l'espace et leurs représentations. La manière par laquelle nous approchons l'espace urbain par l'image ne reflète pourtant pas la réalité vécue. Il nous manque des figures, nous dit Michel Lussault : « un des problèmes majeurs de l'urbanité contemporaine est d'ordre figuratif » (Lussault 2007b, 296). À en croire l'auteur, l'urbain serait « sans figure », comme l'espace public dont il fait partie. Qu'est-ce qui justifie cette « crise figurative », ce désert cartographique ? Il en va de l'inadéquation entre l'espace référé et l'espace de référence. Aucune carte ne semble relever le défi de figurer l'agencement des usagers de l'espace qui fourmillent et qui font bien plus que d'occuper l'espace, ils la font vivre et donc advenir.

La carte par le jeu des analogies rend visible notre rapport au monde. Un des problèmes de la carte tient aussi dans le choix de l'espace de référence. Il faut appréhender l'espace au plus près des agencements qu'elle construit. En négligeant les réalités urbaines au profit de critères statistiques, géométriques ou des apparences matérielles, nous faisons fausse route. C'est pourtant de la sorte que l'on considère préférentiellement l'espace public. Vide. L'espace entre les bâtiments, la bordure de trottoirs, autour d'un banc tout au plus. Le problème repose alors sur la manière dont est projeté l'espace urbain dans nos représentations. L'enjeu se trouve au cœur même de l'image de la ville telle qu'elle nous est véhiculée.

Nous souhaitons ainsi apporter un regard nouveau sur l'espace en le considérant non plus comme un « vide », mais comme un « plein ». Autant faire ce peu.

Comment remédier au décalage entre ce que la carte prétend montrer et ce qu'elle montre effectivement ? Sans rentrer dans le détail, nous pouvons tout juste esquisser que cette faille est un lieu commun de la cartographie. Depuis la bifurcation à la Renaissance qui a mené à la carte « normale », euclidienne, faite de stabilité, de permanence et d'immobilité, la cartographie contemporaine considère toujours encore que « ce qui se mesure facilement se visualise clairement ». Voici comment nous héritons d'une vision restrictive du champ de la cartographie qui s'attache à figurer ce qui est physique, construit, perçu comme « immuable » et tangible, aux dépens de réalités sociales, de pratiques et d'usages, de temporalités, de durées ou de mobilités.

Ce regard définitivement contemporain que nous portons sur des réalités urbaines multichangeantes ne connaît jusqu'alors que peu de traductions en carte. Le manque de données disponibles ou la difficulté d'en

produire peut être en cause, si ce n'est la conception même de la cartographie qui peine à répondre à ces nouveaux défis. C'est incartographiable, voilà tout.

Nous proposons dès lors de cartographier l'incartographiable. Nous chercherons à figurer l'inquantifiable, l'impalpable, l'« invisible », ce prétendu « vide » mis en évidence par le sens commun.

Pour cartographier autrement, il faut d'abord concevoir la carte autrement, non plus en procédant par épuisement de données, mais en considérant d'autres méthodes pour en produire. À la multitude de pratiques cartographiques correspond une multitude de mondes spatiaux. Nous cherchons ainsi à emprunter d'autres chemins cartographiques et à proposer humblement une nouvelle perspective, de sorte que repenser la carte autorise à repenser le monde.

### **Comment peut-on penser l'espace habité par la carte ?**

Notre question est animée par une double interrogation : **Est-ce que repenser la carte permet de cartographier autrement ? Est-ce que cartographier autrement permet de repenser l'espace ?**

À ce stade, deux hypothèses peuvent être formulées :

1. La carte prise comme image est une ressource à questionner pour trouver de nouveaux langages cartographiques.

Nous partons de la définition de la carte comme *image* de pensée autonome construite d'un espace de référence qui connaît son propre *langage*. En prenant au sérieux la carte comme langage, certes non verbal et analogique, mais langage tout de même, nous supposons que la carte comme tout autre langage cherche à se rapprocher du réel. Notre proposition ne peut faire l'impasse d'une réflexion sur ce savoir graphique, pris dans toute son épaisseur cognitive. À force de délitement, il semblerait que l'histoire de la cartographie a cessé de nous transmettre de nouvelles théories sur l'espace. Confiné dans des distinctions historiques, géographiques et culturelles, le morcellement de la discipline n'aura laissé au fur et à mesure que des miettes. En insufflant du mouvement à l'histoire de la cartographie, nous prenons la production d'images comme un médium efficient de la pensée. En nous affranchissant des approches standardisées, nous envisageons de puiser des ressources pour répondre aux défis de la cartographie contemporaine et ainsi chercher d'autres chemins pour l'innovation. À partir d'un répertoire restreint, mais choisi, d'altérités cartographiques, nous souhaitons offrir la possibilité d'entrer en dialogue avec les images, à la recherche d'étrangetés stimulantes pour ranimer la cartographie et y intégrer les temporalités, les virtualités, le mouvement, la singularité des interactions interpersonnelles autant que les stratégies collectives. Dans ce cas, comment faire de la carte une ressource pour une réflexion sur l'espace habité ?

2. La carte prise comme opération est une pratique à questionner pour trouver de nouvelles lectures urbaines.

La carte, toujours selon notre définition, est une image de *pensée* autonome *construite* d'un espace de référence qui connaît son propre langage. En prenant au sérieux la carte comme construction, certes une construction visuelle et graphique, mais construction tout de même, nous supposons que la carte comme toute autre construction s'exerce par une suite d'opérations qui donne du sens. Nous partirons des individus *a fortiori* mobiles qui façonnent l'espace et non de l'espace préalablement façonné pour eux pour comprendre la réalité urbaine telle qu'elle est effectivement produite. En proposant des interprétations adaptées à la réalité que l'on souhaite envisager, à savoir l'*urbanité*, la cartographie en tant que production d'image peut être le moyen privilégié pour rendre compte visuellement des enjeux spatiaux d'aujourd'hui. Nous imaginerons ainsi des alternatives cartographiques, privilégiant l'échelle de l'individu sur le territoire, le *chôros* sur le *topos*, ayant pour vocation première de traduire l'infra-politique des lieux par la marche, c'est-à-dire ce qui se passe *entre* les individus mobiles.

Cartographier la société des individus, voici le projet. En tant qu'agrégat éphémère et mouvant d'individus, l'espace public nous offre l'opportunité d'en esquisser un fragment, mais un fragment seulement. Saurons-nous nous en contenter ? Approcher la ville par ses fragments est une manière de résumer la complexité urbaine sans la réduire. À la manière des « passages » pour Walter Benjamin qui exprimait symboliquement par la figure du *flâneur* un « monde en miniature », c'est-à-dire l'ensemble des mutations de la société du XIX<sup>e</sup> siècle dans des espaces très limités, nous avons circonscrit notre exploration cartographique à certains espaces archétypaux de la marche à Mumbai et à Tokyo pour illustrer l'urbanité indienne et nipponne, et bien plus encore pour nous aider à repenser l'espace urbain à partir des mobilités. Si le piéton fait advenir la ville en marchant, nous proposons de saisir le portrait de quelques marcheurs pour en déduire des figures de l'urbanité. Comment voit-on, comment pense-t-on et comment fabrique-t-on Mumbai et Tokyo à partir de la marche ? En prenant l'individu mobile comme étalon, nous allons faire de la marche la métrique-clé pour repenser l'espace public, individuellement vécu, intersubjectivement partagé et socialement construit.

Ainsi, notre démarche repose sur un double mouvement itératif. D'une part, un atlas de cartes prises comme images permet de *penser la carte*. D'autre part, la carte entendue comme pratique, couplée à la marche comme manière de s'ancrer dans la ville, permet de *penser par la carte* pour figurer l'urbain. Les deux ont pu agir comme des révélateurs.

Monter, comparer, devient dans notre recherche un mode de connaissance. Pour connaître, il faut monter des cartes, comparer des affinités électives. Penser.

Marcher, cartographier, devient dans notre recherche un mode de connaissance. Pour connaître, il faut marcher, s'y frotter par les pieds, laisser une empreinte. Créer.

Des *images de pensée* à la *pensée en images*, nous souhaitons rendre effective la possibilité de penser *par* les images. En révélant le processus créatif inhérent à toute science, la vocation de ce travail est aussi de réinterroger les traditions disciplinaires et ainsi de débrider quelque peu la recherche. À la croisée de champs tels que la géographie, l'anthropologie, l'urbanisme, l'architecture, l'histoire de l'art, la sociologie et l'ethnographie, la recherche s'articule principalement autour de trois objets jusqu'alors déconnectés : la carte, l'espace public et la marche. Notre aspiration première est de pouvoir combiner habilement ces mondes pour parvenir à un dialogue fertile au-delà des disciplines.

« Chaque discipline est comparable à un bocal. Une fois qu'on est dans un de ces bocaux, il faut du génie pour en sortir ou innover (...) on croit habiter des frontières naturelles. » (Veyne 1983)

Pourtant, ces savoirs bien qu'entérinés sont loin d'être hermétiques. Ils peuvent, et doivent même, entrer en résonance par le travail que nous proposons. L'un des enjeux de la recherche est justement d'imaginer cette articulation possible pour miser sur un renouveau, résolument indisciplinaire, des pratiques cartographiques et des conceptions urbaines.

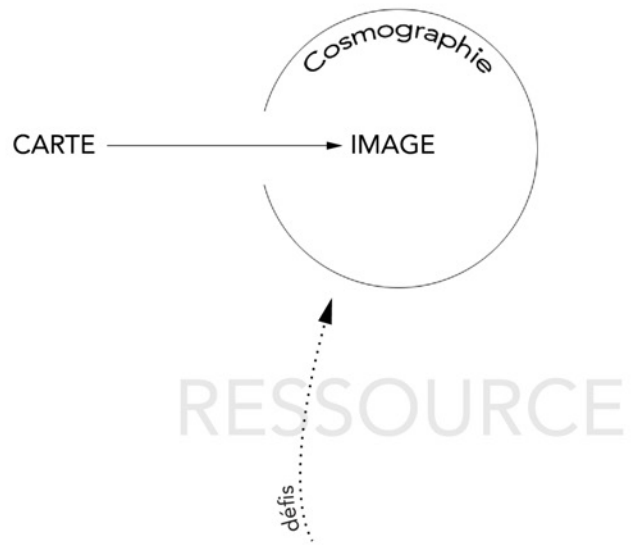
En trois parties, nous proposons alors de (1) *repenser la carte* pour (2) *cartographier autrement* et (2) *cartographier autrement* pour (3) *repenser l'espace urbain*.

1. *Repenser la carte* est le fruit d'un projet de recherche collectif du laboratoire Chôros (EPFL), intitulé *Cosmographies* et financé par le Fond National Suisse de 2011 à 2016. Il fait le pari de trouver des innovations dans d'autres naissances cartographiques.
2. *Cartographier autrement* est une mise en application des préceptes identifiés dans la recherche *Cosmographies* et s'intéresse plus particulièrement à approcher la réalité urbaine de l'espace public par le prisme de la marche. Par une anthropologie modale appliquée à la cartographie, nous montrerons le « comment » et non le « pourquoi », la *manière* dont est produit et vécu l'espace, pour poser les jalons d'une approche carto-ethnographique.
3. *Repenser l'espace urbain* est une mise à l'épreuve par la carte sur le terrain indien et nippon de fragments urbains choisis, présentant différentes figures de l'urbanité selon une lecture de la mobilité, essentiellement pédestre.



# PARTIE I

## Repenser la carte



PENSER LA CARTE

---



*Repenser la carte* constitue le premier jalon de notre parcours. Dans cette partie inaugurale, nous cheminerons à l'intérieur d'un corpus cartographique, imaginé par la recherche *Cosmographies*, pour repenser la carte telle qu'elle s'est imposée de nos jours. En prenant l'histoire de la cartographie à « rebrousse-poil », suivant l'expression de Walter Benjamin<sup>1</sup>, nous interrogerons l'univers des cartes prises comme images pour envisager d'autres horizons cartographiques. Afin de mieux comprendre le lien entre la carte et l'espace, entre l'espace référé et l'espace de référence, nous tenterons de répondre aux questions suivantes : Que nous disent les cartes ? Et comment les faire parler ? L'objectif escompté en filigrane est de pouvoir répondre par la carte aux enjeux spatiaux actuels et ainsi de repenser la carte pour lire autrement le monde.

---

<sup>1</sup> Selon sa thèse « Sur le concept d'histoire » initialement rédigée en 1940 et publiée par Jean-Maurice Monnoyer dans le volume *Ecrits français* (Benjamin 1991, 343).



# Chapitre 1 Interroger la carte. Ouvrir un savoir

## 1.1 Une recherche : Cosmographie

Ce chapitre est en partie issu de la recherche *Cosmographies*, financée par le Fonds National Suisse de 2011 à 2015, fruit d'une collaboration avec trois autres chercheurs du laboratoire Chôros : Véronique Mauron, historienne de l'art, Elsa Chavinier, géographe et supervisé par Jacques Lévy. Les principaux résultats ont été publiés dans l'ouvrage collectif *A Cartographic Turn. Mapping and the Spatial Challenge in Social Sciences*, dirigé par Jacques Lévy et paru en 2016 (Chavinier et al. 2016), ainsi que dans un article « Cartographier le temps, l'espace d'un moment », mis en ligne en 2015 dans la revue *EspacesTemps.net* (Lanoix et Mauron 2015). Avec l'accord du directeur de la recherche, une partie des résultats a été reprise ici et sera signalée. D'autres ont été revus et approfondis dans le cadre de cette thèse.

### 1.1.1 Problèmes insolubles, solutions improbables

VI<sup>e</sup> siècle. Dans l'église byzantine Saint-Georges de Madaba, petite ville aujourd'hui située en Jordanie, les mosaïstes s'activent : tesselle après tesselle se construit une carte. Et sur cette carte se déploie magistralement une Jérusalem hors échelle. Foyer de population, symbole religieux : la ville est de ces lieux qui, plus importants que d'autres, occupent plus d'espace. VI<sup>e</sup> siècle à Madaba : quelques mosaïstes proposent une représentation de l'espace conforme à leurs conceptions.



Fig.1 La carte de Madaba, Empire byzantin, VI<sup>e</sup> siècle.

Décembre 2009. Quelques jours sont passés, mais les résultats de la « votation anti-minarets » agitent encore les esprits en Suisse<sup>2</sup>. Les interrogations tournent toujours autour de la même question : quelle image la Suisse offre-t-elle désormais ? Les commentaires vont bon train... Puis vient une carte, qui remet peut-être les choses à leur juste place.

---

<sup>2</sup> Voir le chapitre « Doing the Right Map » dans l'ouvrage collectif (Lévy 2016a, 167-80).

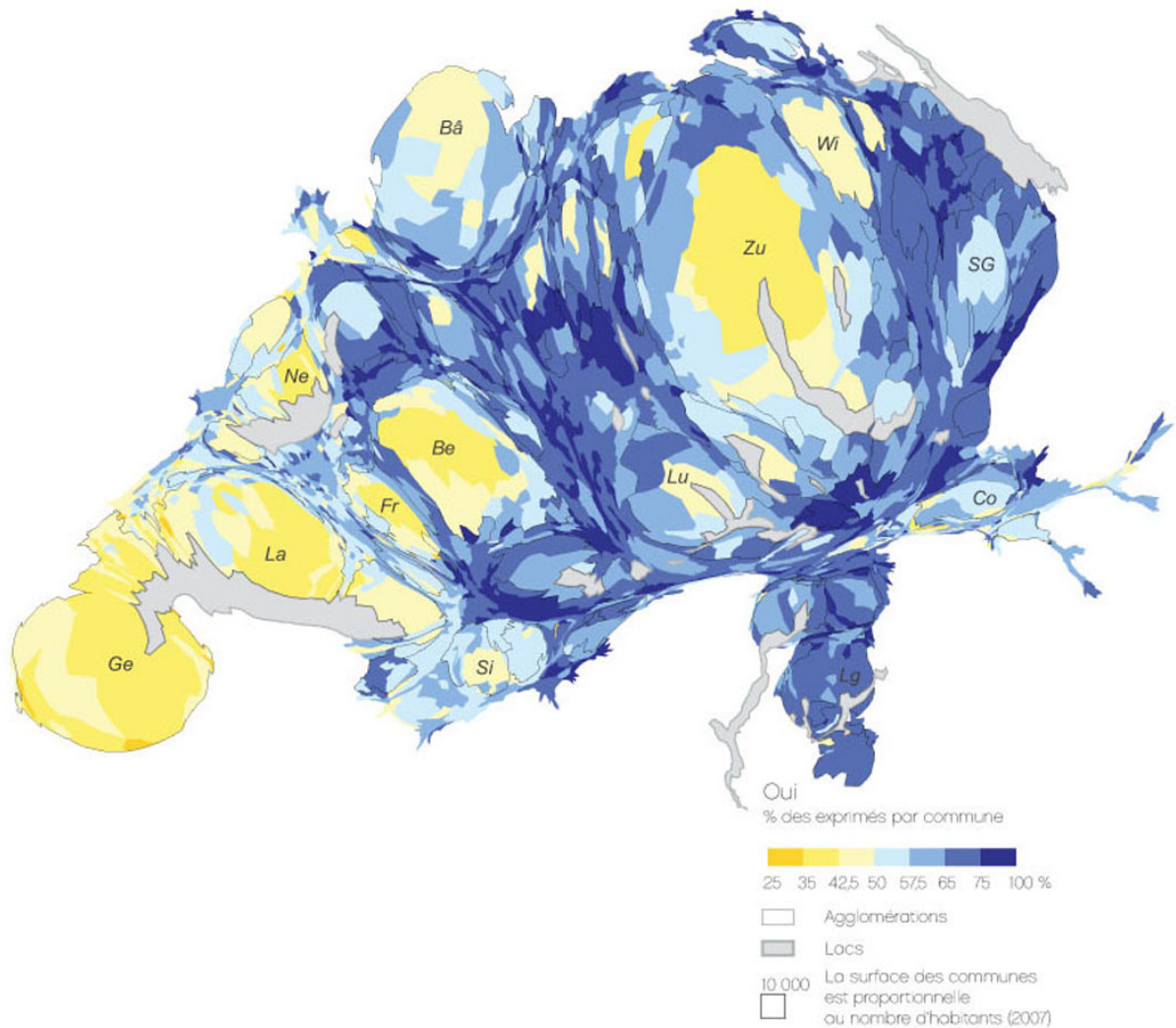


Fig.2 La carte de la votation anti-minarets, Suisse, 2009.

Quatorze siècles séparent ces deux cartes. Un monde technologique aussi. Certes, expression graphique, principe de déformation, rigueur et systématisme différent, mais, ces cartes se ressemblent par bien des aspects. Contre toute attente, ces deux cartes proposent une représentation de l'espace reposant sur le même principe. Nous le savons, tous les espaces ne se valent pas, tous ne pèsent pas dans le monde à l'aune de la même mesure et l'homologie de bon nombre de nos cartes laisse échapper ce quelque chose d'essentiel lorsque nous écrivons l'espace des hommes. Ces deux cartes offrent une représentation qui tente de s'affranchir de cette limite. La mosaïque de Madaba est un cartogramme, comme l'est aussi la carte électorale de la Suisse. Anachronisme? Oui, absolument. Bien plus même, lorsque l'on mesure la faille, le gouffre, entre ces deux moments cartographiques. En quatorze siècles, la domestication de l'invisible par la raison mathématique est passée par là, faisant entrer dans la nuit de l'erreur les cartes non euclidiennes ou les représentations spatiales non expressément cartographiques. Rejetées les obscures cosmographies sans échelle ni orient, écartées les huiles des peintres flamands travaillant tour à tour le portrait et la carte.

Pourtant, on mesure ce que ces cartographies « d'avant la chute », cartes d'un ailleurs de la cartographie, lues comme des cartes d'aujourd'hui pourraient avoir de fécond. Il suffit pour cela de s'attarder à regarder, comme nous venons de le faire, la mosaïque de Madaba... cette pépite bien connue des historiens de la cartographie et des historiens de l'art, et pourtant largement ignorée par les cartographes. L'opération reste d'ailleurs assez aisée : nous connaissons bien les cartogrammes pour ce qu'ils sont. Nous nous proposons seulement de redécouvrir ce qui n'a pas été encore inventé.

Et cela n'est en aucune manière, pour nous, un exercice gratuit, un jeu abstrait ou un divertissement esthétique, mais une tâche à laquelle nous allons nous atteler au cœur de cette recherche pour ouvrir la cartographie contemporaine à de potentiels impensés cartographiques.

### Les défis lancés à la cartographie contemporaine

Ce qui fait l'unanimité dans les propos tenus sur la carte aujourd'hui, c'est le constat de ses insuffisances. Certains parlent même des apories de la cartographie moderne à représenter le monde et les espaces contemporains, et envisagent de fermer la « parenthèse » cartographique: la carte aurait eu sa force, aurait rempli une fonction, mais cette force et cette fonction seraient désormais échues (Torricelli 2003).

Force est de constater, en effet que la cartographie « normale » ou « standard » peine à s'extraire d'un domaine d'excellence dont le monopole n'a plus cours : la carte née de l'exigence d'une raison mathématique, d'un arpentage d'un monde que l'on découvrirait à la mesure d'une métrique unique, cette carte née des « temps modernes » donc, se trouve dépassée. Ainsi, la carte conçue pour le terroir est inapte à représenter l'espace mobile. Pensée pour la frontière, elle est embarrassée par les espaces sans borne. Façonnée pour l'ancrage, elle ne sait que faire des *habiters polytopiques* (Stock 2006). Dans cette perspective, la carte est faite pour des dénombrements de populations non pour la compréhension de sociétés.

De telles analyses établissent que, si le tournant de sciences sociales a bien eu lieu en géographie et si, en sens inverse, un tournant géographique se manifeste de plus en plus dans les sciences sociales, la cartographie n'a pas encore connu cette double révolution. Le passage de la cartographie à l'ère numérique a changé beaucoup de choses, mais n'a pas modifié les principes organisateurs du domaine. Les techniques de production des objets cartographiques ont changé du tout au tout, mais les objets produits assez peu. Les modes d'accréditation à l'œuvre dans l'espace de la carte, que l'on peut placer sous le triple signe de l'homogénéité, de l'exclusivité et de la simultanéité, sont restés les mêmes (Chavinier 2008). Pire, le dispositif cartographique donne une cohérence formelle et intellectuelle à des constructions et tend à transformer des dispositions, des manifestations en êtres géographiques (Retailé 1996) ce qui pousse bien peu aux changements de paradigme.

Comment dépasser le simple constat ? Certains envisagent sobrement, au vu des développements actuels des applications de géolocalisation, un avenir des « cartes sans carte » (Nova 2009). Mais nous pensons que la carte, parce qu'elle relève d'une construction d'un espace invisible, de la matérialisation d'un ordre matériel

abstrait (Jacob 1992) est nécessaire en ce qu'elle dépasse de beaucoup le principe d'une simple chambre d'enregistrement de données géolocalisées.

### Des cartes brouillées avec le monde ?

Notre questionnement se développe donc en deux temps: de quelles cartes le XXI<sup>e</sup> siècle a-t-il besoin ? En quoi des cartes n'appartenant pas au registre standard peuvent nous aider à les fabriquer ?

Sur le premier point, nous identifions quelques défis résumés ci-après:

1. Le défi de l'urbanisation. La ville et l'urbain sont désormais partout. Comment représenter ce qui se réduisait à des points dans la cartographie classique alors que le monde urbain est devenu l'environnement « naturel » des humains ?
2. Le défi de la mondialisation. La projection a été l'outil de base de la cartographie de la planète Terre. Qu'en est-il pour le monde qui est là et vécu pour un nombre de plus en plus important de ses habitants ?
3. Le défi de l'individu. Les cartes ont représenté des masses et des moyennes. Que se passe-t-il lorsque chaque individu tend à devenir un acteur, et notamment un acteur spatial, incontournable?
4. Le défi de la mobilité. La cartographie moderne emploie des modèles pour tenir compte des flux. Quelle est la contribution de la carte pour représenter la dynamique actuelle ? Comment faire coïncider la géométrie euclidienne avec d'autres types de présentations spatiales qui s'attachent au mouvement, au rythme ?
5. Le défi de la durée. Représenter des dynamiques temporelles, c'est plus facile grâce aux images animées. Mais est-ce bien une panacée ? Le changement temporel n'est pas le mouvement dans l'espace et l'on aurait beaucoup à perdre à confondre les deux. Comment la carte peut-elle exprimer ces temporalités ?
6. Le défi d'un monde feuilleté. Représenter un espace multicouche, c'est ce que font les systèmes d'information géographique. Sur ce terrain, la carte est-elle amenée à une complication excessive jusqu'à devenir un langage hermétique compris des seuls cartographes ?
7. Le défi technologique. Il constitue une complexité supplémentaire pour qui veut relever les six défis précédents: pour faire avancer la cartographie, où puiser dans l'éventail mouvant des technologies actuelles? Celui-ci évolue à un rythme rapide, et propose des solutions souvent inattendues, tant le numérique facilite la circulation et le transfert.

Pour aller dans cette direction et tenter de répondre à ces défis, nous avons développé une démarche en trois temps.

- I. D'abord, donner corps à l'idée d'*ailleurs cognitifs* : nous avons constitué un corpus (voir Annexe 1) comprenant des cartes appartenant à différents univers iconiques : « cartes anciennes », « cartes non occidentales », œuvres d'art contemporain entretenant une relation forte avec le projet ou le langage cartographique.
- II. Ensuite, faire communiquer ce corpus avec des problématiques scientifiques contemporaines : nous avons construit une réflexion sur les notions d'anachronisme, de comparatisme et sur les spécificités du travail sur l'image. Cette construction s'est incarnée dans un dispositif méthodologique spécifique, l'*atlas*, qui nous a semblé à même de rendre efficace ce « forum hybride » de cartes.
- III. Enfin, revenir aux questionnements initiaux, évaluer l'apport de la démarche en acceptant que les formulations de départ se trouvent modifiées et enrichies par l'expérimentation. C'est la mise en pratique d'un édifice complexe, que nous avons résumé par l'*interface* entre deux animaux qui se ressemblent tout en différant: une seiche, avec l'« os » de nos attentes théoriques, et une méduse avec, sous son « ombrelle » souple, de multiples filaments aux orientations variées, ce qui exprime le caractère ouvert des « messages » contenus dans notre corpus.

### 1.1.2 Des ailleurs cognitifs. S'appropriier des altérités

Nous pensons que pour atteindre ces buts de rénovation de la cartographie, nous devons considérer comme ressources trois types de cultures graphiques, qui sont autant d'altérités vis-à-vis de l'univers de la carte « normale » :

- a. altérité 1 : les Avants ou les cartographies du passé.
- b. altérité 2 : les Ailleurs ou les cartographies des mondes non-occidentaux.
- c. altérité 3 : les Arts contemporains ou les cartographies « autres de maintenant ».

Mais une telle opération n'est possible qu'à une condition : rompre l'isolement de la carte « normale ».

Bien sûr, réfléchir sur les cartes c'est « prendre en compte non seulement la représentation en tant que produit fini mais aussi les pratiques de représentation qui la produisent dans des contextes socio-historiques spécifiques » (Lussault 2013c, 866). « Une carte [pour chaque culture] c'est une projection de soi » (Kish 1980) et la carte est une représentation qui relève d'un lieu et d'un moment socio-historique particulier. Bien sûr,



nous laissons définitivement de côté les conceptions référentialistes (ou objectivistes) qui fondent le monde des objets indépendamment de celui des représentations. Nous adoptons une conception constructiviste réaliste qui défend l'idée d'une relation référent/référé (toute représentation est bien la représentation de quelque chose), mais qui annule la hiérarchie entre idéal et matériel. Ainsi, la carte est à la fois une représentation de l'espace qui lui préexiste et un espace en tant que tel, doté d'une force agissante pleine et entière. Aucune carte ne s'est fait toute seule, aucune carte ne traduit un ordre immanent que son auteur n'aurait fait que « retrouver », aucune carte ne peut être totalement extraite d'un contexte qui a rendu possible et souhaitable sa réalisation.

Ainsi, il n'est plus envisageable aujourd'hui d'étudier les cartes en les séparant de leurs divers contextes de production, de destination, et d'utilisation. L'idée d'une histoire sociale et culturelle de la cartographie s'est imposée, et elle fournit à l'historiographie un cadre et un programme de travail qui ont toutes les chances d'être durables (Besse 2006).

Après le moment critique de la déconstruction, qui aura permis de désamorcer des attendus de la cartographie jusqu'alors voilés et recouverts par les idéologies positivistes et naturalistes régnant dans l'historiographie, n'y aurait-il pas aujourd'hui à envisager un moment de reconstruction, conçue comme capacité à intégrer dans la démarche scientifique les apports cognitifs venant d'autres registres (narratifs et interprétatifs notamment). C'est la démarche proposée par Jean-Marc Ferry (Ferry 1991).

Mais, cette historiographie qui n'a plus rien de linéaire, tend peut-être aujourd'hui au contraire à une fragmentation porteuse de quelques dangers. La spécialisation des chercheurs sur un moment particulier de l'histoire de la cartographie, moment reculé dans le temps ou éloigné dans l'espace, moment autre que celui de la cartographie « normale », pose la question de l'horizon culturaliste de cette dynamique. La décolonisation de l'histoire de la cartographie engagée a eu le bonheur de décaler notre regard de la carte vers l'acte cartographique, mais elle porte aussi en germe un biais relativiste. Cette histoire-là se murerait alors en collection de taxons. Sans aller jusque-là, le danger d'une fabrication d'incommunicables est à prendre sérieusement en considération.

Il y aurait aussi sans doute beaucoup à gagner pour l'histoire de la cartographie à envisager celle-ci au sein d'une histoire générale des signes visuels, ou des cultures visuelles, auxquelles elle collabore de façon évidente. Le retour aux images est sans doute essentiel.

C'est par la mise en tension de deux historicités, celle d'une histoire culturelle et technique de la cartographie d'une part, et celle plus générale d'une histoire des relations des sociétés à l'espace ; c'est à cette condition seulement que les représentations de l'espace peuvent devenir des ressources : faire converger des sources diverses dans un projet intégrateur.

## Altérité 1: les Avants

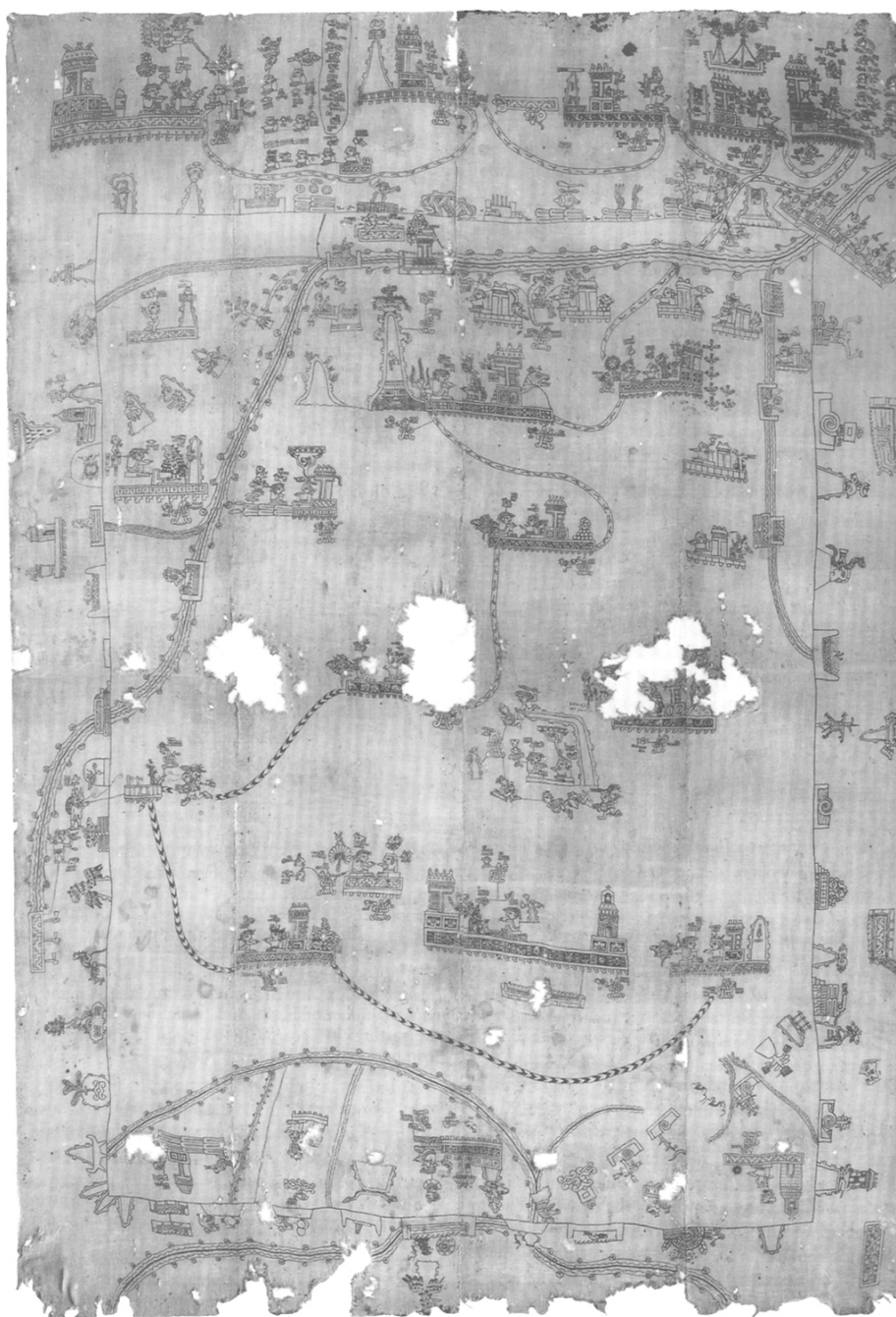


Fig.3 Lienzo de Zacatepec 1: Une présence de la trace narrative en cartographie.

Le Lienzo de Zacatepec numéro un, peint entre 1540-1560 dans la région Mixtec propose un traitement graphique de la dimension temporelle tout à fait singulier. Non contente de représenter un territoire et ses frontières, cette peinture figure la construction dans le temps du domaine d'une communauté, par les déplacements, le bornage de l'espace par la dynastie fondatrice. Ce lienzo, où la spatialisation du temps est indissociable de la représentation de l'espace lui-même fait partie d'une famille de cartes répandue dans toute la zone méso-américaine et appelée *cartographic histories* par les historiens de la cartographie. Si nous avons pu

reconnaître la carte de Madaba comme un cartogramme en puissance, nous sommes bien en peine d'imaginer quel pourrait être le devenir de ces cartes.

Pourtant, nous présentons qu'il y a là quelque chose à creuser qui nous rappelle les tentatives contemporaines de représentations des traces. Et si nous pouvons envisager de voir là des propositions réalistes, signifiantes pour le monde contemporain, c'est que nous prenons cette carte au sérieux. Que nous tentons de la lire avec une grille de lecture contemporaine, informée par ce que nous savons de son contexte de production. Mais ce type de carte, dont la production a persisté après la conquête espagnole, a été très tardivement pleinement intégré au monde de la carte : parce qu'il était très éloigné de nos types de représentation et ce d'autant plus que l'influence de ce type d'objet sur les cartographies occidentales a été nulle.

## Altérité 2: les Ailleurs

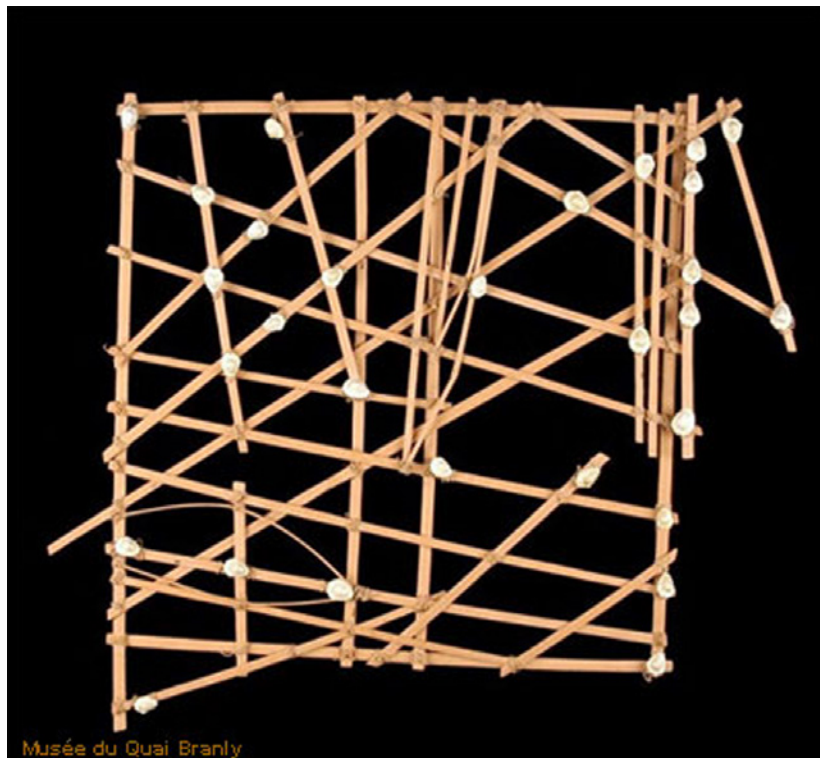


Fig.4 Meddo polynésien: Une cartographie pour l'espace mobile en réseau.

Les cartes des mondes non-occidentaux appartiennent souvent à des systèmes de représentation sur les marges des critères habituels des définitions des cartes. Elles s'écartent aussi des cartes « normales » en ce qu'elles ne contiennent pas leur propre mode d'emploi (légende, échelle) et qu'elles se présentent à l'observateur extérieur comme des objets cryptés. Certains chercheurs ont d'ailleurs choisi d'utiliser le terme de cartographie plutôt que celui de carte pour éviter toute ambiguïté. Nous ne mésestimons pas les différences considérables qui existent entre ce que l'on appelle aujourd'hui les cartographies vernaculaires et les cartographies savantes et certains pourraient juger qu'il y a là un anachronisme rédhibitoire. Nous pensons que ces classes d'objets distincts méritent néanmoins de dialoguer à condition de les choisir en conséquence.

### Altérité 3: les Autres de maintenant

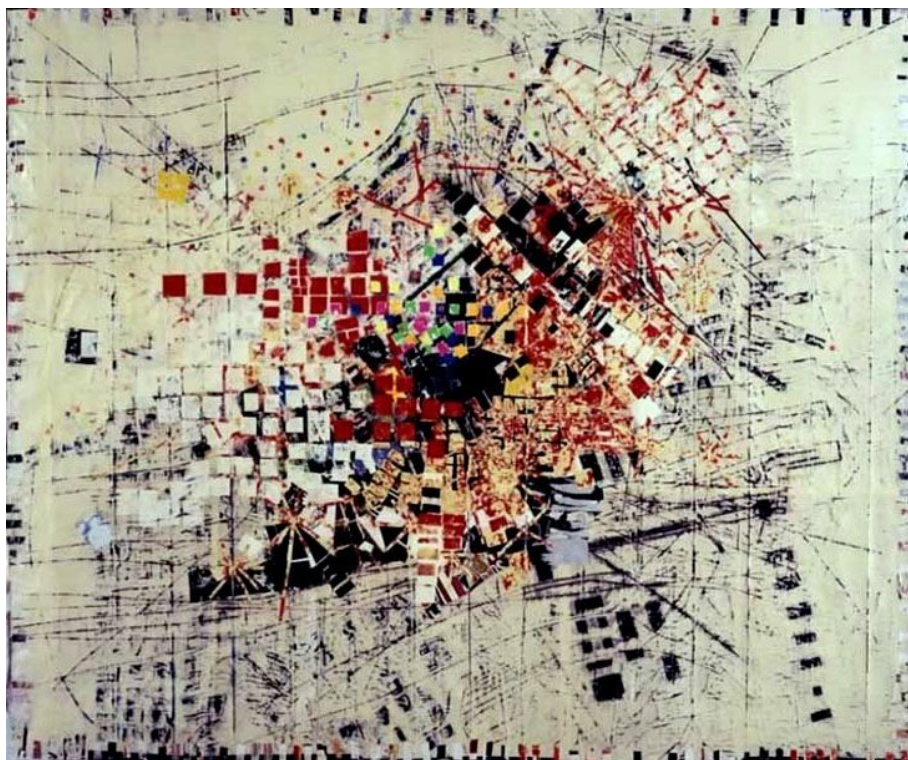


Fig.5 Mark Bradford, Kryptonite, 2006. Carte et art contemporain: une proximité troublante.

Nous avons mis en synchronie la carte scientifique et la carte artistique contemporaine pour renouer leur nécessaire interaction en termes d'innovation et d'apport cognitif. Dans le champ artistique, cartes et œuvres d'art ont développé des liens puissants depuis la Renaissance. En 1336, Pétrarque entreprend l'ascension du mont Ventoux et contemple une vaste étendue de territoire (Pétrarque 2011). Le « paysage » est né. Peu après, en Toscane, les peintres élaborent les bases de la perspective classique pour ordonner l'espace du monde. À cette époque, les questions autour du plan, de la projection, de la spatialisation, se posent aux peintres avec autant d'acuité qu'aux cartographes. Aux XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles, des peintres sont appelés par des commanditaires d'ensembles cartographiques pour travailler avec les cartographes et les mathématiciens. Ignazio Danti réalise la fameuse galerie des cartes d'Italie au Vatican à Rome. La culture visuelle de cette époque se matérialise dans le cabinet de curiosités où se côtoient cartes, mappemondes, globes, œuvres d'art et objets prélevés de la nature. Dans les Provinces-Unies, au XVII<sup>e</sup> siècle, la carte constitue un élément pictural à part entière. Vermeer peint différentes cartes dans plusieurs de ses tableaux, comme la carte des Pays-Bas unifiés qui apparaît dans *L'Atelier*. Cette carte dont un seul exemplaire a été retrouvé atteste du lien entre représentations cartographiques et peinture. Cette relation est d'autant plus forte dans la peinture du Nord que celle-ci s'attache davantage à la notion de surface. Un regard partagé s'instaure entre peintres et cartographes (Alpers 1983). Aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, avec la constitution des disciplines scientifiques et la revendication de l'autonomie de l'art, les domaines de la carte et de la peinture se distancient et développent leurs propres techniques et moyens d'expression. Néanmoins, on voit qu'au XIX<sup>e</sup> siècle des compétences en matière de technique de dessin étaient requises par les cartographes qui ont produit des cartes dont

l'esthétique se rapproche de certains courants artistiques (néo-classicisme, par exemple). C'est au XX<sup>e</sup> siècle, à partir des années 1960 que les cartes et les images artistiques engagent un nouveau dialogue. Pop art, Nouveau Réalisme, Situationnisme et Land art intègrent et créent des cartes qui mettent en évidence et en discussion les pouvoirs du langage cartographique. Cette propension cartographique continue à se déployer chez les artistes des années 1990 et 2000. Il y a aujourd'hui une resynchronisation possible de la carte et de l'art. Le nouage de liens cognitifs et esthétiques entre la carte et l'art est à nouveau rendu possible, selon des modes opératoires propres à notre époque.

Dans le champ de l'art contemporain, des expositions accompagnées de publications ont mis en évidence les rapports entre arts visuels et cartographie. Citons les plus fameuses : *Mapping* (New York, 1994), *Map* (Londres, 1996), *Orbis Terrarum, ways of world making* (Anvers, 2000), *GNS* (Paris, 2003), *Le dessus des cartes* (Bruxelles, 2004), *The Map as Art: Contemporary Artists Explore Cartography* (New York, 2010) Plus récemment encore deux expositions londoniennes : *Magnificent Maps: Power, Propaganda and Art* (Londres, 2010) et *Whose map it is ?* (Londres 2010). Le repérage que nous avons entrepris pour découvrir des cartes provenant de l'art contemporain nous a conduits à explorer de manière systématique les dernières éditions des Biennales de Venise (de 1999 à 2011) et des Dokumenta de Kassel (de 2002 et 2012). Par ailleurs, nous avons aussi rencontré des cartes d'artistes dans d'autres expositions thématiques et monographiques présentées dans les musées d'art moderne et contemporain européens ainsi que dans des centres d'art et des galeries durant ces cinq dernières années.

Ainsi s'est constitué un corpus de cartes artistiques contemporaines dont un certain nombre a été analysé et a été introduit dans le corpus général des cartes de la recherche.

### 1.1.3 Le corpus Cosmographies. Un jeu de 60 cartes

Soixante cartes ont été identifiées, collectées et documentées (présentées en Annexe 1, séparément sous la forme d'une fiche synthétique et sous la forme d'un jeu de carte). L'éventail de variétés et de diversités en terme de techniques, d'impressions, de supports, de contextes et d'intentions cartographiques est large. Certains documents de notre corpus sont bien connus. Abondamment commentés, ils font même partie des jalons d'une histoire de la cartographie telle qu'on pourrait l'écrire après les travaux au long cours de John Brian Harley et David Woodward<sup>3</sup>. D'autres, presque invisibles, ont été exhumés des archives ou repérés dans des ouvrages et des expositions. La carte de Garrison – carte de la dynastie Han trouvée dans un tombeau à Mawandgui – y côtoie ainsi la carte de Grande-Bretagne de Matthew Paris, les dernières réalisations d'artistes contemporains ou les transcriptions des cartographies touarègues... Tous se sont signalés par la manière singulière dont ils proposent — chacun à leur façon — une représentation originale de l'espace. Selon les

---

<sup>3</sup>La somme des trois volumes du projet de l'*History of Cartography* est en la matière une référence incontournable (Harley J.Brian 1987) (Harley J.Brian 1992)(Harley J.Brian 1994)(Lewis G. Malcolm 1998)(Woodward 2007).

questions posées à la carte contemporaine, ce corpus est inlassablement convoqué, sollicité autant que nécessaire, soumis à écrémage, puis organisé et réorganisé à souhait, manipulé par une démarche que nous exposerons ultérieurement.

L'analyse de l'ensemble de ces cartes, venues d'*avant*, d'*ailleurs* et de l'art contemporain a suivi un protocole permettant de disposer pour toutes les cartes choisies d'une grille de lecture commune. Les questions que nous nous sommes posées sont de deux ordres. Le premier s'attache à décrire l'objet dans son histoire et son contexte, afin de le connaître pour soi-même. Comment la carte est-elle fabriquée (moyens visuels, matériaux) ? Que montre-t-elle ? Quel est son contexte de production ? Qui est le créateur ? Le second ordre consiste en l'injection sur l'objet décrit des questions émanant de la recherche à savoir : quelle innovation cette carte véhicule-t-elle ? À quelle famille identifiée appartient-elle ? Que dit-elle de l'espace et de son usage par les humains ?

### Mise en synchronie : Qu'est ce qui fait carte ?

Chaque carte a été analysée pour elle-même. Nous avons décrit son contexte de production, sa finalité, ses commanditaires, sa forme, son esthétique, son efficacité, son pouvoir. Toutefois, il ne s'agit pas seulement de juxtaposer les cartes, mais de les étudier en fonction d'une question problématisée. À ce propos, l'historien Marcel Détéienne insiste sur la question qui permet de construire des comparables (par exemple, « qu'est-ce que fonder ? ») (Détéienne 2000). Pour l'établissement du corpus, notre question a été la suivante : qu'est-ce qui fait carte ?

Ce travail analytique, présenté en Annexe 1, consigne des informations certes inégales, mais dont le mérite est de pouvoir faire connaissance avec les documents, de nous en emparer pour les interprétations futures en offrant la possibilité de les convoquer librement, à la guise, au fil de la recherche. Il a fallu mettre en synchronie dans un premier temps des œuvres et productions cartographiques qui ne se « connaissent » pas, afin de permettre dans un deuxième temps une nécessaire lecture diachronique de l'histoire de la cartographie.

### Devant l'histoire : l'anachronisme comme règle

Et que se passe-t-il lorsque nous sommes devant une image ? Nous sommes irrémédiablement devant le temps, à la lumière des propos développés par Georges Didi-Huberman. Selon lui, nous pouvons (et même nous devons) nous placer devant les images, comme *Devant le temps*, ainsi proposé dans son ouvrage éponyme paru en 2000 (Didi-Huberman 2000).

C'est à la suite d'une visite un couvent de San Marco à Florence, que l'historien de l'art se voit frappé d'une forte émotion à la vue d'un des pans de la fresque de l'artiste *Fra Angelico*, vraisemblablement peinte dans les années 1440. Devant ce pan rouge, appartenant à la Renaissance florentine, criblé de taches telles une

déflagration et formant une constellation d'étoiles, il ne put (et on ne peut) s'empêcher de voir les *dripping* de Jackson Pollock.

Ainsi, arrive-t-on au constat de la nécessité de l'anachronisme. L'histoire n'est pas unique. Elle est toujours à requestionner, la réinterpréter. Ce nouveau régime d'historicité prône l'anachronisme comme règle et non plus comme leurre. Comme pour Walter Benjamin, l'image est un choc fulgurant où « l'Autrefois rencontre le Maintenant » (Benjamin 1989, 478-79 (1939)) en parlant des images dialectiques qui sont les seules où quelque chose de véritablement nouveau se faire sentir. Les images sont de fait historiques, devant l'image nous sommes irrémédiablement projeté devant l'histoire.

## 1.2 Une démarche : l'Atlas à l'œuvre

Comment faire des altérités cartographiques une ressource dans notre réflexion sur l'innovation en cartographie ? Il nous semble que l'atlas – et nous cheminons ici à la suite de Aby Warburg – en créant un espace de commensurabilité pour les œuvres peut être le dispositif idoine. Nous faisons avec d'autres l'hypothèse que le voisinage des éléments les plus hétérogènes sur une planche – ici des œuvres d'art contemporaines, mais aussi des cartes médiévales, des cartes chinoises du XVII<sup>e</sup> siècle... – est un procédé heuristique.

Forme visuelle du savoir, forme savante du voir, comme le note Georges Didi-Huberman, le motif de l'atlas a été largement visité tant par les chercheurs que par les artistes. Nous éloignant cependant radicalement des démarches davantage cumulatives, plus proches de l'archive et de la collection, qui ont traditionnellement été celles adoptées par les scientifiques, nous prenons acte de ce que la planche nous offre... un espace. La mise en abîme est ici aussi dangereuse qu'elle est féconde : la résonance des systèmes spatiaux des cartes et de l'atlas déploie un champ d'échos.

Il faut aussi prendre le parti d'admettre que le dispositif, fondant l'impureté comme principe, fait du bruit, visuel tout autant qu'intellectuel, un atout. La chose ne va pas forcément de soi en matière de science, mais c'est bien dans l'espace entre les œuvres, en somme dans le pli, qu'il se passe quelque chose. La vocation de l'atlas à l'inachèvement en fait un outil inhabituel. Le montage place les images dans un espace ouvert, toujours disponible aux manipulations et aux réassemblages. Or, c'est de l'épuisement des sources ou de l'espace dont procèdent ordinairement nos instruments de pensée. L'articulation de l'atlas avec d'autres démarches, en particulier celle de la comparaison telle qu'elle est développée par Marcel Détiéne, ne va pas sans poser quelques questions.

Dans un premier temps, nous avons réinterrogé l'atlas, ouvrage géographique par excellence et codifié par la discipline. La fermeture de l'atlas géographique traditionnel, relevant du catalogue qui accumule toutes les cartes d'un thème ou d'un territoire, a subi une opération d'ouverture qui favorise le décentrement plutôt que le classement, la transversalité plutôt que le catalogage, le foisonnement plutôt que l'épuisement. S'en suit une proposition de planches conçues comme des compositions traversières qui privilégient les décloisonnements et les transgressions et renoncent à la typologisation. Notre travail est celui de la mise en œuvre d'un montage de cartes comparables et incomparables, dissemblables.

Nous nous proposons de présenter une démarche de travail singulière, celle de l'« atlas à l'œuvre » : la mise en jeux d'images fixes qui s'animent par montage et la création de planches d'atlas. Nous exposerons à la fois la méthode et le geste, après un bref rappel de ce qui constitue ce savoir.

### 1.2.1 L'atlas. Un objet de savoir

Le fait de collectionner apparaît dès le XIX<sup>e</sup> siècle avec les herbiers et les cabinets de curiosité. C'est le lieu de l'appréhension par l'homme des œuvres de la nature et de l'art, un abrégé de l'univers, où se regroupent tous les doubles. L'essor de la photographie accompagnera le passage de la collection à la collection optique. L'apparition d'un monde fait d'archives, un fonds d'images latentes, un inventaire pour se taire, un alibi du document pour scientifique, pour artiste ou autre novice. Dans ce constat du développement de l'art (ou de la science) du pur constat, les opérateurs laisseront « les regardeurs faire le tableau » (la démonstration). Si l'art, c'est faire, alors faire c'est choisir, disait Marcel Duchamp, adepte du *ready-made*.

Le mouvement de la collecte travaille dans le sens de la mémoire, mais son espace opérationnel est le temps réel. La collection est un itinéraire, un voyage, un déplacement d'un objet de son contexte. La photographie arrache de toute façon l'image de son contexte, et c'est l'arrachement qui permettra par la suite sa manipulation. L'artiste Gerhard Richter<sup>4</sup> interrogera d'ailleurs la dimension procédurale de l'atlas en tant que collection d'images et sa vocation archivistique, dans la constitution de sa vaste collection d'images, essentiellement photographiques, amassées par l'artiste depuis les années 1960 et régulièrement exposées tout au long de sa carrière.

L'atlas s'ouvre, au moins depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, à d'autres champs du savoir comme le démontre Lorraine Daston et Peter Galison dans une critique visuelle de l'objectivité en science (Daston et Galison 2012). L'atlas est une catégorie éditoriale traversant les domaines les plus divers (astronomie, botanique, zoologie, anatomie, puis l'anthropologie, l'histoire de l'art, la physique ou la géographie). Le mot désigne des recueils d'images et de documents graphiques, organisés sous forme de planches et joints à un ouvrage pour en faciliter la compréhension, la collection de planches constituant un parcours plus ou moins exhaustif d'un domaine.

---

<sup>4</sup> <https://www.gerhard-richter.com/fr/art/atlas/?p=5&sp=32> (consulté le 23.03.2017).



## Une redécouverte de l'atlas

Depuis la redécouverte des travaux d'Aby Warburg (1866-1929), l'idée de l'atlas a connu une popularité inédite et tout particulièrement après l'exposition éponyme au Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofia à Madrid dirigé par Georges Didi-Huberman entre novembre 2010 et février 2011, présentée par la suite sous une forme modifiée au ZKM-Zentrum für Kunst und Medientechnologie à Karlsruhe et à la Sammlung Falckenberg à Hambourg entre mai et novembre 2011, qui a donné lieu à la rédaction du long essai sur les dimensions esthétiques et épistémiques de cette « forme visuelle du savoir » et cette forme « savante du voir » dans *Atlas, ou le Gai Savoir Inquiet* (Didi-Huberman 2011). Il y détermine ainsi les usages qui sont contraires à ceux « d'autres livres constitués de pages de texte plutôt que de tables d'images, ne serait pas fait pour être « lu » mais pour être arpenté du regard (Castro 2013, 162). L'atlas « correspondrait ainsi à un outil spécifiquement visuel dont le moteur serait l'imagination: une forme de « connaissance traversière » fondée sur la « puissance intrinsèque de montage qui consiste à découvrir (...) des liens que l'observation directe est incapable de discerner » (Didi-Huberman 2011, 113).

Dans les dernières années de sa vie (1918-1929), l'historien de l'art Aby Warburg a composé un atlas d'images intitulé *Mnemosyne* (« mémoire » en grec). Resté inachevé, ce projet de collection iconographique cherchait à expliquer visuellement un problème central pour l'histoire de l'art: la « survivance » des formules antiques à la Renaissance.

Petite révolution dans la discipline, cet atlas réunit 79 planches de grand format et repose sur des milliers de reproductions photographiques d'œuvres d'art, assorties de nombreuses images extra-artistiques (timbres, coupures de presse, arbres généalogiques, cartes et plans, dessins publications, etc.) rassemblées au sein d'une bibliothèque conçue à cet effet, la KBW (Kulturwissenschaftliche Bibliothek Warburg) à Hamburg. Au centre de la bibliothèque, un atrium permettait d'exposer ses planches, tel un *Denkraum*, une sorte d' « espace de la pensée »<sup>5</sup>.

## Les deux formes du savoir

Par une relecture historique des conceptions de l'atlas, Teresa Castro opère une distinction entre ceux qui mettent les images « au travail » (Daston et Galison 2012, 30) de ceux qui mettent les images « en mouvement ». Il en ressort deux types d'atlas : l'un scientifique, issu d'une tradition enracinée dans les pratiques scientifiques de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et du début du XX<sup>e</sup> siècle, l'autre méthodologique, semblable au projet *Mnemosyne*, dont les principales caractéristiques sont regroupées dans le tableau suivant.

---

<sup>5</sup> La première publication en français et en édition intégrale de l'atlas *Mnemosyne* (Recht 2012) pose la question des rapports entre la forme de l'atlas et d'autres espaces de mise en scène du savoir, comme celui de la bibliothèque.

Tab.1 Deux types d'atlas, deux types de savoir :

	Forme de spatialisation du savoir	Forme de connaissance	Intérêt	Dimension	Espace de travail	Support	Exemple(s)
<b>Atlas scientifique ou « l'image au travail »</b>	« Devenir savoir » : une forme savante du voir (la collection d'images au pluriel)	La compilation systématique et sa présentation	Affûter l'oeil des spécialistes en reproduisant des images = l'oeil de la discipline ( <i>period eye</i> )	Nombre illimité: tentative d'exhaustivité	L'archive	La succession des folios: le portfolio	Atlas géographique, astronomique, botanique, zoologique, anatomique, puis d'anthropologique, d'histoire de l'art ou de physique
<b>Atlas méthodologique ou « l'image en mouvement »</b>	« Devenir voir » : une forme visuelle du savoir (le montage)	L'imagination par la spatialisation	Exercer un regard englobant = la scène	Nombre limité	Le musée	La planche comme table de montage	<i>Mnemosyne</i>

Avec *Mnemosyne*, Aby Warburg aurait « inventé une forme, une nouvelle façon de disposer les images entre elles » et inauguré « un nouveau genre de savoir » (Didi-Huberman 2011, 20), un « *savoir-mouvement* des images, un savoir en extensions » (Michaud 1998, 20) avec la question du montage et le problème de l'imagination comme forme de la connaissance. Conçu comme un instrument heuristique capable d'accueillir des éléments hétérogènes, de donner forme à des relations multiples et de *faire voir autrement*, les contraintes matérielles du dispositif (son support, sa façon de disposer, de présenter et d'exposer les images, etc.) sont des éléments essentiels à la compréhension de l'atlas méthodologique que nous avons choisi d'expérimenter comme une nouvelle interface de la connaissance.

### 1.2.2 La méthode : monter des cartes

La constitution, puis l'analyse, d'un corpus hétérogène et diachronique, regroupant des cartes du passé, provenant d'ailleurs (autres cultures) et appartenant à un autre champ que celui de la cartographie (art contemporain) a nécessité l'élaboration d'une méthode capable de faire dialoguer les cartes entre elles. Aussi notre réflexion s'est-elle développée à partir de deux auteurs : Marcel Détienné<sup>6</sup> et Georges Didi-Huberman<sup>7</sup>, en relation avec deux notions - comparer et monter - ainsi qu'autour d'un outil : l'atlas. Les cartes ont été observées en tant que cartes mais aussi en tant qu'images recelant des qualités sémiologiques et esthétiques particulières. Transhistoriques et transgénériques, les images sont de l'espace (Didi-Huberman 2000). Construire les planches d'un atlas est devenu un des objectifs intermédiaires de notre recherche, les planches elles-mêmes étant constituées de plusieurs cartes qui ne se « connaissent pas ».

La production des planches d'un atlas a procédé de la comparaison et du montage. Suivant la leçon de Marcel Détienné, nous avons construit des comparables sans établir des lois générales, et cela par l'expérimentation de notre « jeu de cartes », qui vise moins à juxtaposer les cartes mais plutôt à les multiplier. Aussi avons-nous

<sup>6</sup> Marcel Détienné, *Comparer l'incomparable*, Paris, Le Seuil, 2000.

<sup>7</sup> Georges Didi-Huberman, *La ressemblance informe ou le gai savoir visuel selon Georges Bataille*, Paris, Macula, 1995 ; *L'image survivante. Histoire de l'art et temps des fantômes selon Aby Warburg*, Paris, Minuit, 2002 et *Atlas ou le gai savoir inquiet. L'œil de l'histoire*, 3, Paris, Minuit, 2011.

élaboré un comparatisme qui complexifie plutôt qu'il ne simplifie, qui problématise plutôt qu'il ne s'exprime en termes de résultats, qui mette finalement en évidence le goût des transversalités plutôt que le lissage des homogénéités et des ressemblances. Nous avons voulu « comparer au plus proche » et « comparer au plus loin » (Detienne 2002, 73). Ce comparatisme « pluriel », comme le nomme Détiene, a rendu visible la projection de « configurations dissonantes » (Detienne 2002, 77).

Démonter et remonter les logiques cartographiques, bousculer la chronologie ont engendré des réactions et des articulations insoupçonnées, des questions inédites et des formulations qui ouvrent la discipline cartographique. La comparaison revient ici à chercher le plus petit dénominateur commun, à dépasser le différentialisme par le concept sans jamais avoir l'illusion de tendre vers un universalisme dénué de toute épaisseur. Cela revient à s'interroger non pas tant sur la nature de la carte que sur le ressort même de l'acte cartographique.

### Monter, comparer. La planche comme argument

L'opération de montage de nos planches de cartes prend donc pour modèle *Mnemosyne* d'Aby Warburg. Cet atlas, qui dispose de manière éphémère et interchangeable des images sur des fonds noirs, a servi de source d'inspiration méthodologique, épistémologique et esthétique.

Les cartes récoltées, assorties des questions qu'elles posent et des lectures spatiales qu'elles proposent, sont ainsi montées ensemble, semblable à une greffe de notions et d'images. Un montage procédant par frottements et attractions est instauré composant une forme de pensée figurale, *une pensée en images*.

Le montage<sup>8</sup> joue de l'effraction, il pratique la décomposition et la recomposition. Il fonde les contrastes, il renouvelle les rapports, il provoque les contacts et engendre des significations. Issu de collisions, il compose le choc des rencontres. Par la technique du rapprochement, il marque et souligne le conflit et les contrastes (Didi-Huberman 1995, 304). Ce type de montage où les cartes et les questions entrent et sortent du champ crée une composition kaléidoscopique, assemblage fait d'attractions et de ruptures entre les cartes. Il offre moins à voir une permanence qu'il n'indique une *relation*. Une relation qui s'exprime par heurts et répercussions. Rapidement visible, la carte pourtant nécessite une longue attention, celle d'une lecture. À la fois laps du temps, mais requérant un laps dans le temps, la carte implique une durée, une suspension du temps. Nous pouvons le nommer un *espacement*. La planche n'est pas qu'une succession d'emplacements (un lieu pour chaque carte), mais plutôt un espacement, c'est-à-dire un *lien* entre chaque carte. Dans l'espacement, ce n'est pas l'espace occupé par chaque carte qui est déterminant, mais le rapport qui peut exister entre elles.

Animées par le jeu qui consiste à enlever les cartes, à les remplacer ou à changer leur position sur la planche, les images sont d'ici et de là-bas, de maintenant, d'avant et d'après. S'élabore la construction de planches par

---

<sup>8</sup> Le montage comme méthode épistémologique est mis en pratique dans Véronique Mauron, *Le signe incarné. Ombres et reflets dans l'art contemporain*, Paris, Hazan, 2001

anachronismes et analogies. Ce type de rapprochement crée un nouveau milieu pour les cartes réunies. C'est l'intervalle, l'*entre* qui devient le lieu, le milieu des images choisies. C'est-à-dire les relations éphémères, les associations cognitives et imaginatives. Cet intervalle est un contre-temps qui bat en brèche la chronologie et inscrit le hiatus : le maillage troué plutôt que le tissu de l'histoire.

Ainsi le montage des cartes ruine-t-il tout recentrement autour de certitudes ou de concepts balisés, mais impose-t-il une pensée du dehors et de l'ex-centricité, flottante parfois et ouverte à l'intuition et à l'imagination. La planche cartographique devient *pensive* et ses significations ressortent d'un impensé immergé dans les relations provoquées par le montage.

L'accent mis sur la relation et l'intervalle ainsi que le geste de déplacement des cartes pour reconfigurer les planches selon un corpus qui pourrait être infini induit une mise en mouvement de l'atlas. La notion de montage, chère au cinéma, entre ici aussi en ligne de compte. Expérimenté ici de manière simple et «primitive», le montage qui permet un déplacement et un remplacement des cartes sur la planche. Se produit un phénomène d'apparition des images qui entrent dans le champ de la planche et qui en sortent pour revenir plus tard dans une autre configuration. Ce moment de l'apparition devient ici une sorte de comparution. Les cartes sont invitées à se présenter selon un ordre donné par la problématique de la planche (planche d'itinéraires, planche-grille, planche-corps, planche-rythme, etc.) pour signifier entre elles et créer les significations possibles de la planche elle-même, des significations remises en jeu à chaque manipulation de cartes. Le mouvement engendré par la déconstruction et le remaniement des planches constitue la pleine opération du montage de cet atlas en mutation. Nous prenons alors avec Serge Daney le parti de la *monstration* – un acte qui appelle une parole – contre celui de la programmation.

La planche est ainsi une combinatoire qui, à chaque remaniement, produit une nouvelle configuration de sens. Ce simple mouvement de déplacer et de remplacer actionne non seulement un dispositif visuel, mais la réflexion elle-même qui se met en mouvement, en état d'invention.

Notre association de cartes vise moins à juxtaposer des cartes disparates qu'à les multiplier. Démonter et remonter les logiques cartographiques, bousculer la chronologie ont engendré des réactions et des articulations insoupçonnées, des questions inédites et des formulations qui peuvent ouvrir la discipline cartographique.

### Expérimentations. L'épreuve de la méthode

Nous détaillons ici le travail engagé autour de questionnements sur la constitution et l'élaboration de planches, à proprement parler. Les problématiques de l'itinéraire, du réseau et des récits se sont progressivement dégagées d'un travail dont le mouvement est double, répétons-le. Il s'agit tout à la fois de s'attacher à préciser les enjeux de la cartographie contemporaine et d'œuvrer au montage des images. Nommer ces planches revient alors à mettre au jour des problématiques et non des thématiques. Une fois la

méthode mise à l'épreuve, la stabilisation des planches a pu se révéler être un exercice quelque peu périlleux. Au cours de la recherche, nous nous sommes aperçus de la délicate intention de vouloir les figer. Chaque question posée à notre atlas méthodologique sollicite *a priori* autant de planches donc. Seulement que le nombre de manœuvres est important pour aboutir à un état, rarement totalement convaincant, mais suffisamment satisfaisant pour la communication.

Proposées ici dans un « équilibre instable » (Gracq 1995 (1980)), les planches 1 et 2 par exemple sont présentées comme variantes autour de l'itinéraire. Alors que le répertoire des images montées reste le même, les agencements sont sensiblement différents : l'on ne met pas impunément les images en mouvement. La constitution d'une planche relève des mêmes enjeux de composition que toute œuvre picturale. Tout importe alors : taille, emplacement, choix d'un détail bien sûr, mais aussi position absolue et relative, écarts... et exige un choix qui ampute d'autant les polysémies primitives. D'où, parfois, la multiplication des planches sans que surgisse l'énoncé décidable, définitif. Ainsi si les deux planches « parlent » d'itinéraire, elles le « disent » autrement. De montage en montage, certains agencements se stabilisent néanmoins et persistent d'une tentative à l'autre : émergent des connivences conceptuelles et formelles intellectuellement très fécondes. De ces affinités électives qui s'affirment au fil des itérations, des circulations dans l'espace de la planche nous faisons notre miel. Ces expériences, nées d'un processus qui, réflexif autant qu'intuitif<sup>9</sup>, toujours met en œuvre le regard, constituent le véritable outil de notre heuristique.

---

<sup>9</sup> Rappelons que l'intuition est très directement l'affaire de l'œil: *intueri* signifie d'abord regarder. Notons par ailleurs qu'Henri Bergson adosse l'intuition (qu'il distingue de l'intelligence – sans exclusive) à la mobilité... (Bergson 2009 (1934)).



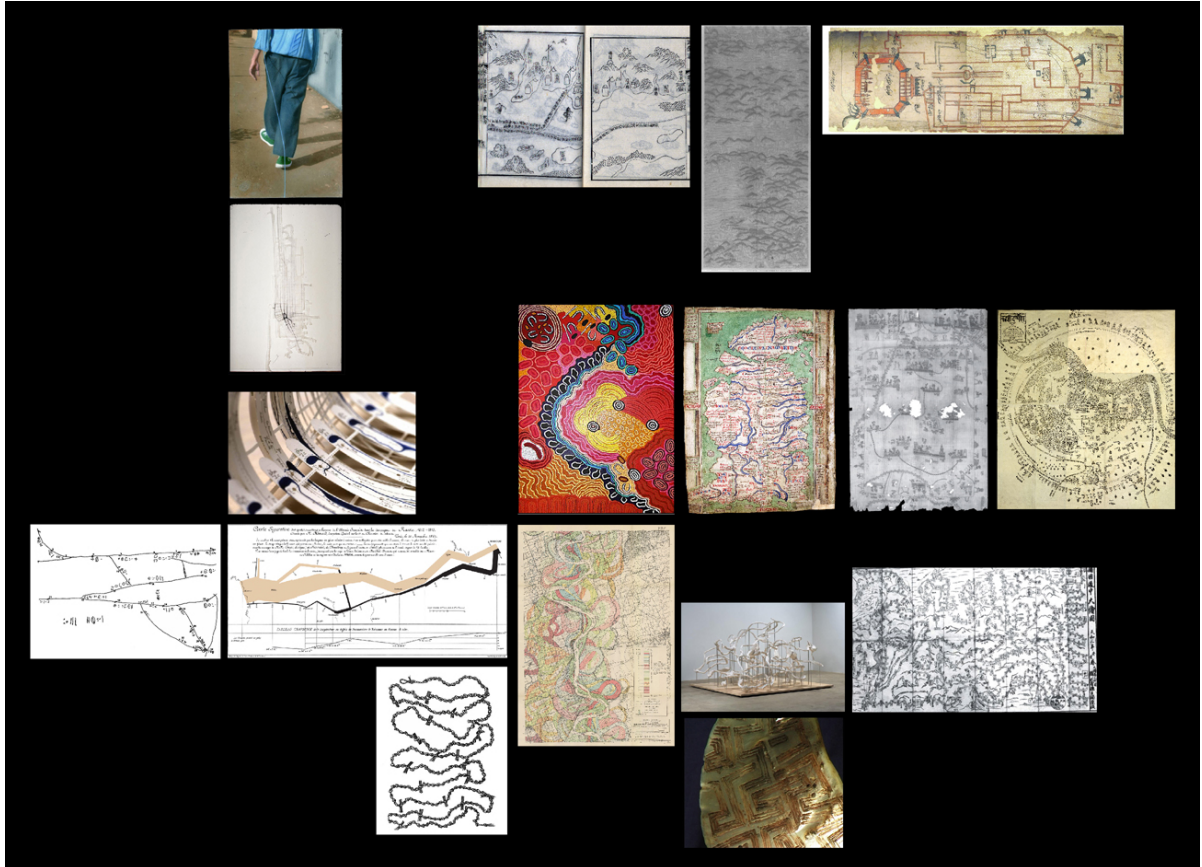
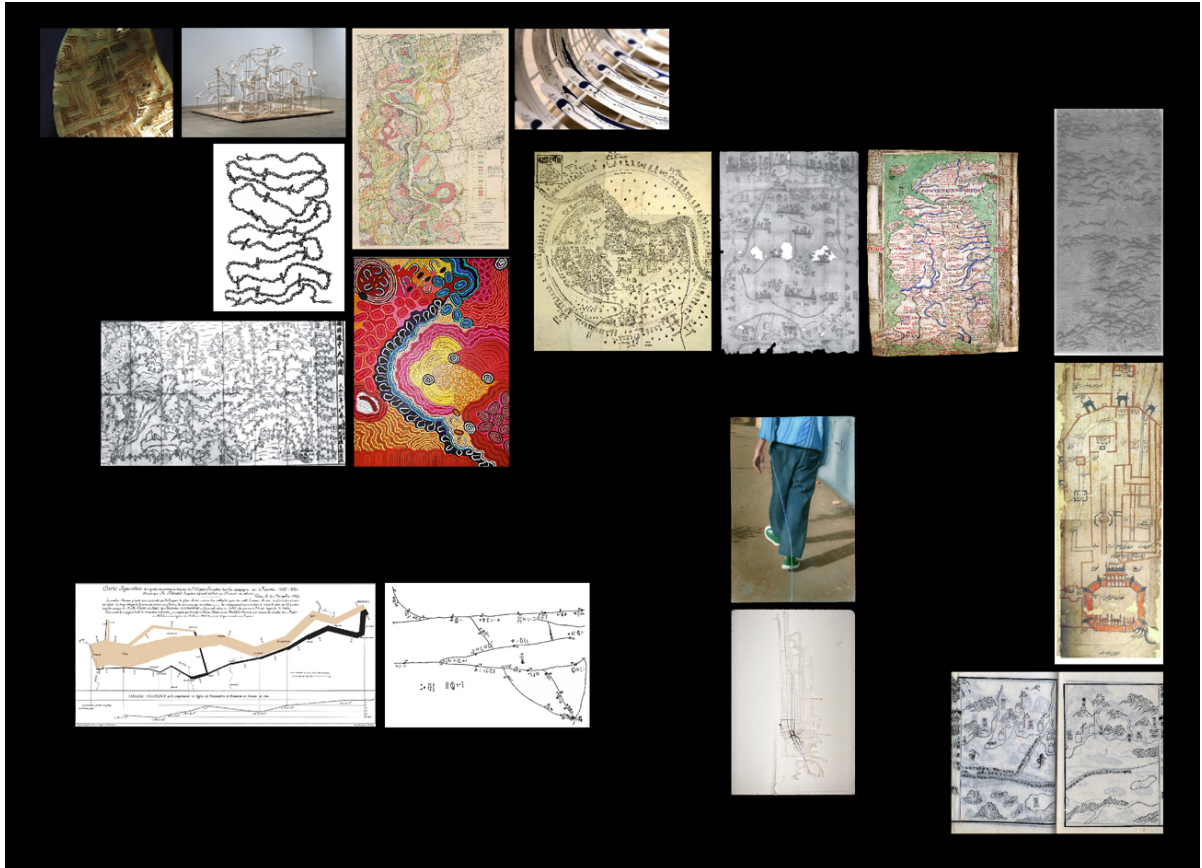


Fig.6 Comparaison: Planche Itinéraire 1 et Planche Itinéraire 2

### 1.2.3 L'application @tlas. Une interface ouverte

#### Offrir un espace pour la pensée

A la manière de Warburg, nous avons souhaité offrir un espace à la pensée et constituer notre propre *Denkraum* : cet espace mental prenant place entre l'homme et le monde. Selon l'historien de l'art, c'est dans l'écart entre la main qui saisit, l'œil et la bouche que l'espace de la pensée est en *statu nascendi*<sup>10</sup>. Véritable interface où la pensée serait en formation, en devenir, la création d'un tel espace revêt pour lui un acte culturel par excellence.

Les perspectives de l'atlas que nous proposons sont ouvertes. Notre atlas a volontairement été mise à disposition en libre accès par une application web que nous avons conçu et nommé @tlas : <http://bedebmym.preview.infomaniak.com/cosmographies/dist/#/about>

Ce dispositif se veut collaboratif. Chacun peut y déposer des documents et s'essayer au travail des images en créant une nouvelle planche. L'application en ligne se compose de deux entités. D'un côté, une base de donnée sur laquelle il est possible de télécharger des « documents », en l'occurrence ceux de notre corpus, mais qui ne demandent qu'à d'être augmentés. De l'autre, un espace de travail sous l'onglet « planches » consiste en un écran noir « infini » (c'est-à-dire sans bord, ni échelle *a priori*) dans lequel il est possible d'insérer nos documents logés dans une barre défilante inférieure pour les mettre véritablement « au travail ». Chaque fois que des images s'entrechoquent, un algorithme qui empêche les superpositions écarte les objets et se met à déstabiliser l'ensemble. Un nouveau tableau s'orchestre ainsi instantanément sous nos yeux.

#### Regarder le livre, lire le tableau

Avec cette interface, nous proposons de faire l'expérience des images. A ce propos, Henri Michaux théorise les possibilités d'une pensée laissée « ouverte » lorsqu'il compare le livre à la peinture et nous rappelle insidieusement l'objectif cognitif de notre atlas :

« Les livres sont ennuyeux à lire. Pas de libre circulation. On est invité à suivre. Le chemin est tracé, unique. Tout différent le tableau: immédiat, total. À gauche, aussi, à droite, en profondeur, à volonté. Pas de trajet, mille trajets, et les pauses ne sont pas indiquées. Dès qu'on le désire, le tableau à nouveau, entier. Dans un instant, tout est là. Tout, mais rien n'est connu encore. C'est ici qu'il faut vraiment commencer à lire. »<sup>11</sup>

Dans l'ancre de notre *Denkraum*, notre regard peut se perdre à l'intérieur de la surface des tableaux que l'on compose et redécompose à l'infini. Dans le tableau, c'est le regard qui évalue, nous dit Michaux. Il peut se perdre, faire fausse route, emprunter un autre chemin et surtout inventer différentes lectures possibles. Cette science que nous avons suivie dans notre recherche est une « science dans l'enfance », une science nomade,

<sup>10</sup> Se reporter à l'analyse de Roland Recht d'un texte issu du Tagebuch d'Aby Warburg, 12 octobre 1929 (Recht 2012, 20).

<sup>11</sup> Michaux, Henri. 2001. *Oeuvres complètes, Passages*, « Lecture », T.II, p.332 (cité dans Milon 2012, 74).



qui peut se perdre, qui inquiète, qui n'est assurée de rien... au risque de casser ! Aucune science de l'image ne saurait aboutir sans l'expérience du regard, par la reconnaissance de formes sensibles, de manière imprévue, par intuition, au hasard d'idées expérimentales (Lanoix 2014a).

Par extension, on pourrait assimiler le tableau de Michaux à l'espace d'une carte, ou plutôt la carte en tant qu'espace. Comme dans le tableau, on peut s'y perdre, il peut y avoir plusieurs lectures possibles. Pas uniquement analytique comme dans un livre, la carte est un espace à entrées multiples. Or, bien souvent, dans la pratique cartographique d'aujourd'hui, on exige aux cartes non seulement d'être « utile », mais également de ne délivrer qu'un seul message. Pourquoi devrait-on contraindre la carte à une utilité quelconque ou encore à un sens unique? Pourrait-on concevoir des cartes pluri-sens<sup>12</sup>? En offrant ainsi un espace à la pensée, l'interface proposée agit sur le savoir implicite à toutes cartes, mais non encore révélé.

### 1.3 Un espace : les planches de l'Atlas

Parmis les différentes planches qui ont été produites, nous en présenterons trois qui se sont signalés au regard de la problématique développé dans la thèse : la planche Itinéraire, la planche Réseau, la planche Récit.

#### 1.3.1 Planche Itinéraire. Une esthétique du passage

Les cartes issues ou produites à partir d'itinéraires constituent le ferment d'une des premières propositions de planche participant de notre atlas expérimental. Cela n'est guère surprenant : l'itinéraire hante la production cartographique à travers les âges et l'itinérance<sup>13</sup> est symptomatique des orientations majeures de l'art contemporain alors même que la cartographie actuelle peine à rendre compte de mobilités omniprésentes. L'*itinerarium*, la « relation de voyage », relève tout à la fois d'une *praxis*, au premier chef celle de la marche, et d'un espace, qu'il soit linéaire, orienté, voire organisé... Déplacement, l'itinéraire est narration d'une expérience. Exploration, l'itinéraire est description d'un parcours. Cette tension entre ces espaces de représentations se déploie ici ; se mêlent la trace et le tracé.

---

<sup>12</sup> Cette critique a été brillamment menée par Sylvain Piron dans la lecture univoque des cartes fantasques d'Opicinus de Canistris (Piron 2015).

<sup>13</sup> En référence à l'ouvrage éponyme de Laurent Buffet, *Itinérances. L'art en déplacement* (Buffet 2012).

<b>Coquille de nacre gravée</b> Péninsule Dampier, Australie	<b>46</b>	<b>Cave Model</b> Rachel Khedoori 2009	<b>57</b>	<b>Carte de la vallée du Mississippi</b> Harold Fisk 1944	EXTRAIT	<b>Atlas of Movements</b> Christoph Fink 2000	DETAIL	<b>54</b>	<b>Tokaido Michiyuki no Zu</b> Japon 1654	<b>28</b>
<b>Corde Papua Iatmul</b> Nouvelle-Guinée	<b>44</b>	<b>Rêve Aralya Damien &amp; Yilpi Marks</b> Dessert central, Australie	<b>48</b>	<b>Kasi Darpana Mirror of Kashi</b> Varanasi, Inde 1876	DETAIL	<b>Lienzo de Zapatepec 1</b> c. 1540-60		<b>43</b>	<b>Carte de la Grande-Bretagne</b> Matthew Paris c. 1252	<b>3</b>
<b>Shokoku Dochū Oezu</b> Japon 1663	<b>30</b>	<b>Rêve Aralya Damien &amp; Yilpi Marks</b> Dessert central, Australie	<b>48</b>	<b>The Loser/The Winner</b> Francis Alys 1998		<b>Mapping Memory</b> Marie Christine Katz 2001		<b>51</b>	<b>Route de Shahjahanabad à Kandahar</b> Inde c. 1770	<b>34</b>
<b>Campagne de Russie</b> Charles J. Minard 1869	<b>12</b>	<b>Carte de la transhumance touarègue</b> observation et dessin d'E. Bernus c. 1910	<b>41</b>	<b>Carte de Narjing à ... incluse dans le Wubei Zhi</b> 1621	EXTRAIT			<b>53</b>		<b>21</b>



## Du trait

Constatons d'abord simplement la récurrence de l'emploi du trait. Le linéament est sans doute en effet l'expression graphique qui se révèle la plus à même de décrire le cheminement. La ligne<sup>14</sup> s'impose dans toutes ses acceptions : droite, courbe, continue ou obtenue par une succession de points... Le fil est parfois tenu qui instaure et maintient la relation entre deux lieux, entre homme et espace. Le fil d'Ariane de Francis Alÿs (*The Loser/The Winner*) [51], détricotage d'un pull-over qui le dénude dans les rues de Stockholm, est une ligne de vie fragile, tout comme le filet de voix des *songlines* aborigènes [48]. Mais les traversées peuvent s'épaissir jusqu'à la coagulation. Haltes que l'on marque d'une ponctuation, empâtement du trait, accentuation de la gravure : le grain met en relief les inconstances ou tout au contraire souligne les cheminements mille fois empruntés. Point de palimpseste qui vaille alors puisque la trace ne devient tangible que lorsqu'il y a accumulation, sédimentation même (et l'on peut penser alors à la carte des cours du Mississippi) [13]. Je marche dans les pas de mon père et, émergeant du désert, la strie peu à peu s'épaissit<sup>15</sup>. La carte devient processus mémoriel, très explicitement une lutte contre la disparition, plus encore : un noème. L'espace du choix n'est pas celui de la passion comme en fait l'expérience Marie Christine Katz (*Mapping Memory*) [53]. Le 11 septembre 2001 passé, la transcription de ses déplacements dans New York actualise un stigmate : stigmate du corps du marcheur, stigmate du corps urbain.

De toute évidence, l'entreprise de représentation d'un itinéraire est indissociable du mouvement du corps dans l'espace. Ce dernier apparaît même comme l'acteur explicite (la litote est de taille) de certaines des cartes de notre corpus. L'enjeu majeur de ces cartographies consiste alors à traduire le mouvement en image ou plutôt par l'image et l'une des modulations, *a priori* paradoxale, consiste en une forte dimension narrative. Le récit des transhumances des éleveurs touaregs du Niger, retranscrites par Edmond Bernus dans les années 1970 [41], est ponctué de marques tracées dans le sable à mesure que la chronique est contée. Le geste accompagne l'évocation et l'apparition des journées de marche (qui deviennent distances), des nuitées (campements), des points d'eau... le mouvement et sa trace sont aussi éphémère l'un que l'autre. Chaque élément dessiné participe du récit, lui même cause de l'inscription. Les gestes du corps au moment de l'évocation traduisent ceux du marcheur pendant le déplacement en une mimique motrice (et sans doute mnémonique) qui a longtemps été exclue du champ cartographique canonique.

Dans cette écriture, le trajet compte davantage que le point de départ et le point d'arrivée. Ce sont les expériences « en chemin » qui importent, plaçant indéfectiblement au cœur du dispositif la marche comme condition. Le cartographe ne se limite pas à découvrir le monde, il s'invente lui-même au cours d'un voyage à la fois toujours en cours et sans cesse recommencé. Il fait œuvre « bio-graphique », lisible comme l'affirmation de l'individu dans son « territoire du moi »<sup>16</sup>. L'expérience est consubstantiellement

---

<sup>14</sup> On lira Tim Ingold, *Une brève histoire des lignes*, pour des analyses très pénétrantes sur le sujet (Ingold 2007).

<sup>15</sup> Sur l'opposition entre espace strié et espace lisse, lire *Mille plateaux* (Deleuze et Guattari 1980).

<sup>16</sup> Selon la formule développée par Erving Goffman (Goffman 1996b), reprise par Sonia Lavadinho et Yves Winkin (Lavadinho et Winkin 2005)

performative. Le corps en pèlerinage est la mesure du monde, il est pris sur un espace, appropriation d'un territoire enfin.

« Les jeux de pas sont façonnages d'espaces. Ils trament les lieux. Les motricités pionnières (...) ne se localisent pas : ce sont elles qui spatialisent » (Certeau 1990, 147 (1980)) affirmait Michel de Certeau. Cette production de l'espace est au premier chef une conquête, à dimension symbolique et culturelle, où s'enracine une identité en quête d'ancrage tout à la fois dans un passé ancestral et dans un rêve par essence inatteignable : un archaïsme utopique (Chavinier 2011). Le bornage d'un territoire mixte tel qu'il est représenté par le Lienzo Zacatepec 1 [43], est ainsi, de même, la figuration de l'itinéraire de sa dynastie fondatrice : un tracé de fondation (Detienne 1990). Mais ce que l'on retiendra aussi de cette carte méso-américaine, c'est la vocation qu'elle avait d'attester de la légitimité de l'expression du pouvoir d'un groupe sur un espace lors de controverses territoriales. Ce document témoigne tout autant qu'il mobilise.

### À la ligne

S'esquissent ici des cartes dont la dimension narrative s'oublie. Le récit d'un cheminement ancien, l'expérience d'un corps en mouvement, s'estompe. L'itinéraire, en somme, s'efface quand, sous les mêmes traits – ceux d'une et une seule ligne, la route apparaît<sup>17</sup>. C'est l'action en puissance qui oriente ces projets cartographiques. On observe, au fond, une dissolution de l'individu dans le corps social : on aurait presque l'audace de penser que ces représentations de route signent la naissance d'un espace public... Comme le note Paul Zumthor dans ses analyses du Moyen-Âge européen (Zumthor 1993), l'accroissement de la distance entre l'homme et son corps est concomitant de l'émergence d'une culture de la route fondée sur la signification plus explicitement documentaire des voyages.

Cette objectivation de l'espace marque le glissement d'un espace hodologique – l'espace parcouru est rendu tangible et appropriable dans l'espace sensible de la perception<sup>18</sup> – à un espace de référence euclidien – homogène, isotrope.

Toutefois, cet espace de portée universelle n'est pas nécessairement de nature quadrangulaire (et encore moins orthonormé). La linéarité du cheminement est un modèle à ce point fort qu'il donne forme à l'ensemble de l'espace – y compris celui de la représentation. L'entendement, la mise en ordre du monde, passe là, au premier chef, par la liste. À l'évidence, l'opposition proposée par Umberto Eco entre la forme et l'énumération – sans toutefois, bien au contraire, établir de préséance chronologique – n'est pas si opérante (Eco 2009, 18 et sq.). Cette relation, ô combien étroite, entre la liste et la ligne, s'exprime magnifiquement dans les cordes *Papua Iatmul* [44]. La litanie des noms de chemin – synonymes de migrations ancestrales – s'organise en Mélanésie en un chapelet que l'on égrène. On connaît la fonction mnémonique de ce geste...

---

<sup>17</sup> Les représentations de réseau – quand bien même leur dimension linéaire peut être particulièrement forte, pensons à la table de Peutinger [4] – ne font pas partie de cette planche problématique.

<sup>18</sup> On doit la naissance de cette notion d'espace hodologique au psychologue Kurt Lewin dans les années 1920. On lira aussi sur ce point Gilles Deleuze, « cinéma - vérité et temps », cours du 12/06/1984 ou, notamment, Gilles A. Tiberghien & Jean-Marc Besse, « Hodologique », suivi de « Quatre Notes conjointes » (Brisson 2004).

L'un après l'autre, les nœuds sont lus. Cette lecture a un sens : le regard ici n'embrasse pas l'image d'un coup d'œil. Ce qui se joue dans ce type de représentation doit beaucoup plus au système scriptural qu'au système pictural<sup>19</sup>. Ainsi, les plus de cinq mètres et demi de la carte de *Mao Kun* [21] déploient les expéditions de Zheng He de Nankin au détroit d'Ormuz en une ligne quasiment droite. Cet effet de lecture est certes considérablement renforcé par l'inclusion de la carte dans un ouvrage – et son découpage en une quarantaine de pages. Mais l'argument ne porte pas pour une autre route, celle représentée par le *Tokaido Michiyuki no Zu* [28] où le jeu du regard est complexe puisqu'il oscille entre cette lecture d'une écriture linéaire et la tentation paysagère de l'œil vagabond.

Cet espace que l'on délie, on le plie aussi. Subtilement, hardiment, il est contraint par la ligne, tout autant que par la feuille<sup>20</sup> dans le cas de la *Carte de Grande-Bretagne* de Matthew Paris [3], ou dans celui, stupéfiant, de la *Route de Shahjahanabad à Kandabar* [34]. Les variations d'échelle y sont par ailleurs – et classiquement – légion. Inflexions légères ou importantes, elles ressortent d'une densification de l'information (ou, le cas échéant, d'une intensification de l'expérience) et de sa représentation. Ce procédé a sans doute moins à voir avec l'anamorphose proprement dite qu'avec un simple principe d'économie de la connaissance : plus on en sait plus on s'étend – littéralement – sur un lieu. Mais, le pli – on entendra le souffle d'Yves Michaud, de Gilles Deleuze et avant eux de Stéphane Mallarmé – s'exprime plus encore lorsque le modèle de formes géométriques symboliques travaille massivement l'espace. La figure du cercle se manifeste dans la *Kasi Darpana* [36]. Si, commun aux mappemondes et autres plans de villes, *omphalos*<sup>21</sup>, nombril du monde et élection du lieu, ne sont pas si prégnants ici ; *Ouroboros*, à l'inverse s'exprime fortement dans une procession sans fin qui, tout à la fois, consacre la ville et purifie le pèlerin. Mais le pli souverain est sans doute celui qui s'exprime dans la figure du labyrinthe. Un paroxysme est atteint en la matière par les *Shokoku Dochu Oezu* [30], représentation des routes principales de la province de Honshu. Paradoxalement la figure labyrinthique était la mieux à même de guider les voyageurs qui en emportaient une copie en poche... Le feuilletage des itinéraires journaliers de l'*Atlas of Movements* de Christoph Fink [54], ou les circonvolutions des grottes de Rachel Khedoori dans *Cave Model* [57] ploient l'espace dans une spirale et se jouent des écarts, des interstices, des vides. L'« entre », relie et capte le pur passage du temps en sa matrice la plus accomplie, la spirale. Transparences et opacités sont des cheminements de mémoires, une exploration matricielle. Avec la coquille de nacre de la péninsule de Dampier [46], la figure quitte encore un peu plus le régime iconographique qui est l'ordinaire de la carte pour entrer – sans surprise dès que l'on touche aux formes symboliques – dans le régime iconique. Ces amulettes circulent de mains en mains, de groupe en groupe, suivant sans doute les voyages d'êtres mythiques : elles serviront, rituellement, à faire tomber la pluie jusque dans le désert. La « métrise »<sup>22</sup> n'est plus celle du corps de l'homme, n'est plus celle de la forme, soit-elle celle de la feuille de

---

<sup>19</sup> Sur les relations, étroites, entre les deux systèmes, lire Anne-Marie Christin, *L'invention de la figure* (Christin 2011).

<sup>20</sup> Matthew Paris en fait lui-même le constat direct puisqu'il déclare : « If the page had allowed it, this whole island would have been longer » (cité dans Harvey 1980).

<sup>21</sup> Pour de longs développements sur la figure de l'omphalos en cartographie, on lira Bertrand Westphal (Westphal 2011).

<sup>22</sup> Le jeu de mots : maîtrise/métrise, de « métriser » (doter d'une métrique), est emprunté à l'essai de Bertrand Westphal (Westphal 2011, 219).

papier : la substantification du divin – irreprésentable – est une démesure. Le principe analogique est du même mouvement disqualifié.

### Du singulier au pluriel

Les itinéraires parlent, par définition d'un trajet accompli par une seule personne et pourtant ils revêtent un intérêt plus général, au moins double. D'abord de nous montrer la tension entre un parcours, c'est-à-dire une action, et un environnement dans lequel cette action se déploie. Si l'attention du cartographe se porte sur le grand voyageur, dont on veut montrer la transcendance par rapport au monde préexistant, alors on doit transformer l'espace-support du mouvement pour rendre cette valorisation possible. D'où les différents types de « plis » que recèlent ces cartes. Aujourd'hui, tous les individus sont devenus aussi exceptionnels que ces grands hommes et il n'est plus question de « déformer » l'espace parcouru au nom d'une idéologie quelconque, mais de le *former*, c'est-à-dire faire dialoguer deux légitimités, celle de l'acteur et celle de l'environnement. L'un des paradoxes, ici, c'est que nous avons rencontré l'individu dans des mondes sociaux (Europe médiévale des puissants voyageurs, Mésoamérique des dynasties migrantes, Chine des navigateurs conquérants, par exemple) dans des sociétés où... l'individu ordinaire n'existait pas vraiment. En passant au-dessus (ou au-dessous) de la cartographie statistique des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, nous tendons la main à ces personnages, et l'art contemporain nous y aide par sa capacité à établir des associations libres entre des réalités que d'autres démarches séparent. Les cartes des ingénieurs sociaux réduisaient les individus à des rouages sans intérêt, sinon celui de se laisser accumuler en agrégats possédant leur logique propre et dont on ne puisse plus identifier les composantes. L'« ère des masses » s'achève aussi en matière de pratiques spatiales. Maintenant que la traçabilité géolocalisée permet de suivre pas à pas le parcours de quiconque, la question se pose de rendre compatible les logiques spatiales de l'acteur et celles de l'environnement qui, certes, lui préexiste et encadre ses mouvements, mais se trouve aussi modifiée par l'action, serait-ce celle d'une seule personne. Les procédés sémiologiques permettant cette mise en correspondance reprennent donc un nouveau sens aujourd'hui où l'on découvre en même temps l'extrême richesse de ces nouveaux espaces personnels et notre absence de tradition théorique pour les étudier. Les archéocartes d'itinéraires nous suggèrent des techniques pour traiter ce foisonnement.

\*

La planche Itinéraire montre l'émergence du sujet et de la représentation de l'individu en cartographie, et plus particulièrement les manières de *penser l'individu dans son déplacement* – et non plus uniquement le déplacement de l'individu. Elles se déploient d'un geste allant du trait à la ligne, du singulier au pluriel, et révèlent les spatialités de l'individu-acteur. Ces cartes s'appréhendent non seulement par le regard mais aussi par le spectre d'un corps en mouvement. Liée à l'expérience et à l'expérimentation de l'apprenti cartographe, ces cartes sont incorporées, incarnées, ce sont des formes de cartes-corps qui ont une valeur performative et autorisent des circulations entre le triptyque « lecteur-auteur-performer ».





### 1.3.2 Planche Réseau. Un rapport du fond à la forme

Nous vivons plus que jamais dans un univers de réseaux, bien que les cartes actuelles, hormis les quelques plans de métro qui font figure d'exception, traduisent des réalités du territoire. Comment se fait-il que nos cartes reproduisent surtout la topographie, alors que les réalités de l'espace humain sont avant tout topologiques et réticulaires ?

Sont en cause de multiples facteurs et non seulement un défaut de langage de nature cartographique comme nous le livre Jacques Lévy dans son article « Rebattre les cartes » sur la relation entre topologie et topographie (Lévy, Maître, et Romany 2016). Ceci dit, au lieu de s'attarder sur les origines du problème, nous allons montrer l'importance de la prise en compte des réseaux en cartographie, et plus particulièrement des spatialités dites rhizomatiques. Face à ce qui apparaît comme un déni à la fois théorique et méthodologique de la cartographie européenne « moderne », nous présenterons à l'aide de la planche Réseau quelques voies de traverse qui montrent que ce langage n'était pas le seul possible. D'autres univers langagiers s'ouvrent alors interrogeant la pluralité du rapport entre le fond et la forme que ce soit par la métaphore de l'arbre, de la maille ou du rhizome.

<p><b>Carte moghole</b> Nord Ouest de l'Inde 1795</p> <p>35</p>	<p><b>Dai Nihon Koku Zu</b> Japon 1291</p> <p>27</p>	<p><b>Plan de Rome</b> Pietro del Massala c. 1450</p> <p>10</p>	<p><b>Ch'ŏnhado</b> Corée XVIIe - XIXe s.</p> <p>23</p>
<p><b>Carte Garrison de Mawangdui</b> Chine méridionale c. -202 - IXe s.</p> <p>19</p>	<p><b>Tosongdo</b> Corée XVIIIe s.</p> <p>24</p>	<p><b>Rêve Tingarri</b> Marilène Mitchell Désert central, Australie</p> <p>49</p>	<p><b>Stage</b> Moshekwa Langa 1997-1999</p> <p>52</p>
<p><b>Table de Peutinger</b> c. 1265</p> <p>4</p>	<p><b>Carte d'adduction d'eau de Süleymaniye</b> Istanbul</p> <p>18</p>	<p><b>Carte de la transhumance touarègue</b> observation et dessin d'E. Bernus c. 1910</p> <p>41</p>	<p><b>Dis-moi où tu es, je te dirai qui tu es</b> Hélène Gerster 2010</p> <p>60</p>
<p><b>Shokoku Dochu Oezu</b> Japon 1683</p> <p>30</p>	<p><b>Carte Pisane</b> c. 1290</p> <p>5</p>	<p><b>Carte du Sind</b> Al-Istakhrī Xe s. copie perse du XIXe s.</p> <p>16</p>	<p><b>Khipu Inca</b> Chupaca 1425-1532</p> <p>42</p>
<p><b>Cave Model</b> Rachel Khedoori 2009</p> <p>57</p>	<p><b>Stick Chart</b> Iles Marshall, Micronésie</p> <p>45</p>	<p><b>Dis-moi où tu es, je te dirai qui tu es</b> Hélène Gerster 2010</p> <p>60</p>	<p><b>Carte du Sind</b> Al-Istakhrī Xe s. copie perse du XIXe s.</p> <p>16</p>

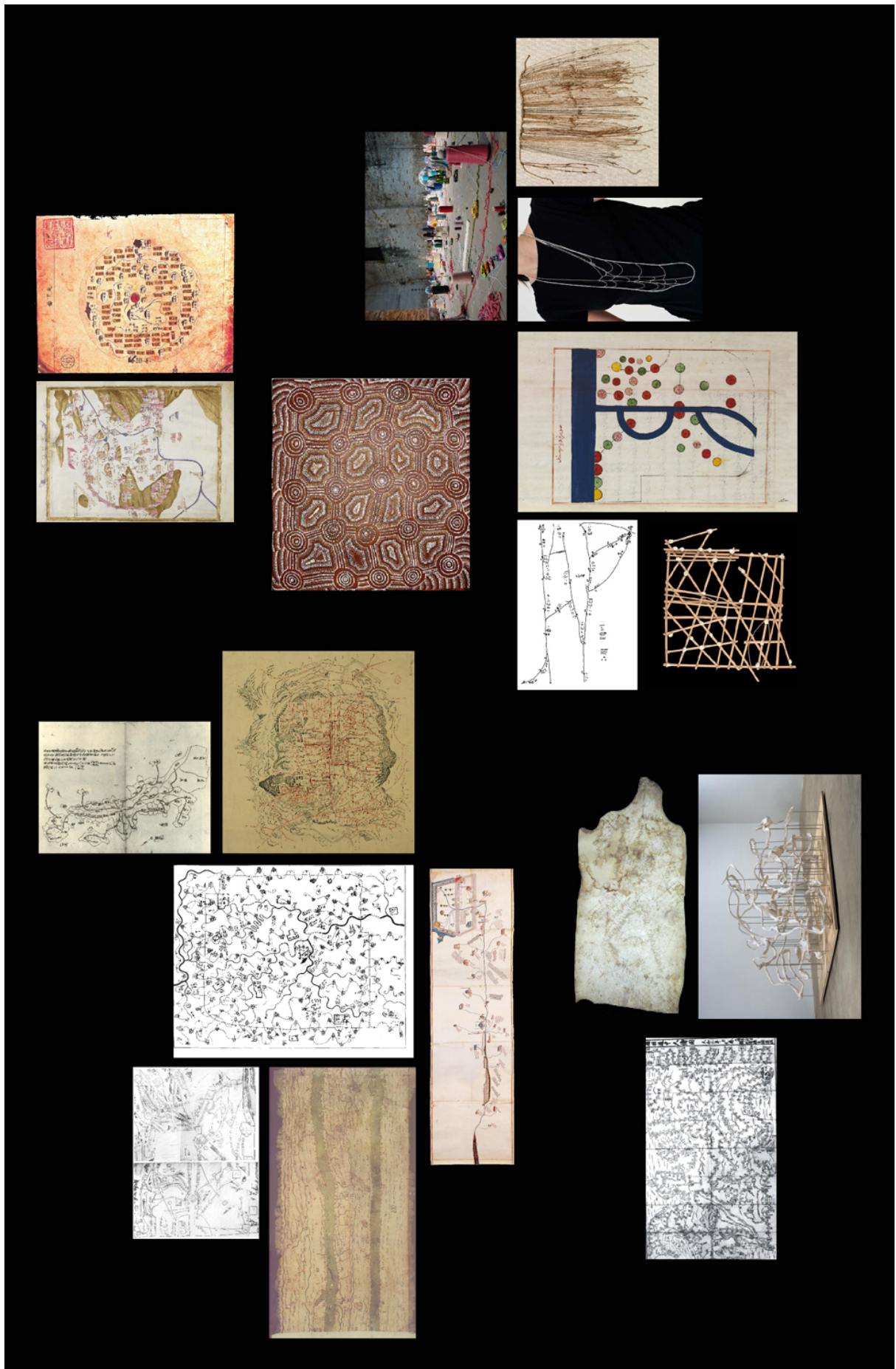


Fig.8 Planche Réseau

## Le réseau comme fond de carte

Comment expliquer que les cartes soient restées, jusqu'à une période récente, d'abord « topographiques », privilégiant les surfaces et la géométrie euclidienne au détriment des points, des lignes et des métriques réticulaires ? La réponse nous est offerte par Jacques Lévy dans une contribution au projet *Cosmographies*<sup>23</sup> :

« On peut penser que l'origine du problème n'est pas seulement cartographique. Les cartes ont transcrit le « territorialisme » de l'imaginaire géographique caractéristique de l'État agrarien qui a dominé l'Europe pendant plusieurs siècles. On peut faire l'hypothèse que cet imaginaire territorial a imprégné les langages cartographiques au point de freiner l'innovation sémiologique. Par ailleurs, la culture d'« ingénieur-géographe » qui a dominé la cartographie a joué aussi un rôle conservateur: l'analogie entre les styles d'espace, celui du « terrain » et celui de la carte constituaient un implicite qui n'a fait que très récemment l'enjeu de discussions. À cet égard, les travaux de Jacques Bertin sont significatifs des contradictions de la cartographie du XX<sup>e</sup> siècle (Bertin 1967). La « graphique » de Bertin est remarquable par son explication de la sémiologie cartographique: la carte a bien un langage et celui-ci peut-être détaillé. En même temps, ce langage est restreint à un certain type de relation entre le référent et le référé: projection, géométrie euclidienne, analogie des métriques entre référent et référé. Cette avancée peut dès lors être lue aussi comme un testament de la cartographie classique.

On constate, inversement, que certains courants de la cartographie ont échappé à ces limitations. C'est notamment le cas du réseau de cartographes arabe-persans qui fleurit à partir du IX<sup>e</sup> siècle. À l'intérieur de ce vaste ensemble, il faut distinguer différentes écoles. Ainsi, les cartes que Al-Idrîsî et son groupe ont dressées pour les Normands de Sicile peuvent être considérées comme une des sources de la cartographie de la Renaissance telle qu'elle se développe plus tard en Europe. Il s'agit avant tout d'images indiquant la répartition de la terre et de la mer et fournissant des localisations de villes ou de fleuves (Cartes Al Idrîsî, c. 1154, copie et assemblage Konrad Miller, 1928) [17]. C'est un élargissement de la démarche déjà classique appliquée par les Gréco-Romains, en opposition à une autre, également présente dans le monde romain, qui consistait à privilégier le réseau routier et sa topologie plutôt que des considérations territoriales, comme dans le cas de la Table de Peutinger [4], qui montre la grande variété des parcours possibles dans un espace très structuré.

On se trouvait alors dans un espace intérieur protégé des troubles géopolitiques par l'armée romaine et, du coup, dans un environnement géographique assez proche, en un sens, de celui de l'espace de Schengen aujourd'hui. D'où des cartes qui ressemblent à celles d'un réseau de chemin de fer ou d'autoroutes. La fin de l'ordre romain et la construction de micro-empires dans l'Occident médiéval rendent ce genre de cartes obsolète, et ce sont les militaires de la terre ou de la mer, qui pendant mille ans, vont devenir, avec leurs logisticiens, mineurs ou navigateurs, les principaux clients des cartographies européens. On peut tout de même considérer que, avec leur système multilinéaire de ports alignés sur le trait de côté, les portulans, et en l'occurrence la carte Pisane [5] en tant que spécimen le plus fameux, représentent une variante prémonitoire, mais encore bien modeste d'une cartographie réticulaire.

Par ailleurs, la nébuleuse « islamique » a développé sur son pilier oriental, autour du califat de Bagdad et des centres intellectuels perses, une cartographie très originale à dominante réticulaire, dont la carte du Sind [16] par Al-Istakhri au X<sup>e</sup> siècle témoigne d'une habileté graphique particulièrement inspirante et totalement actuelle. L'ingéniosité de ce courant cartographique émerge dans un monde fortement marqué par les réseaux, non seulement, comme ailleurs, en relation avec la mobilité, mais aussi dans ses logiques productives: civilisation d'oasis le Proche-Orient est un ensemble de points (les villes) reliés par des lignes (routes terrestres ou maritimes) et limités par le contact terre/mer.

On note d'abord une incroyable modernité graphique, avec une économie sémiologique digne des cartes contemporaines. On peut dire qu'il aura fallu mille ans à la cartographie occidentale pour réinventer cette compétence. Du point de vue du langage cartographique, ce qui est profondément

---

<sup>23</sup> La sous-section « Le réseau comme fond de carte » est extrait de sa publication « Rebattre les cartes. Topographie et topologie dans la cartographie contemporaine » dans la revue *Réseaux* en 2016 (Lévy, Maître, et Romany 2016).

nouveau ici, c'est le fait que le réseau donne le ton à la fois comme carte et comme fond de carte. En effet, ces cartes ne sont pas « posées » sur le désert qui serait l'équivalent des campagnes des cartes européennes du XVII<sup>e</sup> ou du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le désert est transparent, il n'est pas traité et ne constitue donc pas un résumé de cartes précédentes comme le fond de carte le permet habituellement. Ce genre de carte ne produit donc pas une imagerie (et, donc, peut-on penser un imaginaire) qui supposerait un espace continu préexistant sur lequel viendrait se caler, par superposition, l'espace relevant d'autres différentes réalités, notamment humaines. Il y a certes une ambiguïté dans le *blanc* de la carte, que l'on peut considérer, faute d'information fournie par la légende, comme un espace vide, mais, tout autant, comme un néant géographique. C'est tout le problème des cartes sans fond comme celle du métro de Londres, où, en plus des lignes, il y a quand même la Tamise, qui peut tout autant être vue comme un fond (un repère permettant de situer le réseau du métro) que comme un thème supplémentaire (une information sur l'espace londonien, au même titre qu'un dessin du Tower Bridge ou de Big Ben). Le *coup* sémiologique des cartes arabo-persanes reste en tout état de cause majeur: donner le primat aux spatialités sur l'espace du pouvoir ou du rêve, et donc, en pratique, aux réseaux sur les territoires. L'analogie référent/référé y reste présente, mais bascule au profit des univers topologiques. » (Lévy, Maître, et Romany 2016)

### Route(s), arbre et maille

La route au singulier est assurément à la racine du réseau et forme en quelque sorte son degré zéro. Les diverses tabulas que l'on dévidait au fur et à mesure du pèlerinage ou des grands déplacements (maritimes, terrestres, pédestres, etc.) sont des exemples de cartographies qui collectionnent sur le même plan des lieux hétérogènes reçus par une tradition ou produits par une observation. Au-delà de l'acte des géomètres, faire une route revêt la signification particulière des prémisses d'une mise en réseau. Cette route devient structure, un squelette, dès lors qu'elle connecte une nébuleuse de lieux à l'image du réseau de villes dans la vallée de l'Indus [16] ou du système d'adduction d'eau du complexe de Süleymaniye [18]. Elle est liste, dans l'enchaînement des noms des étapes du Tokaido dans la carte Shokoku Dochu Oezu [30] ou des ports dans les cartes maritimes [5]. Le texte est utilisé comme figuré lorsque les stations s'enchaînent telles les lignes des cartes du métro, alors que le toponyme fait le trait de côte dans les Portulans. Ainsi, la route représentée isolément n'est peut-être qu'un des chemins possibles, mais elle témoigne avec force d'une forme d'abstraction à vouloir aller à l'essentiel et à structurer le territoire à partir de cette dernière. Elle connaît une contrainte de taille au service de la topologie et n'est peut-être qu'un des jalons avant d'envisager sa complexification en maillage, arborescence ou ramification.

La représentation du réseau a longtemps été confondue avec celle de l'arbre<sup>24</sup>. Largement connotée par différentes conceptions mystiques présentes dans de nombreux systèmes de croyances, l'image de l'arbre trône encore abondamment dans la représentation du réseau hydraulique (Carte d'adduction d'eau du complexe de Süleymaniye, Carte Garrison de Mawangdui) ou viaire (Tosongdo) [24]. Plus particulièrement sur la carte Garrison de Mawangdui [19], la stylisation graphique des branches voluptueuses pour signifier les méandres du cours d'eau et des sinusoides ponctuées des bourgeons et de feuillages pour déterminer les crêtes des massifs montagneux mettent l'emphase sur la figure métaphorique de l'arbre pour décrire le réseau.

---

<sup>24</sup>Lire le chapitre « L'arbre de la vie » pour un éclairage sur l'arbre universel utilisé dans l'histoire de la représentation du réseau (dans Lima 2013).

Nous constatons que lorsque cette figure prédomine, elle renvoie à un contenu moins réticulaire que topographique. Cette carte chinoise élaborée au II<sup>e</sup> s. av. J.-C. est une carte militaire qui connaît une abstraction graphique exceptionnellement moderne, la rendant stylistiquement épurée et explicite à l'extrême pour y lire les ramifications du système hydraulique sur le territoire.

Bien moins explicite, le symbole de la distribution centralisé et hiérarchique codifié dans l'arbre est toutefois tenace. La plupart des cartes routières empruntent le modèle arborescent. La Table de Peutinger (350) [4] trouve la racine de son important système viaire dans la ville de Rome d'où toutes les routes mènent sous l'Empire romain. Clairement concentrique, les ramifications de la carte de type Gyoki, du Dai Nihon Koku Zu (1291) [27] aboutissent sur la région capitale Kyoto et proposent un alignement des provinces japonaises en fonction des routes principales. De même, il est facilement possible de deviner la déformation qu'entraîne la mise en exergue des réseaux de communication, viaires et hydrauliques, de Séoul dans la carte Tosongdo (XVIII<sup>e</sup> s.) [24]. Le langage graphique opté ici emprunte toujours et encore les propriétés de l'arbre : les affluents du fleuve Han se détachent du lit principal tel des racines d'un arbre et en organisent le pourtour par des lignes de force (*hyongse*). L'arbre, quelque peu stylisé, est au centre de l'organisation urbaine et paysagère et accompagne le vocabulaire graphique de la composition par le désir d'associer l'autorité et le pouvoir de façon centralisante, unidirectionnelle et stagnante. La figure de l'arbre aurait-elle trouvé ses propres limites dans la représentation du réseau et épuisé son langage ?

« Nous sommes fatigués de l'arbre. Nous ne devons plus croire aux arbres, aux racines ni aux racines, nous en avons trop souffert. Toute la culture arborescente est fondée sur eux, de la biologie à la linguistique. Au contraire, rien n'est beau, rien n'est amoureux, rien n'est politique, sauf les tiges souterraines et les racines aériennes, l'adventice et le rhizome. » (Deleuze et Guattari 1980, 2:15)

La florissante cartographie persane, comme nous avons pu voir précédemment, mais également aborigène, amérindienne ou encore africaine nous témoigne au contraire que l'allégorie de l'arbre semble totalement désuète dans la représentation des réseaux. Dans la carte de la transhumance touareg [41], les routes menant aux puits sont « maillées » en semi-treillis, comme l'a démontré Christophe Alexander dans son article « A City is Not a Tree »<sup>25</sup>, et non hiérarchiquement dans la logique de l'arborescence. Les déserts n'ont que faire de l'ordre, ce sont les indices, marqueurs et autres balises qui structurent le paysage et offrent des jalons stables à l'investigation de réseaux de communication pertinents. L'observation des changements de la houle du large lorsqu'elle rencontre les atolls de l'archipel donne naissance à une série de cartographies faites de baguettes de bois pour indiquer le chemin des vents et de coquillages pour les îles ou les axes des étoiles des Îles Marshall [45]. Les « Stick Charts » servent à l'orientation, d'une île à l'autre à la force et au gré du vent qui traverse cet « autre » désert immergé.

---

<sup>25</sup> « Par la simplicité de sa structure, l'arbre est comme le désir compulsif de netteté et d'ordre qui exige que tous les bourgeons soient parfaitement alignés sur le manteau de la cheminée et disposés de manière symétrique. Le semi-treillis, par comparaison, est la structure d'un tissu complexe, c'est la structure des choses vivantes, des grandes peintures et des symphonies. » (Alexander 1965, 43).

Dans les plaines Warlpiri, un motif quadrillé se fait leitmotiv. Il s'agit du Rêve T'ingari [49] : alors que différents cercles représentent les sites de cérémonie dans une région parsemée de « waterholes », des lignes reliant ces cercles représentent quant à eux les différents chemins que les ancêtres T'ingari prenaient lors de leurs marches d'exploration. Ces représentations topologiques singulières convoquent des lieux, des événements, des personnages ou des histoires, et leurs relations par des chemins ou voies tracés dans le désert en des visions énigmatiques (*Dreaming*). Anciens réseaux de circulation, ces dernières servent à la navigation dans la vie quotidienne et entretiennent une relation d'ordre plutôt syntagmatique que paradigmatique; leurs ordres consistent en une chaîne d'éléments combinés selon une certaine règle. Mêlant les aspérités de la plaine au motif associé à un site et à une identité sociale d'un individu d'une tribu aborigène, chaque peinture est à la fois carte géographique et carte d'identité symbolique. Seul un motif récurrent permet d'identifier le Rêve et éventuellement le site particulier de l'itinéraire ainsi nommé. De ce tissage, il est possible de discerner clairement la présence d'une maille, comme figure ubiquitaire du réseau de lieux sacrés, servant à visiter des terres alliées des clans voisins pour connaître les ressources de l'environnement et permettre les échanges économiques, politiques et rituels.

La navigation des aborigènes dans le désert, la brousse ou la mer se veut libre et ouverte, de même que leur conception du réseau est infinie, sans origine, ni finalité<sup>26</sup>, et témoigne d'une véritable pensée réticulaire. Ils conservent la possibilité de transformer leurs inscriptions sur le territoire — prolongation et propagation de la tradition<sup>27</sup> dans l'espace et le temps — pour en conserver la nécessité d'une ouverture structurelle, dans un contexte géographique où la population se doit d'obéir à une grande mobilité et flexibilité, propre au nomadisme, devant irrémédiablement voyager pour assurer leur survie. Ce désert parsemé de traces est un maillage à proprement parler de chants (*Songlines*), qui rappellent sans cesse aux hommes cette connaissance cachée de la terre (projection écologique sur une logique sociale complémentaire) et transposent justement en une riche iconographie des parcours en réseaux. Leur territoire est formé d'un enchevêtrement d'itinéraires mythiques, aériens, souterrains ou encore appartenant à une autre temporalité. La notion de distance dépend non seulement du temps et se compte en terme de campements (*ngurra*). La journée passée aux camps constitue ainsi une des métriques de ce système topologique. Chaque noeud devient une halte dans le tempo du chant devenu marche, tandis que la maille produite en (re)tient le lien à la manière d'un canevas.

Dans l'enchevêtrement de cordes nouées des incas [42], nommé *khipu* (pour « nœud » et « compte » en quechua), l'organisation hiérarchique des groupes sociaux figure dans un encodage numérique. Ce procédé d'écriture fait de nœuds où l'information est générée par un système décimal correspond à une organisation territoriale et connaît une incidence géographique puisque chaque ville possédait un numéro qui lui était assigné. Une fois déployée et mise à plat, il est possible de lire ces ensembles de cordes comme une séquence topologique. Adaptables et flexibles, un grand nombre de cordes pendantes peuvent être rajoutées à la corde

---

<sup>26</sup> « ... tous les chemins du Dreaming qui se connectent entre eux à l'infini et pourtant restent dans un univers « fini » géographiquement, bordé par des lieux, des rivières, des mers, et finalement la surface sphérique du globe. Mais « fini » ne signifie pas « terminé ». » (Glowczewski 2006, 491).

<sup>27</sup> La tradition n'est pas entendue ici comme un flux perpétuel, ni un éternel retour, mais ce reflux qui trace des canevas exemplaires pour gérer les désirs des humains (Glowczewski 2006, 485).

principale. Il s'agit bien d'un dispositif toujours ouvert et doté d'une très grande connectivité. C'est en effet le « rapport entre » les noeuds ou les différents figurés de la carte Réseau qui permet d'assurer le lien. En résulte un éclatement de l'échelle et des distances euclidiennes au profit de la figuration du rapport, comme illustré dans le Plan de Rome de Pietro del Massaio [10] ou encore plus singulièrement dans la carte coréenne Ch'ònhado [23] dont la structure a été invariablement reproduite et qui a encore pu faire figure d'autorité jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

Dans cette interprétation de la planche Réseau, nous avons pu distinguer deux tendances dans la représentation du réseau qui loin de s'opposer peuvent tout à fait coexister : la structure arborescente et la structure rhizomatique. Si la figure de l'arbre s'est imposée de façon presque archétypale, elle connaît néanmoins des limites de taille dans l'imposition d'une hiérarchie et d'un ordre fini. À ce souci d'exhaustivité et de maîtrise, le rhizome prétend au contraire balayer un champ malléable et adaptable, pouvant tendre à l'infini. Le réseau illustré par la maille permet une certaine autonomie; c'est une structure sans leader, fait de nœuds autogérés à la manière des systèmes de télécommunication tels qu'internet qui a été élaboré de la sorte. En acceptant la présence de virtualités, le réseau « maillé » échappe à toute subordination territoriale pour entrer dans la sphère de l'intermédiation. Il s'écarte de la représentation d'un environnement matériel pour mieux assouvir les vicissitudes de l'environnement idéal. La cartographie des réseaux est la cartographie non seulement des spatialités, c'est-à-dire de la dimension spatiale de l'action, et de la (télé)communication, mais également de la coexistence. Les modalités de contact résident dans de possibles interconnectivités, c'est-à-dire de leurs potentielles rencontres. Au-delà du carcan territorial, physique et matériel, la carte Réseau sait aller à la découverte de la co-spatialité, de la simultanité, des interfaces et des emboitements possibles. Et à défaut d'être ubiquitaire, elle manifeste une certaine tridimensionalité, lorsqu'elle intègre des contractions de l'espace *par* le temps ou d'autres métriques pertinentes et autorise des manquements, des silences évocateurs ou des absences structurantes.

### Univers, plurivers

En dépassant les contours de la carte territoriale, nous avons pu voir que les cartes de notre planche Réseaux définissent des spatialités (actions, interactions) plutôt que de se soucier d'espace (surface, aire). Elles appellent davantage à nous occuper des liens que des étendues traversées. C'est pourquoi le rhizome après l'arbre s'impose au fur et à mesure comme le principe réticulaire par excellence. La cartographie du réseau reste certes tributaire de marqueurs topographiques, mais ces derniers peuvent être tellement imbriqués avec des inflexions réticulaires, qu'il semble de plus en plus difficile de les penser séparément. Le travail plastique d'Hélène Gerster n'est pas en manque pour nous rappeler la racine latine *rétis* pour « filet » dans le terme réticulaire par le port de collants soigneusement tissés à la façon d'un filet ou de la chaîne pendante des « sculptures-colliers » réalisées à partir de cartes de villes dans *Dis-moi où tu es et je te dirai qui tu es* (2010-2011) [cf.60]. Notre œil suit certains traits, s'égare et se reprend, quitte son chemin. Le primat est donné au parcours non homogène, multi-directionnel, fait de forces et d'affects, espace ouvert et nomade. Sans repères stables, cet espace plissé remet en cause l'espace euclidien.



Sur le plan formel, les cartes de notre planche Réseau tendent à l'abstraction, dans la détermination de nœuds (sommet) et de leurs liens (arêtes). Les allusions aux fibres tissant une maille abondent et sont explicitement convoquées pour représenter le réseau dans le cordage inca ou les fascines des atolls micronésiens. De façon encore plus allégorique, l'artiste sud-africain Moshekwa Langa [52] utilise le matériel d'une filature, un ensemble de fils et leurs bobines déroulées, pour signifier les infrastructures de la ville contemporaine et l'emprise de ce régime d'exploitation sur l'individu qui s'y trouve enfermé au risque de se perdre. La construction de cette scène quelque peu chaotique dans l'œuvre *Stage* illustre à bien des égards la primauté du système réticulaire aux dépens d'une topographie et de considérations géographiques. Le support où se déroule la scène de cette installation est plane et rien ne semble rompre ni tourmenter cette vaste étendue hormis les méandres des réseaux de transport dans lequel l'individu se trouve pris. Contre la tyrannie du territoire, les cartes figurant le réseau appellent à un fond neutre. La figuration du réseau appelle alors un fond vierge, bien souvent blanc ou absent. Cette absence ne comble en aucun cas un manque de signification, puisque c'est l'emploi des écarts entre les figurés qui procure du sens aux objets représentés. La disposition spatiale, la relative proximité ou distance sont des indices opérants dans les cartes réticulaires et fabriquent d'incalculables métriques basées sur le temps de parcours, la direction des vents, la distance entre étapes, les interrelations symboliques, les lignes de communication et autres inflexions spatio-temporelles.

Le vide n'est jamais une absence, mais une présence (Milon 2012, 97), comme nous le signale Alain Milon lorsqu'il propose une description minutieuse de la sculpture *Mains tenant le vide* de Giacometti. Il parle en effet d'une structure dans l'absence de ces mains qui figure un vide, une forme d'absence structurante, qui permet également la mise en relation des entités présentes dans les cartes de notre planche Réseaux. Le vide se veut le ferment du rhizome. Sa présence est tacite, mais incontournable pour énoncer le lien. Le liant des cartes Réseaux est l'absence structurante de fond, puisqu'il garantit d'une certaine façon les relations qui n'existent pas encore. Ce fond transparent, ou plutôt lacunaire faudrait-il dire, donne au réseau son caractère indéterminé et ouvert. C'est avant tout cette porosité entre le fond et le thème qui est spécifique aux cartes de réseaux. Il est en effet bien difficile de distinguer un fond, car le principe réticulaire est la substance même qui organise le fond de la carte. Le fond est alors implicite lorsque la carte donne la prééminence au réseau. C'est tout l'art/attraire des cartes topologiques, de s'être débarrassé de la dictature du fond fortement prégnante dans l'histoire de la cartographie.

Non seulement il est question d'un résultat, mais également d'une manière d'être mis ensemble, celui des fils qui s'entrelacent pour créer l'étoffe du réel. Relier des points fait apparaître un dessin, voilà toute la logique des cartes rhizomatiques. Le rhizome ne commence et n'aboutit jamais par opposition à la conception de l'arbre, avec l'idée du tronc tel un immobilisme de la pensée. Sans origine, ni de fin, ni de limite, le rhizome qui fait sa première apparition chez Kafka avant que Deleuze et Guattari s'en emparent pour être assimilé à un terrier, une forme de réserve dans laquelle s'enfuient des racines à la trajectoire interminable, à entrée multiple et surtout a-centré. Dans un terrier, la fuite est toujours possible et surtout aucune entrée n'a de privilèges. Par contre, les points de tissages abondent, et semblable au dédale d'un labyrinthe (Rachel

Khedoori, *Cave Model*, 2009 [57] ou Shokoku Dochu Oezu, 1683 [30]), il faut choisir de trouver son chemin parmi les nombreuses possibilités qui s'ouvrent. On peut parler d'une multiplicité fragmentée d'où il est difficile de se reposer sur un fondement. Par contre, l'agencement des relations qui sous-tendent la structure rhizomatique repose sur la fulgurante de l'expérience.

Les unités de mesure standards, conventionnelles, sont également ébranlées au profit d'une multiplicité et variété de mesures à prendre en considération dans la représentation du réseau. Cette dernière possède cette capacité de définir non plus un univers, mais un *plurivers*, un « monde des mondes »<sup>28</sup>. La spatialité que le réseau suggère est celui qui va rayonner du champ par ses bords, car pour construire du lien, il faut être capable de se déplacer, de changer de visée et de trouver d'autres liens qui profilèrent dans l'intrication de mondes multiples. Et pour en revenir au paradoxe énoncé initialement et qui nous a occupés tout au long de la lecture de cette planche Réseau, il serait peut être prudent d'émettre l'hypothèse de l'incapacité de représenter l'espace des sociétés autrement qu'elle ne se conçoit, autrement qu'elle n'en conçoit le monde auquel elle appartient. Aux cartes territoriales et topographiques appartient une société au monde clos et unique, un univers, aux cartes réticulaires et topologiques, une société capable de concevoir un monde fait d'autres mondes — connecté à celui du Rêve à titre d'illustration —, un monde du divers, un monde pluriel, un *plurivers*. De l'universel ou pluriversel.

\*

Dans la planche Réseau nous avons découvert des issues favorables pour réconcilier le fond et la forme, et ainsi ne plus séparer l'objet de l'action, le territoire de l'agir spatial, à la manière des possibilités offertes par les *meshwork* (« trame-maille »), au lieu du *network* (réseau) comme un enfermement d'un autre type, tel que préconise l'anthropologue Tim Ingold.

« Si tout était complètement interconnecté – comme dans un réseau -, il n'y aurait pas de place pour le mouvement ni pour le développement. Vivre, croître, faire partie d'une société : tout cela peut se perpétuer parce qu'il y a, dans le tramage des existences, des embranchements laissés libres, des chemins inexplorés. » (Tim Ingold cité dans Descola et Ingold 2014, 38-39)

En somme, il s'agit non seulement de renverser le primat donné au territoire sur le réseau, de la topographie sur la topologie, et aussi d'encourager des rencontres possibles sous la forme d'agencements et d'hybridations fertiles<sup>29</sup>, pour *penser le territoire dans le réseau* – et non plus uniquement le réseau dans le territoire.

---

<sup>28</sup> Dans ce passage de l'uni-vers centré, homogène à un pluri-vers composé de mondes divergents, le philosophe Jean-Clet Martin y voit la possibilité d'inventer une nouvelle cosmologie, à la hauteur de l'ordre du pluriel, du divers et du feuilleté, opposé à l'idée de monde unifié (Martin 2010).

<sup>29</sup> Un exemple d'innovation en terme de *cartes non projetée* a été proposé par Jacques Lévy dans une cartographie dite *post-projective*, pour contrer la dictature despotique de la projection. Élaborée à partir de la force répulsive des algorithmes standard de SEL et de la méthode du Multidimensional Scaling (MDS), cette procédure d'optimisation permet la réduction de dimensions grâce à l'usage d'un algorithme itératif. Par la création d'un système de nœuds, reliés entre eux deux à deux par des arcs élastiques de longueurs proportionnelles aux « dissimilarités » entre deux extrémités, l'objectif a été de construire un fond de carte aussi élémentaire que

Quel est alors le pouvoir du fond de carte à constituer le visible ? Le support sert de fond, mais il n'est pas le fond. Pierre Schneider propose dans *Petite histoire de l'infini en peinture* (Schneider 2001) de retracer l'histoire de la relation entre les figures et le fond. Il y souligne le travail de confrontation entre le limité de la figure et l'illimité du fond. Figure et fond revivent indéfiniment l'histoire d'un rapport.

### 1.3.3 Planche Récit. Une figuration du temps

Comment représenter le temps sans avoir recours à l'animation ? La figuration du temps est présente sous des formes variées dans la cartographie depuis toujours et partout dans le monde. Si aujourd'hui le temps est figuré principalement par des cartes animées — ce qui correspond aux possibilités offertes par les techniques informatiques —, d'autres modes de représentation ont existé. Avec l'élaboration d'une planche Récit<sup>30</sup>, nous souhaitons raviver la possibilité de figurer le temps par une succession d'images fixes.

« Dans *Le Singe grammairien*, Octavio Paz écrivait déjà que le chemin de Galta en Inde, avec son monogramme du singe Hanuman – fils du vent, poète et grammairien – « la fixité est toujours mouvement ». Cheminer, c'est « lire un passage » où « rien n'a lieu que le lieu ». Car l'être du chemin est celui même de l'œuvre d'art : l'image-pensée soudainement fixée sur un plan entre deux points distincts, par la création d'un entre-temps (*in-between spaces*), un non-lieu de lieux, l'espace interstitiel des identités et des interactions symboliques, où la fixité est mouvement. » (Buci-Glucksmann 2001, 24)

Les cartes aiment à parler du temps. S'il est admis que la carte figure de l'espace, rappelons que le mot latin *spatium* intègre autant l'espace que le temps. L'espace est à la fois étendue, ce qui nous rassemble, et intervalle, ce qui nous tient à distance. Aussi, cet espacement induit de l'écart, donc du temps, un laps de temps entre deux faits successifs. De la durée s'insinue dans l'étendue et fait qu'il existe un rapport entre eux. Ce rapport est d'abord un lien, une proposition, une correspondance, une relation portée dans toute entreprise cartographique et justifiée dans le projet de réduction de l'environnement spatial à un modèle intelligible en même temps que visible. L'espace décrit en cartographie est par définition temporel ; il accueille le moment, l'instant, le « maintenant ».

Si le temps est paradoxalement cette présence toujours absente, il convient de reconnaître que ce n'est point un objet ou une substance, et qu'il ne connaît aucune existence en soi. Aristote puis Saint Augustin l'ont très largement établi : le temps est fiction et il n'existe que par ses effets (écoulement, érosions, battements réguliers, cycles, etc.).

---

possible, mais capable de rendre compte des lignes de force de l'espace mondial, sans trop de compromission et de paradoxe (Lévy, Maître, et Romany 2016).

<sup>30</sup> Cette planche thématique, coécrite avec Véronique Mauron dans le cadre de la recherche *Cosmographies* (FNS), a été présentée lors du colloque international « Temps, Art et Cartographie », le jeudi 4 décembre 2014, organisé par le Comité Français de la Cartographie et la Politecnico di Milano au Piccolo Teatro de Milan en Italie, et a fait l'objet par la suite d'un article « Cartographier le temps, l'espace d'un moment » publié dans la revue *EspacesTemps.net* (Lanoix et Mauron 2015).

« C'est tout ce que sait faire le temps : passer. Il faut l'apprécier comme il est. » (Naga 2010, 37)

Alors qu'il ne fait « que » passer, le temps laisse des traces dans l'espace et marque le résultat d'un passage. Son mouvement peut laisser croire qu'il est spatial ou local, et permet l'intuition de rythmes et la comparaison de durées (Janicaud 1997). Communément, l'espace serait l'ordre des co-existences et le temps celui des successions relative à un *situs*, à un point de vue et de temps (Le Ru 2012). « Ce n'est qu'au cours d'une longue histoire que le temps se transforme en un a priori — non seulement de la perception, mais aussi en déterminant les échéances, les formes et les objectifs de l'action humaine. C'est également au cours de cette histoire que le temps linéaire influence de plus en plus le temps humain » (Mecke 2013) et finit par le rendre stérile.

Partant du constat d'une véritable fragilité de la cartographie contemporaine face à la représentation du temps, de récentes tentatives<sup>31</sup> peinent à convaincre : trop concentrées sur les techniques de mesure, trop centrées sur le tracé du trajet ou de l'espace parcouru et bien souvent trop analytiques aussi. S'il convient néanmoins d'admettre qu'il n'y a pas de temps sans mesure, comment saisir alors cet horizon commensurable du temps en cartographie ? Alors que la temporalité résulte d'une mise en relation, celle-ci ne peut ni se réduire à des dispositifs ni se satisfaire de mesures quantitatives qui se sont incroyablement développées avec les chronométries modernes, car elle suppose également l'appréciation d'une perspective qualitative. Le temps n'est pas seulement nombre, malgré l'assertion d'Aristote déterminant le temps comme « nombre de mouvement » ; il est déjà présent dans le moment, dès que nous appréhendons un rythme permettant de scander la fluidité temporelle, de le dé-limiter et ainsi de faire apparaître le mouvement (Janicaud 1997).

Ainsi toute tentative d'exprimer le vécu du temps dans son immédiateté débouchant sur une aporie, nous allons « tenir le récit pour le gardien du temps » (Ricoeur 1985, 3:435) et mieux cerner sa mise en intrigue. Par le battement et la (re)mise en jeu de « notre » collection de cartes dans la planche Récit proposé ici, nous cherchons à en déduire, par montage successif, les enseignements idoines à tout projet cartographique ayant pour visée une figuration du « temps raconté ». La planche Récit rassemble 24 cartes de notre corpus et les répartit sur le fond noir en différentes zones, dont nous détaillons plus loin les types tel un voyage à l'intérieur de ladite planche.

---

<sup>31</sup> Pour ne citer que les plus populaires: les *mentals maps* de l'École de Chicago, la *time geography* suédoise de l'École de Lund avec Torsten Hägerstrand dans les années 1960, la chronogéographie (Parkes et Thrift 1980), l'organisation spatio-temporelle dans la géo-visualisation et la géomatique selon Colette Cauvin, Luc Gwiadzdziński et Alain Guez, dans *La nouvelle aire du temps* (Boulin, Dommergues, et Godard 2002).



<b>Carte sur Mandarika</b> Centre-Orient russe XIX <sup>e</sup> s.	<b>33</b>	<b>Shrinathiji Temple Complex</b> Népal Fin du XIX <sup>e</sup> s.	<b>37</b>
<b>Carte d'Opicinus de Canistris</b> c.1326	<b>7</b>	<b>Blueshirthorns</b> Kim Jones 2016	<b>56</b>
<b>Mappemonde d'Euistorf</b> c.1239	<b>2</b>	<b>Ch'onhado</b> Cotes reproduction du XIX <sup>e</sup> s. - XIX <sup>e</sup> s.	<b>23</b>
<b>Tokaido Michiyuki no zu</b> Japon 1854	<b>28</b>	<b>Kasi Darpana Mirror of Kashi</b> Varanasi, Inde 1876	<b>36</b>
<b>Table de Peutinger</b> copie c. 1265	<b>4</b>	<b>Carte de Nanjing à...</b> MOUSE DAVIS & WUER ZH 1921	<b>21</b>
<b>Carte Ngaju Dayak</b> Indonésienne Bornéo c. 1935	<b>38</b>	<b>Carte de la Grande Bretagne</b> Mathieu Paris c. 1252	<b>3</b>
<b>Route de Shahjahanabad à Kandahar</b> c. 1770	<b>34</b>	<b>Atlas of Movements</b> Christoph Frick 2000	<b>54</b>
<b>Campagne de Russie</b> Charles J. Minard 1869	<b>12</b>	<b>Diarios</b> Guillermo Kuitza 1994	<b>50</b>
<b>Carte de la vallée du Mississippi</b> Harold Fisk 1944	<b>13</b>	<b>The Green Line</b> Francis Alys 2004	<b>51</b>
<b>Carte de la vallée du Mississippi</b> Harold Fisk 1944	<b>13</b>	<b>Tu prononces Venise et un tas de signaux s'allument</b> Hélène Gerster 2007	<b>60</b>
<b>Carte de Transhumance</b> Kili Kiliu Ag Najim c.1970 observation E. Bernus	<b>41</b>	<b>Coquille de nacre de la péninsule Dampier</b> Australie	<b>46</b>
<b>Carte de Zacatepec 1</b> c. 1540-60 Nasimile	<b>43</b>	<b>Stick Chart</b> Iles Marshall, Micronésie	<b>45</b>
<b>Rêve Aralya</b> Damien & Yitigi Marks Desert central, Australie	<b>48</b>	<b>Carte de la vallée du Mississippi</b> Harold Fisk 1944	<b>13</b>



## Du temps unique aux temps multiples

Dès que nous temporalisons, nous imaginons. Notre rapport à l'espace est à la fois perceptif et imaginaire : « nous nous racontons des histoires ». Denis Wood a très brillamment pressenti et démontré la dimension narrative (Wood 1987) qui est inscrite dans la tradition des atlas géographiques. De son côté, Paul Ricoeur, dans sa trilogie *Temps et Récit*, insiste sur la mise en intrigue logée au cœur du dynamisme temporel. Selon lui, la narrativité est souvent livrée par la comptine, le conte, la fable, ou les mythes. C'est la narration qui transforme le temps en temps humain, et le récit parviendrait à résoudre les apories de l'expérience et de la phénoménologie du temps (Mecke 2013).

« [L]e temps devient temps humain dans la mesure où il est articulé sur un mode narratif, et [...] le récit atteint sa signification plénière quand il devient une condition de l'existence temporelle. » (Ricoeur 1983, 1:85)

En optant pour une planche explorant les conditions d'élaboration du récit en cartographie, nous sommes parvenus à donner de l'épaisseur au temps. Bien souvent, lorsque l'on évoque le temps ou encore la temporalité, il est aisé de s'en tenir à une unicité du temps, comme allant de soi. Pourtant, Dominique Janicaud nous le rappelle explicitement : « Si le temps se dit de manière unique (ou résulte d'un dire excessivement unifiant), il se fait multiplement. Des modes de temporalisation adviennent » (Janicaud 1997, 171). Il existerait ainsi une pluralité de temps, visible sur notre planche grâce à des combinaisons de cartes fertiles et évocatrices :

- **La chronologie** : De façon évidente, la chronologie exprime le temps continu de l'histoire, la succession des événements. Car l'événement est ce qui se détache obligatoirement de la temporalité, de l'indifférenciation des unités élémentaires du temps pour se faire signifiant. Couramment exploitée sous la forme d'une ligne de temps, la *timetable* (Rosenberg et Grafton 2010) travaille l'épaisseur de la bande et se déploie en frise, diagramme, calendrier, ou journal. Il s'agit en effet de ne visualiser qu'un extrait, qu'une partie d'un tout que l'on imagine plus vaste, un segment, une période, un moment pris dans le fil continu, dont on devinera l'antériorité et la postériorité, de façon soit cumulative, soit hiérarchisée. Par superposition ou accumulation, le récit chronologique convoque à l'aide de traces l'Histoire autant que la mémoire personnelle en des occasions reliées entre elles d'une façon déterminée.

Dans l'*Atlas of Movements* [54], Christoph Fink, artiste belge, enregistre sans relâche ses moindres déplacements au cours de la journée et entreprend ainsi un inventaire de ses expériences réalisées « en chemin ». Telle une archive, il consigne sous des modes de restitution toujours innovants, ici sous la forme de bandes de papier enroulées en spirale, le journal de ces trajets. Il fait pourtant prévaloir l'expression de la durée sur l'espace parcouru, puisque la succession chronologique de faits donne une lecture à la durée et fait naître l'histoire.



- **Le cheminement** : Temps téléologique de l'histoire, le cheminement en cartographie explore le tracé des itinéraires suivis, des parcours empruntés, les routes desservies. Dans son voyage, le cartographe enregistre le temps par son mouvement. Linéaire est sa recension, la carte suit le fil de son cheminement, puisque les corps sont les premières — et toujours sourdement présentes — signalisations qui vont au-devant de la temporalité, la retiennent et l'indexent. Le corps prend la mesure du temps dans la suite de séquences mises en carte. Il est principalement question de lignes augmentées par la suite des déambulations de leurs naissances à leurs destinées.

À l'image du récit des expéditions de Zheng He (1371-1433) de Nanjing au détroit d'Ormuz [21], la séquence narrative développée sur 40 pages dans le traité militaire Wubei Zhi (1621) informe sur le paysage parcouru et le temps pris pour la traversée. Dans l'assemblage d'une série, chaque page est un tableau qui compose le trajet de l'explorateur. L'enchaînement des pages donne sens à la lecture de son propre point de vue (la ligne en pointillé servant de guide de lecture). La narration se délie sur le fil de la trajectoire.

- **La scène** : Temps diégétique généralement enclos dans un environnement éloquent, la scène propose un cadre chronologique et spatial des événements d'un récit. Des dramaturgies se mettent en scène dans l'espace d'un plan unique, fixe, surfaces résolument closes ou du moins délimitées. Les actions humaines soulignées par des représentations souvent figuratives des personnages qui y prennent place engagent une trame narrative nouée dans une étonnante contraction de l'espace et du temps. La co-présence et le cumul de motifs figurés dans le cadre défini mettent en jeu une narration à l'œuvre, l'évolution du cours d'un récit connaissant de nombreux détours et péripéties à l'intérieur de l'espace de la carte.

C'est par cette manifestation de la co-spatialité que la carte sur Mandarka [33] excelle dans l'art de figurer une scène de chasse, exprimant également le calendrier des événements dans la péninsule du peuple tchouktche, dont provient cette peau de phoque blanchie. La succession de motifs figurés aussi divers que variés (baleines, morses, ours, phoques, troupeaux de cerfs, individus, chamans, villages, habitations, kayaks) évoque autant d'activités maritimes que terrestres. Des scènes de vie, dont l'instantané d'un lieu est pris dans le temps d'un récit par la juxtaposition de pictogrammes, transfigurent le récit. Ce dernier naît à la fois de l'environnement qui raconte, et de la mise en ordre arbitraire et spécifique des actions sur une même surface.

- **La mythologie** : Temps discursif par excellence, la chrono-fiction connaît son pendant mythologique et se révèle avant tout par l'apanage de l'imaginaire et de la mémoire. Éloignées dans le temps et dans l'espace, les mythologies s'inventent et se spatialisent en potentialisant les digressions. Elles se temporalisent également. Peut-on imaginer sans temporaliser ? Notre rapport à l'espace est à la fois perceptif et imaginaire – si intimes se révèlent les liens entre imagination et mémoire. Il n'est

pas étonnant que l'Histoire et les histoires, la recherche des événements avérés tout comme les récits de fictions exploitent les variantes de la présence/absence du passé. Qu'elles soient collectives ou individuelles, ces fictions mises en carte explorent la (ou les) mémoire(s) et les visions du monde des cartographes conformément à leurs idéologies. La mémoire collective, souvent convoquée en cartographie, dessine et déforme les traits d'un monde mythique, imaginaire ou cosmologique, (d)écrivant l'Histoire d'une civilisation et ayant pu influencer son cours, alors que des images oniriques surgissent des tréfonds de mythologies personnelles.

À l'instar de l'énigmatique carte d'Opicinus de Canistris [7] extraite d'une série élaborée entre 1335 et 1338, dont le style anthropomorphe est révélateur des tourments psychologiques de l'auteur<sup>32</sup>, son imagination va bien au-delà des constructions symboliques de l'époque et s'incarne dans une personnification des images au contenu géographique. Ainsi, l'Afrique masculine aux habits ecclésiastiques murmure-t-elle à l'oreille d'une Europe incarnée en femme, entourée de démons maléfiques, une gueule de monstre mordant son épaule sur la côte Atlantique, tandis qu'un diable à bonnet s'imisce entre elle et l'Afrique sur la mer Méditerranée. Un univers enchanteur et habité nous est conté à l'aide d'une cartographie qui se décline par le concours d'illusions d'optique avec ségrégation figure-fond, discriminant le premier de l'arrière-plan par de subtiles déformations du champ visuel.

- **La transmission** : La carte qui se transmet ne connaît plus de temps. Atemporelle, immuable, infinie, la transmission en cartographie est toujours le résultat d'une tradition soit reproductible dans des paroles lorsqu'elle est orale, soit cristallisée dans un objet lorsqu'elle est matérielle. Embarqué dans son voyage, il est nécessaire de se rappeler que la carte tire son origine du latin *charta*, signifiant le papier ou un ensemble de feuilles tenues ensemble par un morceau de carton. La carte est aussi objet, véhicule, servant tour à tour d'amulette, d'objet transitionnel, de relique transmise de main en main dans le temps long d'une génération, d'une transhumance, d'un rite de passage ou tout simplement d'une correspondance.

Dans le projet cartographique de l'artiste suisse Hélène Gerster, 120 mouchoirs ont été envoyés par la poste, représentant en sérigraphie un plan de la ville de Genève, brodés d'une croix rouge à l'endroit où le destinataire réside. L'œuvre *Tu prononces Venise et un tas de signaux s'allument* (2007) [60] nous rappelle à juste titre que le temps s'exprime notamment sous la forme du don. Le temps est donné et nous donnons notre temps, nous rappelle Jacques Derrida (Derrida 1991). Cette carte envoyée sous les plis brodés de l'étoffe témoigne de ce moment donné, comme d'un vide ou d'une distance à combler.

---

<sup>32</sup> Pour en savoir plus sur l'œuvre d'Opicinus de Canistris, se reporter au texte de Muriel Laharie (Laharie 2010) et à l'ouvrage de Sylvain Piron (Piron 2015).

## Sur le plan formel

Les cartes réunies sur la planche Récit sont pour la grande majorité d'entre elles des cartes denses, remplies, saturées<sup>33</sup>. Se multiplient les figures, icônes de petite taille représentant des personnages, des animaux, des maisons, de la végétation, des montagnes, des architectures, des campagnes. Ces cartes relèvent de la figuration, un peu comme des bandes dessinées ou des miniatures. On peut avoir une première attitude de méfiance vis-à-vis de ces cartes trop bavardes donnant à lire un message pauvre et superficiel, car marqué par un caractère anecdotique. Toutefois, ces cartes montrent qu'une conception « narrative » (Ricœur 1983) de l'espace est possible, conception qui recèle un potentiel de significations.

Comment lire une carte Récit ? L'aspect visuel de ces cartes guide l'approche des significations. Dans les cartes Itinéraires, ce sont les lignes qui sont prépondérantes et qui organisent la représentation de l'espace. Dans les cartes Récit, ce sont les *surfaces* animées de pictogrammes qui ordonnent la composition. La carte Récit met ainsi en évidence les notions et les figurations du lieu, de l'étendue, du territoire, des environs, de la position. Elle propose une traduction visuelle de l'étendue. Agerçant un ensemble de surfaces qui combinent entre elles des relations spatiales, la carte Récit définit l'espace comme des ensembles qui sont reliés, qui s'empiètent et s'espacent. Les pictogrammes forment un ensemble d'icônes qui se répondent et tissent des relations, d'une surface à une autre. Le récit s'organise sur le plateau des surfaces reliées par les motifs figuratifs.

Si l'on regarde la carte sur Mandarka (Extrême-Orient russe) [33], la carte indienne Shrinathji Temple Complex [37], la peinture aborigène Aralya, la carte d'Opicinus de Canistris [7], la mappemonde d'Ebstorf [2], la carte indienne de Kasi Darpana (Bénarès) [36], la carte ronde de Kuitca [50], on doit adopter une lecture non linéaire. Ces cartes ne sont pas dominées par la notion de trajet, suite de points traçant une ligne qui induit un phasage temporel déroulant une action en train de s'accomplir. La carte Récit est une histoire qui résulte des actions qui ont eu lieu ; elle est davantage de l'ordre du souvenir et du témoignage, convoquant la durée et non l'instant. Elle n'implique pas un trajet fixe à suivre. Avec elle, nous pouvons errer, sauter d'une icône à une autre, créer notre propre cheminement. On peut dire que la carte Récit se situe du côté du type pictural défini par Heinrich Wölfflin (Wölfflin 1952, (1915)) plutôt que côté du type linéaire qui est représenté par le dessin.

La carte indienne Shrinathji Temple Complex (fin XIX<sup>e</sup> siècle) [37] raconte l'embellissement d'un temple lié à une secte dévolue à Krishna. Nous sommes face à une peinture, plutôt que face à un dessin, une peinture qui se donne à regarder comme une miniature. Grâce à ses représentations de surfaces peuplées de figures, il n'y a plus de proche ni de lointain, tout semble accessible. La carte Récit raconte un épisode en image. Ce n'est pas pour autant une illustration, car elle est elle-même récit. Elle crée un espace vécu. L'interprétation des faits

---

<sup>33</sup> Le commentaire « Sur le plan formel » est de l'historienne de l'art, Véronique Mauron, pour la contribution au projet de recherche *Cosmographies* (FNS) et extrait de la publication (Lanoix et Mauron 2015).

ainsi que la convocation de la mémoire priment. On pourrait parler, à propos des cartes Récit, de cartes *historiées*.

Ces cartes présentent moins des choses et des faits qu'elles ne mettent en scène de possibles *interprétations* de ces choses et de ces faits. Cette interprétation procède de la fiction. Ainsi, lire une carte Récit consiste à voir les pictogrammes de manière relationnelle et à en décoder les symboles et les analogies. Les motifs figuratifs connotent et dénotent. Ils informent, mais aussi font signe au-delà de leur littéralité. Ils impliquent fortement le lecteur de la carte, qui doit relier les motifs et les surfaces pour en articuler une narration. Celui-ci refait l'histoire : celle de la chasse aux animaux marins (phoques, baleines, morses, ours) de la carte russe [33] ; l'histoire de la recherche-poursuite d'Aralya par les femmes ayant mis à l'abri leurs enfants dans une grotte (carte aborigène) [48] ; l'histoire de la frontière extérieure d'Israël passant par la Ligne verte dessinée en 1948 par Moshe Dayan d'un trait de crayon vert sur une carte et peinte sur le territoire par Francis Aljys [51]. Une lecture diachronique s'instaure.

Une seconde remarque formelle s'impose dans les cartes Récit : la juxtaposition d'image et de texte. Il va de soi que les cartes contiennent des lettres sous la forme des toponymes. C'est le cas ici dans de nombreuses cartes. Mais certaines d'entre elles adoptent une autre présence textuelle. Dans les cartes comme le lienzo de Zacatepec [43], la carte d'Opicinus de Canistris [7], la mappemonde d'Ebstorf [2], la carte marine militaire du Wubei Zhi [21], la carte militaire de Minard [12] et la carte *Atlas of Movements* de Fink [54], on voit que les textes sont importants et qu'ils occupent différents espaces des cartes. Ils en sont des légendes historiées.

La mappemonde d'Ebstorf [2], dont l'original date de 1235, présente le corps divin (tête, mains, pieds) qui a aussi la forme de la lettre O. Ce corps contient le monde ; telle une encyclopédie, il rassemble les connaissances de l'histoire, de la cosmographie, des sciences naturelles, de l'histoire religieuse (le paradis, l'arche de Noé, la tour de Babel). L'organisation de la carte est décrite dans les textes occupant les marges. Cette carte ressemble à une miniature du Moyen Âge, image montrant une lettre ornée en son intérieur de motifs iconiques variés.

Dans les différentes cartes qui intègrent une large présence de mots et de phrases, les textes et les images composent des surfaces planes distinctes ou intégrées les unes aux autres ; textes et images dialoguent, font jeu presque égal, renforçant ainsi la construction d'un récit.

La planche Récit montre qu'une large part de fiction fonde la carte. S'entrecroisent des données mesurables, objectivables et des éléments appartenant à la fiction et à l'imaginaire. C'est ce montage de savoir et de fiction que la planche Récit permet d'inventer.

## Du partage temporel à la discontinuité narrative

Devant l'impossibilité de penser le temps comme présence en soi, « le temps devient et passe, mais il n'est pas » (Mecke 2013). Cette non-présence nécessite de penser la représentation sémiologique du temps comme quelque chose qui met en relation plusieurs *continuuums* — rien que deux événements présupposent l'existence d'un *continuum* —, l'un servant toujours de référence à l'autre. Ces *continuuums* étant éphémères leur mise en relation directe est d'autant plus délicate. Par contre, opérer une synthèse, établir un rapport entre eux, sous le crédit d'un système de signes devient une alternative possible pour stabiliser une configuration dans une « forme du temps », qui structure une temporalité insaisissable en elle-même (Mecke 2013). Au cours de ce processus, la forme que prend ce *continuum* est celui du changement, ce qui est et reste visible, et ce qui peut se transposer en mouvement. Nous avons ainsi pu constater que le lecteur de cartes Récit convoque largement ses sens et son attention. Il est impliqué dans l'épreuve de l'appréciation du temps autant qu'il est actif dans la lecture de sa durée.

Saint Augustin formulait déjà au livre XI des *Confessions* : « nous avons la perception des différents intervalles du temps (sentimus intervalla temporum) » (Augustin 2007, 321). Il serait tentant de traduire de manière plus suggestive par « nous percevons des rythmes » (Janicaud 1997, 143). Le passage même du temps permet l'instauration de rythmes et la comparaison de durées. Qu'éprouvons-nous ? Qu'il y a du mouvement, que « quelque chose » passe, permettant de distinguer et de confronter des intervalles, à apprécier et à mesurer les différenciations.

Pourtant, au centre de l'expérience temporelle intervient le récit, lui seul capable de créer la concordance entre les différents moments discordants de l'expérience vécue et de constituer le temps humain (Mecke 2013) : « le temps devient temps humain dans la mesure où il est articulé sur un mode narratif » (Ricoeur 1983, 1:85).

Loin de considérer le temps comme univoque, immuable et essentiellement physique, la présence/absence inhérente au temps se décline en modes de temporalisation, qui connaissent tous le caractère distinctif du temporel, soit le partage : cet écart qui est l'espace d'une détente, d'un rapport, d'une tension entre deux événements. Alors que le temps ne peut être figuré en une suite de « maintenant » sur une ligne, il procède plutôt d'un réseau d'intentionnalités. Cette construction de rapports de simultanéité, de succession et de durée s'appuie sur un contexte cinématique ; le montage successif en est le fruit puisqu'il repose sur cette rupture de la régularité qui scande le rythme, accueille la mise en intrigue et exhorte de ce fait la trame narrative du récit. Le partage temporel est fait de *discontinuités narratives*, comme autant de césures et de découpages de l'espace à l'intérieur d'une surface plane unitaire qui donne la mesure du temps en cartographie. L'une des caractéristiques de la carte Récit réside dans l'originalité de sa dé-stabilisation : les figures convoquées dans la carte échappent à leur destinée, entrent en collusion, excitées telles des particules en mouvement qui s'attirent, puis se détournent, entrent en contact sans se toucher, feignent de se rencontrer pour donner de l'espace au temps qui se tient à distance. Reste au spectateur d'en dénouer les fils, d'y percer la trame...

\*

La planche Récit a permis de révéler la nécessité de penser ce qui lie le temps, la succession, et non ce qui le sépare, autrement dit de *penser l'espace dans le temps* – et non plus le temps dans l'espace.

Comme nous avons pu le voir, le dispositif de l'« atlas à l'œuvre » nous a conduit à privilégier dans un premier temps de la démarche trois « filières » principales qui fédèrent chacune à leur manière, nos matériaux, celles relatives à l'itinéraire, au réseau et au récit. Les planches offrent un espace de connaissance et de pensée, et permettent d'énoncer, dans le jeu des manipulations, des avancées dans le domaine des représentations cartographiques. Le regard que nous posons sur les planches insérées dans l'atlas cherche à se transformer en ressource pour (re)penser la cartographie contemporaine et répondre aux enjeux actuels notamment de visualisations spatio-temporelles et dynamiques. Ce faisant, nous avons croisé une bonne part de nos questionnements initiaux, tout particulièrement ceux relatifs à la considération de l'individu, de la mobilité, des durées et de mondes feuilletés, mais aussi, indirectement, à l'urbanisation, la mondialisation et aux défis technologiques. Le deuxième temps de notre démarche consiste à présent de tirer les enseignements et à faire le bilan des apports de la « méduse » à la « seiche », autrement dit à mesurer la productivité de notre méthode en relation à nos questions de départ.

## 1.4 Des enseignements : mettre la carte en mouvements

Notre exploration d'un corpus hétérogène par la méthode de *l'atlas à l'œuvre* nous a-t-elle permis de répondre aux questions initiales ? Modestement, sans doute, mais davantage que nous ne l'avions imaginé et, surtout, dans des directions inattendues.

Au cours de notre cheminement de pensée, nous avons observé que la pratique cartographique, prise dans son ensemble et dans sa variété, n'est pas tant « immobile » qu'arrêtée. En reconnaissant la diversité de la production, nous sommes parvenus, nous semble-t-il, à mettre la carte en mouvement, à lui insuffler de la nouveauté. Il en résulte diverses réflexions – souvent encore en chantier – qui ouvrent des pistes pour « rebattre les cartes » (Lévy, Maître, et Romany 2016).

Directement ou indirectement, ces pistes sont des enseignements qui peuvent s'établir et constituer les prochains jalons pour inaugurer d'autres horizons cartographiques et imaginer des applications futures. La carte se voit ainsi libérée des contraintes qui l'ont jusqu'alors enfermée, en l'occurrence, son langage est projeté sur une autre scène, une nouvelle ère cartographique, placée dans ce que l'on pourrait nommer un « tournant proxémique ».

### 1.4.1 Accompagner le tournant proxémique

Par le constat de ces insuffisances, il est nécessaire de questionner la cartographie actuelle et sa « boîte à outils » toute prête, en ne la prenant jamais pour acquise, mais d'entrevoir la possibilité d'emprunter d'autres chemins.

En réinterrogeant les conceptions du monde qui ont porté les différents projets cartographiques, il est possible d'entrevoir les prémisses d'une nouvelle ère cartographique propre à notre temps et ainsi d'accompagner le « tournant proxémique » qui pointe actuellement en prônant la reconnaissance d'autres cadres de référence.

#### Quelles conceptions pour le monde d'aujourd'hui ?

Tout projet cartographique a été nourri par une variété de positionnements politiques, économiques, sociaux et idéologiques, qui procède de choix plus ou moins motivés par le contexte de production et par le message délivré. La carte n'est pas une conception immuable, mais un savoir ancré dans des traditions. De récentes recherches (Kish 1980) (Boria 2012) (Casti 2015) ont porté sur cette reconnaissance historisée associant la production cartographique aux paradigmes en vigueur au moment de la production comme le « reflet d'une civilisation ». L'histoire de la cartographie peut être lue au prisme des conceptions du monde qui a traversé les différents âges. La carte possède alors un ancrage fortement idéal, voire idéologique, qui devrait être porté à la conscience (Casti 2012).

Tab.2 Évolution des conceptions spatiales en fonction des conceptions du monde<sup>34</sup>:

CONCEPTIONS SPATIALES	MÉTRIQUES	PÉRIODE	CONCEPTIONS DU MONDE
écoumène	monde connu	Grèce ancienne	La terre est identifiée avec le monde habité
odologique		Période romaine et médiévale	L'espace est linéaire, tracé par des itinéraires routiers ou nautiques
créationniste	Dieu	Moyen-Âge	Le monde est conçu comme un projet divin
bidimensionnelle		Renaissance	La maîtrise du territoire est associée à une connaissance extensive des seigneuries
topographique	euclidienne	Âge des Lumières	L'exactitude de la mesure s'impose comme élément capable de restituer la configuration des États.

Au regard de cette généalogie, comment concevoir de nouvelles références spatiales associées au Monde d'aujourd'hui ? Des ébauches de réponses sont offertes dans l'ouvrage collectif *A Cartographic Turn* dirigé par Jacques Lévy (2016), qui témoignent d'un foisonnement de perspectives, de différents « tournants de

<sup>34</sup> Ce tableau se veut une illustration des propos tenus par Emanuela Casti et se réfère directement à son article « Le tournant proxémique : de la représentation à la spatialité cartographique », *EspacesTemps.net*, 2012, (consulté le 26.03.2017) : <http://www.espacestemp.net/articles/le-tournant-proxémique-de-la-representation-a-la-spatialite-cartographique/> (Casti 2012).

tournants », dont le « tournant proxémique » conceptualisé récemment par Emanuela Casti dans une *Traverse* pour la revue *EspacesTemps.net*. Ce tournant qui inaugure une nouvelle vision du monde exprime la reconnaissance d'un référentiel *proxémique*, c'est-à-dire qui repose sur « un milieu communicationnel et anthropologique concerné par la perception, l'organisation et l'usage de l'espace, de la distance entre les acteurs » (Casti 2012). L'opération cartographique n'est alors plus seulement perçue comme image ou instrument, mais comme « l'unique opérateur symbolique à même d'agir pour sa propre compréhension montrant le monde, non pas tant comme cela est fait, mais plutôt comme sa fonction sociétale doit être interprétée » (Casti 2012). La pensée proxémique en cartographie est résolument une pensée de la *relation*, entre les objets, les informations, les individus, les cultures, des pratiques de gouvernances au pratiques participatives. Il s'agit d'organiser les contours d'une cartographie ouverte et capable d'intégrer l'ensemble des problématiques contemporaines à l'œuvre, dont la redéfinition des métriques d'usage semble un des premiers impératifs.

### Vers une redéfinition des métriques

Comme tout énoncé, la carte interroge sur son rapport avec le référent, d'autant plus que, du fait de sa construction analogique, la carte parle d'un espace en créant un autre espace (Lévy 2016b, 196). Toute opération cartographique crée un nouvel espace de référence, qui, de par son accessibilité et sa lisibilité, tend à acquérir une grande force communicationnelle. La carte est un espace de pensée, le lieu où l'on pense la relation. Les relations qui s'exercent aujourd'hui ne sont plus guère territoriales ni topographiques, mais proxémique, de l'ordre des spatialités et donc topologique (Lévy 1994, 77).

Tab.3 Deux familles de métriques<sup>35</sup> :

MÉTRIQUE EUCLIDIENNE	MÉTRIQUE RÉTICULAIRE
Espace	Spatialité
Statique	Dynamique
Exclu le changement	Apte aux transformations
Substance territoriale	Substance sociale
Êtres inanimés	Êtres humains
Espace physique	Espace habité
Une seule échelle	Pluri-scalaire

Si la mesure euclidienne de la distance a longtemps été considérée comme universelle, elle s'impose uniquement dans les activités où la maîtrise parfaite de la séparation est indispensable, comme le transport, la logistique ou les stratégies territoriales. Pourtant, un autre référentiel s'impose aujourd'hui, peut-être moins universel, mais tout aussi normatif, lié aux pratiques de la vie quotidienne, à l'« agir spatial », où le système de

<sup>35</sup> Tableau établi sur la base des propos d'Emanuela Casti (Casti 2012).



référence n'est plus exclusivement celui du mètre, mais se diversifie en proximité, en aire, en réseau, en discontinuité ou encore en connexité.

« L'expérimentation vise donc à restituer cartographiquement une *spatialité sociétale*, c'est-à-dire un monde non plus constitué par la terre, les mers, les continents, les États..., mais par des êtres humains, par des collectivités, qui métamorphosent les éléments d'immanence en *espace habité*. » (Casti 2012)

## 1.4.2 Libérer le langage. Hybrider les savoirs

En reprenant les défis initialement posés, nous constatons que les réponses que nous apportons sont souvent de l'ordre d'une hybridation des savoirs : entre l'espace et les spatialités, la topographie et la topologie, la singularité et la pluralité, le fond et le thème, l'espace et le temps, mais encore entre l'objet fini et l'acte. Ces horizons pour l'action cartographique possèdent toute la particularité de se distinguer par un brouillage des dualismes qui auparavant les contraignait. À chaque fois, nous avons pu faire émerger des couples stimulants qui au lieu de s'opposer ont tout intérêt à se confronter et à dialoguer ensemble. Comment réconcilier ses conceptions *a priori* antagonistes ? Non seulement il s'agit d'énoncer que des hybridations existent, mais également de les assumer pleinement. C'est pourquoi en acceptant de brouiller les frontières, nous espérons *in fine* entrouvrir le langage cartographique et le libérer de ses multiples réserves. Par l'énonciation des cinq propositions suivantes nous souhaitons illustrer le tournant proxémique à l'œuvre et encourager la production cartographique de notre temps.

1. Espace/Spatialité. L'espace euclidien n'est plus la seule et unique métrique à envisager en cartographie. Dorénavant, nos actions spatiales comptent davantage dans la production de l'espace que les modifications et les ancrages territoriaux. Nos modes de vie sont plus réticulaires que topographiques. Par conséquent, un soin est à apporter à la représentation de réalités urbaines en les considérant davantage comme des lieux-flux, comme un enchevêtrement de lignes, au lieu de points fixes et de surfaces homogènes. La dissociation entre le couple ligne/surface et le couple réseau/territoire semble s'imposer, en utilisant, par exemple, les surfaces pour représenter les réseaux ou, inversement, les lignes pour cartographier les territoires.
2. Fond/Thème. Il y a toujours un rapport qui s'instaure entre le fond et le thème de la carte. Le thème ne devrait plus être vu comme une couche supplémentaire s'ajoutant à un espace statique, mais comme une caractéristique. Il est possible (et même recommandé) de remettre en question le fond en fonction du thème de la carte. L'immanence du thème dans le fond permet de reconsidérer les projections et les métriques appliquées bien souvent de manière quasi automatique sur toute carte sans se poser de véritable question. On ne peut pas mettre impunément un thème sur un fond de carte. Le fond est une surface disponible à considérer pleinement en cartographie. S'il n'est pas pertinent, mieux vaut le taire en le laissant vierge.

3. Espace/Temps. Le temps peut tout à fait s'immiscer dans la carte et ainsi déséquilibrer la croyance tenace qui attribuait aux cartes un langage non séquentiel, contrairement aux diagrammes et aux graphes. Cette partition n'est plus tenable. Nous avons pu voir à quel point la carte aime et peut parler du temps. La contraction de l'espace et du temps est en mesure d'introduire de la co-spatialité au sein de l'espace clos de la carte en privilégiant la succession à la simultanéité. La mise en séquence narrative suggère le continu dans la discontinuité par l'intégration visuelle des traces et du sens d'un mobile. Le recours soit à une série d'images, soit à l'utilisation d'une variable visuelle de troisième dimension, émane directement d'un travail sur les intervalles (alternance de sinusoides et de densité de points), sur la distance, pensée comme étirement ou extension<sup>36</sup> du fameux partage temporel sur un même plan.
4. Singulier/Pluriel. Depuis trop longtemps le champ de la cartographie s'est réduit pour ne s'occuper que des masses et des moyennes, si ce n'est de définitions universelles de l'écoumène. Cependant, les cartes des spatialités individuelles sont tout aussi pertinentes pour témoigner de l'environnement social. L'individualisation du mouvement à toutes les échelles peut désormais être considérée comme une trame de base du rapport des sociétés à l'espace. Dans ces cartes où l'individu tend à devenir un acteur, et notamment un acteur spatial incontournable, la prise en compte de la singularité de leurs actes suffit pour fournir une information et une image géographique tout à fait consistantes dans la définition sociale de l'espace, à savoir *l'habiter*. L'émergence universelle du sujet et la représentation du singulier en société accompagnent ainsi une redéfinition de la connaissance du Monde à l'échelle humaine qui parle aussi à tous.
5. Objet/Acte. Devant la surenchère actuelle de données disponibles et la difficulté d'en produire certaines ayant trait à la spatialité, il est bon de reconsidérer l'avantage comparatif du processus de création cartographique, l'acte, plus que son résultat, la carte. De ce fait, l'articulation entre *carte*, c'est-à-dire un objet au résultat réputé finalisé, et *cartographie* (ou « *mapping* ») c'est-à-dire une pratique exploratoire forgée dans l'élaboration de la représentation, doit être repensée. « La » carte est encore bien souvent considérée en tant qu'objet unique et clos sur lui-même. Pourtant, le découpage entre carte « achevée » et « inachevée » néglige que toute opération cartographique est toujours l'aboutissement provisoire d'un *processus de figuration*.

En tentant de désenclaver le langage cartographique, ces propositions sont davantage des pistes vers de possibles applications pour relier les enjeux cognitifs de la cartographie aux enjeux contemporains. Ce genre d'innovation suppose d'abattre les cloisons qui demeurent excessivement étanches entre différents types de « faiseurs de cartes ». Nous imaginons ainsi un chantier majeur pour toute la cartographie.

---

<sup>36</sup> On considère ici le concept de « *distentio* » développé par Saint Augustin dans ses Confessions pour signifier le temps, compris dans le sens de son étymologie latine, à savoir d'une « extension », d'un « déploiement ».

Si l'ensemble de ces propositions sont à considérer de façon évolutive dans la manière de fabriquer les cartes, nous cherchons avant tout à restituer de l'épaisseur à la carte, afin d'en épouser toutes ses complexités, ses fluctuations et ses diversités. En optant pour cette confusion des genres, nous espérons engager des expériences stimulantes de « subversion » et ainsi dépasser les normes corporatistes poussiéreuses et décalées. Par ce renouvellement du langage, nous interrogeons la capacité de la carte à fabriquer une image permettant une lecture immédiate et efficace d'un espace de référence – ce que toute carte devrait viser. Mais peut-être que ces innovations ne jouent plus tant sur le plan d'une « lecture instantanée » ni d'une « intuition immédiate », mais davantage sur une lecture approfondie incarnée par le regard qui introduit du temps et de la pensée dans la carte. C'est pourquoi nous sollicitons encore à ce stade le lecteur des cartes pour en évaluer les effets de lisibilité.

## Conclusion

Soit la seiche, pour représenter les grands enjeux cartographiques de l'espace contemporain, rencontre en des points de contact aléatoires les appendices allongés et souples de la méduse, pour exprimer les questions que nous posons à la cartographie venue d'avant, d'ailleurs et de l'art contemporain.

Employer cette métaphore nous a aidés à penser la relation qu'entretient la mobilisation de notre corpus *Cosmographies* avec les défis que nous posons à la cartographie contemporaine.

La seiche tire des informations de la méduse. Elle en soutire des idées, des inventions, différentes pistes ou orientations. Elle peut s'en inspirer ou au contraire, ne rien en faire. On ne sait réellement quelle sera et quelle a été la nature du lien. S'il est opérant, opératoire, de façon directe ou indirecte. Assurément, cette relation ne saurait être de cause à effet, mais pourtant il flotte certaines porosités. Cette relation oscille entre osmose et tension.

Osmose tout d'abord, lorsque les points de contact émergent et apportent de nouveaux questionnements aux premières posées. Le dispositif réflexif est rendu fertile par la communication et la circulation entre des mondes cartographiques divergents. Il y a un tracé qui s'élabore entre l'enseignement de l'apport de la méduse à la seiche. Tantôt par tâtonnement, tantôt par familiarité, des correspondances éclatent et renforcent notre projet scientifique qui cherche avant tout à conjoindre plus qu'à déduire. En restaurant ainsi la méthode topico-critique, nous reconnaissons la place de l'imaginaire et de l'intuition dans toute science. Les divers dogmes de la raison pure sont rejetés pour appréhender l'histoire de la cartographie par un autre angle, celui privilégiant le dialogue et l'anachronisme.

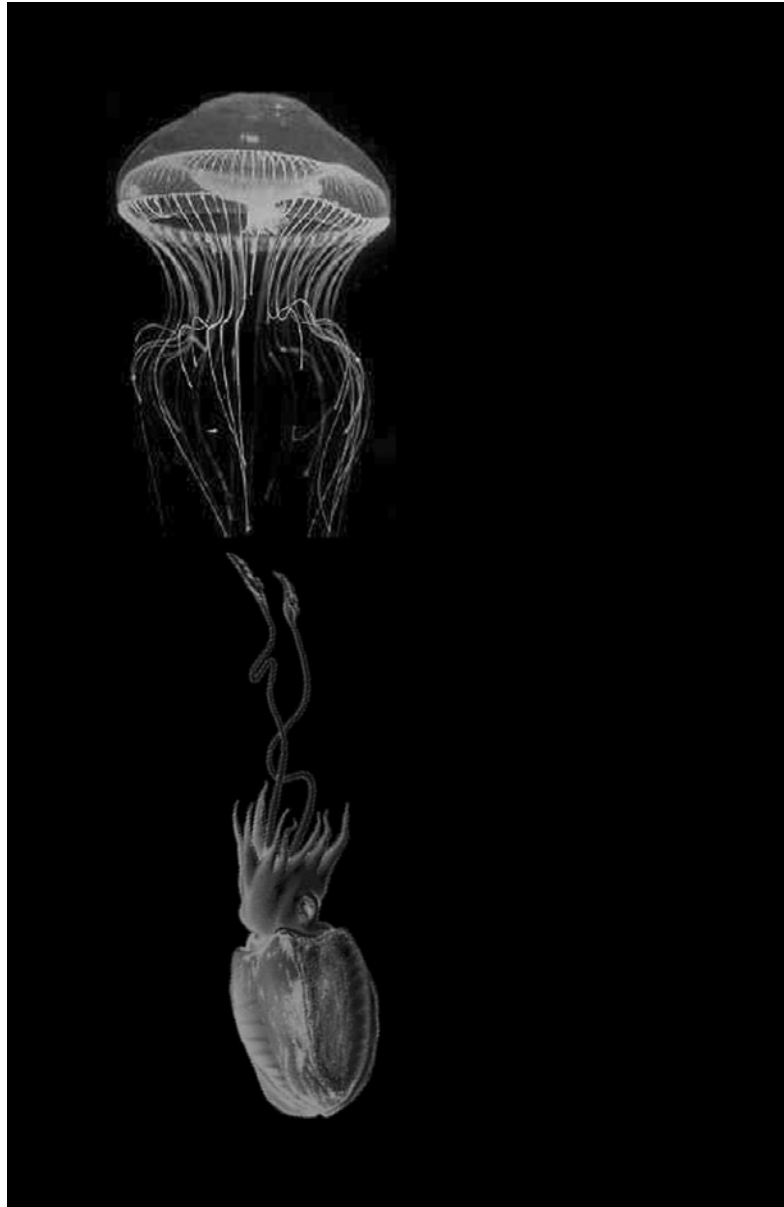


Fig.10 Photo-montage illustratif du principe de la « seiche et de la méduse ». Diagramme conceptuel métaphorique de la démarche de recherche Cosmographies (CL)

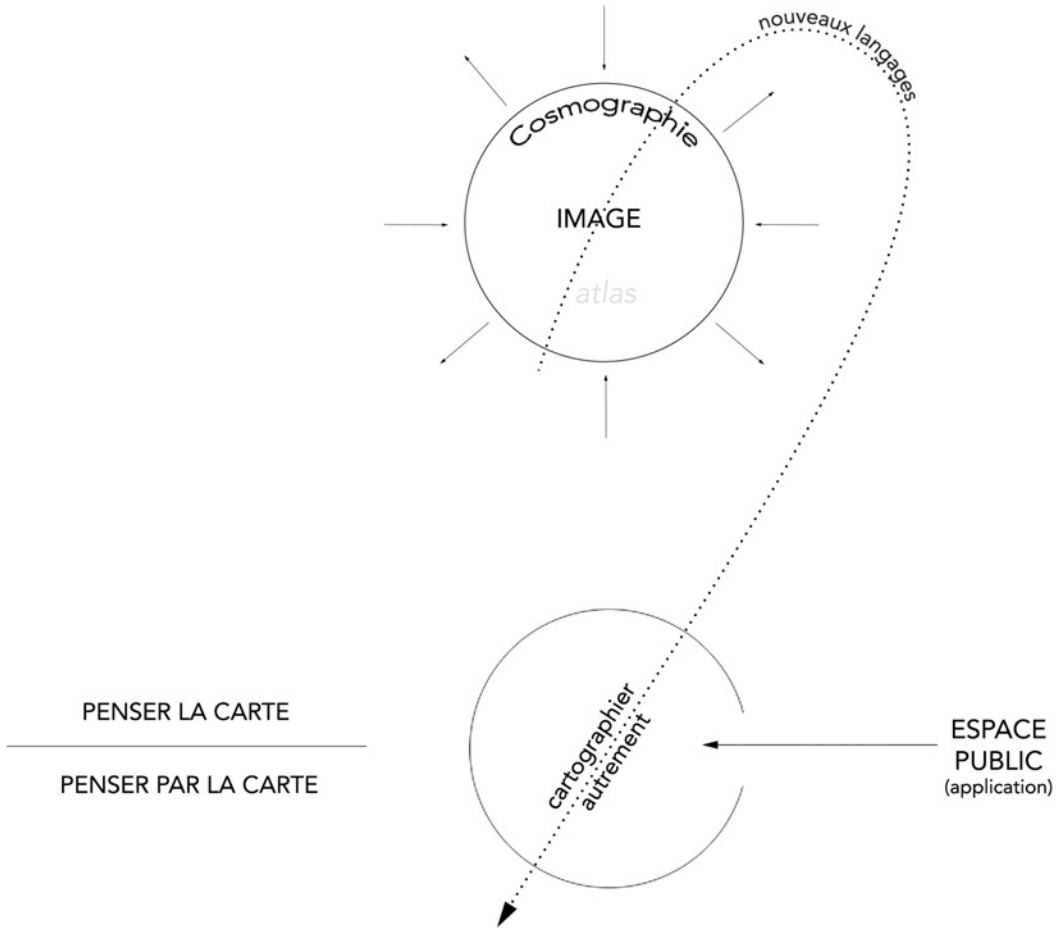
Tension ensuite, car les sujets abordés peuvent diverger, échapper et ne jamais se rencontrer. Il peut y avoir des écarts, des ruptures sémantiques, des sauts épistémiques, tout autant producteurs de connaissance. La rencontre des tentacules de la seiche qui espèrent trouver des innovations, à ceux de sa comparse, la méduse, qui apportent certains enseignements par la mise en relation d'ailleurs cognitifs n'est pas forcément fructueuse. Elle peut ne fournir aucun résultat probant. La concordance se dérobe au bouillon, la culture ne prend pas, offrant néanmoins des parcours divergents d'autant plus que les appendices demeurent ouverts à interprétations et à questionnements. Celles-ci ne sont pas vaines, puisqu'elles peuvent faire l'objet de nouvelles lectures et accompagner le dispositif herméneutique élaboré en filigrane. L'essentiel est de laisser l'œuvre ouverte.

Au bout du compte, ce que valide cette expérimentation, c'est l'utilité d'aller chercher ailleurs des inspirations pour tenter de résoudre les problèmes cartographiques d'aujourd'hui. Nous avons pris le temps d'entrer dans les logiques des cartes analysées, mais pour mieux les trahir en leur posant nos questions. Nous avons alors trouvé dans notre corpus des choses bien différentes de celles qui ont vu les critiques d'art ou les historiens de la cartographie. Si l'on voulait résumer cet apport, on pourrait dire que ces cartographies *autres*, en découpant les objets différemment de la cartographie occidentale des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup>, nous invitent à faire de même. Elles brouillent les dualismes habituels entre le fond et le thème, le grand et le petit, le réseau et le territoire, le fixe et le mouvant et prouvent qu'il est possible de relancer, avec autant de rigueur, ou davantage, que celle dont a fait preuve la carte euclidienne classique, le travail de l'imagination. On peut encore innover avec des points, des lignes et des surfaces dans la représentation de l'espace habité par l'espace de l'image. En décalant notre regard de la carte vers l'acte cartographique, nous ouvrons alors ce processus cognitif à un foisonnement expérimental pour cartographier *autrement*.



## PARTIE II

# Cartographier autrement



PRATIQUE



L'élaboration d'une carte naît bien souvent d'une exploration et de découvertes. En référence aux explorateurs du Nouveau Monde, qui cherchaient à faire le tour du monde connu, des *finis terrae*, il s'agit aujourd'hui d'aller à l'assaut de nouvelle *terrae incognita* pour l'exploration d'une nouvelle ère, en cherchant par exemple à « faire le tour de ... » et embrasser d'un seul regard l'étendue urbaine en mouvement.

Fort des enseignements de la recherche *Cosmographies*, nous pouvons envisager désormais une approche cartographique susceptible de répondre aux défis de la représentation des réalités urbaines contemporaines. Nous allons ici mettre en application, directement ou indirectement, les propositions issues du nouveau langage cartographique que nous venons de reconnaître pour figurer l'espace des sociétés. En effet, la façon de pratiquer et d'habiter l'espace de notre quotidienneté peut constituer un nouvel objet d'étude pour représenter le monde d'aujourd'hui.

Dans cette seconde partie, nous souhaitons approcher l'espace urbain en proposant de *cartographier autrement*. Par conséquent, nous allons dans un premier temps questionner la fabrique de l'espace public, comme un des espaces de la *société des individus*, entendue à la manière de Norbert Elias. Il s'agit dès lors de redéfinir le lien singulier qu'entretient l'individu à l'espace. En tant que corps-sujet en mouvement, l'individu possède une connaissance spatiale de par sa mobilité et *a fortiori* sa marche.

Dans un deuxième temps, nous présenterons la méthode employée pour nous initier à de nouvelles pratiques cartographiques. Tantôt moyen de communication, tantôt instrument de connaissance, la carte ne saurait se réduire à une boîte à outils, elle traduit aussi le résultat d'une activité, à la fois physique, performative et cognitive, la cartographie. Bien plus qu'un objet au service d'un propos, la carte devient un acte formateur et créatif que nous allons envisager sous le prisme d'un arpentage podométrique *in situ*.

En reprenant le point de vue singulier du cartographe, nous allons ainsi découvrir d'une part, *ce que la marche fait à l'espace*, et, d'autre part, *ce que la marche fait à la carte*. Autrement dit, nous allons nous interroger à la fois sur la marche comme métrique pour cartographier l'espace public et sur la marche comme pratique pour guider nos opérations cartographiques.



## Chapitre 2 Habiter l'espace public par la marche. De l'espace au *faire* public

« La marche permet au piéton d'*être* urbain et de *faire* la ville. »  
(Thomas 2007, 11)

« L'homme est avant tout celui qui produit, mais pas que du verbal : des choses, des relations sociales, de l'environnement, des villes. » (Sennett 2009)

Et si la ville n'était qu'un pur artefact, une simple, mais puissante production humaine ? C'est en quelque sorte l'application de la pensée prémonitoire d'Abraham Moles et d'Élisabeth Rohmer qui avançaient l'idée de la *ville à pratiquer* (Moles et Rohmer 1972). Par cette invitation à repenser la ville façonnée par ses usagers, il est possible de constater que plus elle est fréquentée, plus des attitudes corporelles variées peuvent s'y tenir différemment. C'est l'entrée par laquelle nous allons appréhender l'un des espaces fondamentaux de toute société : l'espace public. Selon cette perspective, l'homme par sa marche actionne différentes manières de *faire avec l'espace* (Lussault 2007b). Il fabrique sa propre *spatialité* et en retour cet *agir spatial* produit son environnement. C'est l'élaboration d'un cercle vertueux.

Dans notre proposition de *cartographier autrement*, nous avons choisi de considérer l'espace public comme une réalité qui possède trop peu de représentations associées, une sorte de paysage cartographique à explorer. Ainsi, pour tester de nouvelles manières d'aborder la carte, il nous a paru judicieux de considérer cette réalité spatiale multi-changeante et présente activement dans la société comme le thème de notre carte, la substance même de notre projet cartographique.

En effet, l'essence même de l'espace public semble bien souvent nous échapper lorsqu'on cherche à la saisir visuellement. Elle apparaît comme « invisible » en cartographie, car immatérielle, mais pourtant aussi réelle qu'un banc, sinon plus déterminant. Le nouveau défi auquel nous nous livrons ici est de donner à voir cette

réalité singulière, sociétale et en mouvement. En cherchant à représenter l'espace public par la marche, nous souhaitons répondre à différents problèmes cartographiques : comment représenter l'espace des sociétés, des individus, des mobilités, des temporalités ? Ceux qui s'y sont essayés, l'ont soit réduit au domaine public, soit à une modélisation prédictive.

Voici une carte présentée comme figurant l'espace public à Hô Chi Minh Ville, établie par le MIT SLAB sidewalk laboratory, extraite du projet *Public Space Maps*<sup>37</sup>.



Fig.11 Net map, MIT SLAB sidewalk laboratory, 2010

Cette carte illustre selon les auteurs l'espace public de la ville vietnamienne tel un réseau. La démonstration est peut-être élégante, mais elle tend à réduire cependant l'espace public à l'espace physique potentiellement praticable, le domaine public, autrement dit à l'ensemble des zones réservées à l'usage des piétons : les trottoirs. Même si l'ensemble des trottoirs est occupé par différents usages et pratiques, ils ne peuvent de toute évidence être localisés de façon équivalente. Cette représentation est intéressante dans la mesure où elle offre tout au plus une bonne base pour un fond de carte, mais ne peut entièrement nous satisfaire car elle ne rend pas compte de la richesse et de la diversité de l'espace public vietnamien.

---

<sup>37</sup> SLAB (Spatial Analysis Lab) à l'Université Berkeley de Californie (US) s'engage dans la visualisation des sciences sociales. Il s'agit d'un groupe de réflexion interdisciplinaire international, dirigé par le professeur Annette M. Kim, qui développe de cartographies pour valoriser et construire les savoirs de l'une des parties les plus importantes de l'espace public, à savoir les trottoirs : <http://slab.scripts.mit.edu/wp/maps/public-space-maps/> et <http://slab.today> (consulté le 01.04.2017).

Voici un autre exemple cartographique dorénavant connu, ou plus précisément une modélisation, qui prend pour base la structure viaire. Ce procédé permet d'établir des probabilités d'intersections, nommées *gradients d'intégration*, et en déduire donc l'affluence et la fréquentation potentielle d'une rue par rapport aux autres.



Fig.12 Bill Hillier, *Space is the Machine*, global and local integration maps of Central London, 1998

La syntaxe spatiale<sup>38</sup> (*space syntax*) est une modélisation qui a pour objet de fournir un outil pour aider les concepteurs à simuler les impacts sociaux de l'organisation spatiale en analysant l'accessibilité des lieux. Malgré l'intentionnalité tout à fait louable des auteurs de comprendre les interactions complexes de l'espace public – ici réduit aux espaces ouverts des rues et des places –, les configurations d'accès restent simulées mathématiquement selon des critères topo-morphologiques<sup>39</sup>. On obtient ainsi une façon de mesurer la connectivité d'un segment par rapport à l'ensemble du réseau urbain, mais cela ne nous dit toujours pas comment est pratiqué et vécu effectivement l'espace public et de quoi il ressort.

Ces tentatives dévoilent à quel point l'entreprise est délicate. Cet exercice demande une attention accrue à l'impalpable difficilement quantifiable, aux fluctuations temporelles ainsi qu'à l'appréhension à la fois de ce

<sup>38</sup> Il s'agit d'un ensemble de théories et de techniques d'analyse de configurations spatiales conçu par le professeur Bill Hillier et d'autres chercheurs à la Bartlett, University College of London à la fin des années 1970 (Hillier et Hanson 2005 (1984)).

<sup>39</sup> En jouant sur les paramètres de l'algorithme, il est cependant possible d'enrichir l'analyse, selon la hauteur moyenne du bâti sur le segment, la largeur des voies ou la densité de commerces, pour obtenir différentes modélisations de l'intensité de la trame viaire et ainsi comparer les typologies urbaines.

qui fait tenir ensemble les singularités individuelles et ce qui fait tenir à distance les composants de la société. Car, l'espace public est bien plus qu'un réseau de trottoirs ou de rues, il est avant tout vivant, animé et habité par la diversité des citadins qui en font leur cadre spatial de vie.

Or, la représentation cartographique permet justement de rendre visible ce qui est parfois « invisible » dans l'espace de référence. C'est d'ailleurs l'objectif de toute carte en tant que représentation, de pouvoir présenter à nouveau une chose qui n'est pas là, parfois virtuelle ou du moins momentanément fluctuante. C'est pourquoi, dans le processus d'énonciation de cette absence, la carte est un puissant opérateur de la pensée visuelle « par l'ensemble des analogies qu'elle donne à voir. (Elle) permet de situer des réalités dont une grande part (...) ne peut pas être appréhendée du regard. (...) En situant les réalités les unes par rapport aux autres, (elle propose) un agencement qui rend lisible une spatialité particulière » (Beaude 2010, 13).

Dans ce chapitre, nous allons voir par quel biais il nous est possible de rendre l'espace public plus *lisible*, du moins d'offrir une lecture possible, en indiquant comment « donner à voir » les pratiques et les représentations spatiales jusqu'à présent difficiles d'accès, car peu considérées cartographiquement dans les études urbaines. Pour cela, nous allons proposer d'appréhender la réalité de l'espace public selon trois entrées : sous l'angle de sa substance, de sa métrique et enfin de son échelle, afin dans un dernier temps d'approcher des configurations spatiales spécifiques liées aux territoires urbains que nous avons choisi d'étudier et ainsi reconnaître une diversité culturelle de l'espace public.

## 2.1 L'espace public ou les conditions de l'*habiter* « en urbain »

En tant que réalité vécue par les citadins, mais difficilement perçue par eux, la représentation de l'espace public connaît différentes tares, dont la majorité réside dans la difficulté de saisir, non plus un objet défini, circonscrit et délimité une fois pour toutes, mais des manières diversifiées de pratiquer et d'habiter l'espace – et les exemples de cartes que nous avons présentés montrent ces obstacles. Il en va de la conception même de l'espace public qui n'est pas toujours clairement défini, et ce malgré la survalorisation que connaît cette notion de nos jours.

Le principe d'espace public n'est certes pas nouveau, mais la récurrence des réflexions portées sur ce sujet est tout à fait récente. Elle est restée longtemps périphérique dans les travaux de sciences sociales et connaît aujourd'hui une certaine actualité dans les études urbaines. L'intérêt croissant pour l'espace public n'a permis ni une clarification sémantique totale ni une diminution des tensions entre la définition d'un modèle et d'un concept.

Nous allons brièvement exposer les diverses conceptions de l'espace public en vigueur en vue d'identifier la substance sociétale du concept d'urbanité et ainsi de proposer notre propre définition d'un espace public *a minima*, c'est-à-dire les conditions nécessaires, mais suffisantes pour faire advenir la publicité d'un espace.

### 2.1.1 Du modèle au concept d'espace public

Lorsqu'on évoque la notion d'espace public, une même image est associée et nous parvient d'emblée. On pense immédiatement à une place publique, une esplanade, un forum, où grouille une foule composée d'individus hétérogènes, certains sont arrêtés, discutent sur des bancs, d'autres s'engouffrent dans les rues attenantes. Cette image est tout à fait emblématique et stéréotypique. Elle pose clairement les enjeux du problème. Qu'est-ce que l'espace public ? Où commence-t-il ? Où s'arrête-t-il ? De quoi se compose-t-il ? Est-il ou a-t-il toujours été le même ? Qui le fabrique ? etc. Une somme de questions nous parvient, dont les réponses ne sont pas toujours évidentes à trouver.

Pour éclaircir quelque peu notre propos, nous allons tenter de saisir quelques-unes de ces interrogations pour nous amener à comprendre en quoi l'espace public, qui représente aujourd'hui une notion à forte valeur ajoutée, oscille toujours entre deux conceptions prégnantes, mais divergentes : ceux qui y voient un modèle (visible) et ceux qui la pensent comme concept (invisible), mais implicite dans les pratiques sociales.

#### Au-delà du modèle morphologique

Que ce soit dans l'imaginaire collectif des géographes ou des architectes-urbanistes, le modèle d'espace public est souvent confondu avec son concept. Or, l'espace public ne peut se réduire à un modèle unique et pris pour universel. Ce modèle véhiculé est un idéal-type à l'origine de bons nombres de stéréotypes (Chalas 1997). Cela signifie qu'un type d'espace public, souvent à composante matérielle (soit son aménagement), est pris pour référence universelle. L'espace public européen est érigé du moins dans nos représentations en « espace public-modèle ». Pour l'espace public comme pour les villes, « la matérialité demeure une dimension largement prééminente : l'urbanisation est privilégiée aux dépens de l'urbanité comme la population aux dépens de la société » (Louiset 2001) et l'on pourrait rajouter à la suite des propos tenus par Odette Louiset, que le modèle est privilégié aux dépens du concept<sup>40</sup>.

À titre d'exemple, les historiens et les spécialistes de l'urbanisme ont développé une déclinaison sémantique de l'espace public. Françoise Choay suggère de parler d'espace de contact pour le Moyen-Âge, d'espace de spectacle pour l'ère classique, d'espace de circulation pour l'ère industrielle et enfin d'espace de branchement pour notre époque (Choay 2004), alors que la militante Jane Jacobs (1961) évoque un retour au centre et à la

---

<sup>40</sup> A ce titre, un dossier dans la revue *Urbanisme* a consacré à « La ville en ses concepts », n°296, septembre/octobre 1997.

rue<sup>41</sup>. On note que cette évolution des espaces citadins garde toujours pour fondement un modèle morphologique européen ou nord-américain.

Or, l'espace public n'est pas à confondre avec une forme urbaine, bien que prégnante. La familiarité avec laquelle on traite l'espace public est un leurre, une illusion qui tient du mythe. Plutôt que de décrire la matérialité de l'espace comme la matrice de tout espace public, il convient d'en interroger plutôt le concept pour en saisir le sens. Cet objet géographique devenu central ne va guère de soi.

### Au-delà de la sphère publique

À l'origine de cette méprise, nous explique Michel Lussault, se trouve la dérive de la conception de l'agora grecque en espace vertueux de la citoyenneté imagé sous la forme d'une place publique. Cette mythologie spatiale contribue à entretenir « un brouillage généralisé entre la conception « géographique » des espaces publics et celle travaillée, au sens de la « sphère publique », par la philosophie et la science politiques » (Lussault 2013a, 361).

C'est avec les Lumières et la constitution d'une opinion publique citoyenne en réaction à celle imposée par le pouvoir de l'État qu'un espace métaphysique apparemment public peut trouver l'héritage de ce modèle. Dans un contexte de régression et de perte de spatialité du début des années 1970, l'idée d'une sphère publique (*Öffentlichkeit*) qui place le dialogue, la discussion, le palabre dans le monde des libertés individuelles est alors repris par des philosophes tel que Jürgen Habermas (Habermas 2010 (1962)). Sa thèse voit dans l'espace public la genèse de la sphère bourgeoise comme intermédiaire entre vie privée et l'État. Son concept d'opinion publique au sens où il constitue un paradigme qui contrebalance la voie unique de l'État doit être soumis à la publicité et prendre place au sein d'un débat collectif dans le domaine public.

Pourtant, l'espace public ne saurait se résumer encore à la notion de sphère publique (*Öffentlichkeit*) qui ne recouvre qu'un seul des pendants – celui de la communication des idées –, et qui ne peut être confondue avec celle du droit éthiquement parlant public (*Gesellschaft*). Si le premier évoque un réceptacle (lieu du lien, du rassemblement ou de la médiation) où s'exerce l'opinion générale, le deuxième satisfait l'expression d'un *bien public*. Le premier décrit le mouvement des idées sans relation directe à l'espace, alors que le second repose sur l'organisation spatiale du mouvement des individus comme espoir d'un projet de société politique du « vivre ensemble » pour Hannah Arendt (Arendt 1995).

### Au-delà de l'espace privé

Une autre confusion tenace s'exerce lorsqu'on traite de la publicité de l'espace. Il s'agit du rapport dialectique trop souvent imposé avec son opposé juridique, le privé. A la différence du *domaine* public, l'espace public est avant tout libre d'accès et forme ce que le philosophe Étienne Tassin a nommé un espace d'impropriété

---

<sup>41</sup> Bien qu'elle stipule que la rue est ce *rien* qui tisse la matrice de la sociabilité et de la culture urbaines.



(Tassin 1992). La propriété d'une puissance publique n'est guère le critère déterminant pour concevoir l'espace public. Il existe une variété d'espaces à caractère semi-public ou semi-privé, voire même privé, où l'on peut s'attendre à ce que la publicité d'un espace s'exerce. Parfois, le privé génère du public comme dans les centres commerciaux ou les gares. L'espace public peut se décliner en gradients de publicité selon le type d'accessibilité et le type de sociétalité (Lévy 2013b). Un éventail de combinaisons possibles s'ouvre alors, déstabilisant la dichotomie public/privé bien trop restrictive et pouvant même nous induire en erreur.

Par contre, introduire d'autres dialectiques comme l'espace intime ou domestique, et davantage encore l'espace de la communauté (Tassin 1992) est bien plus opérant pour penser la spécificité du concept d'espace public. Comme nous le rappelle Étienne Tassin, l'espace public tient les individus à distance d'eux-mêmes tout en les rapprochant. Les échanges sont possibles, mais la dispersion point toujours et les rassemblements se résolvent par une distanciation, contrairement à la communauté qui implique une conversion des membres en son sein. La communauté crée la confusion là où l'espace public engendre de la diffusion et répand ses membres provisoirement dans l'espace de manière centrifuge. Chacun se tient à distance les uns des autres, malgré des épisodes de rapprochement ou de contact ponctuel, alors que dans la communauté, les forces sont centripètes, il y a une forme d'adhésion, une incorporation d'une partie dans le tout. Si la convivialité tient la communauté ensemble, dans l'espace public, c'est la sociabilité qui s'exprime.

« L'espace public, c'est l'espace de la sociabilité au sens plein » (Chavinier 2007, 187)

L'espace public constitue à la fois un *territoire d'appartenance* – appartenant à chacun des membres de la société – et un *espace d'impropriété* mutuelle – où personne n'a la propriété, mais que chacun peut habiter d'une certaine manière. Il est un *bien public* (et non un *bien commun*) spatial par excellence, puisqu'il est produit par la société prise comme un tout et consommé, sans limites, par chacun de ses membres (Lévy 2015a). C'est pourquoi l'espace public – dans le sens politique du terme – garantit le bien public.

Pour reprendre la proposition de Hannah Arendt, l'homme serait fondamentalement *a-politique*, puisque le politique s'exprime dans « l'espace-qui-est-entre-les-hommes » (*space-in-between*) (Arendt 1995, 33 « Fragment 1 »). La dimension politique de l'espace est une condition de l'expérience humaine qui s'orchestre dans une forme de « co-habitation » nécessaire. L'espace public n'intègre évidemment pas toute la dimension politique, mais une fraction sociétale et interactionnelle que l'on pourrait nommer : la civilité.

Ainsi, pour Marcel Gauchet, la civilité est *le* politique sans *la* politique (Gauchet 1998), mettant en relation les individus dans la construction d'un projet sociétal : la société civile. Elle garantit la présence d'une politique interactive, qui s'exerce sans s'afficher, dans le respect des codes, règles et usages immanents à chaque société. En tant que principe actif, elle est capable d'agir et de transformer l'espace public par un ensemble de normes à observer. En tant qu'espace des possibles, le concept même d'espace public intègre une dimension politique, du moins l'une de ses expressions possibles : le contrat de civilité.

\*

Ainsi avons-nous pu voir, face aux différents écueils qui confondent le modèle et le concept, l'idéal à l'idéal, la communauté à la sociabilité, que l'espace public relève davantage d'un espace intermédiaire où se constituent les relations, un espace entre, celui de la co-habitation qui forme toujours l'horizon d'un enjeu. En tant qu'une des expressions du politique, il est une *zone de possible*, un générateur de possibilités de vie, « un des espaces possibles de la pratique sociale des individus, caractérisé par son statut public, qui se différencie ainsi de l'espace commun » (Lussault 2013a, 360).

Sans vouloir le réduire à une forme prédéterminée ni à un simple support, nous souhaitons davantage considérer l'espace public comme une centralité mouvante, « un espace accessible à toutes les composantes d'une société et auquel toutes ces composantes accèdent effectivement. De taille limitée par rapport à l'espace de référence, l'espace public a la capacité de résumer la diversité des populations et des fonctions d'une société urbaine dans son ensemble » (Lévy 2013b, 364). En nous détachant du modèle, il est possible de nous recentrer sur le concept d'espace public, c'est-à-dire sur ce qui le fonde, sa substance nommée *urbanité*.

### 2.1.2 Une substance nommée *urbanité*

Prendre l'espace public comme concept est une manière de valoriser la dimension idéale de la notion, de ne plus être tenté de la réduire, mais d'accepter que l'espace public soit avant tout une source inépuisable d'expériences et qu'elle dépende de la variété des situations et des circonstances. Si l'espace public est omniprésent dans la société, il s'opère toutefois selon des modalités propres à celle-ci. C'est la société qui fabrique l'espace public, c'est pourquoi il est constamment en transformation et de ce fait n'accepte aucun modèle préétabli.

L'espace des individus n'est donc plus réductible à un modèle, en l'occurrence européencentré, il apparaît plutôt comme une imbrication entre le spatial et le social, comme un mélange complexe entre un processus d'actions et de réactions dans lesquelles les individus peuvent transformer la destinée urbaine. L'espace public se présente ainsi comme un réservoir d'*urbanité*, le lieu de concentration du caractère proprement urbain d'un espace, autrement dit des *manières d'habiter* l'environnement « en urbain ». Figure paradigmatique de la ville, l'urbanité est à l'espace public ce que les fleurs sont à l'eau. En nous intéressant ici davantage aux régimes d'urbanité (l'ensemble des sociabilités) qu'à l'objet géographique, nous entendons donner une valeur ajoutée au partage de l'espace public.

#### Du couple densité/diversité

Dans sa théorie de l'urbanité générale, Jacques Lévy aborde la variété des situations urbaines par le dosage de propriétés minimales communes, à savoir par le couple densité/diversité. L'urbanité peut ainsi se définir

par une composition judicieusement dosée entre densité (des hommes et des choses) et diversité (sociologique ou fonctionnelle). On peut considérer que plus cette combinatoire est intense, plus l'urbanité influence la vie sociale, et inversement. Il réside néanmoins une difficulté pragmatique à identifier des niveaux de densité et de diversité, due à leurs relativités apparentes, et il faudrait construire des indices plus sophistiqués pour définir des gradients d'urbanité.

D'un côté, nous avons le niveau de diversité, c'est-à-dire l'hétérogénéité des populations, avec sa conséquence, la proximité de l'étranger ; de l'autre, le niveau de densité des relations et donc l'opacité relative de chacune d'elles. La diversité sans la densité serait le monde. Il en résulte au-delà d'une superficialité des échanges, un univers de circulation qui nous met en présence d'un grand nombre de « n'importe qui » (Lévy 2015a). Cette définition renvoie à celle de la ville comme espace de circulation et de déplacement.

### Du couple mobilité/coprésence

Dans une logique plus dynamique, le couple mobilité/coprésence semble opérant pour mesurer l'urbanité, en tant que sociabilité définie par le mouvement. Cette définition repose davantage sur l'idée que « l'espace est une dimension fondamentale du social, car il est un obstacle à l'action » (Beaude 2012, 18). C'est pourquoi les mobilités sont indispensables, justement pour conjurer la distance et permettre la mise en coprésence en vue de garantir les interactions nécessaires qui définissent l'espace public comme le « lieu de l'action » (Joseph 1992). C'est ainsi dans le rapport entre le spatial et le social que les mobilités s'orchestrent. Le couple mobilité/coprésence permet en cela de réguler les distances entre les personnes dans l'espace qui tend à les séparer.

« La mobilité constitue justement avec la coprésence ce que l'on peut appeler les deux technologies de la distance, des moyens complémentaires inventés par les humains pour réussir à vivre et à se développer, parvenir malgré tout à se mettre au contact des différentes réalités sociales nécessaires à leurs projets et à leurs activités. » (Lussault 2017, 24)

La gestion collective et politique de la coprésence par la mobilité ou de la mobilité par la coprésence est un « puissant vecteur de structuration des sociétés » selon Michel Lussault. Cette gestion donne également un bon indice sur la manière d'habiter et de co-habiter dans l'espace urbain, autrement dit de mesurer l'urbanité. L'espace public est en effet efficace pour rassembler physiquement en un même espace de référence la diversité des individus pour rendre possible, même virtuellement, leurs relations. Cette modalité de gestion des distances interpersonnelles a donné lieu à des organisations et des ingénieries spatiales relevant de l'ensemble des concepteurs urbains, architectes, urbanistes, administrateurs, mais également des citoyens et usagers de l'espace (Lussault 2017). Par conséquent les modèles de mobilités sont aussi des modèles d'urbanité comme le précise Jacques Lévy : « ce qui se passe dans les espaces et les temps de la mobilité (...) appartient à la liste limitée des marqueurs et des enjeux majeurs de l'urbanité » (Lévy 2004, 157). En guise de contre-exemple, l'immobilité prolongée dans l'espace public constitue pour l'auteur une atteinte à la publicité de l'espace et, de ce fait, montre à quel point la mobilité prime sur le séjour.

« ...les espaces publics sont-ils impensables sans le mouvement et la circulation, dont ils constituent le plus souvent un trait caractéristique, le stationnement prolongé étant alors interprété comme une rupture du *contrat de civilité* avec l'espace public. » (Allemand, Ascher, et Lévy 2004, 157)

En associant ainsi densité et diversité, mobilité et coprésence, la substance sociétale de l'espace public, autrement dit l'urbanité, se distingue alors par sa capacité à maximiser les interactions sociales. Nous allons voir maintenant comment mettre en relief ces réalités complémentaires afin d'imaginer les conditions minimales d'existence de l'espace public.

### 2.1.3 Deux piétons se croisent... L'espace public *a minima*

Supposons deux individus et un espace donné. Les deux individus ne se connaissent pas et se déplacent à pied, ils sont piétons. L'espace est libre d'accès et de dimension sociétale. Les deux piétons, chacun dans leurs trajectoires, se retrouvent à un moment donné dans la situation où leur rencontre devient inévitable. Au cours de leurs déambulations, ils vont vraisemblablement se croiser de près ou de loin. Un échange de regard peut éventuellement s'opérer, mais au minimum chacun prend acte de la présence de l'autre. Chacun se sait aussi observable par la présence potentielle d'un tiers. Nous venons de définir les conditions minimales d'existence de l'espace public.

« ...toute rencontre n'est jamais, seulement, une rencontre à deux, mais une rencontre à trois, une rencontre qui a lieu quelque part. » (Lazzarotti 2014, 14)

L'espace public *a minima* est un espace d'une rencontre essentiellement pédestre qui se produit dans un environnement urbain. Selon notre définition, la marche est la condition nécessaire et suffisante pour qu'un espace public advienne. C'est le potentiel d'interactions entre piétons en présence qui fonde notre conception de l'espace public. La présence virtuelle d'une tierce personne, observatrice, constitue le public de l'environnement. La présence ou l'absence de piétons, la variété et la multiplicité offrent des indices tangibles sur les degrés de publicité de l'espace. L'espace public est ainsi incarné, il possède des visages. Il est animé par des mobilités pédestres qui créent une identité propre aux environnements urbains.

#### Habiter l'espace public

« L'idée est qu'un homme marche et il crée spontanément une rue habitable, éternelle, vivante. C'est un élément humaniste de communication longitudinale et transversale.

Ensuite, un autre homme marche à sa rencontre. Ils s'arrêtent tous les deux et se parlent. Ils ont ainsi créé la place. Un autre espace humaniste de communication.

Puis, viens là dessus une église, un café, des commerces, une autorité, etc.

Ce sont les deux formes urbaines éternelles. Il y a encore la cour et le jardin. La place et la rue ne sont pas des instruments rationnels. Ne croyez pas vos professeurs s'ils disent cela. Ce sont des liens mythiques et écologiques d'habitants. Le Corbusier n'avait pas le droit de supprimer ce système de relations pour inventer une géométrie disciplinaire. Et la grille, l'échiquier, est faite uniquement de lignes parallèles. Qu'est-ce que c'est des lignes parallèles ? Ce sont des objets urbains qui par définition

ne se rencontrent jamais. Voilà un beau programme social urbain. Les Grecs ont inventé l'échiquier, mais ne l'ont pas utilisé chez eux, seulement pour leur colonie d'Asie Mineure. Leur Acropole est une symphonie d'obliques et de désordre vivant. » Lucien Kroll, 2013<sup>42</sup>.

En dehors des références implicites aux modèles européens d'espace public, cette citation extraite d'une conférence de l'architecte activiste belge, Lucien Kroll, nous montre à quel point un espace public ne se décrète pas et que son aménagement peut tout à fait être obsolète s'il n'est habité. Ces propos renforcent l'idée par laquelle planifier un espace public n'est ni nécessaire ni suffisant. Aucun espace public ne se prévoit, il s'impose davantage à nous lorsque des usagers s'en emparent. Les capacités prédictives des architectes-urbanistes peuvent tout à fait se solder par des échecs, tout au mieux peuvent-ils réunir certains des ingrédients propices à l'émergence d'un espace public. En tant que réalité autogénérée par un ensemble d'acteurs, les limites de la publicité d'un espace ne peuvent être déterminées à l'avance et sont souvent indépendantes des infrastructures. L'espace public se trouve par ailleurs souvent là où on ne l'attend pas. Il s'agit d'un agencement spatial instable et bien souvent imprévisible, mais qui repose incontestablement sur l'ensemble des actions spatiales, dont les mobilités individuelles et singulières. La mobilité pédestre constitue alors une façon imparable et élémentaire d'être au Monde et d'habiter l'espace public.

### L'espace de l'individu-acteur

Notre définition de l'espace public *a minima* concède un rôle prépondérant à l'individu dans sa capacité à se mouvoir et ainsi à fabriquer la publicité de l'espace. En envisageant l'espace public dans une perspective performative, nous prenons en compte l'individu non seulement comme un acteur et l'espace comme le « lieu de l'action » à la manière d'Isaac Joseph (Joseph 1992), mais également comme des co-producteurs d'espace. Cela revient à dire que l'espace est produit par l'action dans une approche performative du monde.

Cette façon de prendre au sérieux les pratiques spatiales de la mobilité résonne avec les travaux de Michel Lussault prenant l'espace comme condition de l'action (Lussault 2007b) ou de l'approche non-représentationnelle de Nigel Thrift (Thrift 2008), que nous détaillerons plus loin. Le monde est ainsi conçu en fonction des réseaux d'actants qui font et défont l'espace sans cesse, qui le construisent et le déconstruisent. Nous pouvons également mentionner l'engagement par lequel Michel de Certeau (Certeau 1990) nous invitait à prendre part dans le monde par nos pratiques, sans oublier la position de Tim Ingold (Descola et Ingold 2014) qui nous incite à considérer davantage le monde en devenir qu'en permanence et en stabilité comme un nouveau paradigme en science humaine et sociale. C'est l'incitation à laquelle nous livre aussi le poète et arpenteur urbain Pierre Sansot.

« La ville se compose et se recompose, à chaque instant, par les pas de ses habitants » (Sansot 1996, 139 (1971))

---

<sup>42</sup> Extrait de la conférence de Lucien Kroll pour l'exposition *Une architecture habitée*, qui lui est consacrée en 2013 au Lieu Unique à Nantes.

Si la mobilité piétonne se présente comme un des fondements de l'urbanité, d'autres ingrédients en sont dérivés comme l'exposition de corps à l'altérité et la garantie de l'anonymat dans la force des liens faibles.

### L'expérience de l'exposition

C'est par l'engagement de son corps, dont la marche est un puissant moyen, que l'individu participe à l'espace public en acceptant de s'exposer, d'être dehors et de participer à la vie active de la société civile. Cette expérience de l'exposition, de la « présentation de soi » (Goffman 1996a) fait de l'espace public un environnement politique. Par un contrat tacite entre les membres de la société, l'individu met en jeu la vulnérabilité de son corps à chaque instant de son exposition, et de ce fait valide et réactive le contrat sociétal. Exposer son corps à la co-présence est la seule condition pour assurer un espace pacifié.



Fig.13 Masataka Nakano, *Tokyo Nobody*, Ginza Chuo-ku Jan, 1996

Dans son recueil de photographie *Tokyo Nobody*<sup>43</sup>, l'artiste Masataka Nakano nous dévoile un Tokyo désert, vidé de ses habitants. Les images, très parlantes, témoignent à leur manière de l'impérieuse nécessité de la présence humaine pour faire advenir la ville et enrichir son espace public. Au-delà de l'esthétique certaine de ces photographies, mettant en valeur les formes géométriques d'une architecture éclectique et le relief contrasté des façades, elles expriment, par leur absence, la relation intrinsèque qui lie les usagers à l'espace urbain, les piétons à la ville.

Plus qu'une expérience, le citadin a même le devoir d'exposition afin de garantir le minimum de publicité de l'espace. Un espace déserté par l'homme ne peut prétendre à une quelconque publicité, il n'est plus le théâtre de l'action, le lieu de la dispute, justement, de la chose publique. Par sa simple exposition, tout piéton s'engage son corps et réalise « l'espace-qui-est-entre-les-individus » (Arendt 1995), le liant politique de la civilité

<sup>43</sup> <http://www.artunlimited.co.jp/en/artists/masataka-nakano.html> (consulté le 29.03.2017).

urbaine. La manière dont les piétons circulent, se regroupent, s'arrêtent, se croisent ou se confrontent produit empiriquement l'espace public.

### L'épreuve de l'altérité

Dans l'espace public, on peut s'imaginer – et on s'attend même – à y côtoyer les membres de la société, les étrangers y compris et presque obligatoirement. Espace par excellence de coexistence de la diversité et de la densité urbaine, l'épreuve de l'altérité est l'une des conditions de l'urbanité. La rencontre avec des étrangers est d'ailleurs l'un des critères essentiels qui différencient la sociabilité de la convivialité, l'urbanité de la communauté. L'altérité se présente alors comme une ressource de valorisation des individus dans une société urbaine donnée. Dans une interprétation pionnière de la métropolisation de la première modernité, Georg Simmel considère d'ailleurs l'étranger comme une catégorie de la sociabilité éminemment urbaine, un percept de l'interaction quelconque combinant attention et indifférence (Simmel 2013, (1902)).

La figure de l'étranger est alors indissociable de l'anonymat, que les agglomérations urbaines ont le privilège de préserver. Par ailleurs, plus l'agglomération est importante, plus l'anonymat est garanti. Cette dernière est plutôt une norme qu'un fait et doit être promue par une forme de contrôle et de réglementation. En tant que ferment de la civilité en acte, l'anonymat garantit la force des *liens faibles*, contrairement à la communauté où les liens forts (amitié, filiation, etc.) sont promus. Il y a une forme de sociabilisation dans l'anonymat qui conduit à des échanges distancés suscitant un certain type de civilité. L'anonymat entraîne des croisements, des observations qui autorisent un apprentissage de la vie publique : une forme d'apprentissage de la pratique par la pratique qui garantit un rapport de la société avec la masse, avec le nombre.

La force de l'espace public tient dans ses liens faibles – à la différence aussi des liens forts entretenus par la représentation de l'État. Ces petits « riens » urbains offrent de l'imaginaire et traduisent toute la richesse de l'urbanité des villes, dont la marche est à la fois l'un des moyens et l'une des composantes. Un dossier a d'ailleurs été consacré à cette problématique dans la revue *Urbanisme* (Paquot 2010). Ainsi, *Observer* (Ola Söderström), *Regarder* (Michèle Jolé), *Marcher* (Yves Winkin), *Téléphoner* (Chris Younes), *Uriner* (Julien Damon), *Siester* (Thierry Paquot), *Cuisiner* (Pascale Legué), *Se garer* (Dominique Lefrançois), *Pique-niquer* (Emmanuelle Lallement), *Squatter* (Julien Glaser), *Entrer/Sortir* (Nadja Monnet), *Bonjour/Bonsoir* (Martine Bergues), sont autant d'actes du quotidien qui ont été analysés comme relevant de pratiques et comportements urbains qui comptent au point d'imaginer, à côté des traditionnelles maîtrises d'œuvre et d'ouvrage, un nouveau métier : la *maîtrise d'usage*. Dans la banalité de l'ordinaire, les interactions du quotidien, souvent « invisible », actualisent l'espace public. Le piéton en est non seulement l'acteur principal (Joseph 1992), mais aussi l'unique auteur. De ces ajustements discrets du corps en mouvement se fabrique du politique en actes, même virtuellement.

« Aller dans l'espace public, c'est à la fois produire soi-même une partie de la diversité qui le caractérise et s'attendre à ce que d'autres participants en produisent aussi, certaines inattendues, qui entraîneront peut-être, de manière planifiée ou sauvage, un ajustement de l'environnement, et cela

rendra à son tour possible d'autres subversions. C'est la *virtualité* – des événements dont la plupart ne se produiront jamais – au moins autant que l'*actualité* qui fait la réalité de ce lieu. » (Lévy 2015a, 393)

Cependant, est-il raisonnablement possible de maîtriser ces usages ? La plupart de ces pratiques sont imprévisibles et ne sont guère programmables. La virtualité compte autant que l'actualité des liens. Ces dernières dévoilent la spatialité typique des acteurs individuels dans l'interactivité avec l'espace dans lequel ils évoluent, qu'ils habitent et qui les habite en retour. Ce qui nous amène à la fois à envisager sérieusement l'expérience de l'ordinaire dans une perspective anthropologique (Chauvier 2011) et à réfléchir sur le concept d'*habiter* non pas comme une réponse, mais comme un problème à résoudre.

#### 2.1.4 L'*habiter* en question. Du couple dynamique espace/spatialité

Qu'est-ce qu'*habiter* ? Depuis que les philosophes se sont intéressés à la notion d'*habiter*, tantôt détourné en *habitat*, le milieu humain d'existence, tantôt en *habitation*, la demeure ou le logement, la question des modalités de relation entre l'homme et l'espace interpelle toujours. La question initialement portée par des philosophes comme Martin Heidegger (*être-présent-au-monde-et-à-autrui* (Heidegger 1958)) ou Peter Sloterdijk (coexistence de *microsphères* dans une théorie spatiale de l'*écume*) a passionné par la suite autant les anthropologues, les sociologues, les géographes ou les architectes-urbanistes et montre à quel point qu'au lieu de résoudre des problèmes, elle en appelle davantage. Il en va des différentes interprétations qui ont bien souvent été erronées, cantonnant la notion soit à une dimension trop existentielle, soit à une dimension trop environnementale, soit à une dimension trop résidentielle. Si l'*habiter* connaît aujourd'hui une certaine actualité, c'est justement pour éliminer ces différents écueils qui résident dans l'ambiguïté épistémologique du verbe (du latin *habitare*, « avoir souvent » et « demeurer », dérivé d'*habitus*, pour « habitude ») et de sa proximité sémantique avec d'autres termes comme *habitat* et *habitation*. Pour rectifier ces méprises, Thierry Paquot dans un ouvrage collectif *Habiter, le propre de l'humain* (Paquot et al. 2007), propose de conserver la richesse sémiologique sans pour autant la réduire à l'action d'être logé, la maison, la cellule, la résidence, le logis ou la demeure, ni aux itinéraires quotidiens qui débordent de l'appartement. La notion d'*habiter* est extensible, elle « ne se décrète pas, ne s'apprend pas. C'est l'apprentissage qui donne à *habiter* un peu de sens » (Paquot et al. 2007).

À partir de l'étude de deux courants, l'un anthropologique, l'autre géographique, qui se complètent d'ailleurs, nous allons nous attacher à mettre en perspective ce cadre spatial de vie « proprement humain » que serait l'*habiter*, pour l'aborder dans un premier temps par les cheminements et dans un deuxième temps du point de vue des pratiques spatiales, afin de réaliser à quel point l'*habiter* n'est ni un simple contenant de la vie sociale, ni une activité parmi d'autres, mais un concept qui englobe l'ensemble des activités humaines et qui nous permet de penser la relation de l'homme à l'espace, des spatialités à l'environnement.



## Une anthropologie des cheminements

En sortant de l'alternative binaire entre « nomade » et « sédentaire », l'anthropologue britannique Tim Ingold nous aide à saisir nos manières d'*habiter* en précisant que cette activité se réalise par nos cheminements (*wayfaring*) (Ingold 2011a). Au-delà des dichotomies infertiles entre inclusion et exclusion, Tim Ingold propose une autre façon de concevoir l'habitation, non plus comme *occupation* (forme d'imposition pré-déterminée qui « écrase » la spécificité de l'espace) ou *building*, mais comme *dwelling* (fabrication de l'habitat en le faisant). L'*habiter* ne peut selon lui se réduire « à être quelque part, ni à avoir un logement » (Citton et Walentowitz 2012a). Chaque individu devrait être imaginé non pas par sa (ou ses) demeure(s), mais comme « la ligne de son mouvement ou, plus réalistement, comme un ensemble de lignes » (Ingold 2011a) p.12. Dans ce sens, l'*habitation* est un nœud de trajectoires convergentes et *habiter* consiste tout simplement à *aller*, à emprunter des chemins ou en tracer de nouveaux. *Habiter* est résolument une aventure mobile, une exploration du mouvement, une conquête de la mobilité. L'enchevêtrement de nos mouvements quotidiens réalise ainsi nos « territoires du moi » (Lavadinho et Winkin 2005).

« Les jeux de pas façonnent l'espace » (Certeau 1990) sont la nouvelle façon d'*habiter*, qui contribue à tisser du lien social, à inventer des nouveaux usages, pratiques et « arts de faire », mais aussi à nous rendre plus attentifs aux singularités du lieu. C'est bien d'une autre façon d'imaginer l'espace qu'il s'agit et qui accompagne les nouvelles théories de l'urbanisme, un urbanisme sensible aux habitants, respectueux du contexte et irrémédiablement tourné vers l'action.

En reconnaissant un monde de lignes, Tim Ingold nous fait reconnaître une nouvelle ontologie, qui passe par une véritable révolution écologique (Citton et Walentowitz 2012b). En habitant non plus par la *résidence*, mais par le *cheminement*, cette ontologie nous permet de considérer que nos vies sont loin d'être statiques, mais bien traversées par le mouvement.

À cet égard, ce « penseur du mouvement » nous met en garde sur deux conceptions de la mobilité, l'une épuisant nos modernités d'hier et d'aujourd'hui et l'autre concernant la recherche de nouvelles opportunités chez les chasseurs-cueilleurs. Ces derniers cheminent à tâtons et ne vont en réalité nulle part. Leur itinéraire, bien que balisé par des traces laissées par le passage d'autres animaux, ne sera jamais déterminé à l'avance. Au contraire, en ce qui nous concerne, nous n'excluons que rarement l'idée de finalité dans nos trajets quotidiens. Nous nous *transportons* davantage que nous cheminons, hormis lors de quelques rares promenades. Notre itinéraire, tracé à l'avance, peut évidemment tantôt s'infléchir d'autant plus si nous sommes piétons plutôt qu'automobilistes, mais l'objectif reste d'atteindre une destination.

On remarque alors que la technologie modale employée (à pied, en vélo, en transport en commun, en voiture, etc.) peut faire varier notre attitude face à la mobilité, mais également notre manière de marcher (à pas pressé, à pas de course, à pas modéré, etc.), si ce n'est encore l'influence de l'espace traversé. Au point où Jean-François Augoyard dans son étude du quartier de l'Arlequin à Grenoble (Augoyard 1979) envisageait de

reconfigurer la ville à mesure du cheminement quotidien des habitants et ainsi à aller au-delà de la logique de la ville conçue. Cette reconquête de l'environnement urbain passe selon lui par une « rhétorique habitante » *cheminatoire*, puisque « tout cheminement, tout habiter se donne non seulement comme structures, figures, mais aussi comme configuration, structuration c'est-à-dire déformation du bâti tel qu'il était conçu et recréation de l'espace par le sentir et la motricité » (Augoyard 1979, 119).

En développant son analyse de la vie humaine en tant que mouvement, processus et activité permanents, l'individu est moins placé dans le monde (devant s'y conformer, agents de structures qui le dépassent et l'entourent), mais son existence est fonction du monde, il n'existerait qu'avec le monde, en artisan inlassable de *l'invention de son quotidien* (Certeau 1990). Cette nouvelle écologie réinterroge la conception de l'environnement, non plus comme ce qui entoure, mais comme « une zone d'interpénétration à l'intérieur de laquelle nos vies et celles des autres s'entremêlent en un ensemble homogène » (Ingold 2013, 10). C'est pourquoi l'anthropologue considère davantage les « êtres humains » (*human beings*) comme des « êtres en devenir » (*human becomings*). Cela revient à dire que notre vie humaine se construit et s'invente continuellement en raison même du mouvement qui nous habite et que nous habitons. Nous ne cessons jamais de nous construire et de la même manière que les autres nous construisent. L'invention du monde est un processus continu.

### Une géographie des pratiques

Pour une nouvelle génération de géographes français Michel Lussault, Mathis Stock et Olivier Lazzarotti, le concept d'*habiter* se révèle tel un problème d'espace, qui n'est plus à entendre comme étendu, contenant ou surface, mais comme condition et ressource de l'action qui intègre les pratiques d'espaces et donc des problématiques de l'action par la mise en place de stratégies ou de tactiques. À la manière de la perspective de Tim Ingold, ils entendent ainsi détacher la notion d'*habiter* de sa conception statique et prédéterminée d'*enracinement* (s'installer pour demeurer) pour la rendre dynamique et propice aux pratiques spatiales.

« L'habitat est une organisation spatiale qui *offre du répondant* à la pratique » (Lussault 2007a, 39)

Mathis Stock précise d'ailleurs que l'un des écueils de la conception de l'habiter réside dans le fait que les philosophes l'ont longtemps associé à l'idée d'*être dans* l'espace, alors qu'ils « ne *sont* pas seulement, mais *font* aussi avec l'espace » (Stock 2007, 109). Dans cette lecture pragmatique s'opère un déplacement de paradigme d'« être dans l'espace » au « faire avec l'espace ». « Le rapport aux lieux n'existe donc pas en soi, de façon indépendante, mais est toujours relié à la question des pratiques » (Stock 2004, 2). En outre, les individus pratiquent moins la Terre ou écoumène qu'un ensemble de lieux géographiques, et d'autant plus les lieux emblématiques des grandes villes-Monde. Selon l'auteur, la « pratique des lieux » est ce que font les individus *avec* les lieux. L'intérêt de l'espace est donc porté aux actes, aux actions et aux acteurs. L'espace est alors conçu comme « espace d'actes ». En effet, « à chaque fois que de l'espace est impliqué, il s'agit de l'habiter » (Stock 2004, 2).

Par ailleurs, plusieurs échelles de l'habiter sont impliquées, celles du quotidien, de l'occasionnel, de l'exceptionnel ou encore de l'exceptionnel devenu ordinaire (Lévy 2015a). En donnant un sens dynamique au cadre spatial de vie et une dimension pratique à l'espace, nous reconnaissons une diversité et une pluralité des rapports à l'espace et des situations urbaines qui donnent l'occasion à l'ensemble des individus de la société de s'emparer de l'espace pour les habiter à leur manière et diversement selon les contextes, les cultures ou les situations : « nous habitons tous le même Monde, mais nous l'habitons différemment » (Lazzarotti 2014, 2). De ce fait, la marche semble la pratique minimale, mais nécessaire pour que l'individu puisse s'insérer dans des relations sociales, se connecter aux autres membres de la société qui s'y trouvent et ainsi faire acte d'urbanité en pratiquant les lieux *en urbain*.

### De l'équilibre entre espace et spatialité

À la lumière de ces conceptions nouvelles de l'*habiter*, il n'est plus possible d'omettre le rôle de l'individu, celui de son langage performatif ni des réalités idéelles, qui constituent autant de potentiels de ressources que recèle l'individu-habitant dans son expérience spatiale des lieux toujours en devenir. Plus l'individu est mobile, plus l'habitabilité des lieux peut être produite, fabriquée aux rythmes de ses pas, à l'allure de sa marche, au fil de ses cheminements.

Afin de proposer une nouvelle lecture géographique du monde, Olivier Lazzarotti repense le concept d'*habiter* dans une perspective d'équilibre, comme « processus d'ajustement réciproque entre espaces et spatialités » (Lazzarotti 2014, 7). Il érige ainsi la géographie en « science de l'*habiter* » (Lazzarotti 2006) et propose dès lors d'amorcer le passage d'une *géographie de l'espace public* à l'*approche géographique de l'espace public*, en considérant en priorité la présence et la mobilité des individus dans l'espace public qui qualifie communément un lieu. « Autrement dit, ce n'est pas la place publique qui fait l'espace public, mais la présence d'individus dans une place qui fait l'espace public » (Lazzarotti 2014, 9), c'est-à-dire que les individus font *l'épreuve de l'espace* par leur spatialité, ils *font avec* l'espace.

Alors que l'espace peut se définir à la fois comme une *étendue* (ce qui nous relie) et un *intervalle* (ce qui nous sépare) (Beaude 2012, 17), la *spatialité* désigne quant à elle le champ des pratiques de l'espace social, les modalités des relations entre les hommes et leurs espaces, dont nous considérons la marche comme l'un des fondements dans l'*agir spatial*. Parmi les différentes pratiques spatiales, marcher est le mode d'expression minimale, « un langage corporel dont la science géographique peut faire la lecture » (Lazzarotti 2014, 11). Le couple espace/spatialité est un couple dynamique qui s'opère dans nos manières d'*habiter* l'espace, dans nos « arts de faire » *avec* l'espace. Comme processus et comme résultat, des manières d'*habiter* dites « publiques », faites de densités, de diversités, de mobilités et de coprésences, qualifient les espaces publics. Autrement dit, l'urbanité peut se définir comme les manières d'*habiter* l'espace public, comme une conjonction de l'espace urbain et des spatialités à l'œuvre, un assemblage entre environnement et acteur. Peut-être devons-nous encore ouvrir notre définition, qui cherche davantage à éveiller la pensée qu'à décrire. En insistant sur la dimension politique due à la coprésence et à la gestion distale des corps, l'urbanité est une forme

d'assemblage savant, une « discussion » (Lévy 2015a, 402) entre espace et spatialité, en vue d'offrir des façons diversifiées, mais toujours singulières de « cohabiter en urbain » (Lazzarotti 2014, 46).

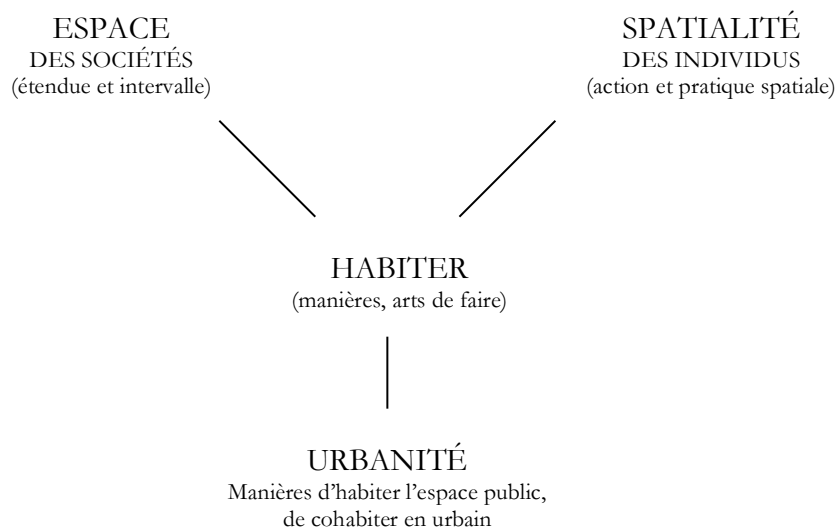


Fig.14 Schéma synthétique du couple espace/spatialité et de leur incidence pour l'urbanité

De ces conceptions de l'*habiter*, nous retiendrons qu'à force de vouloir décrire ce concept, de nouveaux questionnements ont émergé. Elles nous permettent d'adopter un point de vue nouveau sur l'approche géographique et anthropologique de l'espace public. En effet, l'espace compte, mais ne détermine rien, ne présage aucunement des potentiels d'urbanité, éventuellement en stock, mais non encore exprimés. Par contre, les pratiques spatiales importent et sont généralement omises dans les représentations, en l'occurrence dans les représentations cartographiques de l'espace public. Comment pallier cette absence ? En reconsidérant le primat de l'expérience sur la cadre et ainsi en requestionnant le triptyque substance-métrique-échelle à l'origine de tout espace, nous allons voir qu'en prenant en compte la métrique pédestre et l'échelle du lieu comme principe cartographique, il est possible d'aborder peut-être modestement, mais attentivement la substance nommée urbanité de tout espace public afin de reconnaître la diversité culturelle de la cohabitation en urbain.

\*

Au terme de ce tour d'horizon sur les conceptions de l'espace public, sommes-nous parvenus à répondre à notre questionnement initial : qu'est-ce qu'un espace public ? L'espace public n'est pas une donnée acquise ni universelle. Elle diffère selon les contextes et les sociétés. Elle n'est jamais absolue, mais relative. Elle peut varier en intensité. C'est une construction, toujours à réadapter et à réactiver, sans cesse renouvelée par les pratiques. En soi, l'espace public est un résumé de la société qui l'habite :

« C'est un lieu accessible à tout et à tous qui résume dans son petit format une diversité de toute autre échelle, de la ville, et par la ville, du Monde (...) Mais pour y parvenir, il ne peut rester fixe, identique à lui-

même : c'est une réalité nécessairement mouvante qui joue sur les temporalités pour cumuler les richesses spatiales. » (Lévy 2015a, 392-93)

En réinterrogeant nos modèles disponibles, il est possible de discuter des conceptions préalables pour développer à la fois des connaissances plus précises des processus à l'œuvre dans l'espace urbain, mais aussi d'imaginer des représentations cartographiques associées. Ce déplacement implique un changement de regard sur l'espace public. Il n'est plus un objet stable, mais un phénomène dynamique, un processus qui peut être saisi par le prisme de l'*habiter*, et plus particulièrement par les manières de pratiquer les lieux en tant que piéton. Ce renversement de paradigme est une proposition pour lire *autrement* le monde contemporain et admettre que les réalités qui s'y déroulent sont davantage de l'ordre des mobilités et des cheminements, d'une pensée en mouvement.

En favorisant une lecture performative des lignes de mobilités des individus, nous cherchons à révéler comment la cohabitation humaine s'effectue, se tisse et se fabrique dans une construction toujours renouvelée. Cette prise en compte de l'« invisible », car immatériel, du difficilement quantifiable, car intangible, est la base de notre hypothèse cartographique pour justement révéler ce qui semble qu'en apparence incommensurable.

Comment y parvient-on ? C'est en prenant au sérieux les acteurs dans leur *agir spatial premier*, c'est-à-dire la mobilité piétonne, que nous avons cherché à informer en quoi la condition de l'espace public est d'*habiter* « en urbain ». L'expérience humaine est décisive dans la construction de la ville aussi bien que la marche qui potentialise les interactions urbaines. En cela, le simple fait de marcher est générateur d'urbanité et créateur des villes. À la force de ses pas, le piéton s'impose ainsi comme une figure de l'urbanité que nous tenterons de décliner à la mesure de sa marche et des lieux qu'il parcourt. S'il n'y a pas d'urbanité sans marche, que véhicule ce corps-sujet en mouvement comme langage et comme spatialité spécifique ? Quel espace produit-il et de quel espace est-il le produit ?

## 2.2 Pour une anthropologie modale : le langage des corps mobiles

Comme nous venons de le voir, le piéton constitue une figure essentielle de l'espace public. Nous allons dorénavant nous attacher au langage de ce corps mobile dans une perspective anthropologique au point de l'ériger en véritable mesure de l'urbanité. La marche met en branle le corps, un véhicule qui semble de prime abord simple, alors qu'il possède de multiples dimensions. Du point de vue de l'*anatomie*, c'est un ensemble de systèmes d'organes, qu'on appréhende en médecine par ses parties, par ses articulations ou son organisation. Mais ce corps est tout autant un *masque*, dans le sens d'une enveloppe protectrice et révélatrice, où la question de l'expression de nos sentiments par nos physionomies, nos grimaces, nos maquillages n'est pas que

métaphysique, mais revêt également une dimension indéniablement anthropologique. Mais que serait notre corps s'il n'était pas d'abord *mouvement*? Un corps qui bouge, qui danse ou qui se meut est le moyen d'expression par excellence de l'individu. On ne peut imaginer un corps statique, sinon par la mort. Enfin, le corps peut également être saisi comme une *posture* symptomatique des rapports de forces que nous entretenons avec le monde, l'environnement animé ou inanimé qui nous entoure. Être assis n'implique pas la même énergie qu'être couché, qu'être debout, que de marcher, de sorte que la posture physique peut aussi avoir une signification politique : « le corps lui-même est un espace » (Di Méo 2009).

Le corps se forme et se déforme, il est plastique, parce qu'il se conforme à des savoirs, à des valeurs, à des ancrages culturels, relationnels ou contextuels. Le corps n'est pas. Il peut. Interface matérielle entre le sujet et le monde, le corps, à sa façon, parle, comme ou bien contre les paroles. En tant que réservoir de signes, il intervient à part entière dans les interactions, comme un système sémiotique sur lequel se fondent des rhétoriques, d'autant plus dans le contexte urbain, où la présence fugace des corps mobiles s'exprime parfois en un rien de temps. En réévaluant les compétences motrices du piéton comme une métrique pertinente pour décrire, analyser et représenter l'espace urbain, nous souhaitons situer le piéton au-delà du statut de spectateur du théâtre de la rue – dans lequel il fut longtemps confiné à faveur du flâneur baudelairien chez Benjamin –, et considérer la pluralité sémantique de sa motricité comme un *phénomène social total* en hommage aux révélations de l'anthropologue Marcel Mauss.

Après avoir largement occupé la littérature du début du XX<sup>e</sup> siècle, le thème de la marche, et en l'occurrence de la marche urbaine, apparaît à nouveau comme un objet de recherche en anthropologie, en sociologie, en littérature (Thomas 2007). Elle reste cependant généralement anecdotique dans les travaux sur la mobilité urbaine et encore plus en géographie, et lorsqu'elle apparaît, c'est un moyen de transport totalement banalisé, indifférencié et invariant. Pourtant, la marche mobilise un univers pluriel. Il s'agit avant tout de savoir de quel type de marche parle-t-on. La déambulation d'une pièce à l'autre dans un appartement n'est pas celle qui s'effectue dans les transports publics et qui diffère encore de celle lors d'une promenade. De toute évidence, il ne s'agit plus de la même marche, quand bien même elle est produite par le même individu au cours de sa journée. C'est pourquoi chaque marche implique la construction de sa propre définition et une gestion singulière de la distance suivant l'espace et la situation dont elle découle.

Nous allons tout d'abord envisager ce langage des corps comme une manière tangible de mesurer l'urbanité, puis nous verrons comment la production sociale du corps dans le cas de marche nous amène à observer un objet sociologique de première instance et ainsi à concourir à une anthropologie modale, afin d'en déduire différentes théories qui font de cet « acte social ordinaire » une pensée inédite de la mobilité.

## 2.2.1 La métrique pédestre : vers une mesure de l'urbanité

« Il faut réfléchir pour mesurer et non pas mesurer pour réfléchir » (Bachelard 1934, 241)

Choisir une métrique, c'est-à-dire une manière de mesurer la distance, ne se solde pas toujours par le choix de la métrique conventionnelle euclidienne. Cette dernière n'est pas la seule possible. D'autres métriques peuvent être d'autant plus pertinentes pour mesurer l'espace relationnel d'un individu, tel que le *rhizome*, comme présenté dans le tableau des *familles de métriques* établies par Jacques Lévy.

Tab.1 Les familles de métriques (Lévy, Maître, et Romany 2016) :

MÉTRIQUES INTERNES	Topographiques : territoire	Topologiques : réseau
MÉTRIQUES		
Topographiques : confins	<b>Horizont</b> <i>Espace linguistico-culturel, quartier d'une ville</i>	<b>Rhizome</b> <i>Espace relationnel d'un individu</i>
Topologiques : frontière	<b>Pays</b> <i>Région rurale, État</i>	<b>Network</b> <i>Réseau de télévision</i>

Nous allons nous attacher ici à construire une métrique au plus proche de la granularité de l'espace urbain. Si l'on considère que tous les usagers de l'espace public sont des piétons, alors en quoi la métrique pédestre permettrait-elle de mesurer l'urbanité ? Quels sont les paramètres sur lesquelles pourrait reposer cette métrique ?

L'espace public comme nous l'avons vu précédemment est destiné en première instance aux piétons. Il est façonné à mesure des corps-sujet en mouvement qui l'habitent. L'espace urbain se construit alors à la mesure du corps mobile. La marche devient ainsi un instrument de mesure de la complexité des manières de faire l'espace public. Identifier une métrique qui serait essentiellement pédestre nous amène à explorer les modalités de la gestion de la distance en vue de reconnaître les agencements spatiaux des mobilités piétonnes comme signifiant et déterminant dans la représentation de l'espace public. Le tableau suivant, extrait de « Ville pédestre, ville rapide » de Jacques Lévy, peut aider à formuler les ensembles et sous-ensembles de métriques :

Tab.2 Tableau extrait de « Ville pédestre, ville rapide » (Lévy 2008)

	Espace public, semi-public ou semi-privé	Espace interstitiel	Espace privé
Transports publics	Métriques publiques	Métriques pédestres non piétonnes	
Marche à pied		Métriques piétonnes publiques	Métriques piétonnes d'appui
Transports privés	Métriques automobiles : <i>usage privé du domaine public</i>		Métriques automobiles : <i>véhicule</i>

Pour l'auteur, la marche est au cœur des métriques publiques, puisqu'elle assure *in fine* la continuité de l'espace public entre le système de transports et le reste de l'espace urbain. Les métriques publiques offrent de nombreux avantages (densité de l'information, diversité des populations et des fonctions, sérendipité multisensorielle) et se produisent dans l'espace public que ce soit au cours du déplacement ou bien lors des arrêts. Car, il est utopique de considérer un piéton toujours en mouvement. Les temps de pauses, lorsqu'il marque l'arrêt sur un banc dans l'attente ou dans les transports en commun, font basculer le piéton à pédestre. Sa capacité à se mouvoir est certes réduite, mais uniquement de façon éphémère et l'engagement multisensoriel de son corps persiste<sup>44</sup>. Ainsi, lorsque l'on parle de marche, c'est au sens large, puisqu'on admet également les arrêts pris dans le temps de la déambulation. L'objectif est de conserver l'idée de continuité plus ou moins fonctionnelle, associé intrinsèquement à l'espace public et à la mobilité.

Si la marche crée une certaine continuité, le déroulement de celle-ci est loin d'être linéaire. Au cours de sa déambulation, le piéton est dépositaire d'un *capital spatial* qui lui est propre, lui permettant de gérer au mieux sa capacité à se mouvoir. Jacques Lévy définit le capital spatial par une série de fondements sociaux acquis, composés par l'ensemble de nos expériences et des compétences spatiales qui créent des valeurs dans la maîtrise de l'espace. Le corps étant le principal véhicule dans la marche, il devient, en tant que capteur, un véritable réceptacle de la perception de l'environnement et des différents types d'information.

Chaque déplacement est également motivé et dépend d'une intention, d'un « mobile ». Selon le motif du déplacement, le piéton est en mesure de déployer une stratégie pour atteindre son but. Son dessein n'est guère plus fixe que celui de sa motivation au départ. Tout est constamment mouvant et souvent négocié par d'autres intentions, qu'elles soient imprévues ou volontaires. Dans ce paysage changeant et aux potentialités multiples, chaque déplacement procède toutefois d'une décision, et par conséquent, de l'ensemble des abnégations associées. C'est ce choix aussi décisif soit-il qui traduira finalement la forme que prendra la marche.

À ce stade, il est possible d'émettre certains paramètres qui vont nous aider à formuler des hypothèses certes non exhaustives sur l'exploration des compétences et des motivations liées au déplacement à pied et permettront de relever l'urbanité. Ces paramètres varient selon les déplacements pédestres et cherchent à questionner les notions de mobilité et de coprésence dans l'espace public. L'enjeu majeur est de décomposer le phénomène de la marche urbaine en différents composants, afin de produire une grille d'analyse pertinente pour anticiper une configuration. Énoncées sous la forme de couple, six variables sont actuellement pressenties pour interroger et interpréter le capital spatial de chaque individu se déplaçant à pied.

---

<sup>44</sup> Selon les IMAC (interactions multisensorielles aléatoires au contact) conceptualisés par Jacques Lévy.



1. **La motion** : mobile/immobile (dépend si l'individu est en mouvement ou au repos)
2. **Le projet** : trajet/transport (dans le trajet, c'est la progression qui compte, contrairement au transport, où c'est la destination qui importe)
3. **Le flux** : cadence/vitesse (c'est l'allure à laquelle s'adonne le marcheur, selon une cadence, un tempo variant ou invariant, et une vitesse qui peut être plus ou moins rapide)
4. **Les interactions** : contact/évitement (c'est le niveau de coprésence admis d'un extrême à l'autre : du contact à l'évitement)
5. **Le contexte** : lieu/événement (peut-on considérer que c'est le lieu, c'est-à-dire des dispositifs, qui conditionnent la marche ou bien un événement ? L'un n'excluant pas l'autre)
6. **L'orientation** : allocentré/géocentré (il s'agit du référentiel d'orientation mobilisé dans la marche. Il peut être allocentré, centré sur l'individu ou géocentré, c'est-à-dire géographique)

Chacune de ces propositions d'analyse gère un aspect de la mobilité piétonne aux répercussions dans l'espace public. Il s'agit effectivement de l'expression d'un ensemble de distances maintenues par des seuils mobilisés et à disposition, dont le piéton peut faire l'expérience en gérant, dépassant ou même transcendant certaines d'entre elles à travers son déplacement. Ces paramètres sont à moduler selon des gradients de diversité et de densité. La combinaison de ces premiers repères nécessaires pour mesurer la marche dans l'espace urbain devrait pouvoir aboutir à la formulation de premières hypothèses de traductions cartographiques, qui seront développées par la suite dans le détail des postures de notre troisième partie. Pour saisir ce qui fait l'urbanité, nous allons nous intéresser dorénavant à la diversité des modes de marche, des modulations du marcheur et des manières de marcher.

## 2.2.2 La marche : une lecture des apparences

Plus qu'un moyen de transport ou défini en termes de mobilité, la marche est avant toute chose un savoir d'usage, acquis et non inné, culturellement déterminé. Il s'agit résolument une manière de s'intéresser à tous les usagers de l'espace, puisque nous sommes tous incontestablement piétons. Connaissant un renouveau certain dans la recherche en sciences humaines (Lavadinho et Winkin 2004)(Thibaud et al. 2007)(Thomas 2007), l'aménagement du territoire (Terrin 2011) ou encore dans la pratique artistique (Davila 2002), le thème de la marche séduit actuellement (Amar, Apel-Muller, et Chardonnet-Darmaillacq 2016).

Nous allons ici nous emparer de la marche comme un instrument de communication, un ensemble de signes qui fait sens à la manière d'une langue. Analyser la marche dans une perspective sémiologique permet de conférer une pratique rhétorique de l'espace.

« ...cette coprésence est matière, et non seulement abstraction conversationnelle, et que le langage corporel mérite autant l'attention que la rhétorique du parler-ensemble » (Joseph 2000)

Les compétences motrices du piéton peuvent exprimer un projet de mobilité dans une palette de traits caractéristiques : trajectoire, regard, posture, rythme, gestualité, allure. Elles témoignent ainsi d'une variété d'expressions corporelles qui ouvrent ainsi un véritable champ lexical qui ne demande qu'à être augmenté. Si la marche se fait plurielle, ce n'est pas uniquement pour exprimer un style personnel. Elle apparaît également dans ce que le piéton veut laisser transparaître de son être, son statut, son rôle dans la société. Elle se décline alors en manière de se présenter aux autres si l'on considère le piéton comme être social qui se présente, et donc cherche à représenter une image de lui, en public. En tant qu'acteur urbain, il traduira sa posture par des indices comportementaux lisibles dans l'espace public.

### Un savoir d'usage

L'acte de marcher n'est pas neutre. La marche en tant que telle n'est pas innée, mais acquise et s'adapte au fur et à mesure tout au long de la vie. C'est un *savoir d'usage*. Elle s'ajuste également au projet de mobilité en un contexte donné ou en des moments précis. Elle se peaufine, s'équilibre, se travaille, change selon les saisons, la fatigue, la distance à parcourir ou bien encore les aléas du terrain. Une chose est sûre, elle n'est jamais pareille. Néanmoins, il est possible de repérer, de déceler et pourquoi pas d'étudier certaines de ses déclinaisons, socialement construites et corporellement traduites.

« L'acte de marcher n'est pas seulement technique, il est aussi profondément social. Celui qui marche raconte et donne à voir quelque chose de lui et de ce qui le rattache au monde social – son lieu d'habitation, son lieu de destination, les raisons de sa marche, les sensations qu'il éprouve en marchant liées aux quartiers traversés, à la durée de son déplacement, à la densité de son expérience de marche, au degré de contrainte associé au mode de déplacement... En marchant, il est aussi confronté au regard des autres qui jugent son apparence, sa façon de marcher et qui évaluent l'opportunité de sa présence. Le marcheur, ce qui le pousse à marcher, sa façon de marcher et les jugements qui en découlent obéissent à des logiques sociales. En ce sens, il y a marche et marche et, surtout, marcheur et marcheur. » (Schaut 2013, 182)

Porter notre attention sur les manières de marcher est une façon d'étudier les performances rituelles en situation et ainsi aller au-delà du régime des apparences. Ce n'est pas uniquement la façon dont les acteurs de l'espace public s'accommodent des normes de bienséance liées à leurs statuts qui nous importent, mais l'ensemble des comportements, des habitudes ou de tout autre geste rituel avec lesquels ils doivent composer en permanence avec la présence d'autrui au risque de rompre la communication.

## La marche au pluriel

Il n'existe pas *une* marche, mais *des* marches. Loin d'être universelle, la marche se fait multiple. Il y a différentes manières de marcher, des modulations d'un marcheur à l'autre, des modes de marche d'un contexte à l'autre, dont il s'agit de saisir toutes les nuances. La manière de marcher diffère du « style ». Ce n'est pas uniquement un « effet de mode », une personnalité qui s'exprime, mais bien plus un comportement social adapté à l'espace, l'expression du corps en public. Elle peut être considérée comme un phénomène social total qui s'accorde aux prédispositions sociales. Elle se transmet, se partage et peut se faire grégaire.

Que l'on soit solitaire, à plusieurs ou encore en groupe, notre manière de marcher change et s'adapte. Elle s'ajuste également lorsqu'on suit, lorsqu'on conduit ou lorsqu'on accompagne quelqu'un. Dans tous les cas, il s'agit de conjuguer la marche au pluriel et ainsi de lui reconnaître l'extraordinaire variété des modes d'existence.

Nous stipulons ainsi avec d'autres, en l'occurrence les membres du laboratoire Cresson à l'ENSAG de Grenoble, que la marche est une activité sujette à variation et à modulation. En spécifiant les multiples formes qu'elle peut prendre, la marche se décline d'ailleurs dans les verbes d'action associés : flâner, longer, traverser, parcourir, trotter, traverser, errer, vagabonder, défiler, etc., comme « autant de termes donnant une tournure et une tonalité particulières à la marche » (Thibaud et al. 2007, 7).

De plus, cet éventail modal du marcheur renvoie à chaque fois à une manière d'être spécifique : « de ce point de vue, la « marchabilité » (*walkability*) d'un espace ou d'un territoire urbain n'est pas seulement affaire de degré (est-il plus ou moins marchable ?), mais aussi de modalité (quelles manières de marcher convoque-t-il ?) » (Thibaud et al. 2007, 7). Si la question est de comprendre *comment on marche en ville*, les façons de marcher peuvent nous donner des indices sur le *plan de l'expression*.

## Présentation de soi

La marche comme les vêtements, parures, qualités du tissu, nouage de turbans, uniforme d'écolier, du rocker ou du complet-veston, sont autant de signes et de codes pour lire et comprendre l'espace social et toutes les conventions de la *présentation de soi*. Il y a une forme de corrélation entre l'être et le paraître, aussi trompeuse qu'elle puisse parfois être. En effet, Goffman (Goffman 1996a) montre l'existence de deux régions, l'une antérieure où « l'on se donne en représentation », la scène, où l'on tient son rôle, qui s'oppose à la région postérieure, les coulisses où on prend distance avec son rôle, où on se retrouve entre soi, à l'abri des regards des autres, où l'on peut se permettre des relâchements langagiers et corporels. Il va sans dire que l'espace public selon sa théorie est le lieu de l'exacerbation de la région antérieure sur celle postérieure.

« La manière est ce qui se voit. » (Buci-Glucksmann 2001, 66)

Le terme d'« apparence » a pour fonction de nous révéler l'identité du marcheur. Le terme de « manière » a pour fonction de nous indiquer le rôle que l'individu compte jouer dans la situation présente. Sur un espace de promenade, par exemple, on s'attend à ce que l'utilisateur de l'espace adopte une marche lente et un regard contemplatif. Il joue un « rôle », celui du promeneur. Il est amené à épouser la démarche de rigueur lorsqu'on part à la promenade. Habituellement, l'apparence et la manière sont congruentes, mais ce n'est pas une obligation. Elles peuvent également entrer en contradiction, lorsque par exemple un passant affairé profite de son déplacement résidence/travail pour se détendre et s'offrir une promenade sur son chemin du retour.

Selon les théories d'Erving Goffman, l'individu fabrique constamment son « personnage » par un « jeu de moi », des petits trucs pour se maintenir sur une position défendable et « tenir la face » (Goffman 1996b, 2:179). L'adoption d'une marche, aussi bien que le fait de cultiver une démarche, aide l'individu à construire ce qu'il cherche à être, ce qu'il cherche à donner l'apparence d'être. Comme tout jeu d'acteur, il traduit son rôle dans d'infimes signes, dans les détails de la banalité du quotidien ou dans la trivialité de la marche.

Une des parades communes est d'exprimer plus généralement par le corps avant d'avoir recours à la parole si besoin est. Aux yeux de l'entourage, le corps tout entier est l'instrument par lequel des postures peuvent signifier et servir à indiquer et à établir la position de la personne agissante. L'expression corporelle est au fondement de la personnification du moi dans les relations en public et dans l'exposition de l'individu dans l'espace public. Il y a aussi des normes qui gouvernent le comportement de l'individu pendant et en vertu de la présence des autres, parfois désigné sous les termes de « maintien », « tenue » ou encore « manière ».

### Vers une anthropologie modale

Ces variations dans les pratiques de la marche pourraient faire l'objet d'une anthropologie des *manières de marcher*. Cette science reposerait sur une lecture des apparences. C'est à la fois le langage parlé du corps qui fait signe et l'expérience sensible du corps qui valide ce signe en énoncé. Considérant que le corps montre autant qu'il ne cache, il s'agit de s'attacher à la part non-représentationnelle (détachée du discours) que le corps exprime, peut-être malgré lui (Thrift 2008). Le corps est le lieu par où le sens s'échappe selon la chorégraphe Mathilde Monnier (Monnier et Nancy 2005). Et c'est plus précisément, dans la disposition du corps à occuper l'espace et à faire espace les uns par rapport aux autres par la marche que le corps échappe du sens.

La rythmicité de ce corps-langage n'est qu'un exemple parmi tant d'autres. Il existe de multiples manières de se déplacer selon des intensités et des modalités diversifiées. A partir d'une entrée par le sensible, François Laplantine reconsidère la manière de marche sous un angle nouveau. Il appelle à une *anthropologie modale* capable « d'appréhender les modes de vie, d'action et de connaissance, les manières d'être, et plus précisément encore, les modulations des comportements, y compris les plus apparemment anodins, non seulement dans la relation à l'espace, mais dans la dimension du temps, ou, plutôt de la durée » (Laplantine 2005, 185-86). Dans

l'anthropologie modale, le réel s'appréhende dans ce qui survient, il « n'est pas substance, mais événement. Il n'est pas être, mais manière d'être » (Laplantine 2005, 199).

### Vers un lexique de la marche et du piéton. La grammaire du corps

Au vu de la diversité des modes de marche, nous nous sommes essayés à une entreprise lexicale en tentant de proposer un inventaire taxinomique des marches portées à notre connaissance (présenté en Annexe 2). Nous avons également augmenté ce champ lexical avec tout le vocabulaire qui avait trait à la marche et au piéton, pour développer une forme de grammaire générative des jambes. Par conséquent, il nous a semblé tout à fait judicieux d'entreprendre un lexique de la marche et du piéton qui nous parle des manières d'être marcheurs en ville. Ainsi, à partir d'un relevé photographique systématique, effectué respectivement à Mumbai et à Tokyo, différentes dispositions spatiales, reliques, traces, empreintes, prises, ont été identifiées pour évoquer en lieu et place l'adoption d'une marche spécifique. Ce lexique nous parle de la marche en son absence.

La tentation est grande de proposer un inventaire exhaustif de toutes les marches existantes. Pourtant, cette entreprise risque d'être infructueuse, ne dévoilant jamais assez toute leur richesse et risquant de ce fait d'appauvrir leur nature et de fragiliser leur expression en raison de la décontextualisation qu'implique l'entreprise inventoriale et la classification méthodique. Tout un vocabulaire reste encore à inventer. Par exemple, comment parler de la marche discontinuée et interrompue lorsque nous faisons le marché ou des achats ? Nous avons choisi par défaut le terme « lorgner », sans pour autant être tout à fait convaincus, puisqu'il privilégie le regard qui certes prédomine dans cette activité. Ce lexique mériterait très largement d'être poursuivi pour alimenter le travail analytique sur la marche.

\*

« N'est-il pas réellement bien extraordinaire de voir que, depuis le temps où l'homme marche, personne ne se soit demandé pourquoi il marche, comment il marche, s'il marche, s'il peut mieux marcher, ce qu'il fait en marchant, s'il n'y aurait pas moyen d'imposer, de changer, d'analyser sa marche... » (Balzac 1992 (1833))

Balzac se flattait dans un petit ouvrage paru en 1833, *Théorie de la démarche*, d'avoir inventé une science nouvelle, qui permet de connaître les êtres par l'observation de leur manière singulière de marcher. Le constat teinté d'étonnement que dresse l'écrivain a trouvé des émules, chez les physionomistes évidemment, mais également les poètes ou les anthropologues, du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à nos jours.

Les physionomistes d'abord, qui succéderont aux découvertes de Jules Étienne Marey sur la cinématographie, ont cherché à comprendre les mécaniques de la locomotion en vue de les améliorer et les rendre plus performants à l'usage de techniques militaires par exemple avec la *marche en flexion* du physiologiste Félix Regnault (Regnault 1898).

En règle générale, les considérations d'ordre physiologique n'ont fait que de traduire le phénomène de la marche dans une réduction de réflexes de type stimuli-réponse. Pourtant, le déplacement du corps est bien plus complexe et ne saurait se suffire d'une analyse naturaliste, faisant des suites d'automatismes des caractéristiques objectives qui ne cachent plus leur positivisme. Cette perspective est encore actuelle de nos jours où les travaux engagés dans l'étude des comportements, les *behaviour setting* (Schoggen, Fox, et Barker 1989), fleurissent avec par exemple l'établissement de manuels du type *Peoplematching* du zoologiste Edmond Morris (Morris 2002), qui propose une sorte de « dictionnaire du corps ».

Ainsi, notre corps ne peut se réduire en un système de signes telle une langue. C'est davantage dans le langage, dans les *manières* de se comporter que se joue en grande partie l'expérience et l'épreuve de notre corps en mouvement. Le langage n'est pas séparable du mouvement dans lequel il prend forme et s'organise. Notre corps, en tant que lui-même traversé de mouvements, exprime son langage propre qui répond autant que notre langage verbal aux situations de coprésence. Il s'agit dès lors de comprendre le langage du corps comme un terrain existentiel pour la production de forme culturelle. Dans la pratique de la marche, les formes culturelles sont perpétuellement générées, continuellement actualisées. Par conséquent, la marche dans l'enchaînement des pas est configurée par une grammaire générative des jambes, dont la *démarche* forme une sorte de rhétorique tout à fait singulière.

Pour nous aider à identifier ces singularités, nous allons ainsi voir à partir de quatre perspectives d'auteurs, celle de Balzac, de Baudelaire, de Marcel Mauss et de Jean-Paul Sartre, comment la démarche peut nous offrir une grille de lecture pertinente pour appréhender le langage corporel.

### 2.2.3 La démarche : une lecture de singularités

Pour qu'une démarche (au sens de *gait*<sup>45</sup>) se signale, il est nécessaire qu'elle puisse se distinguer d'une autre. Une démarche dans ce sens ne va jamais seule, elle émane *ipso facto* de « singularité plurielle » (Goetz 2006). Dans une relecture critique et littéraire de la *Théorie de la démarche* de Balzac, le philosophe Benoît Goetz souligne : « si une démarche est singulière, c'est parce qu'elle en rappelle singulièrement une autre ». C'est par ailleurs la singularité d'une démarche qui a souvent joué le rôle de « révélation » ou de « déclencheur théorique » chez les quelques penseurs qui s'y sont essayés : le faux-pas d'un homme lors de sa descente de diligence pour Balzac, les allures prolixes des chroniques peintes de Constantin Guys pour Baudelaire, l'infirmière chez Mauss ou encore le garçon de café pour Sartre. Toute inclinaison à approcher la démarche commence par le récit où l'idée leur est venue.

---

<sup>45</sup> Le terme anglais *gait* a l'avantage de combiner à la fois la démarche et l'allure. On parle de *gait* pour désigner communément la manière dont chaque animal se déplace. On l'utilise également pour décrire la foulée et l'enjambée lors d'une course à pied. Les recherches de Eadweard Muybridge et d'Etienne-Jules Marey ont popularisé l'étude du mouvement de l'animal et de l'homme sous la forme d'un cycle dans un même laps de temps. On peut alors parler d'un « motif » donné, basé sur l'anatomie, la vitesse, l'énergie déployée, les comportements ou les habitudes de l'être étudié.

« Une sorte de révélation me vint à l'hôpital. J'étais malade à New York. Je me demandais où j'avais déjà vu des demoiselles marchant comme mes infirmières. J'avais le temps d'y réfléchir. Je trouvai enfin que c'était au cinéma. Revenu en France, je remarquai, surtout à Paris, la fréquence de cette démarche ; les jeunes filles étaient Françaises et elles marchaient aussi de cette façon. En fait, les modes de marche américaine, grâce au cinéma, commençaient à arriver chez nous. C'était une idée que je pouvais généraliser. La position des bras, celle des mains pendant qu'on marche forment une idiosyncrasie sociale, et non simplement un produit de je ne sais quels agencements et mécanismes purement individuels, presque entièrement psychiques. » (Mauss 1936)

Cette dernière surgit souvent d'une observation minutieuse de moindres détails dans un contexte où leur vigilance est accrue par l'état de convalescence chez Mauss par exemple. Pour chacun de ces quatre auteurs, les démarches singulières qu'ils saisissent peuvent être lues dans des perspectives *théoriques* distinctes. La notion de *théorie* est ici à prendre dans le sens dérivé de « contemplation », du grec ancien *theôrien* signifiant « contempler » et décomposable en *thea*, « vue », et *hōran* « voir ». Tels un défilé, une fête ou une procession, où le « voir » se conjugue avec l'« être vu », ces théoriciens de la démarche nous montrent que la singularité de la marche repose autant sur une *discipline*, une *modernité*, une *technique* et un *design* des corps.

### Théorie de la démarche. Une discipline des corps

Avec sa *Théorie de la démarche* (Balzac 1992 (1833)), Balzac se signale comme précurseur, du moins s'en prétend-t-il, et fait l'éloge de sa découverte tant il est surpris d'y déceler une « science quasi-vierge ». Il y expose longuement la démarche de sa *Démarche*, pour la mettre en pratique à partir d'un banc du Boulevard de Gand (actuel Boulevard des Italiens) dont il a élu son observatoire pour « étudier la démarche de tous les Parisiens qui, pour leur malheur, passeraient devant moi pendant la journée » (Balzac 1992, 52). Devant la difficulté de classer et de codifier les « deux cent cinquante-quatre personnes et demie » (en comptant « un monsieur sans jambes pour une fraction ») qu'il a observées, il n'en retiendra que des *traits* caractéristiques pour formuler douze aphorismes relevant selon lui des « couleurs du mouvement ».

En partant de cette « science des riens » comme il la nomma (Balzac 1992, 39), sa définition de la démarche est celle d'une *physionomie* du corps, qu'il faille toujours améliorer, voire corriger<sup>46</sup> et rendre plus harmonieuse. Sa physionomie est à prendre dans le sens large, celle d'une étude des phénomènes concernant la vie et ses transformations. Il s'interroge ainsi dans son traité sur la manière dont les hommes savent se servir de leur corps, par quelle discipline, et comment « un trait singularise une démarche d'une manière métonymique » (Goetz 2006). La démarche étant prise comme l'expression des mouvements corporels, elle devient ainsi une écriture du corps où un point de détail, comme « imiter les mouches » chez les *virvoucheurs* (Balzac 1992, 69), vaut pour la totalité du mouvement, pire il « trahit le caractère, les habitudes de vie, les mœurs les plus secrètes » (Balzac 1992, 79). Il perçoit alors le langage naïf de la démarche : « qui de nous pense à marcher en marchant ? Personne » (Balzac 1992, 67). Dans cette théorie où la démarche est prise comme l'ensemble des

---

<sup>46</sup> Son traité se voit toutefois teinté d'une pointe de moral quant aux formes de convenance relatives aux bonnes mœurs de l'époque, la vitesse de l'homme pressé et affairé y est décriée au profit d'un éloge de la lenteur. La *Théorie de la démarche* dépeint un environnement sociale et historique où le primat de la sociabilité qu'implique la marche se lit dans les comportements imposés selon une décence de la posture et des contraintes dictées au corps, à la manière des traités et des typologies de la marche du XVI<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle, qui cherchaient à « civiliser » la promenade en la rendant propre à une gestuelle de classe (voir Turcot 2007).

mouvements humains, Balzac reconnaît toutefois qu'il y a autant d'hommes que de démarches et que leur description est une tentative relevant de l'impossible : « n'est-il pas effrayant de trouver tant de problèmes insolubles dans un acte vulgaire, dans un mouvement que huit cent mille Parisiens font tous les jours ? » (Balzac 1992, 70).

### Théorie de l'observation. La modernité des corps

Lorsque le regard du poète se pose sur l'espace, il en ressort un hymne à la vision, une vision libératrice. Pour Baudelaire, la démarche n'est perceptible qu'à partir de l'adoption d'un point de vue, d'une position d'observation, d'un observatoire choisi qui libère la vision, donc l'idée. À la manière de la scène initiant la nouvelle de *L'Homme des foules* (Poe 2011), le café offre cette vue sur le dehors qui est déjà un dedans.

« Derrière la vitre d'un café, un convalescent, contemplant la foule avec jouissance, se mêle, par la pensée à toutes les pensées qui s'agitent autour de lui (...) Supposez un artiste qui serait toujours spirituellement, à l'état de convalescence (...) la convalescence est comme un retour vers l'enfance. Le convalescent jouit au plus haut degré, comme l'enfant, de la faculté de s'intéresser vivement aux choses mêmes les plus triviales en apparence ». (Baudelaire 1943, 11)

Avec son éloge au peintre Constantin Guys, Baudelaire dépeint une époque, mais pas n'importe comment. Il le fait à partir de l'observation, de la « faculté de voir », qu'il érige du même coup en *théorie*. Il faut savoir s'arrêter pour enregistrer les flux, emprunter le regard d'un enfant ou d'un convalescent, si ce n'est celui du parfait flâneur, qui « voit tout en *nouveauté* » (Baudelaire 1943, 12) lorsqu'il *épouse* la foule.

« Pour le parfait flâneur, pour l'observateur passionné, c'est une immense jouissance que d'élire domicile dans le nombre, dans l'ondoyant, dans le mouvement, dans le fugitif et l'infini. Être hors de chez soi, et pourtant se sentir chez soi ; voir le monde, être au centre du monde et rester caché au monde, tels sont quelques-uns des moindres plaisirs de ces esprits indépendants, passionnés, impartiaux, que la langue ne peut que maladroitement définir. L'observateur est un *prince* qui jouit partout de son incognito. » (Baudelaire 1943, 14)

Avec Baudelaire nous comprenons que la démarche est une question de temporalité, une manière à la mode du temps présent : « chaque époque avait son port, son regard et son geste ». Et c'est cette modernité même qu'il tente de décrire, de révéler en pensant la démarche à partir du port d'un vêtement, de la tête ou d'un rythme, « contrairement au physiologiste qui a plutôt tendance à dénuder les sujets qu'ils observent » (Goetz 2006). La démarche devient alors telle une grille de lecture de l'espace habité en son temps, de l'espace habité contemporain, ou plutôt une manière de lire ce qui fait la contemporanéité d'un lieu. C'est une façon de capter l'« air du temps » si ce n'est, ni plus ni moins, l'émergence d'une « nouvelle ère ».

Plus encore, avec l'hommage que rend le poète aux scènes de vie et de rue saisies sur le vif par le peintre moderniste, il nous fait comprendre que la démarche est éminemment urbaine. Les manières de marcher, ce sont des *civilités en geste*. « Cet art du corps est un art de rue (pas de la scène) » nous rappelle Benoît Goetz, la démarche est l'*art du citadin* et elle peut nous offrir des indices sur le degré d'urbanité. Savoir marcher est une



esthétique, à la fois éthique et esthétique (une *esthétique*<sup>47</sup>), et en cela nous rappelle que la marche est aussi un acte politique qui nous regroupe et nous tient à distance.

### Théorie de l'imitation. Les techniques du corps

Le 17 mai 1934, l'éminent anthropologue Marcel Mauss présente, dans une communication à la Société de Psychologie, un programme qui intègre la théorie de la démarche dans les sciences anthropologiques : *les techniques du corps*. Dans sa lecture ethnographique de la démarche, il associe cette « éducation du mouvement » à des contextes culturels et générationnels. Dans l'attitude du corps, il cherche à lire comment le social s'est infusé, comment par la faculté d'imitation – et on peut s'en référer aux lois de Tarbe – les infirmières américaines qu'il observe vont emprunter les pas, la posture et les gestes du cinéma, qu'il retrouvera par ailleurs chez les jeunes filles françaises. Pour lui, la démarche *trahit* nos références culturelles, elle procède de « stéréotypes sociaux » (Goetz 2006) et de techniques reproductibles. Si pour Marcel Mauss, le corps est « le premier et le plus naturel instrument de l'homme. Ou plus exactement, sans parler d'instrument, le premier et le plus naturel objet technique, et en même temps moyen technique » (Mauss 1936, 10), il s'interroge par contre sur ce que la marche a de « naturelle ». En référence aux physiologies expérimentales qui surgissent au même moment, il propose une réponse ethnographique.

« ...les femmes indigènes adoptent un certain « gait » (...) : à savoir un balancement détaché et cependant articulé dans les hanches qui nous semble disgracieux, mais qui est extrêmement admiré par les Maori. Les mères dressaient leurs filles dans cette façon de faire qui s'appelle « onioi » (...). C'était une façon acquise, et non pas une façon naturelle de marcher. En somme, il n'existe peut-être pas de « façon naturelle » chez l'adulte. À plus forte raison lorsque d'autres faits techniques interviennent : pour ce qui est de nous, le fait que nous marchons avec des souliers transforme la position de nos pieds ; quand nous marchons, nous le sentons bien. » (Mauss 1936, 8)

Évidemment, il n'y a aucune « façon naturelle » de marcher. La marche est acquise, culturellement déterminée. C'est un *savoir* qui se transmet, dont il va même jusqu'à souligner des « modes de dressage ». Son interrogation s'oriente ainsi vers une dichotomie entre le volontaire et l'involontaire, entre le conscient et l'inconscient, entre la puissance de révélation et l'habitude. Aussi ancrée que puisse être une technique de marche, les formes de transmission socioculturelle ne sont visibles qu'à mesure d'être comparées. Dans l'exemple qu'il livre de sa révélation, Mauss nous montre un chemin d'association de ses observations qui reposent essentiellement sur la reconnaissance d'un « air de famille » (Goetz 2006), à la manière d'André Malraux qui cherchait dans son *Musée Imaginaire* à reconstruire des « pairs ».

Curieusement, son programme sur le corps est resté inachevé et n'a été que partiellement repris sur des questions traitant davantage des représentations (Goetz 2006), alors que l'ambition étant résolument tournée sur la puissance de révélation du social sur le corps, et une façon de répondre à la question suivante : « savons-nous que nous ne marchons pas n'importe comment ? » (Goetz 2006). Oui, nous avons

---

<sup>47</sup> Selon le jeu de mot de François Laplantine (Laplantine 2005, 215) se référant à la proposition 6421 de Ludwig Wittgenstein dans *Tractatus logico-philosophicus* : « L'éthique et l'esthétique sont une seule et même chose ».

probablement emprunté cet « air » *quelque part*, en imitant *untel*. « La démarche fait apparaître quelque chose qui se dissimule » (Goetz 2006). Des signes qui ne trahissent pas s'échappent malgré nous à travers les mouvements de notre corps.

### Théorie de l'habitus. Le *design* du corps

« Considérons ce garçon de café. Il a le geste vif et appuyé, un peu trop précis, un peu trop rapide, il vient vers les consommateurs d'un pas un peu trop vif, il s'incline avec un peu trop d'empressement, sa voix, ses yeux expriment un intérêt un peu trop plein de sollicitude pour la commande du client, enfin le voilà qui revient, en essayant d'imiter dans sa démarche la rigueur inflexible d'on ne sait quel automate, tout en portant son plateau avec une sorte de témérité de funambule, en le mettant dans un équilibre perpétuellement instable et perpétuellement rompu, qu'il rétablit perpétuellement d'un mouvement léger du bras et de la main. Toute sa conduite nous semble un jeu. Il s'applique à enchaîner ses mouvements comme s'ils étaient des mécanismes se commandant les uns et les autres, sa mimique et sa voix même semblent des mécanismes ; il se donne la prestesse et la rapidité impitoyable des choses. Il joue, il s'amuse. Mais à quoi donc joue-t-il ? Il ne faut pas l'observer longtemps pour s'en rendre compte : il joue à être un garçon de café. » (Sartre 2012, 100)

Dans l'observation de Jean-Paul Sartre, la démarche revêt les habits d'une condition sociale. À travers sa lecture sociologique, le philosophe et écrivain nous livre une théorie de l'*habitus*, à mettre en relation avec les schèmes de perception et d'action théorisés par Pierre Bourdieu<sup>48</sup>. À la fois savoir faire et savoir être, le garçon de café joue au garçon de café, il incarne son métier. Dans notre capacité à habiter un habitus se reflète « quelque chose comme un *design* du corps » (Goetz 2006), un *faire être*, non plus un « *faire être* comme tout le monde » (Sacks 2002), mais en adoptant délibérément une tenue, une allure, une disposition socialement acquise de l'ordre de la « présentation de soi » (Goffman 1996a), c'est-à-dire le *rôle* que l'on joue dans la société. C'est pourquoi les gestes du garçon de café sont « appuyés », comme mis en emphase pour mieux traduire son statut, sa position et sa situation sociale selon des modèles de conduite préétablis : « le garçon de café joue avec sa condition pour la réaliser » (Sartre 2012). Il s'agit ici du jeu de la représentation qui se réalise « comme une cérémonie » dans une « danse ». Chacun dans sa chorégraphie, ces conditions sont des « précautions pour emprisonner l'homme » précise Sartre.

Pour les auteurs de la microsociologie urbaine, et en l'occurrence d'Erving Goffman, ces conditions n'échapperont pas aux effets dramaturgiques de l'espace public. Pour l'auteur, être un « certain type de personne », c'est « adopter les normes de la conduite et de l'apparence que le groupe social y associe » (Goffman 1996a, 1:76). Chaque individu, en tant qu'être social, exhibe ces modèles et, en même temps qu'il les réalise, il les actualise par la même occasion. C'est pourquoi accomplir une démarche revient à faire un geste stylisé, associé tantôt à une rythmique artificielle, tantôt à une mécanique automatique. Chez les professionnels de la marche, tel que ce garçon de café ou cette infirmière, la démarche n'est que plus visible, leurs gestes étant stylisés. Autant les habitus nous habitent, autant nous travaillons à leur stylisation par des mises en geste.

---

<sup>48</sup> Dans son ouvrage *Le Sens pratique* (1980) le sociologue définit l'habitus comme des « structures structurées prédisposées à fonctionner comme structures structurantes » (p.88) puisque produit par socialisation (source : Wikipédia).

\*

Ainsi, nous avons pu voir à travers ces trois propositions théoriques comment la démarche a été pensée jusqu'à ce jour. Que ce soit pour Balzac, Baudelaire, Mauss ou Sartre, c'est précisément le phénomène social de la démarche lié à des modèles éducatifs et transmissibles qui a suscité leurs intérêts. Qu'elle s'individualise comme chez Balzac, qu'elle traduise l'« air du temps » chez Baudelaire ou un « air de famille » chez Mauss si ce n'est une condition sociale chez Sartre, tous se sont accordés à révéler le caractère social de la démarche. Si cette dimension générique du social permet de *singulariser* la démarche, une autre dimension semble cependant avoir été jusqu'alors négligée. La démarche en tant qu'*écriture* du mouvement atteste également d'un autre phénomène qui nous intéresse d'autant plus, à savoir son inscription spatiale. Ni les manières de marcher de l'infirmière, du garçon de café, ou du *virvoucheur* peut-être, ne sont guère orchestrées *ex nihilo*. La démarche relève aussi de la puissance de l'environnement sur le corps, de la puissance de l'espace sur la marche, de la puissance des spatialités. Pour Benoît Goetz citant Balzac, « le (dé)marcheur modifie autour de lui les conditions de l'atmosphère : l'homme est capable de projeter en dehors de lui-même, par son mouvement, une quantité de force qui doit produire un effet quelconque dans sa sphère d'activité » (Goetz 2006). En tant qu'organisme spécifique, historiquement et géographiquement situé, le corps est « la médiation de l'individu face au monde qui l'entoure, (...) une interface, à la fois parce qu'il se situe concrètement dans un environnement qui, à son tour, le situe, et à la fois parce qu'il est agent de la modification concrète de cet environnement qui, en retour, le modifie également » (Detrez 2002, 76).

## 2.3 Pour une géographie à l'échelle humaine : l'espace vu du corps-en-mouvement

Récemment, certains anthropologues et philosophes à l'instar de Tim Ingold ont reconnu la force générative de la marche comme une forme humaine de la vie : « nous marchons car nous sommes des êtres sociaux, mais nous sommes aussi des êtres sociaux parce que nous marchons » (Ingold et Vergunst 2008). Ils s'étonnent que la marche en tant qu'acte social ait été si longtemps déconsidérée par les spécialistes en sciences sociales. En effet, nous venons de constater que la marche est une activité profondément sociale, faite de temporalités, de rythmes et d'inflexions.

Plus surprenant encore, si l'on s'accorde seulement aujourd'hui à reconsidérer la marche comme un phénomène social, quid de l'espace ? Alors que la « révélation » de Marcel Mauss a opéré comme un électrochoc dans les sciences sociales, la marche comme phénomène spatial reste pratiquement absente des

considérations géographiques<sup>49</sup>. Qu'est-ce qui justifie cette négligence alors que l'orchestration des mobilités piétonnes relève assurément d'un ancrage spatial ?

Nous allons dorénavant nous intéresser à la manière dont le mouvement du corps sculpte l'espace, autant qu'à la capacité des corps urbains à interagir entre eux et à produire les lieux. Que nous disent ces marcheurs qui se rassemblent pour partager leur mobilité et pour savourer leur coprésence même temporaire ? En quoi la motricité corporelle fabrique-t-elle les lieux ? « Si le corps se spatialise, l'espace acquiert une corporéité » (Di Méo 2009). Ce qui ressort de cet apprentissage de la marche est que l'homme est façonné par son environnement en même temps qu'il le façonne. Il devient créatif, il conceptualise et imagine, il est producteur des lieux dans lesquels il veut vivre (le Maire 2013a, 140). Comment représenter la force de ces intentions qui se traduisent dans l'espace ?

Les lieux, activés par la marche, c'est-à-dire par la coprésence d'individus en mouvement, sont des scènes de l'expérience à l'échelle humaine. Ils permettent ou à l'inverse rendent problématiques des expériences à micro-échelles qui s'organisent dans une sphère restreinte, à savoir dans l'unité du lieu, que l'on désignera par « l'espace du regard ». Dans ce sens, l'individu qui déambule sait qu'il partage l'espace avec d'autres. Il ajustera peut-être sa démarche, sa trajectoire ou ses comportements en fonction de la situation. Ainsi, l'agencement spatial des individus procède d'un double déterminisme : à la fois il est produit par des situations de marche et il produit des espaces de la marche.

### 2.3.1 Fabrique des lieux, fabrique des liens. L'échelle de l'expérience humaine

L'attention à l'environnement est une des premières caractéristiques de la marche urbaine (Thomas 2007). En mettant les citoyens en coprésence, l'espace public les oblige à négocier leurs actions réciproques, du moins à une échelle donnée. Il s'agit ici de trouver la pertinence d'une échelle de description et d'analyse de l'espace public qui intègre l'impact de la mobilité piétonne et l'observation d'interactions interpersonnelles.

L'échelle est la taille dans lequel s'inscrit un espace en relation avec l'autre. L'ordre de grandeur importe puisqu'elle traduit l'impact de la distance. Elle définit des seuils de discontinuités dans les métriques. S'intéresser à l'échelle d'une réalité, c'est tenter de représenter les changements d'état, les transformations qualitatives, dont la taille, mesurée selon certains critères, sera choisie comme indicateur. Parmi les différentes échelles existantes, on compte l'échelle du Monde comme borne supérieure et l'échelle de l'individu comme borne inférieure, avec la société comme borne intermédiaire (Lévy 2013a, 311). C'est de ces deux dernières que nous allons nous occuper plus précisément pour appréhender l'urbanité : elles recouvrent la graduation

---

<sup>49</sup> Nous nous appuyons sur le constat élaboré par Guy Di Méo, qui décrit l'individu et son corps comme « les grands oubliés, voire les impensés, de la réflexion géographique », hormis par l'approche déterministe de Paul Vidal de la Blache (Di Méo 2009) (Di Méo 2010). Il note toutefois l'apparition de récentes recherches anglo-saxonnes dès 1996 et d'une nouvelle génération de chercheurs dans la recherche contemporaine francophone depuis 2000.

des actes, des relations et des interactions des différents individus en coprésence dans l'espace public. Plus précisément, c'est le potentiel d'interactions entre actants qui définit le mieux la taille d'un espace public, c'est pourquoi nous allons concentrer à une échelle singulière, celle du *lieu*.

Le lieu est une entité géographique relativement problématique, dont la définition n'est pas encore totalement stabilisée. C'est une unité qui oscille entre les significations attribuées à l'espace et à l'aire, au territoire et à la localité, selon que l'on considère la tradition française ou anglo-saxonne de la géographie<sup>50</sup>. Le lieu est avant tout le résultat d'une *construction humaine*, vécu et perçu par l'expérience subjective qui peut influencer l'action collective, dans le sens que les lieux ont une signification et une utilité particulière pour ceux et celles qui les fréquentent. Il s'agit d'un *agencement humain* en lien avec l'environnement qui prend plutôt la forme d'un processus, sous la forme de relations d'expériences individuelles et collectives *avec* l'espace.

« Les lieux n'ont de sens que s'ils sont habités, en l'occurrence pratiqués. » (Lazzarotti 2014, 28)

Cette conception essentiellement relationnelle est également mise en exergue par le géographe Augustin Berque qui définit le lieu par « là où quelque chose se trouve ou se passe ». Selon lui, « le lieu y dépend des choses, les choses en dépendent et ce rapport est en devenir : il échappe au principe d'identité. C'est le lieu du « croître-ensemble » (*cum crescere*, d'où *concretus*) des choses dans la concrétude du monde sensible ». Cette logique du lieu est la base de la vie sociale, toujours en devenir, mais qui, pour exister, doit être géographiquement circonscrite à une des échelles de l'*habiter*.

### La distance en suspens

Le lieu est l'échelle de l'espace la plus restreinte, celle qui définit la plus petite unité spatiale de la société où la distance n'est pas pertinente (Lévy 2013c, 612)(Lussault 2013b, 613). Il s'agit à proprement parler de l'environnement immédiat de l'actant, l'espace restreint de l'acte et de la relation. En identifiant l'espace public comme lieu, on privilégie d'une part les interactions au contact *in situ* et les relations distantes avec d'autres espaces. L'espace public se caractérise alors par une annulation des distances qui met en présence. Dans le lieu, « la distance est *suspendue*, elle se maintient alentour » (Lévy 2013c, 612).

Dans l'espace des sociétés, les individus jouent avec la distance pour pallier les effets de la séparation : « les jeux avec la distance construisent l'espace humain qui, de ce fait même, n'a rien de spontané : il n'est pas bio physique, mais social » (Lussault 2007b). La coprésence implique pour les acteurs sociaux de réguler la distance. Ils ont élaboré pour ce faire des technologies de la distance (télécommunication, réseaux de communication, de connexion, etc.) et des stratégies spatiales (de placement, d'évitement, de limitation, de côtoiement, etc.), qui, peu ou prou, établissent des régimes de proximité ou de voisinages selon des modes de *distanciations intentionnelles*. Autrement dit, les techniques de mise à distance sont volontaires. Elles sont

---

<sup>50</sup> Pour approfondir, on se référera à l'ensemble des définitions accordées au *lieu* dans le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (Lévy et Lussault 2013, 606-14).

exercées par la mobilité des individus. Cette mobilité est déterminante pour maîtriser l'éloignement, agencer des rassemblements, gérer des contiguïtés physiques et ainsi rendre possibles des mises en relation et des interactions interpersonnelles. Les individus qui convergent en un point définissent des lieux.

« Le lieu est par excellence un objet d'étude pour les interactions au contact entre les différentes composantes d'une société. Les espaces publics se prêtent tout particulièrement à cette investigation puisque, par définition, toutes composantes de la société locale s'y rencontrent. On peut analyser l'habitabilité d'un lieu, c'est-à-dire sa capacité plus ou moins grande à constituer l'un des habitats des différents individus et collectifs qui le fréquentent. Un lieu devient alors autre chose qu'un réceptacle, c'est un objet, mais un opérateur actif que l'on peut utilement étudier comme une réalité singulière structurée par des habitudes et des rythmes, ayant une histoire, des pratiques et un devenir. »

L'espace public est alors défini par une succession de lieux, des lieux pensés comme des espaces d'interactions et de convergences sociales. Les lieux qui nous intéressent sont ceux qui permettent le déplacement à pied dans un espace à taille humaine, soit les promenades, les gares, les carrefours, les parcs, les marchés, les lieux de cultes, etc. Il s'agit de micro-espace ordinaire, que le piéton foule, et dans lequel il se procure une forme de sociabilisation par le côtoiement des autres membres de la société. « La concentration humaine devient elle-même le fondement de l'attraction du lieu, permettant de faire des rencontres, de se confronter aux autres » (Rieucan 2012). En tant qu'attracteur social, le lieu est vu comme un catalyseur, là où les événements ont lieu.

### L'intensité exposée

Nous allons ainsi considérer certains lieux en tant que moteur de sociabilités qui s'établissent dans le mouvement, valorisés et imposés par la place du piéton dans l'espace urbain. Il s'agit d'identifier des formes d'urbanité déambulatoire, tel qu'un dimanche ensoleillé près d'un rivage, une rue commerçante un samedi après-midi, un parvis à l'ombre les beaux jours, un belvédère à la nuit tombée, une place centrale un jour de marché, une gare ou une station intermodale aux heures de pointe. Dans la célébration du quotidien, les fonctions de ces espaces de représentations ne sont pas seulement utilitaires, mais parfois, ces lieux archétypaux des spatialités urbaines servent aussi à « s'afficher » et à « s'observer ».

Dans l'espace urbain de chaque ville, certains espaces sont littéralement *consacrés*. Il s'agit de lieux privilégiés que l'on pourrait désigner comme des espaces de représentation, non seulement dans le sens où ils permettent aux cérémonies, aux rituels politiques, religieux ou civils de prendre place, mais également aux scènes de « l'exceptionnel ordinaire » (Lévy 2015a). Tout en contribuant à occuper un jeu social par leurs pratiques spatiales, chaque usager par sa présence, son exposition et sa mobilité ne fait finalement que reproduire certaines « auto-représentations » de ces lieux en se donnant en spectacle mutuellement.

« L'espace public représente la société dont il est question, qui est d'ailleurs multiscale : c'est la ville où cet espace public prend place, mais c'est aussi l'espace dans lequel cette ville va chercher le référent de sa diversité, c'est-à-dire, dans le cas de métropoles et de leurs cosmopolitismes, le Monde. » (Lévy 2015a).

Peut-on parler d'une forme de communion dans la célébration de la vie quotidienne qui peut avoir lieu sur ces espaces publics archétypaux ? Lorsque l'intensité de l'espace public est aussi forte, comme lors d'événement ou bien lorsque l'espace en question lui-même est l'événement, il est possible de ressentir une forme de communion entre les individus en présence qui augure d'un moment de partage. Ce sentiment d'harmonie, d'accord résonne dans une réception commune de l'espace, dans un sens du partage le temps de l'événement, faisant basculer ponctuellement le bien public en bien commun, l'espace d'un instant. L'événement peut créer un espace public, autant que l'espace public peut créer l'événement. Les temporalités peuvent alors intensifier la publicité de l'espace ou au contraire la réduire.

### Questions de limites

Déterminer les limites du lieu est une méthode pour identifier les sous-espaces d'une aire donnée et en saisir les articulations. Dans le cas des espaces publics, la limite est floue, ouverte et immatérielle. La meilleure façon de déterminer cette limite est peut-être de considérer l'*espace du regard*, c'est-à-dire l'environnement immédiat qui entoure chaque protagoniste du lieu. Cet espace restreint est celui de la coprésence des individus, celui offrant « la possibilité (...) pouvoir contrôler « physiquement » le lieu par la marche brève ou de déplacement rapide et/ou la vue » explique Michel Lussault. D'ailleurs, selon lui, les lieux le plus forts sont ceux que le regard peut intégralement embrasser et ceux où les repérages visuels des limites sont les plus aisés. C'est pour cela qu'il faut appréhender les lieux « à l'aune des acteurs qui les agencent et les pratiquent » (Lussault 2013b), leurs périmètres étant circonscrits à l'espace subjectif du corps certes, mais également aux « frontières fluides du corps » (Longhurst 2001), autrement dit à leur *proxémie*. Cette distance intersubjective peut être entendue comme une manière commune de mesurer les limites d'un lieu.

### 2.3.2 L'espace du regard : une lecture proxémique

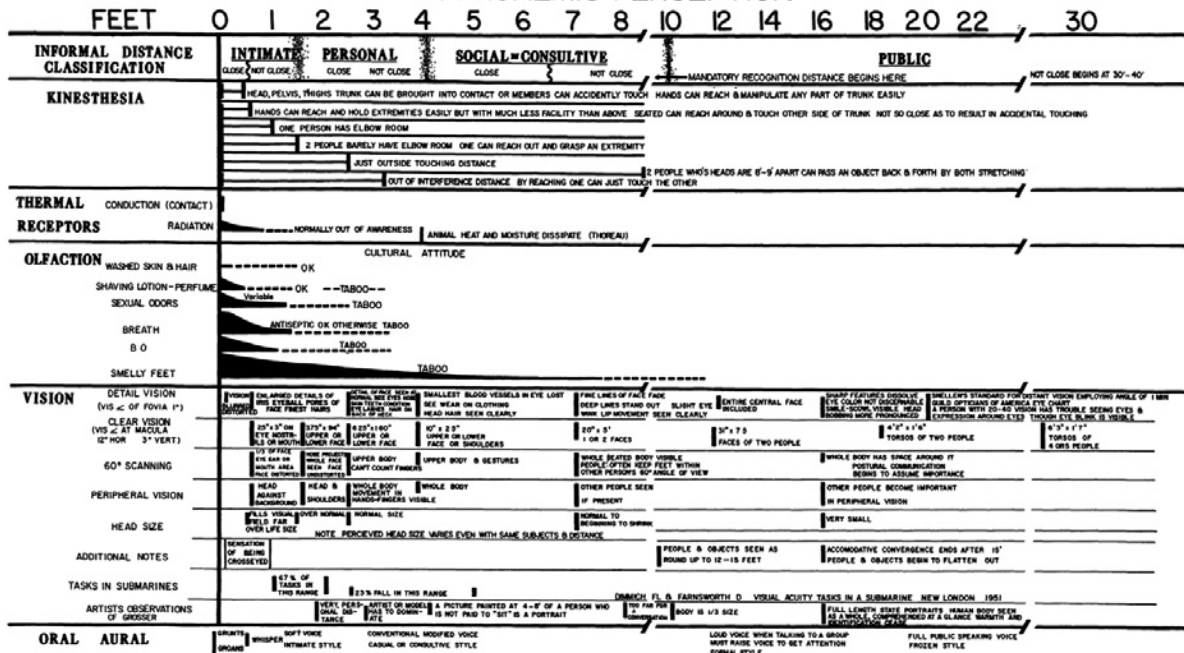
Dans les années 60, Edward T. Hall a eu une intuition visionnaire en introduisant une pensée interactive de l'homme avec son milieu, et plus particulièrement de la distance physique qui s'établit entre des personnes prises dans une interaction. Il formule ainsi un néologisme, la *proxémie* (1966, *The Hidden Dimension*, traduit en 1971 par *La dimension cachée*) permettant de lier le corps au social. Par là, il envisage un ensemble d'observations et de théories concernant l'usage que l'homme fait de l'espace en tant que produit culturel spécifique. Par une lecture proxémique des réalités sociales dans l'espace, E.T. Hall introduit une dialectique de la distance entre les individus dans leurs transactions quotidiennes.

Ces études proxémiques de l'homme dans son milieu, et notamment de l'appareil sensoriel qui s'établit entre des personnes prises dans une interaction, vont permettre d'énoncer des règles de distances interpersonnelles significatives socialement et culturellement. De la micro-échelle jusqu'à l'échelle macro, des gradients d'intimité et de publicité sont contenus dans une série d'enveloppes autour de soi (zones tampons). Ceux-ci

dépendent du contexte géographique ou culturel, ainsi que des différents rôles joués par l'individu au cours de son existence ou d'une même journée.



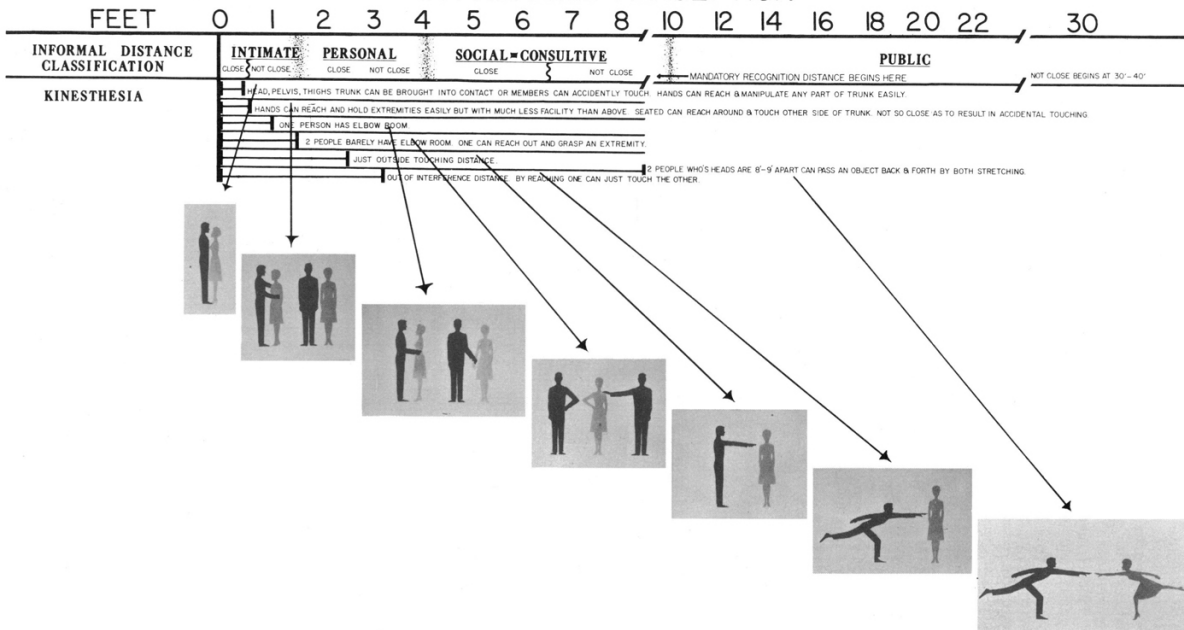
# CHART SHOWING INTERPLAY OF THE DISTANT & IMMEDIATE RECEPTORS IN PROXEMIC PERCEPTION



NOTE THE BOUNDARIES ASSOCIATED WITH THE TRANSITION FROM ONE VOICE LEVEL TO THE NEXT HAVE NOT BEEN PRECISELY DETERMINED

The above chart makes it possible to see at a glance how middle class Americans of North European heritage are sensorially involved at different distances. It should be stressed that other cultures use different sensory mixes and often have a different set of sanctions.

# CHART SHOWING INTERPLAY OF THE DISTANT & IMMEDIATE RECEPTORS IN PROXEMIC PERCEPTION



In this chart the kinesthetic portion has been illustrated with sketches to indicate visually how these distances are set.

Fig.15 Tableau et diagramme synthétiques illustrant les distances proxémiques (intimes, personnelles, sociales ou publiques) (Edward T. Hall et al. 1968, 93)

La *distance* entre deux interlocuteurs, selon les travaux de Hall, est d'environ un mètre au Japon, soixante-quinze centimètres en Europe, cinquante centimètres au Brésil, trente centimètres à Cuba et à Porto Rico (Edward T. Hall et Hall 1994). Pourtant, le corps que décrit Hall selon une certaine plasticité est exclusivement un corps statique. Bien qu'ayant reçu une importante postérité, peu de travaux ont cherché à considérer le corps dans sa mobilité, car c'est bien la présence du corps en action dans un lieu qui induira l'expérience du lieu. Ainsi, l'interprétation proxémique ne dépend pas uniquement d'identités culturelles, mais également du contexte spécifique à une situation et de temporalités selon l'affluence ou la fréquentation d'un lieu.

### Du fixe et du mobile. Interactions

Le résultat de deux corps mobiles qui se croisent produit de l'interaction. C'est dans l'alternance du fixe et du mobile, du rassemblement et de la dispersion (Tassin 1992), du contact et de l'évitement que l'espace public se joue. Dans le fait que l'espace public s'exprime entièrement dans l'espace-temps de l'interaction, de la transition, de l'entre-deux, de l'intervalle de temps que l'une des spécificités de la civilité réside dans ce moment de justice, faible, mais total, d'égalité en actes (Lévy 2015a).

« Bien marcher dans les espaces publics, nous dit Erving Goffman, sollicite un agir pratique bien spécifique, il faut pouvoir se glisser dans la foule, « éviter les heurts » (Goffman, 1973 :32). Faire preuve d'inattention polie vis-à-vis des autres marcheurs consiste à tenir compte d'eux en marchant sans leur prêter trop d'attention, ce qui pourrait les mettre mal à l'aise, et susciter en retour la même inattention polie et ainsi ne pas être remarqué. » (Schaut 2013, 183)

À cet égard, les expériences de subversion des relations interpersonnelles et des codes spatiaux implicites aux sociétés imaginées par les chorégraphes contemporains (de Morant 2012) sont des beaux exemples de détournement de l'espace public par des pratiques corporelles. Elles témoignent à leur façon, en déjouant les règles, de la force des pratiques pédestres qui sont, somme toutes, codifiées dans une forme de code de circulations strictes. Elles mettent en exergue l'expérience des tensions et de la vigilance qui sollicite la mobilité des corps en coprésence. Enfin, elles remettent en question les formalités d'usages et nos comportements en public en explorant les limites admissibles.

« Il est possible que, sans mot, dire, les pratiques puissent détourner le sens officiel des lieux : circuler de manière imprévue dans un lieu conçu pour le mouvement n'est pas équivalent à s'y arrêter, moins encore à y stationner, par exemple. Les pratiques explorent parfois les limites de l'habitable, du point de vue de l'ordre en place : violente, la répression n'est alors pas loin. » (Lazzarotti 2014, 28)

### Territoire du moi

Goffmann introduit la première idée de territoire propre à chaque individu qui s'expose dans l'espace public. Il en parle comme des « territoires du moi » et prend la forme de *réserves d'espace* autour duquel l'individu « ayant droit » exerce un droit, soit la possession, soit le contrôle, l'usage ou encore la libre disposition. La portion d'espace qui entoure l'individu varie certes d'un individu à l'autre dans une société donnée comme nous avons

pu le voir chez Hall, mais avant tout selon le contexte et l'affluence. L'espace personnel définit un contour autour duquel des conduites collectives s'agencent.

Quelques exemples d'agencements peuvent être évoqués pour traduire les prises de position proxémiques et l'emprise spatiale des territoires du moi : la place (bien rare offert par un banc, une place assise ou autre emplacement privilégié) ; l'espace utile (l'espace nécessaire devant soi pour observer un tableau) ; le tour (rangement par catégorie ou formation de files comme d'un moyen mnémotechnique collectif) ; l'enveloppe (avec une segmentation rituelle du corps différent selon les cultures) ; le territoire de la possession (les effets personnels disposés autour du corps) ; les domaines réservés de la conversation.

Dans son séminaire intitulé « Comment vivre ensemble ? » au Collège de France (1976-1977), Roland Barthes évoque également la notion de proxémie et l'applique à l'espace très restreint qui entoure immédiatement le sujet, à savoir l'*espace du regard*. La proxémie recouvre ici moins des situations d'interactions qu'une typologie des espaces familiers en tant qu'habité par un sujet, c'est-à-dire des objets qu'on peut atteindre avec le bras, sans bouger, à l'aveugle (ex : du réveil ou de la lampe de chevet le matin dans son lit). La distance proxémique désigne alors la *sphère du « geste immédiat »* (Moles et Rohmer 1972), tel un schéma concentrique de « coquilles » autour du sujet, bien que l'éloignement physique du point central n'est plus une entrave à la découverte et à l'appropriation d'autres lieux. Cette conception est certes limitée, puisque dans le monde contemporain l'*habiter* d'un individu ne dépend plus tant des distances physiques, mais de distances affectives, établies à partir d'un rhizome d'espaces complexes relevant de ses différentes mobilités et relations polytopiques (Stock 2006).

### 2.3.3 Les situations de marche : une lecture des spatialités

Le linguiste Martin Joos<sup>51</sup> a su prouver dans des travaux qui remontent à 1962 qu'il y avait une relation entre la manière de parler et le sujet de la conversation. Il distingue la conversation intime (*intimate*), décontractée (*casual*), consultative (*consultative*), formelle (*formal*), en désaccord (*frozen*). À la lumière de cet exemple, serait-il judicieux d'envisager une relation entre la manière de marcher et l'espace qui sert de support à la marche ? À la manière de la démarche du garçon de café chez Sartre sur son lieu de travail, quels sont les espaces qui correspondent aux manières de marcher dans l'espace urbain ?

En faisant advenir la ville en marchant, le piéton dans toutes ses modulations (démarches, mobilités, comportements) crée des espaces d'énonciation, des espaces davantage relationnels que matériels, mais qui peuvent en certains points se réaliser matériellement dans les espaces archétypaux de la marche, nommée ici *espaces de la marche*. Ces derniers sont activés par des configurations sociales spécifiques, nommées *situations de*

---

<sup>51</sup> Joos, Martin. 1962. « The five clocks », International journal of American Linguistics, 28 : pt. 5 (cité dans Edward T. Hall 1963, 1018)

*marche*. « L'individu engage sans cesse de la spatialité matérielle et idéale dans ses actes » (Lussault, Logiques de l'espace, Esprits des lieux p.30), il participe avec d'autres à faire converger le lieu par ses stratégies actuelles.

Aussi élémentaire qu'elle soit, la marche n'a de sens que rapportée à ses entours et articulée aux situations qu'elle mobilise. Pour Jean-Paul Thibaud, qui se réclame d'une approche micro-sociologique sensible, « marcher ne consiste pas tant à se déplacer dans la ville qu'à s'embarquer avec elle : avec le sol sous les pieds, avec autrui à proximité, avec l'ambiance comme stimulant. (...) Si bien qu'étudier la marche nécessite d'intégrer l'environnement qui l'informe et spécifier les conditions à partir desquelles elle devient possible » (Thibaud 2008). Prendre la marche par le milieu permet de s'intéresser à la fois aux *affectations de la marche*, autrement dit aux « manières de bouger en tant qu'elles traduisent et mobilisent les propriétés de l'environnement sensible », et aux *inclinaisons de la marche*, c'est-à-dire aux « manières dont des corps en mouvement s'inscrivent dans des contextes d'action et s'ajustent à des environnements construits » (Thibaud 2008).

C'est par ce double processus de la marche à l'environnement, soit par les *situations de marche* ou la spatialisation des corps, et de l'environnement à la marche, soit par *l'espace de la marche* ou la corporisation de l'espace, que nous allons qualifier les arrangements spatiaux lorsque *la marche est à l'épreuve de l'espace* autant que lorsque *l'espace est à l'épreuve de la marche*. En réinterrogeant l'environnement physique comme un support de l'agir, chaque individu évalue les possibilités du lieu suivant des situations associant l'espace et le temps.

### L'agir spatial à l'épreuve de l'espace et du temps

En focalisant l'attention sur la fabrique d'espace public par la communauté des piétons en action, il est possible dès lors d'analyser des micro-situations spatiales, celles au sein desquelles on peut le mieux saisir les jeux directs des opérateurs *avec* l'espace.

Dans une situation, les opérateurs et notamment les acteurs sont à « l'épreuve de l'espace » (Lussault 2007b, 191), mais également du temps. C'est à travers les situations qu'il est possible de mener une réflexion sur l'*habiter* et de comprendre la logique des spatialités à l'œuvre. Au cours d'une situation, un assemblage éphémère et spatialisé, circonstanciel et labile, de dispositifs et de dispositions, de choses et d'individus sont configurés à l'occasion d'une action spécifique, d'une spatialité singulière. « Cet assemblage arrange l'espace dans et pour une action » (Lussault 2007b, 199). La forme matérielle (dispositif) n'est qu'une ressource pratique qui va être incorporée spécifiquement par l'acteur à l'agencement qu'il construit (disposition). C'est un matériau offert à l'inventivité spécifique de l'opérateur.

« Cette notion d'agencement me semble posséder un double intérêt. Tout d'abord, elle permet d'analyser ce que la spatialité signifie pour un acteur, au plus près des actes spatiaux qu'il réalise. En ce sens elle participe d'un paradigme individualiste. Mais ensuite, elle impose d'examiner les valeurs sociales et les normes au sein desquelles les actions individuelles s'inscrivent, et de ne jamais délaisser l'étude des conditions de possibilité de toute pratique spatiale. » (Lussault 2007b, 200-201)

L'environnement physique se présente ainsi comme une ressource pour l'action, tandis que les spatialités informent de la traduction sociale des valeurs spatiales. Les pratiques peuvent alors infléchir le cadre spatial en fonction des situations. À ce titre, Mathis Stock précise qu'au cours d'une situation – et peu importe les circonstances spécifiques –, trois éléments concourent (Stock 2007, 117) :

1. Les individus en tant qu'acteur déploient des compétences spatiales selon leur capital culturel, une forme de savoir-faire adapté au contexte (*spatialité*).
2. L'espace devient une condition, une ressource de l'agir spatial (*espace de la marche*).
3. L'espace est une épreuve dans laquelle l'individu doit passer (*situation de marche*)

Le contexte urbain contemporain implique une démultiplication des situations. Parmi les différentes *situations de marche*, nous comptons: se promener, traverser, se transporter, accéder, s'arrêter, défiler; auxquelles répondent des *espaces de la marche*, tels que la promenade, le carrefour, les transports en commun, les monuments, les parcs, les rues commerçantes. Ces situations sont à chaque fois des événements (Stock 2007, 116), un moment au cours duquel de l'espace apparaît à travers les activités des individus en présence qui prennent le plus souvent des formes grégaires.

Pour mieux explorer ce rapport, nous allons brièvement proposer une lecture d'une spatialité quelconque : faire la file. Cet exemple est une illustration d'un moment choisi au cours duquel des individus sagement disposés les uns par rapport aux autres se saisissent de l'espace pour engager leurs intentionnalités.

### Étude de la file

Faire la file est une bonne entrée en matière pour étudier la logique spatiale d'une marche, certes arrêtée, quoique mouvante tout de même, rien que par piétinement. Cet agencement spatial spécifique existe en toute circonstance, peu importe le contexte étudié. Devant une caisse, un guichet, un arrêt de bus, une entrée d'un magasin, les files sont nombreuses et diverses dans l'espace public, et la manière particulière de faire la queue peut nous renseigner sur la spatialité d'un espace pour une société donnée. Ce cas de figure est une des situations de marche parmi d'autres qui suscite notre attention.



Fig.16 Une file indienne dans le hall de la gare de Mumbai (CST, Victoria Terminal)



Fig.17 Une file japonaise devant l'arrêt d'un bus à Ginza, Tokyo

Le jeu des écarts est flagrant d'un contexte à un autre. Par le simple fait de ces deux prises de vue, il est possible de mesurer la différence en termes d'espacement entre les individus qui font la queue à Mumbai et à Tokyo. Les corps sont rapprochés, à la limite du contact, en Inde, alors qu'au Japon, la distance est comparativement parlant très importante. D'un côté, les individus se frôlent presque, de l'autre, ils se tiennent résolument à distance les uns des autres.

Non seulement l'écart importe dans la manière de faire la queue, mais l'emplacement relatif des piétons détermine également la forme que prendra la file : une légère courbe se dessine dans le cas de la file à Mumbai, alors qu'elle reste tout à fait rectiligne à Tokyo. Ces inflexions sont dues notamment à la concentration des corps que subissent les individus devant le guichet de la gare Centrale. La file dévie alors de son axe, se fait courbe et tend à zigzaguer. On peut constater que l'écart est plus important entre ou autour des deux femmes qui se trouvent en début de queue, sans pour autant attribuer cela à leur genre. De même, il n'y a pas forcément de hiérarchie entre le début et le reste de la queue. Dans les deux cas de figure, la file est relativement homogène, partout resserrée en Inde et indifféremment lâche au Japon.

Un dernier point qui nous frappe, c'est l'orientation du regard qui diverge, mais cela dépend peut-être de l'environnement et de la raison de l'attente. Les regards sont tous orientés (hormis l'avant-dernière personne qui regarde l'objectif de la caméra) vers le but à atteindre : le guichet de la gare, entrecoupé parfois par un coup d'œil sur son téléphone portable. Dans l'attente du bus, les regards sont portés tous dans des directions opposées, sans pour autant qu'un regard ne se croise. Le spectacle de l'avenue détourne vraisemblablement le regard pour s'offrir un moment de contemplation, si ce n'est pour scruter l'arrivée du bus.

À travers ce court exemple, nous remarquons que l'organisation d'une file peut être perçue comme la traduction d'un système social en miniature, encore trop rarement étudié (Mann 1969). Elle procède de micro-stratégies régulant les interactions spatiales, en termes de maintien des positions, de gestion des espacements et d'orientation des regards. L'ensemble de ces arrangements formels et informels est régulé par les comportements en situation de mobilité des individus. Elle repose sur un contrat sociétal tacite qui implique que le premier arrivé se positionne au début et que les suivants vont se placer derrière lui. On peut voir ce principe de base être remis en question, particulièrement en Inde, où certains individus peuvent se glisser au-devant de la file qui s'est formée, sans qu'on ne leur en tienne rigueur. Ces exceptions à la règle montrent à quel point le caractère informel de la queue coexiste avec d'autres systèmes de régulation, et que celle-ci est toujours performative et en devenir. Si chaque file est spécifique, il est toutefois possible de reconnaître des invariants culturels face à des situations de marche données.

Ainsi, les occasions d'interactions sociales (ici dans des relations distales d'évitement, d'éloignement ou au contraire de contact), les mouvements et gestuelles observables (ici bien qu'arrêtés, la quasi-immobilité se substitue à une mobilité des regards), les formes de tracés (linéaire ou en zigzag) sont autant de rapports à

l'environnement construit. Ce type d'agencement dévoile une spatialité spécifique qui recrée un espace, un nouveau cadre habité à l'environnement.

Si vivre ensemble est une manière de partager, l'espace y prend dans une dimension politique, qui s'exprime par la spatialité, c'est-à-dire la dimension géographique de la vie sociale. La co-habitation procède d'une logique de co-construction des corps et de l'espace. Ainsi quelles sont les manières dont nous disposons pour (re)-transcrire l'action dans l'espace ? Comment (re)-présenter le présent des spatialités à nouveau ?

Les alliances du corps et de l'espace public décrivent une grande diversité de situations urbaines. Les contextes des lieux sont des expressions propres à chaque localité qui se déclinent dans les comportements et les manières de marcher. Avant de nous engager sur le terrain empirique de notre démarche méthodologique pour exprimer comment nous allons construire ces représentations cartographiques, nous souhaitons aborder un dernier point et évoquer la déclinaison de deux configurations spatiales que nous allons étudier plus en détail dans la troisième et dernière partie.

## 2.4 Deux configurations : urbanité indienne, urbanité nippone

Qu'est-ce que l'espace public en Inde et au Japon, et en particulier comment les individus se représentent et activent l'espace ? C'est la question que nous nous posons en vue d'établir, non pas des réponses toutes faites, mais de continuer à interroger le concept d'espace public en le déclinant à des contextes donnés, à des configurations spatiales spécifiques, entendues à la manière de Michel Lussault, soit des modalités de dispositions spatiales des réalités sociales.

« Ce qui caractérise un espace n'est donc pas seulement ce qu'il déploie, n'est pas uniquement les découpes scalaires qui peuvent lui être appliquées, ou les métriques qu'on peut y constater, mais aussi les modalités d'organisation de tout cela en un agencement formel, qui implique une économie relationnelle entre les objets agencés. » (Lussault 2007b)

Si l'espace public est potentiellement partout, il se fait cependant selon des modalités qui dépendent de la société. Comme produit sociétal, l'espace public en est un reflet puissant qui peut nous amener à développer des figures de l'urbanité. C'est pourquoi en prenant en compte « l'urbanité ailleurs » (Louiset 2000), nous chercherons à montrer qu'il n'existe pas qu'une seule façon de faire l'espace public.

En s'interrogeant sur deux configurations spatiales, à savoir l'urbanité indienne et l'urbanité nippone, nous allons confronter le concept d'espace public à des réalités venues d'ailleurs. Il s'agit alors non seulement d'observer la distance aux modèles morphologiques européens, mais aussi de saisir en quoi l'expression de l'espace public indien et japonais relève davantage d'une invention autochtone. Par conséquent, au regard de notre découpage établi précédemment, nous allons tout d'abord interroger les cultures de l'espace public,



pour ensuite percevoir les perspectives anthropologiques de la marche, en vue de proposer enfin à l'étude différentes situations de marche que nous avons pu déceler respectivement de nos observations menées à Mumbai et à Tokyo.

### 2.4.1 Des cultures de l'espace public

« Le terme culture désigne une question, et non une réponse. » (Tim Ingold dans Descola et Ingold 2014, 46)

Soulever des questions, c'est là, l'objet de l'anthropologie. La culture ne peut en aucun cas être une réponse. C'est dans cette lignée inspirée par les propos de Tim Ingold que nous allons tenter d'interroger deux cultures de l'espace public *a priori* divergentes, pour en soulever les écarts.

La culture ne peut être définie que par des différences. Un phénomène n'a pas d'existence en soi, il n'existe que comparé à d'autres phénomènes, et c'est ce processus de mise en relation des disparités qui permet d'en souligner la saillance ou la pertinence. Il n'y a pas de supériorité entre les deux cultures que nous allons étudier, nous cherchons uniquement à les mettre sur un même plan, même s'ils diffèrent dans la façon dont ils repèrent, détectent, s'emparent d'éléments du monde pour construire leur environnement dans des dispositifs stables. Malgré la diversité infinie des comportements individuels, les façons de réagir des êtres humains face à des situations ordinaires révèlent cependant des réactions qui témoignent de leurs ontologies ou ontogenèses singulières. En mettant en contraste ces formes de réactions telles qu'elles se déploient ici et là dans le travail anthropologique, elles peuvent révéler une manière collective de différer. L'intériorisation de nos comportements s'exprime à l'intérieur d'un collectif et peut être considérée plus ou moins « déviante » au sein d'une société en fonction de la norme qu'elle-même a établie et de la variation qu'elle tolère par rapport à cette norme.

D'un premier abord, la culture indienne et la culture nipponne de l'espace public que nous avons choisi d'étudier semblent s'opposer. Alors que l'un se présente comme labile, mouvant, sans stabilité, l'autre se trouve soumis aux opportunités et aux occasions. C'est pourquoi nous allons tenter sous la forme d'une interrogation d'appréhender la potentialité de ces différences en rendant hommage à la formule qui avait traversé le poète Attipate Krishnaswami Ramanujan dans un célèbre article à la revue *Contributions to Indian Sociology* : « Is There An Indian Way of Thinking ? ». Nous allons décliner<sup>52</sup> la question à la lumière de notre propos :

*Existe-t-il un espace public indien/japonais?*

---

<sup>52</sup> La déclinaison de cet emblématique article d'Attipate Krishnaswami Ramanujan a déjà été portée ultérieurement dans une première réflexion concernant uniquement le contexte indien. Elle a fait l'objet d'une publication dans la revue *EspacesTemps.net* : « L'Inde sans espace public. Existe-t-il un espace public indien ? » sur laquelle nous nous référons explicitement (Lanoix 2014b).

Existe-t-il *un* espace public indien/japonais ?

Existe-t-il un *espace public* indien/japonais ?

Existe-t-il un espace public *indien/japonais* ?

Les réponses que nous allons proposer ne sont pas à proprement parler des réponses, dans le sens de solutions à des problèmes posés, mais plutôt des pistes de réflexion que l'opération cartographique pourra compléter. Ces pistes sont avant tout de variations dans les définitions. L'espace public tel que nous l'avons défini auparavant ne connaît pas d'absolu. Ni acquis ni universel, l'urbanité diffère selon les contextes et les sociétés, et peut varier en intensité. En tant que construction relative, cette notion, toujours à réadapter et à réactiver, est à saisir en termes de gradients. Ainsi, l'*existence*, l'*unicité*, la *conception* et l'*originalité* vont être interrogées pour mieux saisir la potentialité et la singularité des espaces publics indiens et japonais, en nous appuyant à la fois sur nos observations menées au cours de séjours en Inde et au Japon, ainsi que sur quelques références savantes sur le sujet. Ces entrées n'ont aucune prétention à l'exhaustivité. Elles constituent davantage une première entrée en matière, tel un préalable à notre recherche.

#### 2.4.2 L'espace public en Inde. Un espace labile

Avec ou sans, la conception de l'espace public en Inde n'est pas évidente à déceler, elle ne nous est pas donnée à l'avance, du moins avec nos catégories de penser. Si le fait d'exister, d'avoir une réalité se pose pour l'espace public indien, c'est en raison bien souvent de la confrontation des déterminants constitutionnels de la société indienne, perçus comme d'éventuelles atteintes aux contrats de civilité dictés par l'Occident, à savoir : de l'inégalité aux interdits socio-spatiaux.

L'existence en question : quid des conditions d'accessibilité ?

Peut-on concevoir l'espace public sans le paradigme de l'égalité ? Est-ce un impératif, une condition nécessaire et suffisante pour garantir le caractère public d'un espace ? La société indienne repose sur une conception inégalitaire de principe, puisqu'elle valorise et affirme l'hétérogénéité. Elle reconnaît la spécificité de chaque individu pour mieux l'intégrer dans un système, reposant sur un principe d'échange et de rétribution de privilèges contre protection. Holiste par définition, la société indienne est formée d'un réseau d'une multitude de communautés qui coexistent nécessairement. C'est l'essence même du projet sociétal à l'œuvre qui persiste depuis plusieurs siècles, même si de nombreuses mutations ont eu lieu. Pourtant, ces communautés ne sont que dans de très rares cas regroupés en un même lieu, notamment dans le contexte urbain. La caste n'est pas une entité territoriale (Dumont 1992 (1979)), il faut la concevoir avant tout comme un réseau d'appartenance, un rhizome prenant comme relation spatiale davantage le voisinage que la continuité spatiale (Louiset 2001).

Enfin, lorsqu'on aborde la question de l'accessibilité comme révélateur d'égalité, du moins lorsque chacun peut imaginer y côtoyer les membres de la société – les étrangers y compris –, alors l'espace public devrait être ouvert à tous. Mais, ne doit-il pas avant tout être un espace de circulation ? En termes de biens, dans les logiques d'échanges, de services et de redistributions, ou encore idéalement, lors des défilés et autres manifestations ambulatoires, l'image du carrefour (*tirtha\**) prime et assure à la fois coprésence et convergence. La conquête de l'espace réservée aux manifestations officielles ouvre l'espace public à l'épreuve du temps, mobile, labile et adaptable en fonction des célébrations et événements qui y prennent place : « le temps du rite travaille l'espace » (Galey 1985, 8:10). Les processions (*kesetra\**) assurent quant à elles la jonction des parties de la ville, où l'équilibrage des castes, des relations interreligieuses et de gestion d'héritages diverses et parfois contradictoires se joue dans l'espace public (Louiset 2011). Force est de constater que, pour exister, l'accessibilité ne requiert pas sa mise en acte en tout temps, mais elle doit être perçue comme possible.

L'espace public ne peut vraisemblablement se réduire aux infrastructures ni se restreindre aux domaines publics (rue, voirie, place). En Inde, l'infrastructure minimale assurant la bonne intendance des déplacements n'est en effet pas garantie. Les pratiques des usagers modèlent constamment et invariablement de nouveaux espaces inappropriés, par exemple les rails de chemin de fer, les bas-côtés des autoroutes, les zones inondables ou les carrefours automobiles. L'espace public est en perpétuelle réactualisation dans la combinaison des interactions qui s'y produisent. Élastique, a priori sans borne, appropriable et fluctuant au gré des saisons et des temporalités, chaque traversée peut cependant être révélatrice de limites sous la forme de seuils magico-symboliques, construite, vécue et perçue. Des lignes de force parcourent le territoire urbain et prennent l'aspect d'axes ordonnateurs comme pour lancer un signe en direction d'un temple important, si ce n'est pour engager un geste à l'encontre d'un des autels parmi la myriade de petits temples qui parsèment la chaussée. Ces axes symboliques et ponctuels font de l'espace public indien un espace virtuellement riche de sens.

### L'unicité en question : un panel de possible

Il devient ici prudent d'interroger l'unicité de l'espace public en Inde. Par son contingent divers et varié de contextes (du nord au sud de l'Inde), de situations (événements) et de structures urbaines, l'espace public indien se veut avant tout pluriel. Ville moghole, ville indigène, ville coloniale, ville nouvelle ou *slum*, un « quelque chose » pourtant tisse des liens entre ces réalités urbaines hétérogènes et les fait tenir ensemble : l'urbanité.

Dans un ouvrage collectif *Public Places Bombay*, l'expérience indienne de l'espace public est décrite par Himanshu Burte comme relevant de la coexistence de deux tendances, l'une isolative, l'autre intégrative (Burte 1996). La première est importée d'Occident, favorisant la coprésence et la sociabilité dans une tradition séculaire. Elle réunit les espaces de promenades, les plages, les cinémas, les restaurants où le domaine public, qui ne catalyse que peu de communications directes et serait perçu comme pauvre socialement selon l'auteur. La seconde tendance regroupe les lieux de rencontres et de convivialités entre communautés. Il s'agit des

places de marchés, des festivals, des plans d'eau et des espaces verts ouverts qui occasionnent un grand nombre d'interactions humaines spontanées, riches socialement, et intégrant également dès son origine pré-moderne les lieux de cultes comme lieux de convergence et de brassage humains. Néanmoins, ce découpage n'est pas aussi systématique qu'il n'y paraît.

À ce titre, il faut rappeler que l'espace public en tant que représentant un fragment du territoire indien est irrémédiablement perçu comme sacré dans la cosmogonie indienne et les conceptions symptomatiques de l'hindouisme<sup>53</sup>. Ainsi, l'espace public comme tout autre espace serait la propriété de divinités auxquelles il s'agit de rendre honneur, par l'observance de rites et de processions quotidiennes. C'est pourquoi, comme composante essentielle et prédominante de la spatialité indienne, il n'est ni absurde ni impensable d'intégrer les espaces consacrés comme ressources dans la conception et l'instauration d'espaces publics en Inde, y compris pour certains lieux de dévotion, comme pour les *ghât\** de Bénarès. À travers les *kund\**, *tank\** et autres points d'eau, toujours rattachés à un temple, offrir l'eau pour les ablutions rituelles (crémations, offrandes, etc.) ou des usages domestiques est une réalité autochtone fort antérieure à celle du modèle occidental d'espace public. Lieu de liens, les temples apparaissent comme espace public inattendu, mais privilégié, savamment articulé par une imbrication de seuils matérialisant autant de passages que de délimitations territoriales et de distinctions sociales.

De nouvelles règles ont été introduites par les colons dans le but de gouverner les comportements quotidiens et d'introduire une nouvelle discipline. Elles ont donné lieu à une nouvelle forme de civilité qui coexiste avec les lois et normes issues de la conception hindoue, islamique ou bouddhique. Dans l'idéologie coloniale, il y a une nette distinction entre la ville et la campagne. La ville est ordonnée, hygiénique, technologiquement supérieure et surtout « civilisée ». Ces conceptions importées produiront un nouveau genre d'espace public, qui coexistent avec les précédents, et connaissent aujourd'hui de nombreuses hybridations. Ce sont des espaces bien souvent réservés, confinés aux jardins, espaces verts nommés *maidan\**, promenades ou centres commerciaux, privilégiant une communauté de classe (principalement la *middle class*<sup>54</sup>). Par exemple, les étendues de promenades sur Marine Drive, Worli, Bandra ou Juhu à Mumbai, ou celles en construction à Ahmedabad près du fleuve Sabarmati sont des lieux où revendications et émancipations sociales prennent place, se dévoilent en public et redéfinissent des mutations importantes du contrat de civilité initiale. Ces espaces définissent aussi pour la plupart des pratiques venues d'ailleurs, importées, mais somme toute « indianisées », dans un fin processus d'intégration, d'interaction puis d'incarnation d'attributs mondialisés.

À côté des marqueurs symboliques résident des marqueurs spatiaux, graphiquement identifiables, placés dans l'espace public pour à la fois civiliser les usagers de l'espace et leur désigner ce qui appartient au domaine public. Les panneaux signalétiques qui jonchent la voirie forment une des armes infaillibles de cette guerre contre l'indiscipline spontanée inventée par les colons. Pourvus d'un style visuel unique, les panneaux peints

---

<sup>53</sup> Ces thèses ont été développés dans un travail antérieur : « La construction de l'espace sacré à l'épreuve du profane en Inde. L'exemple de Bénarès et de Srirangam », EHESS (Lanoix 2010).

<sup>54</sup> Désigne la classe moyenne indienne correspondant plutôt à notre classe supérieure et aisée.

de grands lettrages blancs sur fond bleu sont devenus les emblèmes de la voix du pouvoir. De ceux qui promeuvent l'hygiène, la régulation du trafic routier, les directions dans les gares, ils sont tous peints dans le même design au nom de la souveraineté municipale. Jusque dans les années 1960, la plupart des panneaux étaient uniquement en anglais, aujourd'hui doublés en hindi ou dans la langue régionale, ils servent encore comme traités de civilité, même s'ils ne sont que trop peu respectés. Les terre-pleins, les soubassements des édifices et des clôtures des parcs sont également marqués par le sceau de la propriété municipale par une peinture jaune qui est devenue la couleur des choses publiques : bancs, arbres, barrières, etc., en contraste à l'empreinte sacrée mentionnée tantôt par une peinture orange ou par des rayures rouges et blanches. Ces deux types de marqueurs dénotent ainsi de façon considérable dans le paysage urbain des villes indiennes.

De plus, une des particularités du domaine public indien reste la possibilité de résider sans autorisation préalable. Devant le nombre important de migrants, dû principalement à l'exode rural, les autorités municipales ont été particulièrement laxistes dans la capacité à intégrer cette nouvelle population (Kaviraj 1997). Tous les espaces ouverts, libres, de droits publics, ont ainsi été mis à contribution temporairement pour accueillir ces familles. Pour cette population déshéritée, tout ce qui est « *pablik*<sup>55</sup> » signifie ce qui est « non privatif » et forme des espaces sur lesquels ils peuvent s'installer de plein droit et sur lesquels ils ne peuvent pas être chassés dans une logique de propriété foncière. Au fur et à mesure de leur appropriation de l'espace public et devant le manque de moyen des collectivités publiques pour résoudre cette question, l'enracinement est parfois devenu tel que leurs installations de fortune, au départ éphémères, sont devenues des habitations pérennes et dont le statut symbolique de l'occupation à changer au profit de ceux qui y résident. Dans son article sur l'espace public en Inde, et plus particulièrement à Calcutta (Kaviraj 1997), Sudipta Kaviraj défend l'idée que les ordures qui s'entassent et le désordre qui y règne deviennent les ultimes barrières érigées par ces nouveaux habitants pour *tenir le public à distance*. La saleté devient ainsi un marqueur conceptuel d'appropriation de l'espace public, pouvant être perçue comme une déclaration d'inhospitalité.

Les figures du sale sont de façon directe ou implicite associée à la marginalité, la précarité, mais aussi aux immigrés, à ceux qui n'auraient pas droit de séjour. Cependant, il faut rappeler que la conception indienne de la propreté et de la pureté, qui dérive des conceptions brahmaniques, n'a absolument rien à voir avec l'idée émergente d'hygiène qui s'est développée en Europe. Lorsque le brahmane effectue ses *pūjā*\*, l'espace privatif ou domestique dans lequel il exerce a été soigneusement nettoyé auparavant. Contrairement au dehors, l'espace pour lequel personne n'a de responsabilités, qui n'est pas à soi, ne représente aucune valeur à ses yeux. Dans le concept d'espace public à l'euro-péenne, il y a un certain sens du contrôle, de l'ordre et de la discipline, qui est complètement absent en Inde. Au contraire, l'extérieur semble *hors de contrôle* et ainsi abandonné à une désorganisation intrinsèque (Kaviraj 1997).

---

<sup>55</sup> Métathèse ou déformation phonétique courante du mot « public » tel que prononcé par la population indienne peu éduquée selon l'auteur (Kaviraj 1997).

## La conception en question : « Moi » à distance du Monde

Au travers de ces marques d'appropriation du domaine public réside une difficulté intrinsèquement indienne à distinguer le privé du public. Les indianistes ont été particulièrement sensibles à la porosité du dedans et du dehors et ainsi à la difficulté que l'on a de qualifier la maison indienne comme espace privé. En partie parce que le concept relève d'un couple indéfectible espace privé/public très idéologiquement marqué par des conceptions européenocentrées. Cette idée du dedans, de la familiarité, est bien présente partout, mais conservons avec Odette Louiset une « acceptation molle » de ces espaces privés, si nous voulons saisir leur diversité tout aussi bien que leur porosité, à moins de choisir de glisser à une qualification d'espace domestique. L'espace domestique déborde ainsi largement hors les murs. Le sceau d'un *kolam*\* déposé chaque matin par les femmes au seuil de leur demeure traduit par un geste rituel, précis, toujours identique, le signe de la bienvenue à tous visiteurs. Cette tradition engage un tracé exécuté dans une chorégraphie discrète pour éloigner le mauvais œil. D'autres espaces du même ordre se créent, éphémères et circonstanciels, pour célébrer un mariage, une fête, un événement, etc. Le temps et son passage jouent un rôle primordial dans la publicité de l'espace en Inde.

Ce qu'il importe surtout de préciser, c'est que le rapport dedans/dehors ne joue pas sur le simple mode de la dichotomie. Il existe ainsi, sans que l'on puisse parler de ligne de rupture, toute une gamme d'espaces intermédiaires, et autant de seuils marquant des passages successifs entre la rue et la maison. Les limites et les fonctions de ces espaces sont flexibles et ne se révèlent qu'en situation d'hospitalité. On observe que si la maison peut déborder sur la rue, le contraire n'est pas vrai. L'idée que nous nous faisons d'un espace intime s'opposant à un espace public est bien changeante. Un mouvement continu de privatisation, de reconstruction d'un chez-soi, se produit aussi dans les espaces publics que nous traversons sous la forme d'appropriation provisoire.

À la place d'une distinction entre le public et le privé, il existe en Inde une autre dichotomie fondamentale entre l'*apna*\* et le *paraya*\* en Hindi ou encore mieux le *ghare*\* et le *baire*\* en Bengali, si bien amenée dans le roman *Ghare Baire* de Rabindranath Tagore, traduit en anglais par *The Home and the World*, pour signifier l'opposition entre « ce qui est à moi » et « ce qui n'est pas à moi », entre « ce qui est à soi » et « ce qui ne l'est pas », « ce qui nous appartient » et « ce qui nous appartient pas », entre soi et les Autres (Kaviraj 1997). La maison est le royaume de la sécurité, stable et sans surprise, alors que l'extérieur, par contraste, est perçu comme le monde inhospitalier et contenant de nombreux et éventuels risques de se retrouver « offensé » par de potentielles souillures. Ces formes indigènes sont irréductibles à notre modernité.

Ainsi, selon le processus de sanctification rituel en Inde énoncée par Himanshu Burte, l'espace privé d'un individu est sacré, cette maison est sacrée, le magasin à l'angle de la rue est sacré et toute autre extension de soi est considérée comme sacrée. Par contre, l'espace autour et entre cette maison, sa maison, le magasin et le temple ne le sont guère. Ils ne sont peut-être même pas profane (c'est-à-dire comme son étymologie l'indique : « devant le sacré »), ils ne méritent tout simplement pas intérêt. Aucune considération

ne leur est accordée et l'individu en question est libre de les traiter sans respect et même avec dédain (Burte 1996, 48).

### L'originalité en question : une urbanité spontanée

Hasard heureux ou malencontreux, l'urbanité indienne s'élabore le plus souvent à l'improviste. L'apparition de la publicité de l'espace n'est pas figée une fois pour toutes. Elle est temporelle et éphémère. Elle se consigne mieux sur un calendrier lié aux événements. Elle est également organique et spontanée, au détour d'une rue, à l'angle d'un carrefour, le long d'un chemin. Des haltes se dessinent alors comme auprès de mini-shops ou des micro-stands qui jalonnent le territoire urbain.

L'intangibilité de l'urbanité indienne comporte toutefois des exceptions qu'il serait utile de détailler. Les espaces publics sont souvent des extensions des espaces de voisinages, où chacun se connaît. Ils sont de ce fait plus proche de l'idée d'espace en commun ou communautaire, avec toutefois une tolérance à l'altérité. Le *kirana\** store est un *convenience store* à l'indienne. Il s'agit d'un lieu très particulier (Chavinier 2007). Dans cette petite épicerie, on y trouve tout : gâteaux secs, sucreries, tabac, poudres à mâcher, *tchai\**, friture, savons, ampoules, piles, stylos. Elle fait office de *tea shop* ou de *paan\* shop*. Qu'ils soient légaux ou illégaux, on en trouve à chaque coin de rue dans tout le sous-continent. On peut s'y arrêter, s'y asseoir, et, souvent un banc est mis à disposition lorsque le seuil de la boutique n'en fait pas. L'achat n'y est pas une obligation, c'est un lieu où l'on peut échanger ou écouter une conversation, à l'ombre d'un arbre. La clientèle est constituée d'habitues, de personnes du voisinage ou passant auprès de ces gargotes sur leurs chemins. Mais les étrangers sont également les bienvenus quand ils s'arrêtent quelques minutes à regarder passer le monde. Ces petits commerces de proximité sont essentiels à la vie sociale de la communauté de quartiers, le plus souvent des anciens villages urbains (*gaothan\**) à l'origine de la grande métropole que nous connaissons actuellement. Il s'agit bien plus d'un lieu de rencontre que d'un lieu de passage. Le tenancier trône du haut de son comptoir souvent entouré d'une petite assemblée, plus généralement constituée d'hommes. Ces boutiques remplissent parfois même le rôle auparavant consacré au *panchayat\** des villages d'antan. On peut y parler politique et la vie sociale du quartier ou du secteur est souvent débattue. La recrudescence de ces petits *shops*, parfois nommés *han/keers\** lorsqu'ils vendent de la nourriture sur le pavé, fait que la déambulation dans les rues indiennes est marquée de nombreuses pauses, arrêts, stations et séjours. Il est rare de ne pas marquer un ou plusieurs arrêts au cours d'un trajet. L'ombre est aussi souvent recherchée pour marquer une pause, se désaltérer, se sustenter. Cela fait que le déplacement dans les villes indiennes est majoritairement saccadé, effectué par courte tranche.

Changeant, labile et à condition, l'espace public indien s'exprime peut-être là où on l'attend le moins, dans les frictions et les négociations que constitue n'importe quel lieu de passage, de franchissement ou de rite de la vie quotidienne. Là s'opèrent les glissements et les équilibres d'une sociabilité qui s'exprime en public. La valorisation de différences exprimées en public oblige à rediscuter d'un contrat de partage jamais signé à l'avance. C'est dans la négociation de ces zones frontalières, entendues comme intervalles (espacements ou

espace-temps) que précisément la publicité de l'espace se réalise. Elle relève de différents effets de seuils qui génèrent des frontières symboliques, sociales et somme toute pragmatiques de la spatialité des villes indiennes.

### 2.4.3 L'espace public au Japon. Un espace opportun

L'espace public nippon nous apparaît tout autre. Aux sentiments de sécurité, sérénité, efficacité, propreté, tranquillité et civilité qu'on éprouve en traversant l'espace public au Tokyo, il faut évoquer son pendant, souvent décrié comme une sorte d'amas de fragments hétérogènes, une atomisation d'ambiances éclectiques, un agrégat hétéroclite de polarité, une fourmilière œuvrant dans un véritable labyrinthe, créant de la confusion spatiale ou du moins une désorientation apparente qui nous donne parfois le vertige (Berque 1987a)(Berque 1994). L'espace urbain nippon semble d'ailleurs sans fin comme le suggère le chapelet des conurbations aux contours flous et en perpétuelle mutation. La stabilité n'est que peu de choses au Japon, et pour répondre au phénomène de « *métropolisation* » comme proposé par le géographe Tanabe Hiroshi, nous pouvons convoquer avec d'autres (Tardits 1994), l'image de la *nébuleuse*. Une constellation de polarités se dispose telles des étoiles dans l'espace en fonction de forces très précises et quantifiables.

#### L'existence en question : quid du cadre socio-spatial ?

Le Japon n'est pas dépourvu d'un cadre social fort, bien autrement contraignant qu'en Inde. Il existe ainsi une constante sociétale au Japon qui pourrait se résumer par un état d'une constante *conjonction du groupe*, c'est-à-dire que chaque individu est lié par un ensemble de liens, un réseau de contraintes, autrement dit par une conjonction qui lui est propre et non exclusive, mais peut-être répétée, en parallèle et en série. Un employé par exemple est lié par des liens implicites, à la fois à la cellule familiale, à l'entreprise, à l'université dans laquelle il a étudié, ce qui implique l'appartenance à de multiples sous-groupes basés sur le sport, la culture, la famille, etc. (Capron 1994, 295). Dans ce sens, il est possible de considérer la société japonaise comme structurée par une « succession de rôles sociaux » (Berque 1982, 45). La réalité à l'appartenance au groupe se caractérise par une adaptation de l'individu à son environnement social selon les obligations qui le gouvernent. C'est pourquoi les itinéraires des Japonais sont souvent assujettis aux cadres sociaux et spatiaux qui rythment leur quotidienneté, entre discipline le jour et défoulement la nuit (Laplantine 2010).

Ceci étant dit, que nous dit l'espace japonais sur son urbanité singulière ? D'un premier abord, l'urbanité au Japon semble totalement extraordinaire. L'Occidental en vadrouille est vite happé par l'affluence, cette foule compacte toujours en mouvement, l'accumulation quasi esthétique des enseignes lumineuses, la densité des surfaces de chalandise. Ce premier émerveillement ne fait que cacher la vacuité de l'espace public nippon, se construisant davantage par opportunité du secteur privé que par l'investissement des usagers de l'espace. Il y a pourtant une intelligence à proposer des espaces en différents lieux suivant toujours les dernières tendances.



Il s'agit de polarités plutôt que de lieux à proprement parler, qui réactualisent à l'infini l'espace public en lui conférant une certaine mobilité et en permettant de s'adapter aux exigences sociales, économiques et culturelles du moment. Nous allons ainsi dresser le portrait de l'espace public japonais par un bref tour d'horizon des polarités et micro-polarités qui le constituent.

### L'unicité en question : une urbanité de polarités

L'urbanité nipponne se trouve plus que jamais là où, l'Occidental du moins, ne l'attend pas toujours : auprès des *eki\**, des *depâto\** ou des *tâminaru depâto\**, soit les gares, les grands magasins et les grands magasins terminaux. Temples du capitalisme par excellence, dans un pays où la modernisation n'a jamais signifié que l'on fasse table rase du passé, on s'accommode sans aucune réticence de la mise au présent, de l'actualisation permanente du milieu urbain tout en conservant une image intérieure, cachée, de la culture ancienne. En dehors de ces plateformes intermodales et de consommation, des lieux de sociabilité quotidienne à caractère plutôt communautaire auprès d'unités de voisinages (*chô\**) persistent toujours, malgré leurs mises en périls (Berque 1994). À la base, une unité de mesure, cette mosaïque d'îlots dense dessine encore aujourd'hui une unité de découpage administratif, une unité urbaine et socio-spatiale forte. Le *chô* représente l'unité d'une communauté nommée *chônaiikai\**, qui implique la plupart des habitants dans de fortes relations de voisinage. Leurs fonctions concernent la sécurité, la cogestion et l'entretien des espaces publics, de la voirie, des espaces verts ou de l'éclairage, l'information et l'organisation de fêtes locales, dans lequel les habitants des quartiers traditionnels sont invariablement conviés (Bonnin, Nishida, et Inaga 2014, 83-87).

À côté de cette implication dans la vie du quartier, la fréquentation des lieux de cultes est un autre pendant de l'urbanité nipponne. En effet, tout près des complexes commerciaux se trouvent des temples bouddhistes et des sanctuaires shintoïstes repérables par leur végétation, qui semblent être liés les uns aux autres par une relation d'étroite complémentarité. Au temps de la tension, de l'agitation et de l'excitation dans les premiers peut succéder dans ces « havres de paix » le temps de la détente, de la méditation et d'une tout autre forme d'attention. En vérité, commerces et lieux de cultes sont étroitement liés et entretiennent traditionnellement des relations de complémentarités comme le montre l'artère Nakamise-dôri qui conduit au temple Sensô-ji à Asakusa. Mais, l'urbanité peut également se déroger subrepticement à l'angle de chaque rue, auprès d'un des nombreux *jidohanbaiki\** qui parsèment les trottoirs, ces distributeurs automatiques. Dans tous les cas, nous l'aurons compris l'habitant japonais découpe la ville en fonction de ses pôles d'intérêts et de ses trajets, il jongle dans ce *patchwork* urbain en quête soit de relations stables (liens forts), soit d'un peu de distractions (liens faibles).

Revenons-en aux gares et grands magasins. Ils sont apparus entre la fin du XIX<sup>e</sup> et le début du XX<sup>e</sup> siècle selon la reconstruction historique de Manuel Tardits tirée de l'ouvrage collectif *La maîtrise de la ville* (Berque 1994). Dans leur rapport dialectique produit-catalyseur, ils sont l'expression construite de transformations socio-économiques et de progrès techniques. Ils vont ainsi marquer trois situations urbaines très différentes à Tokyo durant les ères Meiji, Taishô et Shôwa. La première d'entre elles commence avec la restauration de

l'empereur Meiji en 1868 et culmine à l'époque Taishô vers 1915-1920, avec la tendance à une certaine centralisation de Tokyo. La deuxième concerne le début de l'ère Shôwa dans les années 1930, est au contraire marquée par une ambiguïté croissante entre le renforcement de cette centralisation et son éclatement. La troisième touche l'après-guerre. Elle voit le développement constant de la banlieue et le renouveau d'une morphologie urbaine traditionnelle, la *sakariba*\*. Cette dernière représente la quintessence de l'urbanité nipponne, incluant gares, commerces et grands magasins, ainsi que des zones d'amusement et caractérise ainsi une urbanisation à noyaux multiples (Tardits 1994, 309-10).

Le terme japonais *sakariba*, signifiant littéralement « lieu (*ba*) d'épanouissement (*sakari*) », désigne les « quartiers à la fois animés et à la mode, dominés par la fonction commerciale et celle des loisirs, où l'on va essentiellement pour voir et se faire voir » (Berque 1992, 5). Cette traduction n'est pourtant pas satisfaisante pour le spécialiste Augustin Berque : « *Sakari* – signifie la pleine saison, celle des fleurs comme celle des amours – connote en effet très fortement le temps qui passe » (Berque 1987b, 324). L'auteur insiste et rappelle que « c'est là que les choses se passent ». Non seulement ces « endroits à la mode » et en vogue s'accompagnent d'une *concentration éphémère d'urbanité*, mais connotent aussi fortement l'idée d'énergie et d'abondance, conformément au dérivé du verbe *sakaru*, pour « éclore », « s'épanouir ». C'est pourquoi le géographe Philippe Pelletier propose la traduction suivante : « lieu où l'on s'éclate » pour rendre compte de l'ambiance si particulière qui y règne.

Ces lieux de l'urbanité japonaise passent en effet d'une mode à l'autre. Les polarités s'actualisent au cours de l'histoire urbaine particulièrement traversée par des logiques de consommations et d'opportunités commerciales issues du secteur privé. L'opportunité des espaces à accueillir le public est régie par la mode. C'est le secteur privé qui est le plus actif et surtout le plus réactif sur le marché et qui parvient un tour de force magistral : celui de créer l'espace public. C'est peut-être la grande nouveauté et la grande réussite de l'urbanisme japonais : se servir du privé pour proposer et offrir la publicité de l'espace. La population japonaise, plutôt docile, s'en accommode parfaitement par ailleurs, tant ils se retrouvent dans cette société et culture de la consommation outrancière (Tanaka 1994).

### La conception en question : un ailleurs et un au-delà

Telle une zone d'où des lignes rayonnent, les *sakariba* ne sont jamais figées, elles apparaissent là où on les attend le moins. Elles éclosent, dépérissent, se renouvellent comme dans une création continue. Leur conception, ou plutôt leur perception est résolument *saisonnnière*, elles véhiculent une idée d'impermanence (Laplantine 2010, 89) dans une esthétique de l'éphémère. En effet, le processus urbain des *sakariba* n'est pas nouveau, il ressurgit d'une conception traditionnelle. Selon l'interprétation d'Ishizuka Hiromichi, l'origine des *sakariba* remonte à ces espaces sacrés appelés *yorishiro*\*, où l'on sollicitait la protection divine pour les récoltes. Elles étaient au cœur de l'élaboration de nombre de villes japonaises (Ishizuka 1988). Ces espaces et leurs environs immédiats, dévolus au commerce et aux spectacles de rue (saltimbanques, attractions foraines, etc.), en permanence animée, constituaient des lieux de confluence physique et sociale majeurs de la vie citadine. Ils

jouèrent un rôle primordial dans l'émergence de l'urbanité et dans l'échappatoire au rigide contrôle social imposé par l'autorité shogunale.

Adaptés au contexte urbain japonais d'éléments à l'origine étrangers et réactualisés de structures traditionnelles, les *sakariba* modernes conservent un rôle d'*initiateurs urbains* et de support de la transgression sociale comparable à celui qu'elles avaient par le passé. Jinnai Hidenobu en définit clairement les composantes contemporaines. Un premier noyau apparaît avant-guerre, autour d'une gare, et par la suite s'assortit, se complique d'une efflorescence de lignes et d'autres grands magasins. On repère ensuite une sorte de ceinture flottante de boutiques, de jeux vidéo, de *pachinko\**, de restaurants, de cafés, de bars à profusion. Enfin, s'établit une zone de bureaux qui fournit un fort bataillon de consommateurs et, légèrement plus éloigné, un quartier de plaisirs bien garni en « sex-shops », bars à hôtesse, salons de massage, « love-hotels » louant des chambres à l'heure ou à la journée (Jinnai 1987). On ne peut résolument octroyer de conception morphologique aux *sakariba*, elles répondent davantage à des critères topologiques, voire aréolaires, tel un labyrinthe chaleureux où chacun s'évade et recrée son propre parcours. La *sakariba* se compose d'une multitude de lieux juxtaposés et superposés, un agglomérat de constructions, qui est « au-delà de ses caractéristiques physiques, (...) surtout la matérialisation d'un centre et de l'espace public qui, quoique non monumentalisé » (Tardits 1994, 319) est plutôt défini selon une forme de sociabilité passagère.

#### L'originalité en question : le privé comme initiateur urbain

On notera que des *sakariba* en formation continuent d'apparaître, à l'instar de l'exemple proposé par Taki Kôji (Berque 1994, 2:287-94). L'auteur nous fait le récit d'une des rues les plus animées et les plus frivoles de Tokyo, la rue Parco, comme un fragment qui synthétise à elle seule l'urbanité nipponne. Il évoque ainsi l'évolution d'une rue banale de Tokyo dans le quartier de Shibuya, qui ne procède d'aucune décision publique, mais de l'unique concours d'une entreprise privée (*Seibu*). Selon lui, personne ne pouvait présager du destin de celle-ci, de la même manière qu'il est délicat d'en projeter son futur. En effet, l'histoire contemporaine de la rue Parco commence implicitement en même temps que l'ouverture du grand magasin Parco (1973). En soi, la chaîne ne vend rien d'autre que sa surface, elle n'est qu'un bâtiment qui accueille un ensemble de boutiques, ainsi qu'un médium ou un médiateur qui diffuse des messages. Les messages publicitaires ne disent rien que les marchandises vendues à l'intérieur, ils servent uniquement à séduire les jeunes gens et à les attirer à l'intérieur. De la même manière, le groupe Parco propose l'essentiel des événements culturels éphémères de la mégapole, des festivals aux expositions d'art contemporain. Tous les moyens sont bons pour achalander le public et les faire pénétrer dans l'antre de la consommation. À l'intérieur, les salles vouées à ce genre d'exhibition sont toujours situées aux derniers étages et le système des escalators centraux oblige ainsi à parcourir au minimum une fraction de l'espace de vente.

Si le groupe excelle dans le *marketing* et dans la force de vente, ce que l'on comprend tout à fait, l'entreprise privée a aussi inventé une nouvelle manière de concevoir de la ville, en déposant ces objets attracteurs en des lieux stratégiques, bien connectés aux réseaux métropolitains, mais également en vivifiant le voisinage par

d'autres animations stimulantes, tels des restaurants, des hôtels, des magasins (Kôji 1994, 292). L'activité de Parco a ainsi stimulé les autres entreprises. La rue s'est développée rapidement et s'est, de plus, étendue vers le voisinage en vivifiant la totalité du quartier. Le plus important dans sa conception du développement est le caractère continuellement transformable de ce processus, que l'auteur désigne par la proposition suivante : « projet-processus transformable » (Kôji 1994, 292). Ainsi, Parco 2, 3, 4 sont nés, chacun plus novateur que les précédents.

Si la vie des *sakariba* est nécessairement influencée par la mode – tout ce qui possède quelque nouveauté peut y être perçu – les personnes âgées y semblent cependant exclues. L'urbanité nipponne est destinée aux jeunes et en cela forme une sorte de « discrimination par ostracisme » (Kôji 1994, 294). À cela se rajoute la particularité d'un espace public produit par des entreprises privées, toujours à la recherche d'opportunités foncières. Ces dernières veulent et ne peuvent d'ailleurs que développer des secteurs fragmentaires. C'est pourquoi l'urbanité japonaise est davantage à appréhender comme un *kaléidoscope* d'espaces opportuns, jamais tenus de durer, jamais à l'abri des fluctuations saisonnières, des modes et des nouvelles tendances, toujours actuelles donc, mais jamais assurées de rien et surtout reposant invariablement sur une même stratégie.

\*

Peut-on penser l'espace public assez ouvert pour intégrer des prédicats venus d'ailleurs, des civilités perçues comme contradictoires, des spécificités culturelles ou des adaptations exogènes ? Autrement dit, peut-on penser la différence sans exclure ? Il s'agit avant tout de nous défaire de certaines conceptions qui tendent à déformer notre approche d'une réalité venue d'ailleurs et lutter contre l'ethnocentrisme qui nous guette, autrement dit le « comparatisme à sens unique » (Louiset 2015).

Quelle doit être la réponse, l'essentiel ne réside-t-il pas dans le fait de se poser la question ? Il paraît plus important d'avoir des idées que de connaître des vérités. Disposer d'une topique pour prendre conscience de ce qui est, l'explicitier, la conceptualiser, l'arracher à ce qui va de soi (Veyne 1976). L'espace public n'existerait que par rapport aux questions que nous lui posons. Les modèles peuvent donc varier alors que le concept, lui, demeure. C'est alors, en se confrontant à l'altérité, autrement, qu'il est possible de faire l'inventaire des différences. Le général *versus* le singulier cesse ici d'être une contrainte, mais cherche plutôt à intégrer ce qu'il y a de social et de spatial en l'homme.

#### 2.4.4 Ce que la marche fait à l'espace ?

Alors que nous venons de constater que l'appréhension de l'urbanité indienne ou nipponne ne relève d'aucune évidence, nous allons voir dorénavant comment en s'attachant aux mobilités il est possible de saisir la composante sociale de l'espace urbain et ainsi de relire anthropologiquement et géographiquement l'espace

public au prisme de quelques figures de l'urbanité. En effet, on ne peut raisonnablement présager si un modèle morphologique urbain quelconque, une place, une rue, une ruelle définit la publicité d'un espace partout de la même manière à travers le monde. Par contre, nous pouvons prendre en considération une particularité universelle des établissements urbains, et plus particulièrement des lieux, c'est qu'on y marche ! La marche peut être considérée comme un invariant dans la définition de l'urbanité comme nous avons pu le voir auparavant. Cependant, la variation des marches, les différents modes de marches en fonction d'un contexte ou d'une culture, peut-elle nous donner des indices sur l'intensité de l'urbanité ? Que fait dans ce cas la marche à l'espace ?

À l'initiative de cette anthropologie dite « modale », qui puise sa source d'inspiration dans le contexte brésilien, François Laplantine observe une manière particulière de marcher, qui est aussi une manière de danser et de chanter, un art nommé *ginga*. Il s'agit d'une façon « de faire onduler toutes les parties du corps, en particulier les jambes, les hanches, les épaules et la tête » (Laplantine 2005, 20) que l'on rencontre dans une danse ancienne, une première forme de samba ou dans la capoeira. « C'est dans la continuité du rythme et non dans la discontinuité du signe que l'on peut comprendre cette façon particulière de marcher qui est celle de beaucoup de Brésiliens » (Laplantine 2005, 19). Ce type de marches procède davantage d'une mémoire corporelle individuelle que de comportements performatifs rituellement codifiés comme pourrait l'être une représentation chorégraphique. La *ginga* est usitée au quotidien au Brésil comme le *paseo* au Mexique et en Espagne (Rieucou 2012). Jean Rieucou esquisse ainsi une culture du *paseo* en tant que « géosymbole de l'urbanité espagnole » qui prend place auprès des promenades ou *rambla* présent dans la majorité des villes hispaniques. Dans ce cas, il y a une forte corrélation entre la manière de marcher et l'espace. Est-ce une exception ?

Que ce soit dans la vitesse de déambulation ou dans l'allure corporelle, une manière de marcher peut renseigner sur une culture. En considérant la façon indienne et japonaise de marcher qui nous intéresse ici, nous pouvons suggérer certains contrastes saisissants et peut-être signifiants, sans pour autant faire l'hypothèse que chaque univers culturel possède sa propre « démarche », à la façon de la *ginga* ou du *paseo*. Nous chercherons plutôt à qualifier des lieux en fonction d'une manière spécifique de s'y déplacer selon les cultures que nous envisageons. Pour autant, dans la perspective d'une anthropologie modale, se poser la question préalable suivante n'est pas si anodin : *existe-t-il une manière indienne/japonaise de marcher ?*

### Déclinaison indienne

La démarche indienne est globalement lente, fréquemment entrecoupée d'arrêts, pour éviter les obstacles ou pour marquer une pause. Une particularité indienne revient à l'aptitude de s'offrir des moments d'arrêts en tout contexte, debout, accroupi ou bien allongé sur n'importe quel support qui fera l'affaire (muret, chariot, moto ou à même le sol). Les déplacements se présentant sur de très longues distances, la fatigue aidant, les

pieds parfois nus, un chargement sur la tête, tout cela rend la marche indienne laborieuse et souvent contrainte. Le sol accidenté, régulièrement encombré, n'autorise d'ailleurs pas non plus la recherche de performances. Le pas lent, mou et mesuré traduit à lui seul une manière tout à fait indienne d'être au monde. Les pieds glissent au contact du sol, une propulsion glissée qui résonne dans tout le corps. La démarche indienne n'en demeure pas moins scandée, presque musicale lorsque les claquettes martèlent nonchalamment le sol.

En Inde, une tendance à scander le pas lors de la marche est palpable dans le *Jaldi Chalna*, pratiquée par les jeunes et semble dévoiler un attrait pour la prise de postures et surtout d'une énergie à en changer. À chaque arrêt, les corps prennent une posture singulière. En groupe, on s'épaulera. Dans la danse indienne autant que dans la pratique du yoga, il est possible d'émettre d'hypothèse d'une culture de l'*asana*, « posture », entrecoupée par l'énergie vitale, *pranayama*, du « souffle » pour faire advenir un véritable culte du « corps-parlant ».

### Déclinaison japonaise

La vitesse de marche est plus rapide au Japon qu'en Inde, sans pourtant être aussi rapide que dans les grandes métropoles occidentales comme à Paris ou à New York. De plus, « à Tokyo, la marche s'effectue de manière légèrement moins rapide et surtout beaucoup moins rectiligne qu'en Europe et a fortiori aux États-Unis » (Laplantine 2010, 55). Si nous prêtons attention à la marche des habitants de Tokyo, il y a quelque chose qui s'apparente à une énergie qui attire le corps vers le bas : « le ventre, le bas de la colonne vertébrale, le tronc, les hanches puisent également leurs forces dans l'énergie du sol. Les bras ne font qu'accompagner les mouvements, ils ne les animent pas. Ils suivent en quelque sorte ce qui se propage à partir du bas dans un rythme qui privilégie les mouvements ralentis sur les mouvements accélérés et la continuité sur la discontinuité » (Laplantine 2010, 56-57). L'énergie vitale de la marche se situe ainsi moins dans le haut du corps (et plus précisément dans la tête) mais dans le bas du corps, dans les pieds, dans le bas de la colonne vertébrale, dans le ventre.

Au Japon, l'usage du *tatami*\*, et la manière correcte de s'y agenouiller, le *seiza*\*, a engendré des générations de « jambes de crabe », *ganimata*, qui ne manque pas de retentir sur la démarche des Japonais et des Japonaises (Berque 2013) : les pieds légèrement en dedans. De plus, *Namba aruki* « aller l'amble », désigne la démarche des messagers *hikayaku*, les « pieds volants » qui parcouraient à pied le *Tôkaidô* à l'ère d'Edo. Cette technique permettait d'augmenter l'enjambée et ainsi de proposer un meilleur rendement pour une moindre quantité d'effort et d'énergie (Berque 2013). Cependant, ces singularités ne semblent pas avoir une incidence directe sur une manière de marcher typiquement nipponne. Par contre, Augustin Berque précise toutefois l'existence d'une culture du cheminement, qui pousse les Japonais à découvrir les jardins ou les temples au fil de leur déambulation.

Enfin, une dernière singularité réside dans les distances intercorporelles qui sont nettement plus importantes qu'en Inde comme nous avons pu le constater auparavant dans l'exemple de la file d'attente. Ce qui caractérise surtout l'attitude corporelle nipponne c'est l'inclinaison des corps suivant le système de politesses. La forme de salutations ritualisées diffère selon l'âge et le statut social de l'interlocuteur, qui s'incline à une, deux ou trois reprises.

\*

Si des déclinaisons culturelles de la manière de marcher existent et se traduisent par des mémoires corporelles, elles ne parviennent toutefois pas à nous convaincre pour relire l'espace de la société indienne et nipponne. C'est pourquoi nous souhaitons davantage nous orienter vers une lecture transversale et commune de la mobilité à l'échelle des lieux, des situations rencontrées, afin de saisir l'infrapolitique de la marche de certains personnages urbains choisis et figurer les variations culturelles de l'urbanité.

### D'une lecture de la mobilité aux figures de l'urbanité

Plusieurs études se sont intéressées aux mouvements du corps dans la ville par le biais de la marche, en analysant des figures du corps en mouvement dans l'espace urbain (promeneur, flâneur, piéton, touriste...) (Miaux 2008). La description de « figure de marcheur » a traversé bon nombre de travaux à l'instar du *flâneur* chez Benjamin ou de *l'étranger* chez Simmel, mais aussi récemment auprès du tournant pragmatique en sociologie dans les années 1990 (Thomas 2007) : le *passant* chez Joseph (Joseph 1984) ou le *badaud* chez Bordreuil (Bordreuil 2004). En effet, chacun reconnaît l'attention du marcheur à l'environnement comme grille de lecture des changements urbains qui s'opèrent en leur temps. Ces études s'intéressent non seulement aux mobilités corporelles urbaines qui émergent sous leurs yeux, mais aussi aux transactions relationnelles qui s'établissent entre l'environnement conçu et les perceptions vécues. Elles amènent également une relecture de l'histoire urbaine, fondée moins sur l'édification, la construction et la transformation des structures urbaines que sur les pratiques et des usages de la ville. De plus, la description, puis l'analyse de ces figures obligent à s'interroger sur les codes implicites de circulations piétonnes en vigueur et à remettre en question les actions réciproques des citoyens en coprésence. L'identification de *figures de la marche* montre à quel point les façons de marcher des piétons résultent de prédispositions partagées à l'échelle d'une société donnée. C'est un angle d'observation qui repose sur les tactiques et stratégies d'adaptation, d'ajustement et de dispositions des piétons vis-à-vis de l'environnement, le lieu imposant des rythmes différenciés de marche aux citoyens.

Enfin, l'entrée par les manières de marcher, d'être et de faire la ville, permet de reconnaître que le piéton possède les moyens de *s'ancrer* dans l'espace urbain. Dans son ancrage social, la marche semble alors influencée par les processus urbains à l'œuvre, tandis que dans son ancrage pratique, « la marche met le piéton « en prise » avec la ville » (Thomas 2007), elle définit des « situations de marche ». Dans son ancrage spatial enfin, la marche en tant que « construction pratique située » produit de nouveaux cadres à l'environnement, elle se « spatialise » et reconfigure des lieux dédiés, des *espaces de la marche*. Ainsi dans cette capacité d'ancrage,

nous proposons à l'étude six figures de marcheurs repérés dans l'espace urbain de deux grandes villes-Monde, Mumbai et Tokyo, qui ont connu une expansion urbaine renversante les trente dernières années tout en observant une part modale significative<sup>56</sup> de déplacement à pied dans les trajets quotidiens.

Tab.3 Tableau synthétique des différentes lectures de la mobilité selon les figures de l'urbanité :

Situations de marche	Exemple d'espace de la marche	Spatialités	Figures
<b>S1. Se promener</b>	La promenade, l'allée plantée, le belvédère	Représentation	Promeneur
<b>S2. Traverser</b>	La rue, le trottoir, le passage à niveau	Agencement	Passant
<b>S3. Se transporter</b>	Les gares, les transports en commun, les passages souterrains ou aériens	Positions	Motile
<b>S4. Accéder</b>	Les monuments, les places, les lieux de culte	Communion	Dévot
<b>S5. S'arrêter</b>	Les parcs, les bancs, les échoppes, les terrasses de café	Coprésence	Opportuniste
<b>S6. Défiler</b>	Les rues commerçantes, les événements, les manifestations	Procession	Adeptes

Chacune de ces *situations de marche* définit une situation cartographique incarnée par une *figure de la mobilité*, un personnage urbain qui nous servira à penser l'espace urbain sous une autre lumière. Par l'influence d'une géographie des usages couplée à une anthropologie modale, nous souhaitons offrir la possibilité de relire les modes de conception et d'aménagement urbain par le prisme de différents portraits de piéton. En tant que co-producteur de la ville, ce dernier devient dans notre recherche un instrument de composition urbaine au profit d'opérations cartographiques dont nous détaillerons la procédure dans le chapitre suivant.

## Conclusion

Si la marche est une langue et la démarche un langage du corps, nous considérons dans notre étude la métrique pédestre comme une des mesures essentielles de l'urbanité. En plaçant notre corps de telle façon par rapport à celui d'autrui, on rediscute sans cesse l'espace public. L'implication de la mobilité des corps dans l'espace a constitué l'une des clés de lecture de l'espace public conçu non plus comme un contenant « vide », mais comme un espace social au sens « plein ». Les façons de se mouvoir sont alors des façons de voir l'espace urbain habité, et trahissent du même coup une société en mouvement faite d'individus mobiles. Comment voit-on, comment pense-t-on et comment fabrique-t-on l'espace public à partir de la marche ? Nous avons pu constater à quel point la manière dont on se meut façonne l'espace urbain et témoigne des manières de faire advenir l'urbanité grâce à une politique du geste, qui n'est triviale qu'en apparence.

<sup>56</sup> Mumbai et Tokyo comptent une part modale accordée à la marche à pied respectivement de 27% et de 23%, alors qu'à titre de comparaison Paris n'en compte que 15%. Les deux métropoles asiatiques comportent également une part écrasante de leur mobilité, plus de moitié, accordée aux transports en commun. Les données sont extraites de l'étude « Passenger Transport Mode Shares in World Cities », in *Journeys*, nov. 2011, <https://www.lta.gov.sg/ltacademy/doc/J11Nov-p60PassengerTransportModeShares.pdf> (consulté le 16.08.2016).



Puisqu'il s'agit avant tout de l'espace de la société des individus, un cadre spatial habité et notamment l'environnement des citadins qui habitent « en urbain », l'espace public tel que nous l'avons défini existe dans toutes les agglomérations urbaines, peu importe sa taille. Il doit cependant assurer des conditions minimales d'existence : l'activation par des degrés de mobilité et de coprésence. Il varie également selon les lieux et les moments, et peut se saisir selon des gradients de densité et de diversité. Nous avons pu voir qu'il n'y a pas d'espace public absolu, mais que l'urbanité est toujours relative et dépend de la diversité culturelle et sociale de la marche urbaine qui témoigne d'une grande *porosité* vis-à-vis des espaces traversés. La métrique pédestre et l'échelle habitée du lieu complètent avec l'urbanité prise comme substance, le triptyque de notre approche de l'espace public.

Effectivement, la marche est plus qu'un catalyseur ou un révélateur de l'espace public. Elle devient dans notre étude une nouvelle grille de lecture et d'interprétation de la réalité urbaine. Reconsidérer la marche et la place du piéton est une opération qui s'inscrit dans les théories actuelles de géographie humaine et d'urbanisme participatif, et encore trop timidement dans les logiques de l'aménagement urbain. Peut-être ne s'agit-il que d'une parenthèse, mais peut-être aussi d'une transition.

Ce changement de paradigme s'inscrit par contre dans le tournant proxémique en cartographie que nous avons évoqué dans la première partie. En considérant l'individu-acteur comme le thème de la carte, nous faisons l'hypothèse qu'une nouvelle perspective cartographique peut s'ouvrir à nous. En étudiant les parcours individuels, il est possible de s'interroger sur le motif singulier du mouvement de quelques figures urbaines et de ne plus se restreindre au mode de déplacement ou à la destination lorsqu'on traite de la mobilité. De cette manière, il apparaît des particularités liées au mouvement : rythme, vitesse, fréquence, variation, etc. Et le mouvement n'est plus un simple trajet, mais devient un espace de vie, la révélation d'un espace dynamique ou la configuration d'un environnement fait de spatialités.

Dès lors, nous supposons que ces considérations vont apporter de nouvelles images urbaines sur la base des déplacements individuels et de leurs variations. Ce renouveau cartographique a pour enjeu de relativiser l'importance du cadre bâti dans la composition urbaine. En effet, les infrastructures captent l'image de la ville, alors que celle-ci existe tout autant à travers les multiples parcours des citadins. Dans notre hypothèse, la représentation de micro-parcours serait en mesure de témoigner de la spatialité à l'œuvre qui (re)configure le paysage urbain à travers l'émancipation de différentes figures de l'urbanité contemporaine. Très fortement liées à l'expérience et donc à l'expérimentation, nous allons à présent considérer les opérations de traduction cartographique de cette approche performative et comparative de l'espace public.



# Chapitre 3 Le terrain pour voir, la carte pour savoir

« Voir la terre c'est pour moi l'étudier (...) pour connaître il faut voir »<sup>57</sup>

Elisée Reclus

En parlant de la cartographie, Elisée Reclus envisageait une géographie « à trois dimensions » qui rétablisse la concavité terrestre. Il a refusé bien tôt le diktat de la carte topographique plane à l'usage qui peine à saisir les dynamiques fondamentales sociales et spatiales. En questionnant l'abstraction du point de vue zénithal, il appelle du même coup à une forme de vigilance sous la forme d'un rappel : la carte demeure une image plus ou moins déformée de la réalité et qu'il ne faudrait point confondre la représentation avec le territoire décrit.

« Si ce que nous appelons la réalité était évidente et transparente, l'anthropologie serait superflue, la science, mais aussi l'art n'auraient aucun intérêt » (Laplantine 2010, 186)

Aucune carte ne peut avoir la prétention de saisir le réel, si ce n'est la célèbre hypothèse de Jorge Luis Borges d'une carte à l'échelle 1 :1. Cartographe est, et doit rester, une manière de dialoguer avec l'autre. La carte doit être pensée comme ouverte, toujours adaptable et en constante reconfiguration. L'horizon totalitaire des cartes issues du Big Data qui se dessine actuellement et dont le but est moins de « donner à voir » le monde que d'emmagasiner, de digérer des données personnelles, demande un repositionnement méthodologique qui accompagne l'ouverture à la multiplicité quasi-infini d'un « monde de carte »<sup>58</sup>. Il devient urgent aujourd'hui de rectifier la pratique contemporaine de la cartographie qui produit des « mondes en série », afin de

---

<sup>57</sup> Extrait de la lettre à sa mère, La Nouvelles-Orléans, 13 novembre 1885, in Gonot R. 1996. *Elisée Reclus prophète de l'idéal anarchiste*, Pau, Edition Covedi, cité par Judith le Maire, « Arpenter, guider, jalonner. La marche, outil des processus participatifs en architecture et urbanismes du XX<sup>e</sup> siècle » (le Maire 2013b, 135).

<sup>58</sup> Suivant les propos tenus par les géographes et historiens Alexandre Chollier et Federico Ferretti, dans leur préface des *Écrits cartographiques* d'Elisée Reclus (Reclus 2016).

reconsidérer les cartes en regard du monde qu'elles sont censées décrire et qu'elles façonnent dans le même temps.

En abandonnant ainsi le mythe de la carte descriptive dont l'autorité est basée sur une objectivité présumée, il est possible d'engager un autre univers cartographique où un message donné est inséparable du projet explicite. Rétablir par exemple l'observation *in situ* dans le processus cartographique va dans le sens de ce lot d'invention, puisqu'elle implique également la corporéité du marcheur. Alors que le piéton éprouve l'espace en se déplaçant, son pas se fait mesure, devient une référence, une métrique pour appréhender toute dimension spatiale. La fonction de jalon de la marche a l'ambition ici de devenir un véritable organe proprioceptif : *l'œil du marcheur*, enrichi d'un autre organe perceptif : *l'œil du cartographe*. Le premier permet de saisir le réel, par le truchement des intervalles et les distances qui ont soigneusement été consignées par le rythme des pas. Le second, quant à lui, traduit les réalités par le truchement d'un processus de transcription qui accueille le discernement et l'ouverture vers un nouveau genre de savoir.

Nous souhaitons ici introduire une autre conception cartographique, que nous avons nommée *chôrographie*. Cette façon particulière de cartographier *par la marche* est une mise en application des enseignements tirés du projet *Cosmographies* et une manière d'appliquer l'anthropologie modale initiée dans le chapitre précédent. L'entreprise *chôrographique* consiste en effet à transcrire les pas du marcheur et les manières de marcher pour décrire une portion d'espace choisi en un intervalle de temps donné. Cette pratique cartographique privilégie assurément le *chôros* au *topos* d'usage pour représenter qualitativement des espaces en perpétuels mouvements. Elle est de ce fait tributaire d'abord d'une pratique de terrain *pour voir*, mêlant observations, immersions, prises de notes et de vues pour collecter les données. Cette théorie de l'observation nous permettra ensuite d'entreprendre le travail graphique à proprement parler au cours d'un ensemble d'opérations cartographiques, notamment par transcription en notations, pour en faire un *savoir*, une nouvelle forme de connaissance par l'image.

### 3.1 L'entreprise chôrographique

La *chôrographie* n'est pas un néologisme. Ses origines remontent au fondement de la géographie dès le II<sup>e</sup> siècle de notre ère. Elle réapparaîtra et connaîtra son apogée au cours de la Renaissance avant d'être très récemment reconsidérée. Nous allons exposer brièvement les différentes conceptions du terme avant de proposer en fin de compte notre propre définition illustrée par des exemples choisis.

### 3.1.1 Une brève histoire

#### Au fondement de la géographie

L'astrologue et géographe grec, Claude Ptolémée, reconnaît dans son traité *Geographia* rédigé vers l'an 150 deux épistémologies de la discipline (Reclus 2016). Parallèlement à la « géographie cartographique » qui se doit de décrire la Terre en général et de donner une vision globale (les peuples, les grandes villes, les fleuves les plus importants), la *chorographia*, quant à elle, découpe cette étendue en une région limitée et en détaille toutes les particularités. Il s'agit en effet d'une « géographie descriptive », qui a pour objet de décrire des parties isolées de l'écumène en privilégiant les aspects qualitatifs, tel que les points de détails et des réalités partielles sans oublier les articulations essentielles (Nutti 2002). À l'image du savoir du boucher qui repose sur la technique du découpage (Jacob 1980, 107), la *chorographia* dissèque la réalité sensible en partie afin de l'appréhender avec plus de précisions. Elle vise de ce fait à l'exhaustivité en cherchant à montrer tout ce qui peut servir à caractériser et à singulariser un lieu.

« Selon la métaphore de Ptolémée, le géographe considère la terre comme un tout indivisible, à l'image de la tête d'un être vivant. Le chorographe, lui, détache une partie, comme l'oreille ou l'œil, sans se soucier de l'organisation générale de cette tête. » (Jacob 1980, 108)



Fig.18 Planche opposant géographie et cosmographie, extraite de *Libro de Cosmografia* de Pedro Apiano, 1548.

Dans une logique de contiguïtés et de proximités spatiales, la *chorographia* se devait de présenter une énumération de toponymes et d'accidents de relief. Selon Christian Jacob, la description se voulait métonymique (Jacob 1980, 108). L'effet cartographique délibérément recherché est celui de l'identification immédiate du lecteur au lieu. En établissant une continuité entre les figurés épars, le lecteur pouvait alors retracer la topographie par un mouvement du regard.

### Une renaissance

Alors qu'il semblait presque tombé en désuétude, le terme ne réapparaît qu'au cours de la Renaissance. La *chorographie* connut alors un certain succès dans les représentations de « vue de ville », où il s'agissait de réfléchir l'expérience de la ville sous la forme d'une image de la ville. La « vue de ville », comme nous le rappelle Jean-Marc Besse (Besse 2005), est là pour faire voir la ville comme si on y était, comme si on était présent. Ces vues axonométriques avaient pour vocation de dévoiler la part « sensible », la manière dont les espaces étaient habités. Les façades étaient dévoilées pour informer de leurs fonctions et des traces d'activités se laissaient découvrir, par exemple des bateaux pour signifier l'existence d'un port. L'objectif était d'amener au spectateur des cartes à l'échelle des habitants.

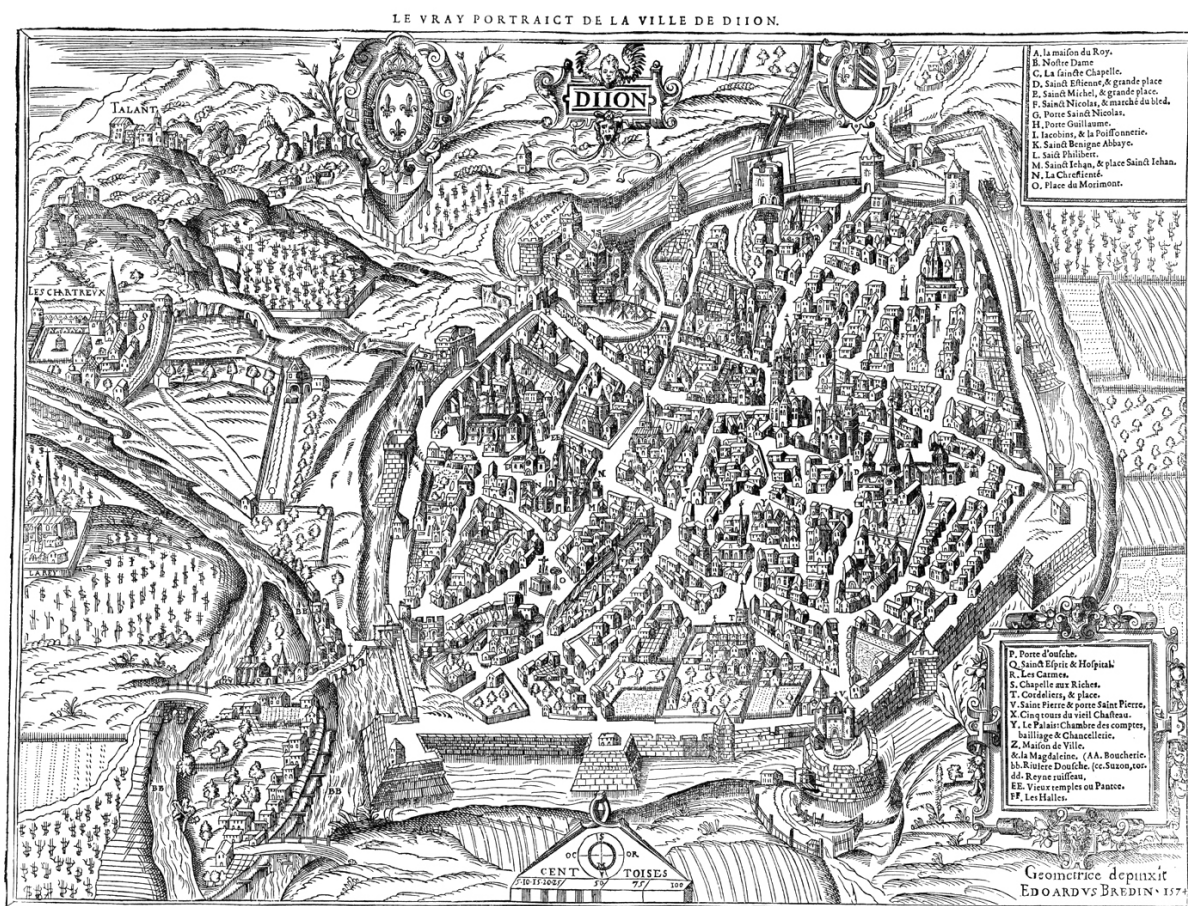


Fig.19 Portrait de la ville de Dijon, également nommé Plan Bredin, 1574.

Au cours du XVI<sup>e</sup> siècle, une nouvelle école de cartographes s'est intéressée à la *chorographie* pour représenter la topographie, l'histoire et le folklore. Les *chorographes* employaient alors trois types de représentation : des *panoramas* mettant en évidence la disposition des édifices d'une ville, des *plans des rues* et des *vues aériennes* associant les deux, pour montrer tant le plan que l'élévation depuis un point de vue imaginaire situé en hauteur (Schüler 2011). À titre d'exemple, la première collection systématique de vues des villes du monde en 1563, les *Plantz, pourtraictz et descriptions de plusieurs villes* d'Antoine Du Pinet, employait ces techniques « afin de montrer exclusivement à l'œil, d'une manière la plus ressemblante possible, la forme, la situation et la périphérie du lieu » (Schüler 2011) p.49, de même pour les 6 volumes des *Civitates Orbis Terrarum* de Braun et Hogenberg élaborés entre 1572 et 1617, qui accompagnaient comme son titre le laisse entendre l'atlas mondial d'Ortelius, le *Theatrum Orbis Terrarum* (1570).

Même s'il reste difficile de restituer les sources exactes d'une description *chorographique*, la majeure partie des dessins adopte un point de vue relatif et semble être exécutée *in situ*, s'attachant en priorité à distinguer les édifices importants traités avec réalisme, des maisons ordinaires qui restèrent stylisées. L'image obtenue est sans conteste une description de la ville doublée d'un discours sur la ville. Les vues de ville ne cachent plus leur dimension politique, puisque c'est bien de restituer l'image de l'espace public dont il s'agit. Les

chorographies sont en même temps « le support et l'occasion du développement d'un discours sur la ville » (Besse 2005).

À la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, un deuxième élan cartographique, marqué par la curiosité scientifique et l'essor commercial qui accompagnèrent la transformation de la ville et ses modes de représentation, va définitivement supplanter les « vues de ville » ornées et fastidieuses à réaliser au profit de plans nets et précis. « Les cartographes résolurent le problème de présenter à la fois le plan et l'aspect d'une ville en les séparant. Désormais, la carte correspondait à un plan et la vue perspective se résumait à une vignette » (Schüler 2011, 155) en frontispice.

Ce moment marque la rupture entre le visible et le lisible selon les théories engagées par Louis Marin dans son recueil d'articles posthume *De la représentation* (Marin 1994). La Renaissance ouvre en effet à l'âge de la représentation, avec l'émergence du cadre qui « autonomise l'œuvre dans l'espace visible ; il met la représentation en état de présence exclusive ; il donne la juste définition des conditions de la réception visuelle et de la contemplation de la représentation comme telle (...). Par le cadre, le tableau (...) devient objet de contemplation » (Marin 1988, 67). Il s'opère alors une modification du regard, de la vision à la contemplation, par l'entremise des jeux de cadrages. C'est dans le cadre que s'opère le pouvoir de la représentation qui s'adresse au spectateur-lecteur de « faire savoir », de « faire croire » ou encore de « faire sentir ». Ainsi les procès et les procédures d'encadrement, la dynamique et le pouvoir du cadrage, non seulement montrent, mais démontrent et accompagnent ainsi le pouvoir de persuasion qui émane de cartes, elles-mêmes tendant toujours vers plus de rationalité et d'objectivation dans une logique cartésienne.

### Une récente redéfinition

Face aux apories de la cartographie contemporaine, historiens, géographes, cartographes, anthropologues et théoriciens de l'espace s'interrogent (Casti et Lévy 2010)(Lévy 2012)(Casti 2012)(Lanoix et Mauron 2015)(Lévy 2016a). Récemment dans la postface de l'ouvrage collectif *A Cartographic Turn* (Lévy 2016a), Tim Ingold envisage une post-cartographie et préfigure une métrique fidèle aux mouvements réels des habitants et qui remplacerait la topographie par une topologie de la maille (*meshwork*). Cette métrique pourrait s'appeler *chorographie* et serait conforme à la mesure du marcheur. Inscire la cartographie dans une métrique pédestre semble être selon lui un des enjeux cartographiques à satisfaire au cours du XXI<sup>e</sup> siècle.

« A metrics that is paced out in the actual movements of inhabitants as they make their ways through the world, and that replaces the topography of Cartesian space with topology of the meshwork.  
In chorography (...) measurement – as in the walker's pacing the earth – is its own measure. » (Ingold 2016, 335)

Cette proposition fait explicitement écho aux travaux d'Emanuela Casti qui dans son ouvrage *Reflexive Cartography. A New Perspective on Mapping*, paru en 2015, cherche de nouvelles alternatives à la cartographie



contemporaine. En dénonçant le sens originel qui demeurait attaché au terme, l'auteure introduit la possibilité de reconsidérer la *chorographie* détachée de toute logique cartésienne (Casti 2015). Dans une perspective délibérément déconstructiviste et herméneutique, l'auteure veut rétablir la *chora* au détriment du *topos*, en vue d'abolir la logique topographique associée à la cartographie depuis la Renaissance. Elle entend ainsi valoriser les aspects culturels du lieu tissés par l'enchevêtrement des relations individuelles. Enfin, en rétablissant la dimension sociale de la cartographie, la carte n'est plus le privilège des géographes, des urbanistes ou des autres disciplines qui s'en défendent. Elle a le devoir de s'ouvrir à d'autres publics et ainsi d'accompagner le *tourant proxémique* qui s'opère en cartographie (Casti 2012).

À la recherche d'autres métriques capable de rétablir la *chora* qui préexistait aux cartes topographiques, Emanuela Casti envisage l'abandon de la métrique topographique dans sa théorie de la sémiologie cartographique<sup>59</sup>. En considérant le paysage comme icône cartographique, elle cherche un nouveau modèle cartographique, nommé *chorographie*, qui vise à rétablir le sens social et culturel du territoire, en accord avec la relation que les individus établissent avec un lieu et exprimée par la réalité du paysage. L'application de ces chorographies porte sur des expériences de cartes participatives, et plus particulièrement à des cartes interactives géolocalisées (WebGIS).

### 3.1.2 La *chôrographie*, vers une définition

Après ce bref tour d'horizon retraçant la généalogie du terme, nous souhaitons dorénavant proposer notre propre définition de la *chôrographie*, en réinterrogeant la dichotomie fondatrice entre *chôros* et *topos*.

En excluant d'emblée la racine *choros* {Χορός} ou *choreia*, qui a donné « chœur » ou « chorégraphie » et qui entretient parfois la confusion, le terme *chôrographie* est composé du suffixe *-graphie*, soit « l'écriture » et des deux radicaux parents, *chôros* {Χώρος} ou *chôra* {Χώρα}, qui se réfèrent à l'espace. Augustin Berque propose de reconsidérer le terme homologue *chôra*, le quasi-synonyme féminin de *chôros*, à la lumière de la *Timée* de Platon. Ce dialogue philosophique, à la fois cosmologique et ontologique, est le premier contexte de la notion de *chôra*. Le philosophe la commente en tant que réalité sensible, appartenant à une « extension limitée et définie à un sujet », en opposition à la description physique du *topos*, comme « le lieu où se trouve, où est situé un corps » (Berque 2012). En réalité, la *chôra* occupe plusieurs sens selon les acceptions qu'en relève le *Dictionnaire grec-français* d'Anatole Bailly :

---

<sup>59</sup> La théorie de la sémiologie cartographique a été introduite par Emanuela Casti dans son ouvrage *Reality as representation: the semiotics of cartography and the generation of meaning* (Casti 2000) et repose sur le passage d'une fonction de *médiation* du territoire accordée aux cartes, à celle d'*agent* pouvant déterminer les actions à effectuer sur le territoire. Ce processus accorde à la symbolisation cartographique une communication et une diffusion de la « carte prise comme territoire », qui peuvent agir comme des vérités du fait même de leur autoréférencement. De ce fait, la carte tend à remplacer le territoire et la connaissance du monde se réduit à l'espace de la carte.

« I. Espace de terre limité et occupé par quelqu'un ou par quelque chose ; particulièrement : 1. Espace de terre situé entre deux objets, intervalle ; 2. emplacement, place (dans un petit espace) ; 3. place occupée par une personne ou par une chose : place (qu'occupe le ciel), lit (d'un fleuve), place (des yeux), place (d'une construction), (mettre en) place, (être à une) place, (demeurer en repos, se tenir à sa) place, (laisser en) place, (rester en) place, (changer de) place (en places), (céder la) place (pour quelque chose) ; 4. place marquée, rang, poste : (s'asseoir à sa) place, (s'en aller à sa) place ; particulièrement place assignée à un soldat, poste : (occuper son) poste, (être à leur) poste, (tomber, mourir à son) poste, (abandonner son) poste ; (être repoussé de, s'élancer de la) position qu'on occupe, (avoir une) situation (honorale), (occuper les plus grandes) places ; (être au) rang (des esclaves, d'un mercenaire), (être réduit au) rang (des esclaves), (être considéré comme rien, n'avoir aucun) rang.

II. Espace de pays, d'où : 1. pays, contrée, territoire ; absolument : l'Attique, patrie ; 2. sol, terre ; 3. campagne, par opposition à la ville ; d'où : bien de campagne. »

Deux familles de sens sont ainsi reconnues : celle de la place, comprenant l'intervalle, l'emplacement la place occupée physiquement ou la place marquée socialement (*l'empreinte*) et celle du milieu, c'est-à-dire le territoire, le terroir et la contrée qui entoure la ville et qui permet de la nourrir (*la matrice*). En écartant cette dernière conception matricielle qui occupait davantage les chorographes de la Renaissance dans la lignée des préceptes de Ptolémée, nous allons au contraire nous préoccuper exclusivement de la première définition. La *chôra* désigne alors « l'espace ou le lieu attributif d'un être quelconque, et ce en général, c'est-à-dire que cet attribut peut être physique (localisable dans l'étendue) ou social (localisation parmi les rôles personnels) » (Berque 2012). Dans ce sens, la *chôra* évoque l'idée de possession, nos attributs spatiaux étant plus ou moins dissociables de notre être. Il est alors possible d'*avoir* une *chôra* et lorsqu'on désigne la place qu'on occupe, on ne suggère rien de plus que *l'empreinte* qu'on laisse. Chôra est une façon d'exprimer la *signature géographique* que les humains laissent sur la terre habitée. Elle fait indirectement appel au *voir* (regarder et être vu) et au *toucher* (en particulier du sol), à une géographie dite *baptique*<sup>60</sup>. À la fois empreinte et matrice, la chôrographie est la description d'un « espace que les hommes habitent et qui les habitent<sup>61</sup> ».

« Habiter un espace ce n'est pas simplement être dedans ; c'est interroger le rapport que les espaces entretiennent les uns avec les autres. » (Milon 2012, 83)

Bien plus qu'une étendue, l'espace dont il sera question ici est davantage un système de relations dans lequel l'individu trouve l'occasion de s'exprimer. En cherchant à décrire l'espace des hommes, la place qu'ils occupent réellement, la chôrographie se veut avant tout une écriture du mouvement humain. L'expression de la *modalité* (attribut du mouvement) et de la *modulation* (inflexion du mouvement) se traduit par *l'espacement*, la distance exprimée en temps, les espaces-temps ou le laps de temps. L'exploration de cet intervalle suppose non seulement la mobilité spatiale, mais aussi la transformation dans le temps. Dans ce sens, la chôrographie s'intéresse plus particulièrement à la dimension spatiale des actions, c'est-à-dire aux spatialités. Les spatialités

<sup>60</sup> Courant récent de la géographie humaine qui intègre les perceptions tactiles et le sens du toucher, pour ouvrir sur des recherches sur les aptitudes sensorielles et la théorie de la non-représentation (Paterson 2009).

<sup>61</sup> Extrait de la leçon inaugural du laboratoire Chôros, « L'espace ensemble: une odyssée », donnée par Jacques Lévy le mardi 21 mars 2006 à l'EPFL de Lausanne, Suisse : [http://choros.epfl.ch/files/content/sites/choros/files/shared/Communication/Texte%20fondateur/L'espace%20ensemble\\_une%20odysee.pdf](http://choros.epfl.ch/files/content/sites/choros/files/shared/Communication/Texte%20fondateur/L'espace%20ensemble_une%20odysee.pdf) (consulté le 25.03.2017).

sont en prise avec l'espace, car elles sont situées et toujours en relation. En d'autres termes, il s'agit tout simplement de montrer par la carte, et avec l'espoir de ne pas trop les trahir, *ce que les individus expriment par eux-mêmes*, tous les jours, dans les conduites les plus banales et *par leurs singulières manières de marcher*.

En tout point, notre définition rejoint l'idée d'empreinte et de matrice associée à la notion de *chôra* énoncée auparavant et se veut telle une mise en application de l'intuition de Michel De Certeau : « les jeux de pas sont façonnages d'espaces, ils trament les lieux. » (Certeau 1990, 147). Dans l'espace habité, la place des individus se mesure à l'aide de leurs traces, qui elles-mêmes deviennent un modèle, un canevas, une grille qui structure les lieux, un tissage ou un maillage (*meshwork*) en reprenant les mots de Tim Ingold. Autrement dit, l'espace est structuré par l'enchevêtrement de nos déplacements à pied, par la pluralité des cheminements et les modulations singulières de la marche.

C'est pourquoi la chôrographie se défend d'étudier le singulier aux dépens de l'universel, en tâchant entre autres de rétablir la fonction sociale de la subjectivité. Cette démarche cartographique repose sur une expérience du « voir » autrement. Elle fait le choix de montrer ce qu'elle sait voir. Elle porte exclusivement sur l'observation pour offrir un point de vue particulier sur la ville, son espace politique (la *civitas*), l'espace public. À partir d'une approche ethnographique, nous pouvons évoquer les contours de cette « autre » cartographie. Elle se veut d'abord « proxémique », s'occupant davantage de la dimension spatiale des actions que de l'espace, des dynamiques individuelles que des dispositifs spatiaux, des interactions interpersonnelles que du cadre physique. Elle se veut ensuite « modale », davantage centrée sur le « comment » que sur le « pourquoi » pour décrire la dimension spatiale des actions.

Autrement dit, la chôrographie est la « carte des spatialités ». Elle est analytique, centrée sur le terrain, sur l'observation des interactions, des actions spatiales et des mobilités, à l'opposé de la cartographie traditionnelle, euclidienne, subordonnée à la logique cartésienne, qui se veut synthétique, thématique ou encore statistique.

Pourtant, on sait encore trop peu de choses sur l'espace vécu. La carte des spatialités répond à notre besoin de mieux appréhender l'urbanité effective, là où la carte « standard » fait défaut. Contrairement à la carte « standard » qui ne s'occupe que de l'espace construit, les cartes mentales s'intéressent elles qu'à l'espace perçu, alors que la carte des spatialités se préoccupe de l'espace vécu en reprenant le découpage tripartite de l'espace selon la théorie d'Henri Lefebvre dans *La production de l'espace* (Lefebvre 2000).

Tab.4 Tableau comparatif des trois différents types d'espace et des conceptions cartographiques associées :

<b>Espace construit</b>	Carte euclidienne, topographique, « cartographie standard »
<b>Espace perçu</b>	Carte mentale, dite « cartographie sensible »
<b>Espace vécu</b>	Carte des pratiques, de l'habiter, des spatialités, « chôrographie »

La production de ces cartes relève cependant d'un problème fondamental. Sur quelles données peut-on se référer ? Et comment trouver ou produire ces données ? À l'heure actuelle, la prise en compte des spatialités ne fait guère l'unanimité en cartographie et les rares applications font figure d'exceptions. Lorsqu'elles existent, peu de crédits leur sont accordés, tantôt renommés « cartes sensibles », tantôt « cartes mentales », si elles ne sont reléguées purement au domaine artistique. Invariablement, la supériorité autodéterminée de la carte topographique écrase les autres tentatives, qui seront reléguées le statut d'alternatives<sup>62</sup>.

Les réalités géographiques ne sont pourtant pas que physiques et matérielles, elles sont également intangibles, symboliques et fonctionnelles. De surcroît, il est tout aussi étrange de continuer de penser l'espace social en termes de *topos* et non de *chôros*. Là où la perspective cartésienne de l'espace bute, c'est bien dans l'impossibilité de rendre compte de la complexité de phénomènes sociaux. La topographie évoque l'endroit ou l'emplacement qui demeure ou alors qui ne fait que se déplacer à l'intérieur d'un espace stable et fini. À l'opposé, la chôrographie est un *réceptacle du devenir*, « le milieu où se produit le devenir »<sup>63</sup>, un lieu en mouvement dans lequel s'élabore une forme de lien qui est un lien physique. En décomposant le mouvement, nous chercherons à rendre explicite la multiplicité en actions des pas, des postures, des arrêts, des prises de positions et des distances. Et au lieu d'arrêter le temps, nous chercherons à percevoir les transitions infinitésimales, dont est fait l'acte de marcher.

### 3.1.3 Exemples d'application

À titre d'illustrations, nous souhaitons dorénavant présenter quelques travaux expérimentaux qui ont abouti de notre démarche chôrographique avant de développer plus loin la méthodologie qui a été appliquée.

Dans le cadre d'un enseignement à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), ce nouveau procédé cartographique a été expérimenté auprès d'un public spécifique, les étudiants de la Faculté d'Architecture et

<sup>62</sup> « Le long primat de la « carte d'état-major » et de la distance euclidienne dans l'univers mental des géographes a retardé le moment de la prise de conscience d'une nécessaire distinction entre le conventionnel et l'universel, d'une utile réhabilitation des espaces subjectifs traités jusqu'alors d'« erronés » pour la seule raison qu'ils s'écartaient de la métrique euclidienne. » (Lévy 2013d, 659)

<sup>63</sup> Brisson, Luc. 1994. *Le même et l'autre dans la structure ontologique du Timée de Platon*, Sankt Augustin, Akademia Verlag, p.222, cité dans (Berque 2012).

de l'Environnement Construit. Une des consignes de ces enseignements a été de réaliser des cartes dans une perspective chôrographique. L'enjeu premier a été de pouvoir offrir aux étudiants les bases des techniques de la chôrographie afin de donner par la carte une autre lecture de l'environnement urbain. La question majeure a été de faire coexister la multitude des mouvements et d'en proposer un assemblage pertinent. Ces illustrations témoignent de la capacité à produire cartographiquement des résultats convaincants en un minimum de temps et selon une méthode que l'on détaillera par la suite. Elles se veulent des exemples de cospatialités narratives mis en carte.

À titre d'exemple, nous allons présenter brièvement deux chôrographies parmi une vingtaine qui ont été réalisées. La première est une carte des interactions dans le hall d'un centre commercial à Genève. Elle a été réalisée au cours d'un atelier collectif regroupant les étudiants bachelor des sessions d'architecture, de génie civil et d'environnement, nommé Semaine ENAC, qui portait sur la « Cartographie : Portrait urbain » en 2014. La deuxième carte présente une poétique des regards anonymes en fonction des degrés d'attention (ou « awareness ») sur le parvis de la gare de Lausanne. Elle a été réalisée par un trinôme étudiant de master au cours d'un semestre du programme d'enseignement 2014-2015, nommé : Sciences de la ville & Cartographies.

#### Jeux d'interactions à Balaxert

Dans le cadre d'un travail sur l'intimité, les étudiants ont observé les manières dont les personnes sont en interaction dans le hall d'un centre commercial. Chaque point représente un individu, les plus petits sont des enfants, alors que les rayons associés figurent l'orientation de leurs regards et l'intensité supposée de leurs attentions. Le cône montre le champ de vision prioritaire d'une personne au moment de l'observation, les enfants semblent pourvus d'un rayon plus modeste que les adultes. On observe également un regroupement central découpé par deux « vides » de part et d'autre. Il s'agit d'une aire de jeux pour enfants sur laquelle certains d'entre eux s'adonnent au trampoline. On note enfin des conversations (traits) entre individus attablés à une terrasse d'un café en haut à gauche, alors que d'autres en file descendent ou montent les escalateurs. On arrive ainsi à saisir en filigrane les espaces dédiés à la mobilité (accentués par une trainée signifiant les individus mobiles) de ceux où les individus sont plus statiques.

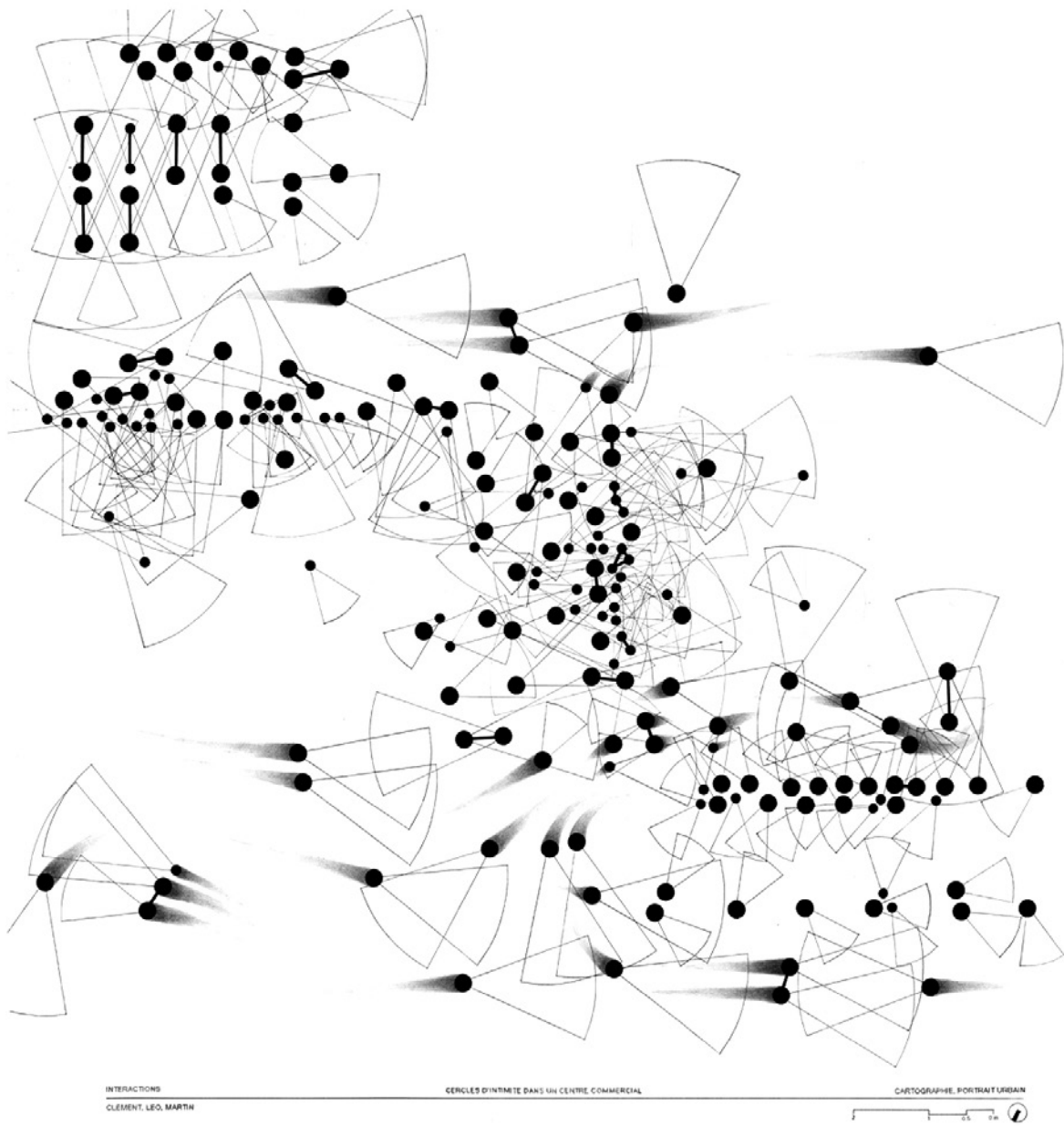


Fig.20 Carte des interactions entre usagers dans le hall d'accueil d'un centre commercial, Balexert, Genève, 30-04-2014. Élaborée par les étudiants de la semaine ENAC Cartographie: Portrait urbain, de l'EPFL de Lausanne (Léo Ficheux, Clément Perrier, Martin Handley, encadrés par Carole Lanoix)

## Poétique des regards anonymes à Lausanne Gare

Cette seconde carte propose d'interroger les liens faibles entre anonymes dans un espace public à forte affluence en considérant les regards comme vecteur de l'attention/inattention réciproque : l'« awareness », c'est-à-dire la conscience et le degré d'attention ou de sensibilité des individus à l'environnement proche ou lointain. En examinant l'espace transitoire du parvis de la gare de Lausanne, les étudiants ont cherché à démêler le croisement des trajectoires individuelles selon l'acuité visuelle des usagers. Ils ont ainsi distingué la catégorie des affairés à l'œil averti, plus ou moins agités (en rouge), de celle des flâneurs, à l'œil admiratif, plus ou moins observateurs (en bleu). Certains courent (lignes fines et étroites) alors que d'autres semblent divaguer (lignes floues et épaisses). Ils exposent ainsi la variété des comportements autant dans les situations d'empressement et d'urgence que dans les situations d'attente, que chacun sait brève. Ces moments suspendus qui naissent inopinément entre usagers anonymes sont retranscrits par la carte et témoignent de schémas qui se répètent inlassablement à quelques variations près, indépendamment de l'heure ou de la saison. Il en ressort autant d'instantanés poétiques que de liens, faibles, qui semblent s'évanouir à peine le seuil de la gare franchi.

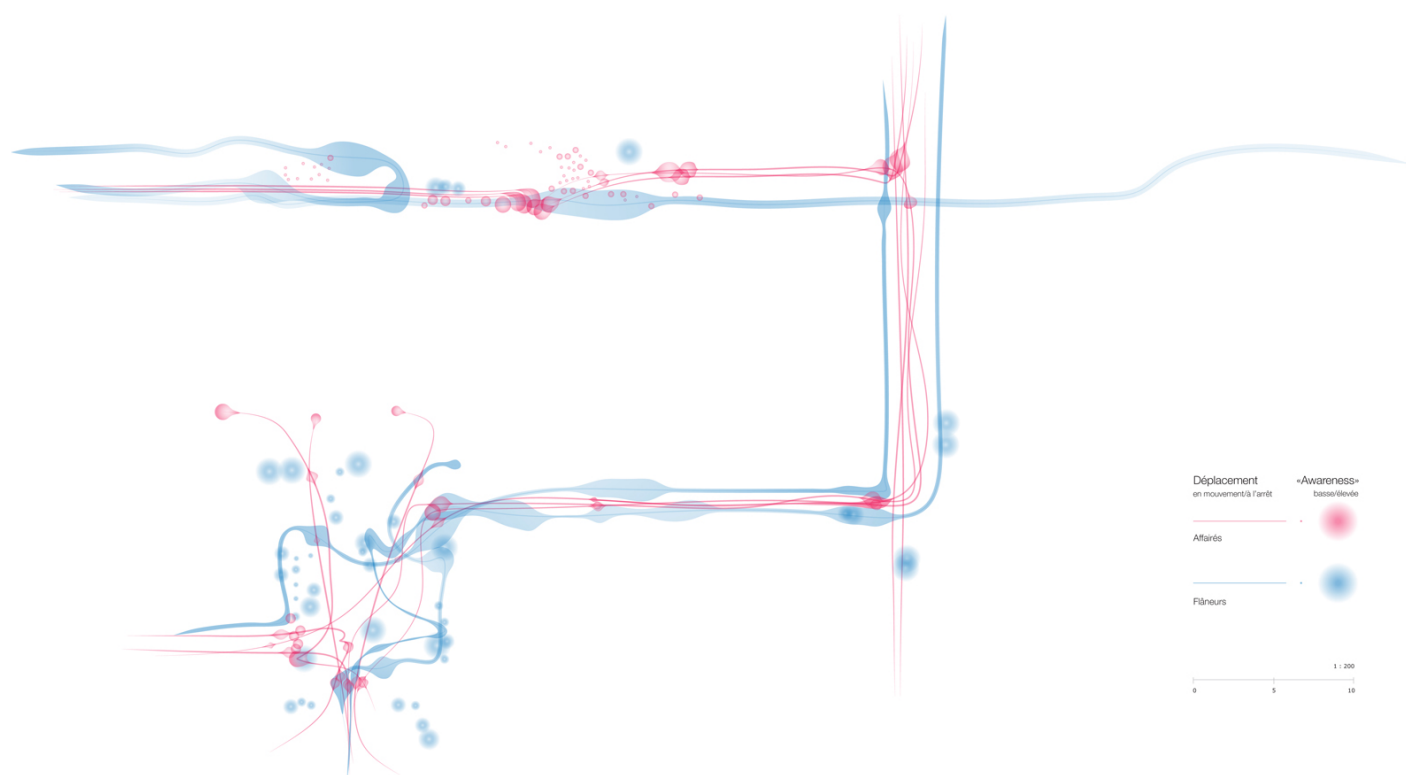


Fig.21 Poétique des regards anonymes selon leurs "awareness", élaborée sur le parvis de la gare de Lausanne par des étudiants du cours Sciences de la ville 2014-2015 à l'EPFL de Lausanne (Garbo Chan, Hestia Mallet-Contoz, Travix Rozich, encadrés par Carole Lanoix)

\*

À la lumière de ces deux narrations cartographiques, la chôrographie se veut encore une fois une réponse face aux apories de la carte contemporaine dont l'enjeu semble de *tout montrer sans rien voir*. De cette confusion entre le visuel (la visualisation des données) et l'image (une ouverture à l'imagination) en cartographie, la chôrographie fait le choix de *montrer ce qu'elle sait voir*. Elle repose essentiellement sur l'observation pour offrir un point de vue particulier sur la ville, sur le partage de l'espace public, sur les interactions entre les individus en présence, sur l'ensemble des civilités en jeu, sur la dimension politique de l'urbanité. En reconnaissant les intérêts de la subjectivité et de la singularité, cette carte propose une expérience du *voir autrement*. La fabrication d'un regard en cartes, d'une unité de pensée avec des objets hétérogènes est une façon d'imaginer, de concevoir et d'enchanter à nouveau le réel, du moins une des facettes de la réalité.

### 3.2 Savoir voir. Théorie de l'observation

Après avoir présenté les enjeux de la nouvelle démarche cartographique, nous allons présenter ici les conditions de sa mise en œuvre. La chôrographie pour être effective nécessite impérativement un détour par une immersion *in situ*. L'entreprise chôrographique suppose une pratique du terrain et un savoir associé, celui de l'observation. « Savoir voir » (Foucault 2012) aussi bien que d'appréhender au mieux ces « visions » est un travail digne d'une ethnographie de terrain. De quoi s'agit-il ? D'adhérer au plus près, et si possible au plus juste, à ce qui a été désigné comme « le terrain », pour décrire de façon descriptive, analytique, et avant tout *proxémique* (Edward T. Hall 1978) l'organisation d'une société, ses mœurs et coutumes, ses usages et pratiques, mais également ses représentations, à l'aide d'observations directes, voire d'une participation de l'enquêteur par sa marche.

L'apprentissage du « voir » s'obtient non moins sans effort. Il s'agit de percer le mystère de la vision, ou comme le propose Georges Didi-Huberman, de « regarder avec des mots » (Didi-Huberman 2011) et parvenir à une écriture du visible. S'aventurer, s'installer, s'immerger... « faire du terrain » est une manière de « faire corps » avec le territoire observé, le lieu élu, le site sous nos yeux, et révèle justement cette aptitude à confronter notre corps à la réalité de l'espace. Le terrain est ainsi à considérer comme un « espace vu du corps » (Volvey 2003), dont l'observation *in situ* est l'une des composantes-mère. Voir, mais également savoir, livre l'espace par le corps dans une véritable lecture de ce qui nous entoure. Percevoir toutes les nuances, les différences de formes, leurs implications, n'est pas une évidence et il faut se résoudre à être attentif pour pouvoir appréhender tous ces aspects dans leurs complexités, sans réduire. Chercher à comprendre la richesse de la diversité, c'est également faire l'hypothèse que toute société s'est inscrite dans des formes spatialisantes qu'elle a construites, et ainsi entreprendre de les donner à voir.



### 3.2.1 Construire le regard. La description ethnographique

« Ce que nous subissons durant une période d'étude de terrain est un processus, une éducation prolongée. Ensuite, nous devenons nous-mêmes éducateurs : nous enseignons à des élèves et contribuons à changer leurs vies et leurs façons de penser. Ce changement est comparable à celui que nos propres vies ont subi sur le terrain. » (Descola et Ingold 2014, 34).

Toute science repose sur l'observation, et toute observation est indissociable d'une participation du scientifique aux phénomènes qui sont l'objet de son attention. Décrire la vie d'un peuple, en faire la chronique – puisque tel est le sens littéral du mot *ethnographie* – est une entreprise qui se doit d'accompagner le mouvement de la vie afin de révéler les chemins qu'elle emprunte. Cette anthropologie *ouverte* puise ses ressources à partir d'une pratique ethnographique de terrain<sup>64</sup>, qui s'est déroulé respectivement à Mumbai (février-avril 2013) et Tokyo (mai-juin 2014).

Nécessairement issu d'un voyage, d'un déplacement – au sens strict comme au figuré – le terrain interroge notre aptitude à se confronter à l'ailleurs et aux différentes altérités. Le voyage se fait en quelque sorte méthode. Il permet la mise à distance nécessaire pour observer, puis interpréter les indices de compréhension laissés dans les territoires et par la société rencontrée. C'est accepter de nous défaire de certaines conceptions qui tendent à déformer notre approche d'une réalité venue d'ailleurs ou lutter contre l'ethnocentrisme qui nous guette, « le comparatisme à sens unique » (Louiset 2000)(Louiset 2015) au détriment d'un savoir du regard, d'une capitalisation du voir.

#### Pratiquer le terrain. Les rapports d'*ethnonnement*

Le relevé de long cours d'un observateur est une pratique consubstantielle d'une ethnographie du terrain qui se respecte. Si l'on n'en croit les préceptes et fondements de l'anthropologie, Marcel Mauss préconisait de tout noter de la façon la plus précise qui soit. Cela revenait, confusément, mais sûrement, à objectiver la réalité observée par un retour à « l'expérience d'observation », avant tout. Le support à expérimentation désigné ici par le carnet de terrain est le dispositif qui traduit, du moins informe, sur les potentialités des lieux parcourus.

Embarqué dans son voyage, le carnet interroge la notion de terrain, celui du chercheur dans son rapport d'« ethnonnement<sup>65</sup> », si ce n'est d'une procédure d'*estrangement*<sup>66</sup>. À la différence du carnet de voyage, le carnet de terrain est un recueil à visée scientifique, rarement destiné à être publié, mais plutôt à être interprété. C'est le média par excellence du chercheur qui participe à la construction d'un dispositif intellectuel

---

<sup>64</sup> Certains éléments de cette démarche ethnographique ont déjà été exposés dans l'article : « Notes, Notation, Narration : Le carnet de terrain comme « carto-ethnographie », publié en 2014 dans la revue en ligne *BelGeo* (Lanoix 2014c).

<sup>65</sup> Néologisme, composé du préfixe *ethno-* pour « ethnographie » et du terme « étonnement », pour exprimer l'étonnement face à ce qu'il peut y avoir de nouveau ou de différent lors d'un travail d'observation de terrain.

<sup>66</sup> Autre néologisme inventé par Anne Jarrigeon et expliqué dans sa thèse de doctorat (Jarrigeon 2007), témoignant de la position d'étrangeté à l'égard des situations quotidiennes.

particulièrement chez les géographes, anthropologues ou ethnologues. Il est le témoin du fameux « terrain », entendu à la fois comme fragments ou somme d'espaces étudiés par le chercheur et comme pratique empirique de collecte de données, précise Yann Calbérac (Calbérac 2001). Le terrain est à la fois espace, méthode et échelle.

Pourtant, le terrain est bien plus que cela. Il peut aussi être entendu comme « l'espace d'une pratique » selon Anne Volvey (Volvey 2003) par la production d'un réseau, lorsqu'on rassemble des éléments hétérogènes dans la constitution d'un corpus. Ce réseau de connaissance est né d'un assemblage composite (dessins, notes, cartes, fragments, échantillons, etc.). Le terrain devient une pratique et crée son propre espace ; le chercheur s'incarne à son tour en « sujet-chercheur-avec-l'espace » (Volvey, Calbérac, et Houssay-Holzschuch 2012). Par comparaison, la carte crée elle aussi un nouvel espace sur la surface de la feuille, distinct, mais analogue à l'espace qu'elle cherchait à représenter ; le cartographe s'assume en tant qu'« auteur-écrivain-avec-sa-subjectivité » (Wood 1987).

L'étonnement se doit de dépasser les évidences et d'explorer ce qui est inconnaissable, en vue d'ouvrir aux possibilités d'une connaissance plus exhaustive, du moins mieux éprouvée. Du moment privilégié du terrain, le carnet rassemble, résume et mémorise l'expérience vécue, alors que les notes forment les témoins de l'étrangeté. Tenir un carnet de terrain permet d'incarner le lieu du dépaysement par un procédé d'étranglement dont la fin est la réactivation du discernement. Le pouvoir propre du déplacement par la mutation du regard est bien celui de présenter les choses comme si elles étaient vues pour la première fois.

### *Regarder avec des mots. L'observation directe*

En 1974, dans *Espèces d'espaces* (Perec 2010), Georges Perec évoque un drôle de projet en cours : décrire, à raison de deux par mois, douze lieux parisiens, l'un de mémoire, l'autre par une description minutieuse *in situ*. Au terme de ce programme qui devait durer douze ans, 288 textes devaient rendre compte telles des cartes postales, du vieillissement des lieux, des souvenirs et de l'écriture de l'auteur. Finalement abandonné, ce projet ambitieux a néanmoins donné lieu à plusieurs textes, dont *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien* (1975). Ce texte expérimental recueilli dans un petit ouvrage d'une cinquantaine de pages s'attache à décrire tout ce qui l'environne à différents moments de la journée, place Saint-Sulpice à Paris :

« Il y a beaucoup de choses place Saint-Sulpice [...] Un grand nombre, sinon la plupart, de ces choses ont été décrites, inventoriées, photographiées, racontées ou recensées. Mon propos dans les pages qui suivent a plutôt été de décrire le reste : ce que l'on ne note généralement pas, ce qui ne se remarque pas, ce qui n'a pas d'importance : ce qui se passe quand il ne se passe rien, sinon du temps, des gens, des voitures et des nuages. » (Perec 2008, 9)

Cette entreprise, proche de l'inventaire du quotidien auquel l'auteur s'était déjà livré quelques années plus tôt dans *L'infra-ordinaire* (1973), se compose telle une photographie de l'espace avec des mots, des *cartes postales*

*verbales*. Son regard se pose sur l'événementiel, l'insolite ou au contraire sur le banal, l'ordinaire, l'infra-ordinaire. Perce questionne notre rapport à l'espace et aux choses, aux gens qui les peuplent et l'animent. Par son enseignement, nous (*ré*)*apprenons à regarder* de l'œil le plus neutre, en s'astreignant à noter les détails, l'alternance des feux rouges et verts, le cheminement des piétons, le passage des autobus, des pigeons, le nombre d'enseignes ou de parapluies. Ses descriptions sont précédées de l'heure, de la météo ainsi que de la date, du 18 au 20 octobre 1974. Aussi, son travail d'observation s'étend sur une durée de trois jours. Le lieu est également indiqué, il varie entre le tabac Saint-Sulpice et le café de la mairie.

Perce décrit tout ce qu'il perçoit. Il fait des listes, dont on peut noter certaines récurrences : le numéro des bus, l'attitude des gens, les marques qu'il peut lire sur des sacs, etc. Au-delà de cette forte dimension sociologique, l'intérêt de l'étude est de décrire ce que personne d'autre ne décrit, puisque trop banal. En ce sens, il répond à la remarque de Michel Foucault, celle de « décrire ce que tout le monde voit sans le voir » (Foucault 2012).

Ce *regard clinique* est celui que nous avons adopté dans notre observation du terrain, à la différence près que nous avons centré notre attention sur le mouvement, ce qui compose la dynamique urbaine, les mobilités humaines. Nous avons ainsi privilégié l'observation directe et les approches performatives issues des théories « non-représentationnelles » (Thrift 2008), qui revendiquent que l'espace est produit par l'action et témoignent une considération accrue pour le langage corporel. Ainsi, les pratiques spatiales et les comportements des usagers sont pris au sérieux et reposent sur des principes de construction/déconstructions puisque les réseaux d'actants se font et se défont sans cesse. L'attention est portée sur des descriptions ethnographiques de l'observateur, sans pour autant avoir recours aux commentaires des observés. Dans une logique de « présentation de soi » telle que théorisée par Erving Goffman, seul ce qui apparaît chez les individus compte pour l'étude.

Non seulement cette méthode, certes radicale, a le mérite d'écarter l'analyse de discours, la dimension cognitive ou encore les inévitables problèmes linguistiques que pose la traduction, elle accompagne également l'hypothèse où l'appréhension et la contemplation du monde priment sur le langage. La méthode du projet chorégraphique se veut avant tout universelle, reposant sur le langage non verbal, en l'occurrence le langage corporel. Dans la possibilité d'une prise en compte multiculturelle et ouverte, pouvant accueillir toutes formes de contributions hétérogènes et justement favoriser la confrontation d'urbanités venues d'ailleurs, il nous a semblé essentiel que la méthode d'observation repose sur une base intangible, à savoir l'observation directe sans autre intermédiaire ou du moins le plus faiblement possible.

## Observer les rythmes. Le regard incarné

L'appel de Perec à énumérer notre quotidien a reçu d'une certaine manière une réponse chez Henri Lefebvre qui tente dès 1981 d'introduire la rythmanalyse dans une critique politique de la vie quotidienne de la société urbaine et dont les lignes directrices sont rassemblées dans l'ouvrage posthume *Éléments de rythmanalyse. Introduction à la connaissance des rythmes*, publié en 1992. Son ambition première est de « fonder une science, un nouveau domaine du savoir par l'analyse des rythmes avec des conséquences pratiques » (Lefebvre 1992, 11). En dessinant ainsi les contours d'une nouvelle discipline, trans- et pluri-disciplinaire, il s'interroge sur ce qu'est le rythme, en partant de la *Lecture d'une vague* observée par monsieur Palomar dans le roman d'Italo Calvino (Calvino 1986):

« En somme, on ne peut observer une vague sans tenir compte des éléments qui concourent à sa formation et de ceux non moins complexes auxquels elle donne naissance. Ceux-ci varient continuellement, c'est pourquoi une vague est toujours différente d'une autre vague ; mais il est vrai aussi que toute vague est identique à une autre, mais pas nécessairement à celle qui lui est immédiatement contiguë ou successive ; il y a en somme, des formes et des séquences qui se répètent, bien qu'elles soient irrégulièrement distribuées dans l'espace et dans le temps. » (Lefebvre 1992, 9)

Une des ambitions de la rythmanalyse est d'étudier les interférences complexes entre les rythmes cycliques (biologiques) et les rythmes linéaires (sociales), qui agencent notre vie sociale et qui échappent la plupart du temps à notre réflexion consciente. Pendant que Edward T. Hall reconsidère le temps vécu dans une déclinaison culturelle avec la publication en 1983 de son ouvrage *The Dance of Life* (Edward Twitchell Hall 1984), Henri Lefebvre s'interroge sur l'apparition de différences dans l'étude des temps sociaux : « non seulement la répétition n'exclut pas les différences, mais elle les engendre ; elle les *produit*. Elle rencontre tôt ou tard l'évènement qui vient ou plutôt survient par rapport à la suite ou série produite répétitivement. Autrement dit : *la différence*. » (Lefebvre 1992, 16). Le rythme consiste ainsi moins dans une répétition du même que dans les petits écarts imposés à la répétition métrique. Cette production du différent par l'identique implique une attention accordée à la mesure du rythme en déclinant la polyrythmie, l'eurythmie de l'a-rythmie (Lefebvre 1992, 26). Cette métrique correspond à la tension d'un écart qui se dévoile par la capacité d'écoute corporelle, le corps de l'observateur servant de « métronome ». Ainsi, non seulement la rythmanalyse est comme un outil d'exploration des temps et des espaces sociaux, mais elle doit également être comprise à travers une poétique du corps, le corps étant lui même un agencement de rythmes. Le rythmanalyste doit penser avec son corps, s'éprouver et s'expérimenter empiriquement.

« Le véritable objet-sujet de l'anthropologie, c'est-à-dire d'abord de l'ethnographie, a toujours été les émotions. L'expérience du terrain est une expérience du partage du sensible. Nous observons, nous écoutons, nous parlons avec les autres, nous partageons leur propre cuisine, nous essayons de ressentir avec eux ce qu'ils éprouvent. (...) Nous nous orientons chemin faisant vers un horizon de connaissance qui n'est plus celui d'une anthropologie du signe ou de la structure, mais du rythme » (Laplantine 2005, 11)

Les observations que nous souhaitons mener étant irréductiblement liées à la mobilité des marcheurs, notre regard en tant qu'observateur est un regard incarné, où notre propre mobilité compte pour l'étude, où la perception des rythmes trouve sa source dans l'écart entre notre propre rythme et le rythme que nous percevons. La rythmanalyse comprise en tant qu'outil d'exploration des temps et des espaces sociaux peut justement nous aider à traiter l'espace comme des intensités à mesurer ou à repérer les interactions et les interférences entre le cyclique et le linéaire. C'est pourquoi une attention portée aux temps sociaux comme opérateur du rythme nous permettra de déceler comment l'espace social est rythmé par des rites, comment les hommes marquent l'espace par leurs gestes et comment la répétition de certaines démarches observées dans l'espace quotidien, apparemment familier et stable, celui des rues, des places et des espaces publics, produit ces mêmes rues, places et espaces publics.

### 3.2.2 Marcher, créer. L'approche podométrique

Dans un ouvrage collectif sur la pratique de la marche de l'Antiquité à nos jours, Judith Le Maire rappelle que dans la langue anglaise, le terme *to survey*, signifie justement « porter un regard sur ». Il s'agit à proprement parler de « l'art d'examiner et d'observer, ou encore de porter sur une situation un regard surplombant et synoptique. *To survey*, c'est plus qu'enquêter parce que cela englobe toute la complexité d'observer. L'observateur est plus actif qu'un spectateur : sa vision est à la fois intentionnelle et conditionnée. Lors de l'arpentage, l'esprit, à travers l'œil, interroge le réel dans l'immédiateté de l'observation directe » (le Maire 2013b, 138).

Marcher, c'est une façon particulière de « donner à voir », et comme nous avons pu le constater pour le savoir issu des atlas méthodologiques dans la précédente partie, cette connaissance par la vision est une manière d'ouvrir la pensée.

« Il s'agit de marcher avec *ses* yeux et faire de la ville, une université. En marchant, on agit, la pensée en est transformée et elle devient expressive. » (le Maire 2013b, 137)

Depuis les trente dernières années, on assiste à un foisonnement de créations sur la scène artistique et urbaine contemporaine qui prennent la marche comme fondement. Ce thème récurrent devient en effet un médium de l'observation et de la création dans les pratiques contemporaines de l'art (Davila 2002) (Buffet 2012), comme chez Francis Alÿs, Gabriel Orozco, à la frontière de pratiques cartographiques pour Hendrik Sturm ou Mathias Poisson, ou de pratiques chorégraphiques, comme pour Steve Paxton ou Anna Halprin (de Morant 2012), mais également en architecture jusqu'aux pratiques d'un urbanisme pragmatique et participatif comme pour le groupe Stalker (Careri 2002). Tous partagent le goût pour l'arpentage comme un procédé électif et performatif qui permet d'aller à la rencontre d'un territoire à explorer « dans lequel l'improvisation de gestes, d'actions, d'interventions et dans lequel des œuvres peuvent avoir lieu : des mouvements, des

circulations, des déplacements utilisés comme processus de mise en forme » (Davila 2002, 44). Ces références en la matière forment des sources d'inspirations pour doubler notre pratique ethnographique d'une approche dite *podométrique* et d'engager ainsi dans notre démarche le déplacement à pied non seulement comme véhicule de l'observation, mais également comme mode de création et de connaissance.

### Faire de la marche un arpentage

« Ce n'est qu'à force de marcher, de palper, de compter, de mesurer les dimensions, qu'on apprend à les estimer. (...) On a des mesures naturelles qui sont à peu près les mêmes en tous lieux : les pas d'un homme, l'étendue de ses bras, sa stature. Quand l'enfant estime la hauteur d'un étage, son gouverneur peut lui servir de toise : s'il estime la hauteur d'un clocher, qu'il toise avec les maisons ; s'il veut savoir les lieues de chemin, qu'il compte les heures de marche. » (Rousseau 1966, 182 (1762))

Portative, adaptable et fiable, car synchronisée à notre perception, la marche est un instrument redoutable pour mesurer notre environnement construit. Tel un appareil pour enregistrer et évaluer les distances par le nombre pas, la marche se fait podomètre. L'espace physique « s'apprécie à la marche, avec le pied : c'est en marchant, en se déplaçant que l'on voit se développer ses ordonnances (...) » (Le Corbusier, Jeanneret, et Boesiger 1999, 24), nous livre Le Corbusier qui a fait de la marche une technique d'apprentissage pour mémoriser les lieux construits au cours de ses voyages initiatiques en Orient. C'est à travers la marche qu'il concevra par la suite ses architectures telles des « promenades architecturales » que l'on appréhende le mieux par la déambulation et qui fondera le concept de « parcours » dans ses compositions architecturales et urbaines.

Le thème du voyage et la question de la marche entretiennent des relations évidentes dans la confrontation du corps à la réalité. Elle est pour l'architecte, à la manière de l'arpenteur-topographe, une étape essentielle de la compréhension et de l'évaluation d'un aménagement spatial. Au cours de voyages, il pratique l'espace tel un fervent marcheur, attentif à la fois au moindre détail d'exécution, comme le profil d'une marche, mais aussi à l'usage et parfois au détournement d'un espace. Armés de carnet de croquis, bons nombres d'architectes pour ne citer que certains des arpenteurs, Alvaro Siza, Luigi Snozzi, Le Corbusier ou David Mangin et Philippe Robert pour les plus contemporains, se réclament souvent d'une « lecture orographique » (Gubler 1997, 11) des lieux où leurs découvertes des villes s'apprécient à mesure de l'œil et des pas, dans une dimension *autotopographique*.

### Faire de la marche un processus d'invention

À l'instar des nombreux artistes performeurs qui explorent ou ont exploré les possibilités de la marche comme moyen privilégié pour prêter attention au monde et travailler avec la plasticité du mouvement, certains exemples de pratiques artistiques associant la marche, le déplacement ou l'itinérance ont été abordés par les philosophes et critiques d'art, Thierry Davila ou Laurent Buffet, comme relevant des orientations majeures de l'art contemporain et participe de ce fait à l'histoire générale de l'art. Le succès de ces démarches

prend ses sources auprès d'approches podométriques et graphiques du Land Art chez un certain Richard Long ou Hamish Fulton. Cependant pour le marcheur actuel c'est le territoire d'exploration qui change et la ville devient le théâtre d'opérations par excellence. En cela, le travail dans l'espace public exige une présence et une mobilité comme condition préalable à l'œuvre. Pour ces artistes, la marche devient le processus de production des œuvres (Davila 2002) qui tend à transformer le rapport au temps et à l'espace.

C'est pendant des marches exploratoires à l'épreuve d'une plasticité spatiale que s'exerce le regard des artistes. Ils partagent avec le chiffonnier à la fois l'attrait pour remarquer les moindres détails, les choses infimes, et le potentiel de transformer l'objet de leurs collectes en invention. La marche devient ainsi un instrument de recherche qui met en présence de l'imperceptible afin de l'engager autrement dans des opérations de création. Pendant son exploration, la notion d'événement surgit d'un presque rien comme le prouve Hendrik Sturm, un des marcheurs inlassables (Olmedo 2012). Lors de ses promenades, il se met à fouiller et se trouve toujours à l'affût d'indices témoignant l'enchâssement de vies passées pour engager de nouvelles énigmes et proposer des diverses fictions possibles. Sa marche-investigation se fait archéologie. Ses collectes amorcent un archivage de faits, d'objets trouvés, de traces et de signes qu'il exhume du territoire. Une écriture, un tas de débris, une empreinte de pas, etc. sont autant de pièces à conviction pour mener l'enquête. Sensible aux multiples usages et pratiques hétérogènes que recouvrent les espaces qu'il traverse, l'artiste-marcheur essaie de tout capter lors de ses expéditions et transforme ses trouvailles en une connaissance vernaculaire. En considérant l'espace comme un palimpseste (Corboz 2001), il s'astreint par ses marches à faire l'inventaire du territoire qu'il produit et réalise par la même occasion.

### Faire de la marche une science

Dans les années 80, Lucius Burckhard fera de la promenade une science, la « promenadologie » (*Spaziergangswissenschaft*) dans le cadre de son enseignement du projet urbain et architectural à l'Université de Kassel. Dans l'objectif de rendre sensible l'homme à son environnement, la promenade sert à la fois d'outil et de lieu de l'action, utile au projet urbain, à l'étude de la vie quotidienne et à l'observation des transformations urbaines. Selon lui, la déambulation parce qu'elle est perceptive devient le fondement de toute connaissance. La promenade par le contact corporel direct avec l'espace et le temps aboutit à de nouvelles façons de penser l'environnement. Cette confrontation a suscité de nombreuses vocations et on ne compte plus aujourd'hui les propositions<sup>67</sup> allant du domaine artistique aux enquêtes participatives qui organisent des promenades urbaines accueillant le public pour ouvrir à de nouvelles consciences urbaines.

Dans un autre registre, les travaux exploratoires du laboratoire romain à géométrie variable Stalker, digne hérité de la dérive situationniste, proposent de longues promenades à travers les territoires interstitiels et résiduels qu'ils nomment « transurbances » et retire du déplacement une forme de connaissance traversière,

---

<sup>67</sup> Le festival trinational de la promenade (weg) en a ébauché un recensement : <http://www.raumforschung.ch/web/wp-content/uploads/2014/03/Links.pdf> (consulté le 23.03.2017).

porteuse de singularités. Leurs marche-nomade ou « walkscapes » (Careri 2002) ouvrent à une science nomade, anexacte, mais pourtant pertinente pour mesurer la fluidité des territoires et de leurs actualités (Davila 2002, 151), puisque traverser ces nouveaux espaces jusqu'alors oubliés, rejetés ou bannis, aboutit à les réaliser, dans la mesure où *réaliser*, c'est « rendre réel » comme le souligne le critique de cinéma Serge Daney. Leur dérive informe sur une rencontre avec un territoire urbain quelconque qu'ils explorent et sur une disparition car elle diffère le réel pour le recréer.

Dans une visée méthodologique, pédagogique ou éducative, la marche offre l'espace au regard, elle agit alors comme un révélateur. Non seulement elle permet d'affûter le regard, mais également par la force génératrice des jambes, elle participe à produire l'espace dans les pratiques artistiques, architecturales et urbaines. En cela, elle porte les fondements d'une nouvelle forme de science, un mode connaissance initié par la marche, le déplacement formant un moyen privilégié de discernement.

\*

En favorisant une observation réflexive et comparative, à la fois par l'immersion et par la prise de distance, la démarche de terrain relève moins de la volonté d'énoncer des concepts englobants que de trouver des particularités valorisantes, celle constitutive des « petits riens » urbains, qui traduisent toute la richesse de l'urbanité des villes, dont la marche est à la fois l'un des moyens et l'une des composantes. L'entreprise de collecte de données a son « terrain », l'espace et la pratique de la marche urbaine. Toute expérience pédestre est une façon imparable d'approcher les réalités urbaines. En tant que dévoilement de l'espace public, la pratique de la marche, aussi complexe que triviale, articule quotidien et extraordinaire, la perception sensible et les représentations discursives, l'intime et l'extime. Mais avant tout la marche reste probablement la meilleure façon d'appréhender le monde – à vitesse humaine – et la meilleure alternative pour dessiner les lieux, autant pour mesurer l'espace que pour produire des représentations cartographiques associées aux diverses pérégrinations. Qu'est-ce que cartographe sinon arpenter des territoires inconnus par une prise en charge corporelle ?

### 3.2.3 Croiser les perspectives. La posture anthropologique

L'anthropologie, à partir du travail ethnographique que nous avons initié, n'est en elle-même pas seulement une perspective, mais une mise en perspective qui s'oppose à la croyance en une supposée neutralité objective du réel. Les situations auxquelles nous nous sommes confrontées se sont déroulées sous nos yeux, elles n'ont d'existence que par rapport à la perspective que l'on en a eue. En faire l'expérience consiste à développer une posture nécessairement anthropologique, détachée des tourments du positivisme pour une objectivité toute relative, où seules les possibilités offertes comptent pour une étude. Dans cette anthropologie de l'ordinaire



(Chauvier 2011), expérimentale et comparée, la conversion du regard paraît aussi fondamentale que seule l'adoption d'une disposition particulière saurait résoudre. Avant d'approcher la spécificité de notre approche comparative, nous allons déployer les *règles à observer* (Lanoix 2014c) sur laquelle notre démarche empirique s'est appuyée, à savoir : la disposition, la spéculation et l'imagination.

### Disposition

La première est l'adoption d'une posture, la disposition. Être disponible est un véritable travail fondé sur l'oubli de soi pour disposer des autres : une disposition du regard, de notre réceptivité, de l'éveil des sens et de nos intuitions. La disponibilité nécessite de jouer avec notre capacité à pouvoir nous installer dans l'espace physique, social et en transformation, dans le but de ne plus faire qu'un, de nous y confondre. Cette interface fondée sur l'échange en tant que processus d'interaction continu – l'écoute et le partage – fait passer l'observateur de celui qui est observé à l'observateur intégré. Il faut également savoir aussi perdre ou prendre du temps pour suivre ou initier des trajets, ouvrir de nouvelles perspectives, se laisser surprendre et ainsi mettre notre disponibilité à rude épreuve, si ce n'est mettre la sérendipité à l'épreuve.

### Spéculation

Compris plus fréquemment du point de vue économique, la seconde posture provient du déplacement comme outil spéculatif. En rappel, l'étymologie latine du terme, *speculari*, pour la spéculation ou le fait d'« observer d'en haut », doit également être prise dans le sens de l'autoréflexion critique de sa propre manière de penser. La découverte de l'autre nous renvoie finalement à nous-mêmes, au territoire que nous avons obligatoirement quitté. Par un jeu de miroir, nous pouvons toutefois tenter de déceler et nommer les manières de penser d'autrui, imaginer et anticiper leurs réactions et activités, comme si nous étions à « leurs » places, tout en portant un regard différent sur les nôtres, comme si nous étions cet « autre ». Se déplacer implique justement des actes de déconstruction, qui peuvent amener à mettre en mouvement nos manières de penser. Le voyage comme méthode est une manière de penser l'« autre », autrement, d'un dehors (Jullien 2000).

### Imagination

La troisième et dernière posture qui se dégage est celle de l'imagination et son rôle décisif dans la fabrique de la pensée et des images (Wunenburger 2011). Autant matrice que motrice pour représenter l'articulation entre le monde du dehors et l'espace du dedans, l'imagination procède encore de l'intuition et ne peut être dissociée des idées scientifiques selon le philosophe des sciences Etienne Klein (Klein 2013). Malgré les apparences (Daston et Galison 2012) et contre toute attente, toute réalité est imagée et il serait imprudent de croire le contraire. Il en va même de sa condition d'existence, si l'on s'en tient à l'analyse de Jacques Rancière dans *Le partage du Sensible* : « le réel doit être fictionné pour être pensé » (Rancière 2000, 61). Toute vérité s'affirme

dans une construction et le discours de vérité est toujours pris dans une invention, une découverte et une production du réel. Dans ce sens, toute forme de savoirs construit des fictions, c'est-à-dire des réagencements matériels de signes et d'images, des rapports entre ce que l'on voit et ce que l'on dit, entre ce que l'on fait et ce que l'on peut faire.

### Comparer des situations

L'anthropologie appliquée ici est une anthropologie de l'attention qui ne cherche pas uniquement à représenter ou à décrire, mais à répondre à l'autre, à trouver des correspondances par des mises en situation. C'est dans la confrontation de situations qu'il est possible de discerner l'écart des deux expériences comparées du terrain. Dans cette démarche qui se veut résolument comparative, des situations de marche, comme se promener, traverser ou se transporter, parmi d'autres tels que se rendre, accéder, manifester, attendre, défiler, etc. vont servir de terrain d'actions aux analyses cartographiques. La construction de ces *situations*, entendues à la manière des « comparables » (Detienne 2000) que Marcel Detienne exige, ressort principalement des circonstances qui ont été décelées dans les deux contextes urbains arpentés et que nous allons chercher à exposer. Dans le cadre des productions chôrographiques qui nous intéressent, nous avons réduit le champ de l'observation à des *situations de marches* qui se sont dégagées de la lecture de lieux que nous avons pu documenter au cours des terrains.

Tab.5 Tableau comparatif des lieux associés aux *situations de marche* repérées à Mumbai et à Tokyo

Situations de marche	MUMBAI	TOKYO
S1. Se promener	Marine Drive	Yokohama
S2. Traverser	Maidan cross	Shibuya
S3. Se transporter	VT / CST	Yamanote Line
S4. Accéder	Gate of India	Asakusa
S5. S'arrêter	Chowpatti	Parc Ueno
S6. Défiler	Bazaar	Harajuku

\*

Les observations d'un environnement urbain ne prennent sens qu'à partir de l'expérience des acteurs. Dans le cadre d'une approche pragmatique, il est possible de penser les objets d'étude à partir du vécu plutôt qu'à partir de catégories d'analyses extérieures aux acteurs. La description ethnographique, dans le sens de *ekphrasis*, c'est-à-dire d'une technique descriptive, connaît une fonction pédagogique, une fonction de démonstration, mais également expérimentale et performative. Le déplacement qui accompagne toute démarche de terrain, et donc toute ethnographie, est une façon d'élaborer des pratiques et des gestes c'est-à-

dire des manières de penser, des manières de voir, de faire et de faire voir. En déplaçant ou en se décentrant, il est possible de mieux faire penser. Mais *voir*, c'est également construire des réalités, qu'il faudra par la suite *savoir* communiquer. Ces formes de communication restent encore à expérimenter par la carte à travers une succession d'opérations (Besse et Tiberghien 2017). C'est pourquoi *voir* avec un « œil cartographique » revient à réinventer notre vision pour l'adapter à la carte et en déduire un nouveau langage. Dans cette perspective, nous allons dorénavant nous intéresser au passage de la perception des réalités spatiales à l'écriture cartographique.

### 3.3 Transcrire, traduire des apparences. Opérations cartographiques

Contrairement à la photographie qui *cite* les apparences (Berger et Mohr 1981, 95), la carte comme le dessin *traduit* les apparences. Chaque signe recueilli sur le papier est consciemment relié non seulement au modèle réel ou imaginaire, mais aussi à chacun des signes ou des vides qui sont déjà sur le papier, médiatisé par la conscience volontairement ou intuitivement. Si ces notations, comme tout procédé de traductions visuelles, témoignent d'une « science dans l'enfance » toujours à éprouver et souvent à requestionner, elles suggèrent avant tout un cheminement de pensées, non linéaire, mais dont l'assemblage fait sens. Manipulées par la suite, elles deviennent source d'un savoir, non moins inquiet (Didi-Huberman 2011). La notation cartographique intéresse d'autant plus pour ce qu'elle dissimule. Elle reste ainsi l'humble témoin d'un moment, d'un instant saisi dans la transcription du geste en signes. Cette écriture plus ou moins automatisée sera l'ébauche d'une cartographie qui cherche à conter des événements, à mettre les individus en situation, non pas abstraitement à l'aide de données, provenant de flux d'informations statistiques ou encore récemment puisés dans l'abondance numérique (à n'en savoir que faire). Il s'agit de données « enracinées » dans le présent, dans l'actualité du terrain, dans la perception sensible de l'observateur. Certes approximative ou « annexante », l'ébauche carto-ethnographique entreprend de ce fait de saisir davantage « des singularités » et des épreuves que des vérités ou des preuves.

La carte est moins un agencement logique de formes qu'une praxis, elle invite moins à une lecture qu'à un trajet, consacre davantage une gestuelle qu'un signe, donne des transitions plutôt que des positions. Elle produit un espace varié, multiple, proliférant où les forces dominent les formes, où la dérive engendre la trajectoire, où les intervalles prennent corps. (Mauron 2009)

Cela reste, en somme, un appel à explorer d'autres façons de raconter, d'entreprendre et de « faire voir », et pourquoi pas d'entrouvrir le champ, jusqu'alors endigué et estampillé par le sceau de l'écriture et de stratégies textualistes (Affergan 2003). De l'ethnographie à la cartographie, nous allons proposer un protocole expérimental à l'usage des choro-graphies.

### 3.3.1 L'écriture du mouvement

Depuis les découvertes pionnières d'Eadweard Muybridge ou de Jules-Etienne Marey au tournant du XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle (Marey 1994 (1894)), l'étude du mouvement n'a cessé d'intriguer et s'est posée comme véritable enjeu. La fascination tout d'abord, puis l'engouement qu'a connu la méthode graphique du physiologiste français pour proposer des images techniques de provenance photographique, permettant de visualiser les déplacements, s'est au fur et à mesure répandu et l'idée que le mouvement procède davantage de la succession que de la simultanéité s'est également propagée. Nous devons ainsi à la cinématographie une pensée de l'écriture du mouvement non plus en termes de concomitance d'éléments réunis dans une totalité spatiale, mais d'intermittence temporelle. De ses séquences d'actions scandant des variations de pulsations, de rythmes ou de cadences, il en dégagera un ensemble de sinusoides et en déduira que tout mouvement peut se réduire en une « courbe de toute chose » :

« Tout mouvement pour Jules-Etienne Marey doit aboutir à une courbe. La grandeur « accompagne » le temps et le temps « mesure » le mouvement. (...) Par des procédés de simplification, la courbe posséderait une clarté que le langage ne possède pas. (...) Tout mouvement peut s'identifier à la courbe qui le représente. » (Didi-Huberman et Mannoni 2004, 194)

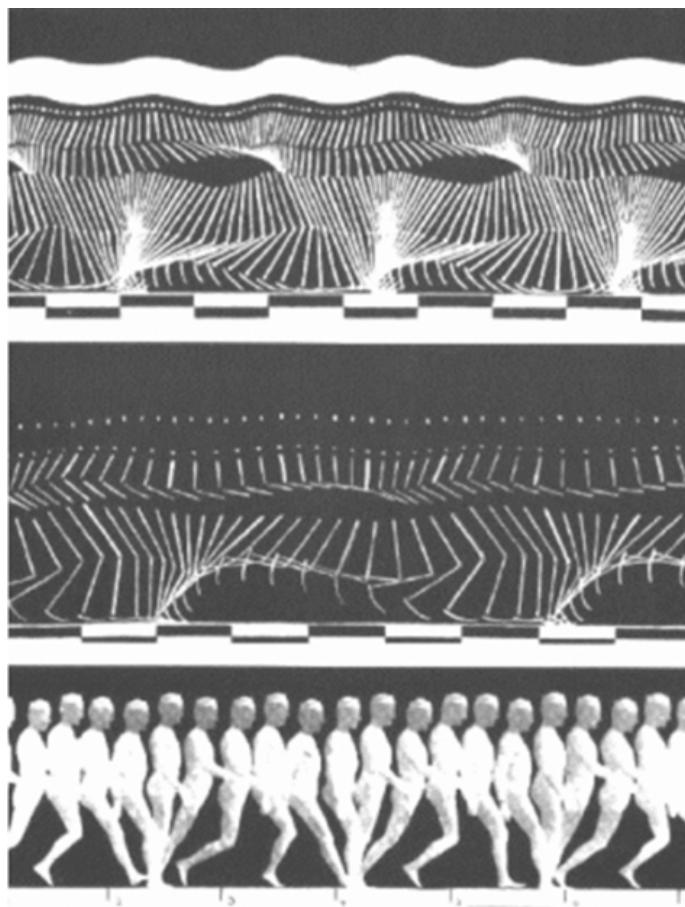


Fig.22 Chronophotographie de la marche, Etienne-Jules Marey (Marey 1994)

Nous n'allons pas développé ici la manière, aussi passionnante que convaincante dont Marey a voulu décrire le mouvement pour lui-même et ainsi proposer des premières écritures du mouvement, ces observations ont fait l'objet de nombreux travaux auxquels nous nous référons (Didi-Huberman et Mannoni 2004). Nous retiendrons toutefois que son entreprise relève d'une même volonté de connaître par l'image, plus précisément d'une série d'images fixes, distinctes par répétitions et par différences, proche de la danse. En voulant intégrer aux images ce qui est fluide et changeant, il a par sa pratique photographique créative et par sa méthode graphique singulière insufflé auprès des artistes et d'autres spécialistes de la cinématique, en l'occurrence auprès de chorégraphes, la possibilité ou du moins la volonté de décrire le temps comme nombre de mouvement, de rechercher la trace d'une trajectoire et de l'inscrire graphiquement. Alors que Marey souhaitait « étudier, non pas l'homme qui marche, mais la marche de l'homme » dans sa *Chronophotographie de la marche*, – et ainsi ne garder de la marche que le processus de locomotion, voir l'amplifier et simplifier l'homme, voir le supprimer –, nous souhaitons au contraire étudier « l'homme qui marche » et conserver les démarches de l'homme dans la réduction de son mouvement en signes pour traduire en cartographie toute la spécificité de ses façons de marcher.

Dans le processus cartographique, il est nécessaire pour rendre compte d'une analyse spatiale de faire appel à un registre de signes, empruntés ou créés pour l'occasion. Ce langage adapté à la carte est habituellement emprunté à une sémiologie canonique, en l'occurrence celle de la *Sémiologie graphique* de Jacques Bertin (Bertin 1967) qui fait encore foi de nos jours, peine pourtant à donner les clés pour traduire le mouvement, bien plus occupé à décrire un monde fait de stabilités. Pourtant plusieurs travaux, certains de longue date, se sont proposés à trouver des écritures du mouvement sous la forme d'un arrangement de signes qui font sens et à fabriquer leur propre système de notations, qu'il soit chorégraphique comme chez Rudolf Laban (1928) ou Rudolf et Joan Benesh (1955), anthropologique chez Edward T. Hall (1963), psychologique chez Fernand Deligny (1968) ou récemment numérique (O'Rourke 2013). C'est dans la variété de ces systèmes de notation que nous allons puiser l'inspiration pour établir un nouveau langage au service de la notation cartographique.

### Notation Laban

La *cinétographie* est un système d'écriture pour le mouvement publié par Rudolf Laban en 1928. Il s'agit d'une pensée visuelle non verbale qui vise à doter la danse d'outils scientifiques. En tant qu'avidé preneur de notes, il pensait essentiellement visuellement en articulant ses impressions chorégraphiques par les images (Hodgson 2001, 28).

Laban qui a eu beaucoup d'influence dans les théories et la pratique de la danse a inscrit tout mouvement dans une *kinésphère*, un isocaèdre qui englobe l'espace multidirectionnel du danseur et se déplace en même temps que lui. Son postulat de départ était celui d'un corps stable, ancré au sol dans une posture verticale : une ligne centrale divise le corps par son milieu (droite et gauche), puis en tranches (sommet de la tête,

épaules, taille, genou, sol) et selon vingt-sept points marquants les directions, réduisant le corps à un complexe de signes, flèches, ronds, gammes sans chair ni os.

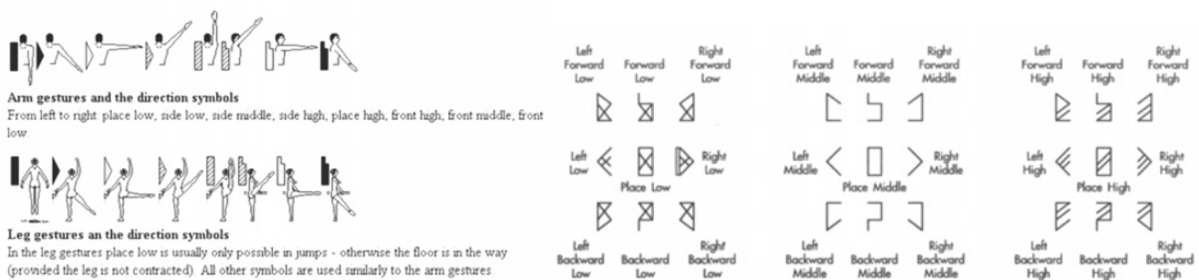
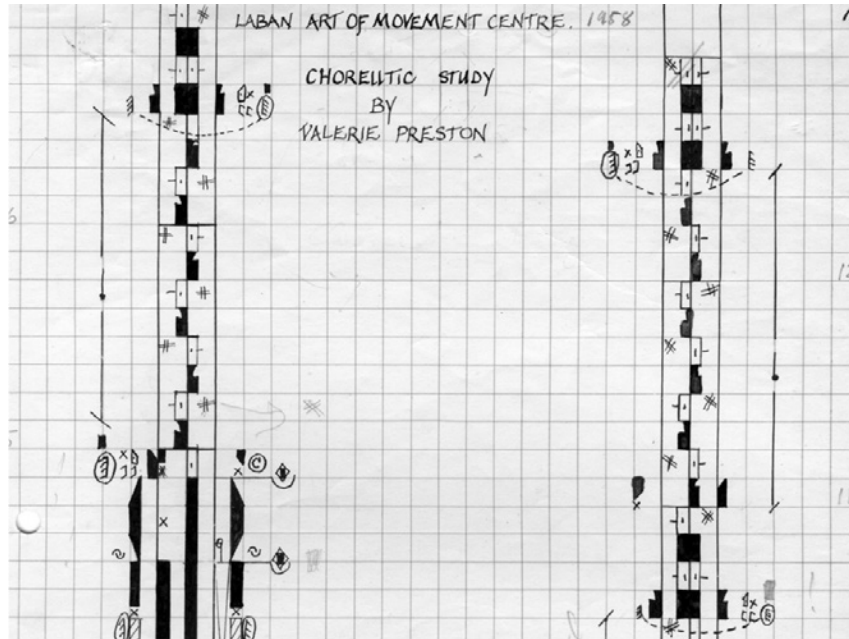
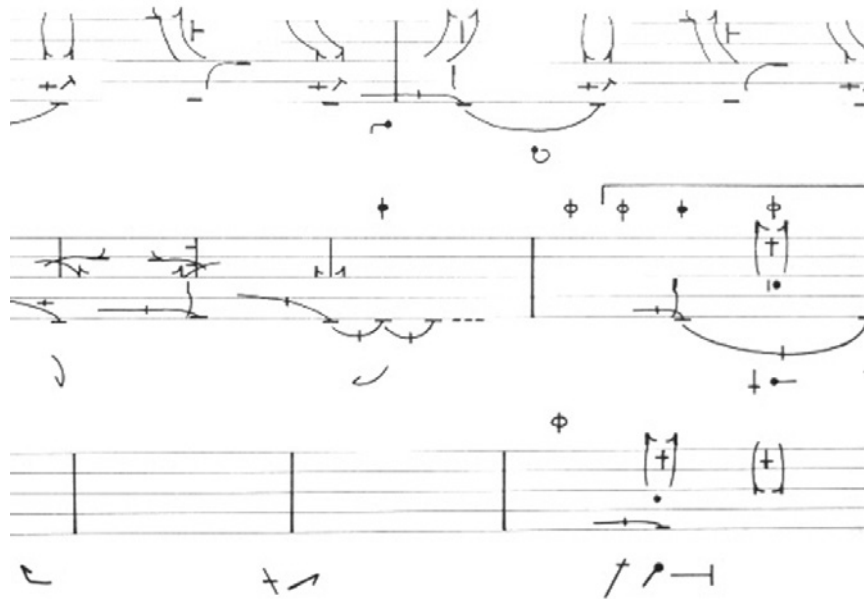


Fig.23 Exemple de Labanotation avec légende (Valerie Preston, Choreutic Study, Laban Art of Movement Centre, 1958)

Loin de toute doctrine, Laban a étudié très minutieusement les lois de la cinétique humaine et a conçu son alphabet évolutif, toujours ouvert à modification et sensible aux exceptions (Hodgson 2001). Pour pallier au manque d'écriture de la danse et de son effacement progressif à la lumière de la performance, il fut convaincu, à l'image de la musique, que la danse et le mouvement ont besoin également de leur propre notation et qu'il devait être en mesure de l'inventer. Cette intuition l'a conduit à imaginer les traductions possibles de gestes en mots, d'un médium tridimensionnel à un médium unidirectionnel. En cherchant ainsi à refonder le langage traditionnel, il outrepassa les frontières linguistiques existantes pour proposer d'exprimer l'inexprimable. Ce système de notation a inspiré de nombreux chorégraphes et trouve des applications dans d'autres disciplines s'intéressant au mouvement humain comme l'anthropologie ou la sociologie, avec par exemple une mise en application intéressante sur les phénomènes collectifs dans le métro parisien (Abe 2016).

## Notation Benesh

La notation Benesh ou *choréologie* se présente comme une alternative à la notation Laban, inventée par Rudolf et Joan Benesh en 1955 et publiée en 1956. Elle permet de codifier par l'écriture tous les mouvements possibles du corps humain de façon précise et concise. À la manière d'une partition de musique, elle est surtout utilisée pour l'enregistrement des créations chorégraphiques, en absence de vidéo, de texte ou de traduction. Ce système de notation permet de représenter le mouvement dans l'espace, la relation des individus entre eux et vis-à-vis de leur environnement, ainsi que les positions des différentes parties du corps. Cet outil de transcription a fortement été influencé par les chronophotographies d'Etienne-Jules Marey dans l'idée de représenter le mouvement en captant les instants-clés (*key-frames*), terme également employé pour le montage de film. De l'infinité des positions intermédiaires, il ne retient que ce que l'œil perçoit et le transcrit sous forme de traits continus. Contrairement à la notation Laban qui opère telle une vue en plan, la notation Benesh est semblable à une vue de profil, une forme d'élévation.



The human body is placed on a five line staff.  
 These five lines show the height of the top of the head, the top of the shoulders, the waist, the knees and the floor.  
 Hands and feet are plotted on this staff at the relevant height.  
 Movement lines show the path of the limbs from one frame to the next.

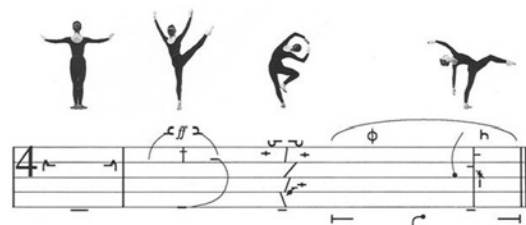
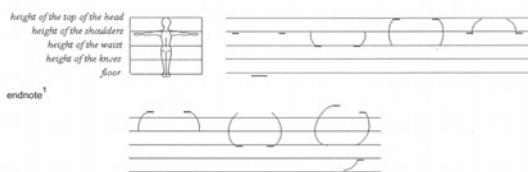


Fig.24 Exemple de notation Benesh avec explications (Royal Academy of Dance)

En analogie à la portée musicale, le déroulement du mouvement se lit de gauche à droite (contrairement à la notation Laban qui se lit de bas en haut). Seuls des signes élémentaires (trait vertical, trait horizontal et point) qu'il obtiendra en dépouillant le schéma corporel à l'essentiel (à savoir les extrémités, les articulations et les segments) sont placés sur la portée. Selon que le mouvement concerne la tête, le thorax, le bassin ou les jambes, un figuré est apposé sur les interlignes de haut en bas. Au-delà se trouve une ligne de temps, tandis qu'en deçà figurent des annotations sur le contexte spatial des actions. La question de la tridimensionnalité est réglée par un partage axial, nommé *plan du corps*. Il dotera également les extrémités d'une identité graphique selon les flexions, les rotations ou les inclinaisons. Enfin, une subdivision en termes de pulsations indique les signes de rythme. Dans sa recherche constante de contraction d'un ensemble de mouvement en un seul signe, la notation Benesh séduit par son économie et se présente actuellement comme une des formes les plus abouties de transcription chorégraphique.

### Notation proxémique

Dans un autre domaine d'application, une étude élaborée et présentée par Edward T. Hall en 1963, propose son système de notations inédit de l'instance proxémique qu'il cherche à observer depuis ses travaux fondateurs (Edward T. Hall 1978 (1966)) sur les distances interpersonnelles et leurs variations culturelles. Il propose ainsi un dispositif graphique aussi pertinent que possible et surtout facile et rapide d'usage pour permettre de systématiser l'observation en moins de 10 à 15 secondes. En réduisant la complexité des relations humaines par une description fine et méthodique des distances entre les individus, il parvient à établir un système de notation qu'il nomme « proxémique » et qui repose sur 8 différentes dimensions<sup>68</sup>.

---

<sup>68</sup> 1. Identificateur de sexe et de position (*postural-sex identifiers*), 2. Orientation sociofuge-sociopète (*sociofugal-sociopetal orientation, STP axis*), 3. Facteurs kinesthésiques (*kinesthetics factors*), 4. Code du toucher (*touch code*), 5. Combinaisons rétiniques (*retinal combinations*), 6. Code thermique (*thermal code*), 7. Code olfactif (*olfaction code*), 8. Intensité sonore (*voice loudness scale*).



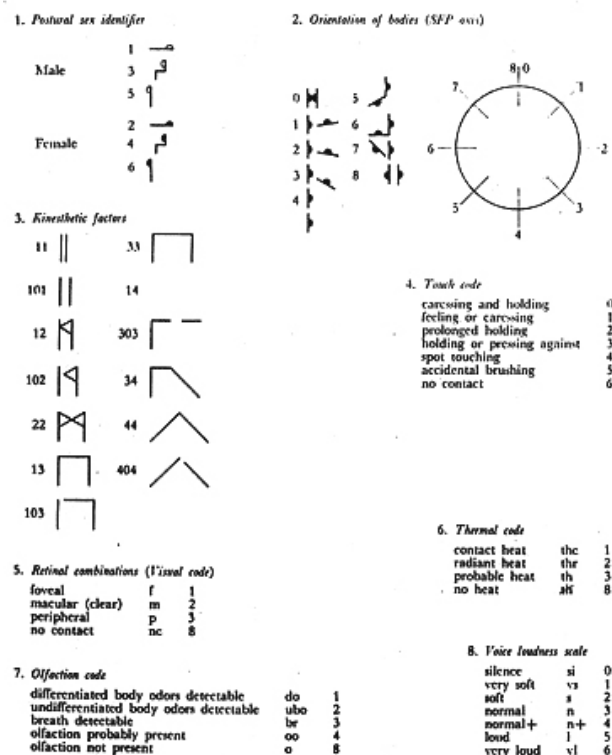


Fig.25 Système de notation proxémique (Edward T. Hall 1965)

En dehors des considérations d'ordre sensoriel, qui concernent les cinq dernières dimensions et qui donnent le primat à la vision sur les autres sens dans son rôle à estimer les distances de la façon la plus complexe et développée selon E.T. Hall, les trois premières propositions sont intéressantes pour leurs considérations d'ordre spatial. Les variations de positions et les modulations des postures sont appréciées par le système de notation des comportements proxémiques par un ensemble de pictogrammes mnémotechniques, accompagné d'un code numérique, encore plus simple et rapide d'usage. Cette notation, largement méconnue, n'a rencontré que peu d'applications pratiques, et ceci malgré le succès de ses théories.

### Lignes d'erre

En 1968 dans les Cévennes, Fernand Deligny et ses compagnons éducateurs se livrent à une expérimentation inédite : tracer, répertorier et consigner systématiquement les trajets d'enfants autistes et mutiques. Cette tentative, traduite par l'expérience, inscrite dans le corps et ancrée dans les lieux pour déposer une couche de vécu par la carte a donné lieu à une nouvelle cartographie, qui ne fonctionne ni sur une logique mimétique ni sur celle de l'abstraction symbolique comme l'écriture. Sa quête n'est simple qu'en apparence. En cherchant à rendre possible la vie en communauté d'individus prétendus « normaux » avec des enfants diagnostiqués « incurables » ou « invivables », il a fondé une communauté incluant l'autre et rendant les enfants aptes à « improviser » leurs vies.

Au lieu de leur prévoir des lieux pour « invivre », Deligny leur offre une occasion d'imaginer un lieu qui leur permet de vivre. À l'initiative des difficultés rencontrées pour décrire ce qu'il se tramait tous les jours sous leurs yeux, lui et ses compagnons ont tracé des « lignes d'erre » sur près de douze années, à défaut d'un autre langage. Il s'agit de la transcription topographique des trajets de ces enfants ou la description muette de ces « improvisistes » auquel s'était volontairement soumise cette communauté.

Ainsi sont nées les cartes des « lignes d'erre », le terme « erre » pour désigner une manière d'avancer ou de marcher, comme les traces d'un animal. Plus de trois cents cartes<sup>69</sup> ont été conçues comme des *empreintes* d'une expérience, à la fois inscription et trace de la présence des enfants et des adultes. En s'installant dans le présent de leurs actes, ces cartes étaient des journaux de bord, une forme de récit non verbal, des transcriptions au-delà du langage, inventées pour enregistrer les déplacements des enfants autistes sans annihiler leur différence. Elles ont permis d'objectiver ce qui s'observait et ainsi de le partager pour arriver à *révéler* l'humain.

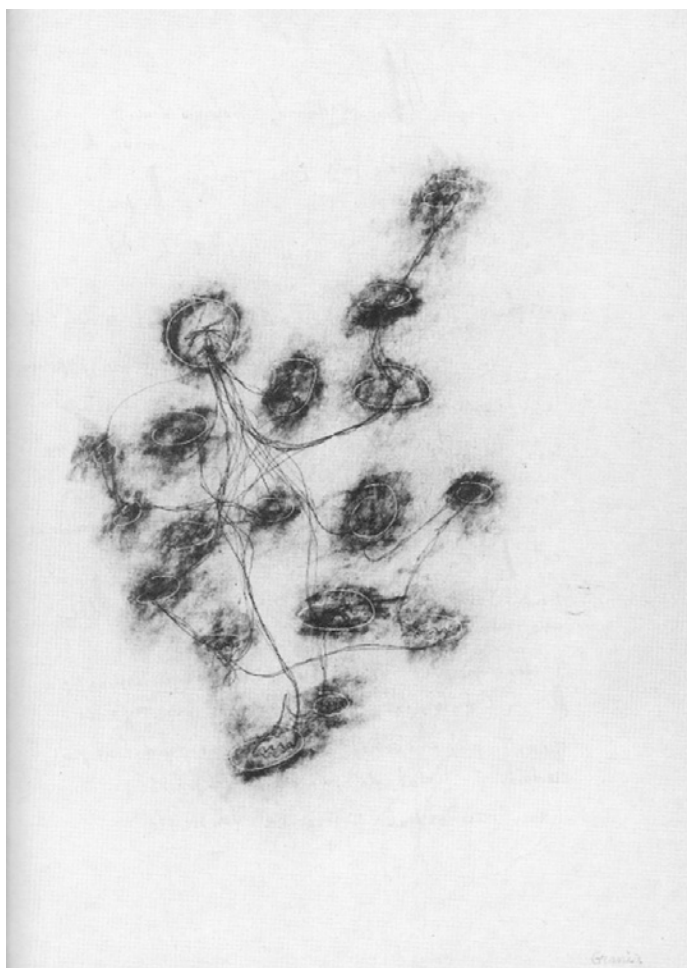


Fig.26 Exemple de ligne d'erre. L'omniprésence de cernes dévoile ici le motif de l'enfermement (Granier, janvier 1974)

<sup>69</sup> Un récent recueil (Alvarez de Toledo 2013) présente et consigne ce corpus inédit.

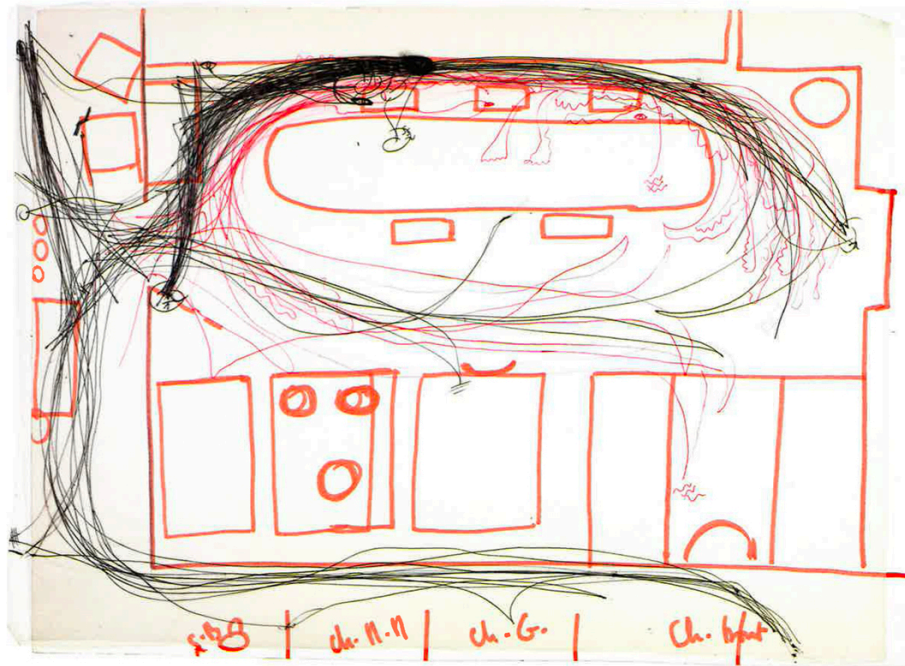


Fig.27 Calques 9, A et B, superposés à la carte de Monoblet, *La maison Y*, tracés par Thierry Bazzana et Marie-Madeleine Gobet (Alvarez de Toledo 2013, 287)

Ce glissement de la psychologie à la topographie, du dire au tracé, de l'intervention à l'observation, a supposé un protocole strict. Chacun des hameaux aménagés pour les enfants ou « aires de séjour » était dessiné sur papier. Par-dessus, sur des calques, étaient quotidiennement tracées deux sortes de lignes, celles reproduisant les trajets des adultes (en rouge) et celles transcrivant ceux des enfants et dites « lignes d'erre » (en noir). Les calques se superposaient de jour en jour et permettaient ainsi d'observer les inflexions des trajets des enfants par rapport à ceux des adultes. Étaient notés, selon un code particulier, les moments où les enfants se mettaient à tourner sur eux-mêmes (« cerne d'aire »), ceux où leurs gestes rencontraient ceux des adultes (« chevêtres »), etc., et les calques étaient légendés par les récits des adultes. La superposition des calques permettait de révéler des données invisibles à l'œil nu.

« Tracer la ligne d'erre permet de s'apercevoir/revoir ce qui échappe au premier regard. »  
(Alvarez de Toledo 2013)

Dans sa quête, Fernand Deligny s'est employé à dépouiller nos couches d'acquis sociaux et culturels, à démonter les ressorts (sujet, raison, jugement) et les outils (langage, conscience) pour revenir au corps, au souffle, au geste d'où ils sont issus et auxquels ils renvoient peut-être. C'est en faisant le choix de l'image qu'il ouvre sa quête vers l'indicible, mais d'une image qui n'est jamais une représentation ou une illustration, mais la trace en creux d'une activité qui échappe habituellement à notre regard. En plaçant l'écriture sous le signe du *tracé*, ces expériences cartographiques tâtonnantes et sans cesse remises en chantier ont servi tout simplement à dévoiler *l'humain*, sa façon de vivre l'espace en l'habitant.

## Traces numériques

Dans la même veine des empreintes laissées au sol par les performances artistiques de Richard Long, en l'occurrence dans *A line made by walking*, de nombreux artistes ont soumis l'ensemble de leurs déplacements aux techniques de géolocalisation par GPS (Global Positioning System) en vue d'inscrire la trace de leur mouvement (O'Rourke 2013). Grâce à cette récente technologie, la marche peut devenir un médium graphique. Cette traque appliquée à eux-mêmes, comme pour le projet *My Ghost* initié en 2000 par Jeremy Wood ou pour le projet *plan b* (depuis 2002) de Daniel Belasco Rogers et Sophia New, mais aussi à d'autres pour *The Choreography of Everyday Life* (2001) de Teri Rueb, leur sert de journal visuel qui documente une ou des cartographie(s) personnelle(s). Pour eux, leurs trajets quotidiens (sur plus de seize années pour Jeremy Wood) sont des prétextes pour transformer les déplacements de leurs corps en encre géodésique et cartographique. Parfois et non sans humour, cette encre est détournée par Jeremy Wood dans *Traverse Me* (2010) où il se joue de la morphologie pour inventer des tracés « artificiels » par sa déambulation et ainsi surimprime un nouveau texte au territoire traversé. À ce titre, l'existence de l'artiste, en tant qu'être spatial et mobile, produit une représentation singulière du monde. Ce qui frappe néanmoins est de constater que leur intérêt est davantage porté sur l'esthétique des tracés que sur les spatialités que ces lignes indiquent et suggèrent.



Fig.28 Jeremy Wood, *My Ghost*, London GPS Map (2009), <http://www.jeremywood.net/artworks/my-ghost2009.html>

Dans le projet collectif *Amsterdam Real Time* (2002), les artistes ont accompagné les traces GPS d'une dimension temporelle, en proposant à plus de 75 volontaires au profil différencié sur les deux mois de l'exposition *Maps of Amsterdam 1866-2000*, d'enregistrer et de transmettre leurs traces en temps réel. Un entrelac de lignes constamment actualisées se dévoilait sous le regard des visiteurs. Plus la densité des trajets est importante, plus les lignes se colorent en jaune jusqu'à parvenir à saturation (nodules rouges). À côté de cette collecte de données, l'artiste Esther Polak a tenté de faire parler les « tracqués » sur la mémoire de leurs traces afin d'engendrer des récits, de connecter des situations locales à des expériences spatiales. C'est dans l'écart entre les représentations digitales et les discours des sondés qu'apparaissent les décalages que nous portons à notre propre mobilité, les distances entre un événement et l'observation de cet événement, entre le vécu et la perception de l'espace, entre espace de la pratique et la pratique de l'espace. Parcourir la ville et enregistrer des parcours ressemblent à une transformation automatique de l'espace visible en espace « lisible », en récit, proche de la navigation.

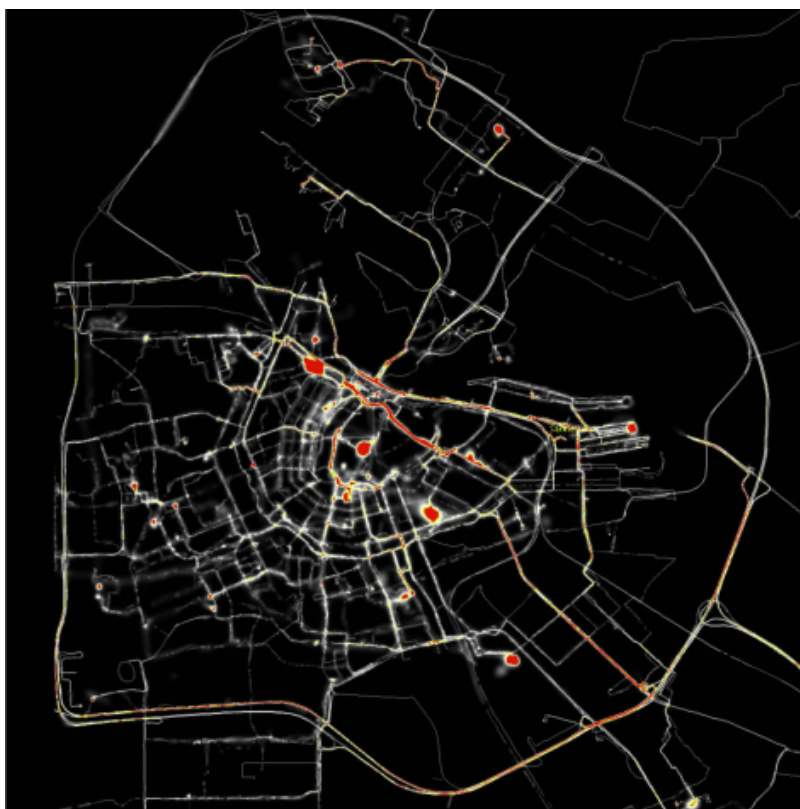


Fig.29 Esther Polak, Jeroen Kee et Waag Society, *Amsterdam Real Time* (2002) <http://realtime.waag.org>

Néanmoins, ces expérimentations d'empreintes digitales ne peuvent pas être considérées à proprement parler comme des cartes au sens qu'on leur a donné jusqu'alors, celui d'image, puisqu'elles ne procèdent pas de l'imagination. Elles demeurent davantage des visualisations de données : la quantité de lignes et donc la densité de la carte sont liées au nombre de parcours. La consignation automatique et systématique de

coordonnées géolocalisées pour obtenir des visuels est très probablement, comme nous venons de le constater, un terrain foisonnant pour l'art dans sa dimension graphique et performative, mais également dans le cadre de la recherche sur la dimension spatiale des réalités individuelles et sociétales. Cependant, les propositions qui ont pu naître à ce jour, et celles nombreuses qui prolifèrent encore, ne témoignent guère (et à regret) de travaux engagés sur une dimension qualitative des espaces traversées et donc révélatrices des pratiques spatiales des individus comme le déplore également Boris Beaudé dans son article *Lost in Transduction* (Beaudé 2016). Ces visualisations sont certes intéressantes pour ce qu'elles montrent : une somme de lignes enchevêtrées qui souligne l'intensité des mobilités urbaines, si ce n'est la diffraction du mouvement individuel qui épouse la structure urbaine et en redessine en filigrane les contours.

\*

La brève tentative d'inventaire des différentes écritures du mouvement, sous la forme de notations, de lignes ou de courbes, jusqu'aux traces numériques témoigne de l'effort qui a été entrepris sur plus d'un siècle pour appréhender graphiquement le mouvement. Au terme de cette présentation, nous pouvons retenir que le changement de la connaissance du mouvement signifie le changement de la représentation du mouvement et donc le changement du mouvement en soi, pour reprendre les conclusions de Jacques Lévy (Allemand, Ascher, et Lévy 2004). Les applications des tracés GPS font en effet émerger de nouvelles pratiques et de nouvelles représentations, essentiellement urbaines. Elles cherchent à capter la mobilité du monde par la déambulation des citadins et interrogent ainsi le lien dynamique entre le corps et l'espace urbain. « En partie libérés de la topographie, ces travaux montrent des lieux discontinus, hétérogènes, dont certains apparaissent clos, réservés, et d'autres, ouverts et fluides » (Urlberger 2010, 89). Le changement de la représentation du mouvement s'est opéré par le truchement d'un « parlement de lignes » pour reprendre l'expression de Tim Ingold, un rassemblement de personnes qui font des lignes comme les fils d'un nœud.

« Nous vivons dans un monde qui, avant tout, se compose non pas de choses, mais de lignes. Après tout, qu'est-ce qu'une chose, ou une personne, sinon un tissage de lignes – les voies du développement et du mouvement – à partir de tous les éléments qui la constituent ? À l'origine, le terme anglais *thing* (« chose ») signifiait à la fois un rassemblement de personnes et un lieu où l'on se réunissait pour délibérer et résoudre des affaires. Comme le dérivé du mot le suggère, toute chose est un parlement de lignes. » (Ingold 2011c)

En réponse à Jules-Etienne Marey, qui décrivait le mouvement comme « une courbe de toute chose » (Didi-Huberman et Mannoni 2004), le paradigme réticulaire actuel décrit le mouvement comme un tissage de lignes par lequel il faut passer par un système d'écriture, l'apprentissage d'une notation, pour s'astreindre à en dénouer le maillage. Il y a beaucoup de lignes dans l'espace, encore faut-il savoir celles qui, entre toutes les lignes, font sens. Dans notre exploration des relations entre observation, description et mouvement, nous sommes maintenant en mesure de proposer notre propre système de notations qui ravive le lien entre le geste et sa trace pour étudier le mouvement des hommes par une métrique pédestre.

### 3.3.2 Une autre façon de raconter

Si les techniques d'observation et de relevés ethnographiques sont bien connus des spécialistes en anthropologie visuelle, peu de travaux font l'usage de la cartographie au bénéfice d'enregistrement vidéo ou photographique. L'approche audiovisuelle est particulièrement foisonnante de nos jours pour approcher le réel socio-spatial et ce depuis la caméra embarquée de Rudolf Pöch ou de Jean Rouch. Pour autant, il n'est pas inintéressant de considérer les travaux récents en photographie appliquée à l'anthropologie comme base d'une réflexion sur les langages non verbaux dans le contexte scientifique.

Le travail pourtant moins connu de Luiz Eduardo Robinson Achutti doit être relevée. Sa démarche repose sur ce qu'il nomme la *photo-ethnographie*. Il s'agit de « faire parler » les photographies, puisqu'elles sont capables de « raconter » des histoires, comme n'importe quel support de communication. Selon lui, les photographies sont dotées d'un langage et d'une écriture à considérer comme une forme narrative à part entière. Son récit photo-ethnographique des coulisses de la Bibliothèque Nationale de France à Paris se présente sous la forme d'une série de photographies qui fait sens dans leurs mises en relations et qui compose une séquence d'information narrative. Emprunté aux travaux précurseurs de John Berger et Jean Mohr notamment lors d'un assemblage d'images qui a pour effet de produire une « autre façon de raconter » (Berger et Mohr 1981), la mise en scène des images devient un enjeu pour la photographie et le montage par attraction, une source de signification par l'imagination. En est-il de même pour la cartographie? C'est l'ambition de notre projet *carto-ethnographique*, qui questionne par analogie l'imagination en carte.

#### La *carto-ethnographie*

En tant que procédé spécifique, la *carto-ethnographie* (Lanoix 2014c), semblable aux notes manuscrites d'un journal de bord, permet de rendre compte d'une spatialité vécue et ainsi d'entreprendre, crayon à la main, une collecte de données sous la forme de prises de notes sur le vif. L'ambition de la *carto-ethnographie* est d'engager le corps du cartographe dans l'instant présent et ainsi de réhabiliter et de valoriser l'expérience *in situ* en cartographie à l'image des « minutes » réalisées sur-le-champ. Ce plan-transfert conforme à l'expérience vécue *via* une observation longue et répétée de l'espace et de sa spatialité permet de réaliser un relevé spatio-temporel brut qui pourra, une fois traité, interprété et réorganisé, faire l'objet de chôrographies.

À la fois image mentale et image mémorielle, aussi fragile et imparfaite que peut être le dessin cartographique présenté ci-dessous, la *carto-ethnographie* a le mérite de témoigner de quelques actions spatiales et forcément sociales d'un lieu à un instant donné, par exemple dans la saisie des différentes trajectoires et stations de nombreux passagers en transit à la Gare Victoria Terminal à Mumbai<sup>70</sup>.

---

<sup>70</sup> Egalement connue sous l'acronyme CST (Chhatrapati Shivaji Terminus) et qui dessert la partie sud de la péninsule de Mumbai.



Fig.30 Randy Olson, Churchgate Railway Station, Mumbai, date inconnue

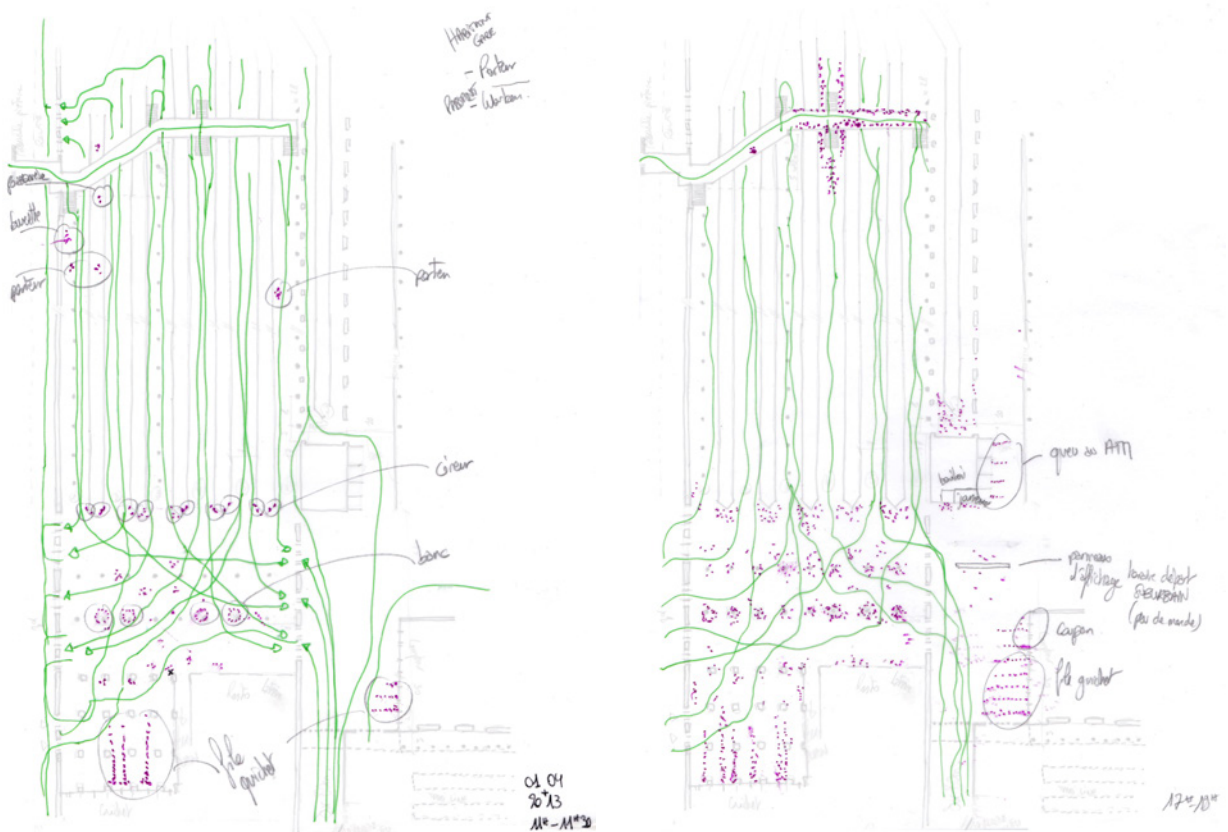


Fig.31 Carto-ethnographies Gare CST Mumbai, 1. 11h-11h30, 2. 17h19h, 01.04.2013 (Carole Lanoix)



Élaboré en plusieurs phases, le relevé précis de l'espace construit, la structure, l'architecture et les dispositifs physiques des quais et du hall de la gare servant de fond de carte structurelle, support ou canevas, où vient se déposer au fur et à mesure de l'écoulement du temps dans l'espace, le fil d'une narration produite par les allers et venues des voyageurs, à des intervalles plus ou moins réguliers. Il s'agit d'une manière de mettre l'espace en suspens dans le temps du récit.

Ce relevé habité propose à interprétation certains indices comportementaux sur les déplacements, les orientations et le séjour des individus dans la gare. Il est ainsi possible de distinguer les lieux de stations : autour des piliers pour l'attente dans le hall d'entrée ou en fin de quai afin de gêner le moins possible le flux des passagers en transit, mais également en « file indienne » au droit des comptoirs et guichets ouverts. La densité des flux n'est guère représentée, mais l'entremêlement des faisceaux de couleur verts suggère l'abondance du trafic pris à deux instants différents de la journée.

Les carto-ethnographies ne sont pas à proprement parler des cartes. Elles s'apparentent davantage à des *notes* à l'usage de collecte de données, qui doivent par la suite faire l'objet d'un traitement approprié pour rendre plus lisibles les *lignes de force* qui parcourent cette observation. Il s'agit tout au plus de dévoiler une des étapes du processus cartographique. La carte n'est pas un instantané, comme pourrait l'être la prise de vue photographique. La notation peut être assimilée à une des étapes pertinentes du processus cartographique, comptant de nombreuses autres étapes faites de techniques particulières et de choix qui s'opèrent à chaque niveau. Cette transcription n'est pas anodine ou anecdotique, elle semble essentielle dans la confection cartographique. À défaut de données établies et « prêtes à l'emploi », la carto-ethnographie devient le matériel qui sera ensuite convoqué dans la carte. Ces notes partent évidemment en principe d'une incomplétude, elles ne peuvent qu'être partielles. Pourtant, elles recèlent d'autres qualités : au détriment du quantitatif, elles donnent à voir autrement certaines prégnances spatiales.

### Une somme de mouvements

Cette tentative d'écriture du mouvement s'apparente en quelque sorte aux tracés sismographiques qui expriment une alternance de sinusoides (flux majeurs de déplacement en violet) et de densité de points (localisation approximative des individus en stationnement en vert). La carte traduit un enregistrement de différentes opérations physiques et statiques, ici représentées sur deux séquences temporelles, de 11h à 11h30 et de 17h à 19h, parmi d'autres réalisations in situ en situation d'observation intensive où le chercheur même est en déplacement continu et à l'affût de points de vue toujours différenciés pour enregistrer et produire instantanément la compilation de données qui se déroulent sous ses yeux.

Telle une onde de choc de tout ce qui a traversé le quai, le hall et les passagers, cette tentative de figurer la somme de mouvement ou *momentum*, informe peut-être aussi naïvement que fragmentairement, les stratégies

d'actions, d'installations ou tout simplement d'attentes, autant que les mouvances, l'ébranlement ou l'oscillation du déferlement de cette quantité d'individus. Cette recherche par l'image s'inscrit, modestement, dans une tradition graphique de la représentation de la durée. Elle forme une condition préalable à l'approche chôrographique, en combinant analyse spatiale et processus cartographique dans un protocole expérimental dont nous allons dorénavant détailler la méthodologie.

### 3.3.3 Protocoles expérimentaux, processus artisanal

Le protocole expérimental s'est construit tout au long du travail de recherche, mais a toutefois pris appui sur certaines intuitions de départ : la sensibilité aux gestes et postures des individus en présence dans l'espace. S'il fallait qualifier le cadre de l'expérimentation orchestré au cours de cette étude, nous pourrions parler d'un procédé artisanal, proche de l'idée par laquelle « ce que sait la main est ce que fait la main » (Sennett 2009) comme le rappelle Richard Sennett dans son éloge à l'artisanat.

« Le bon artisan comprend l'importance de l'esquisse: le fait de ne pas savoir tout à fait où l'on va quand on commence. » (Sennett 2009, 351)

La capacité de préhension<sup>71</sup>, la progression par expérience, le tâtonnement guidé par l'expérimentation sont autant de techniques auxquelles nous avons dû recourir pour mener à bien le projet chôrographique. De même, le protocole a été en de nombreuses occasions arrêté, laissé en jachère, en suspens, comme pour mieux y revenir. C'est pourquoi il s'agit davantage d'un processus à l'œuvre qu'un protocole figé, à la manière de l'artisan qui peut s'arrêter et s'interroger sur ce qu'il fait. Les pauses n'amoindrissent pas nécessairement le travail accompli ou à accomplir, au contraire, ils accueillent la pensée dans l'action. L'artisan juge alors même qu'il fait. Son travail nécessite de penser et de faire en même temps. L'idée étant de réduire la séparation existante de la tête et de la main. Ce processus dynamique et itératif s'est néanmoins construit à partir de différents dispositifs, qui font échos à d'autres initiatives principalement issues de pratiques artistiques et urbanistiques contemporaines et qui reposent sur trois angles d'observation : en immersion, en filature et en surplomb.

#### Signer la démarche. Des portraits aux profils de marcheurs

Une des postures qui a initié le projet chôrographique est la reconnaissance de profils de marcheurs selon des modes de marches, autrement dit comment la marche est une façon de faire signe, une manière de vouloir dire. Si l'on considère qu'il y a plusieurs façons de marcher, différentes manières de se mouvoir dans l'espace,

---

<sup>71</sup> La préhension est le nom technique des mouvements dans lesquels le corps anticipe et agit avant de recevoir des données des sens (anticipation (celle de la main tendue pour saisir le verre), contact (le cerveau acquiert des données sensorielles à travers le toucher), cognition linguistique (à travers la nomination de ce que l'on tient), réflexion (sur ce qu'on fait).

quelles sont alors ces identités corporelles et comment peut-être dressé un portrait révélateur de ces marcheurs ?

En vue d'illustrer et de compléter la nomenclature du marcheur, il est de rigueur d'entreprendre une collection de « portraits de marcheurs ». L'inventaire a pour vocation d'identifier des profils de marcheurs à la suite des observations directes. Chaque « marche » recensée sera alors comme « herborisée » pour mieux la contempler, l'appréhender et surtout pour mieux la repérer par la suite.

Ce travail, digne d'une véritable anthropologie modale (Laplantine 2005), est à entreprendre pour reconnaître les diverses manières de marcher que nous avons identifiées sur nos terrains respectifs. Comme nous avons pu constater auparavant qu'alors même que Balzac (1851) par sa « théorie de la démarche » et Marcel Mauss (1936) par les « techniques du corps » s'y sont déjà attelés, les contributions sont bien moindres vu l'ampleur des portraits de marcheurs à tirer, jusqu'à établir pourquoi pas une ébauche de nomenclature du marcheur et ainsi contribuer à enrichir le vocabulaire existant.

À distinguer en effet le passant du promeneur, l'ambulant de l'itinérant, le badaud du flâneur ou le coureur du « joggeur-marcheur », le touriste de l'initié, le passager du motile, etc., il serait profitable d'établir de véritables profils de marcheurs pouvant être nommés, en plus d'être réduits et transcrits telle une police de caractère.

À la recherche d'une véritable écriture de la « démarche », le travail sur les notes consiste à approcher la figure en cartographie. La figure se présentant comme « code graphique des données distinctives d'une parole » accompagne les stratégies pour privilégier la lecture chez Anne-Marie Christin (Christin 2011, 13). C'est un geste qui fait signe, une *graphème*, où il s'agit de trouver un trait distinctif pour chaque type de marche. En principe, ceci se nomme un *ductus*. Dérivé du latin *ducere*, qui signifie « tirer, conduire, diriger ». Tim Ingold dans sa *Brève histoire de la ligne* (Ingold 2011c) nous rappelle que l'action d'amener, de diriger et de tracer en particulier les lettres est un principe essentiel en l'occurrence dans l'art de la calligraphie. Les lettres traduisent un geste et sont également transcrites par le geste. Chaque type d'écriture possède un *ductus* propre. Ce procédé pourrait aussi laisser penser à la trace du pas que laisse le marcheur dans son déplacement et être transposé dans une rhétorique du corps en mouvement. Un processus d'abstraction dont découlerait une forme de sémiologie de la marche.

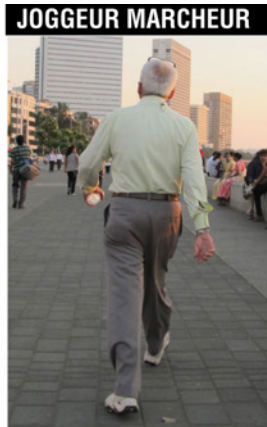


Fig.32 A la recherche de profils de marcheurs, Inde (CL)

Ces figures peuvent à la suite se multiplier en une constellation, en un défilé de *punctum*, des fragments capturés en un enchaînement de points focaux pour réaliser des *continuum*. À la manière des *héliographies*<sup>72</sup> (*Heliografias*) de l'artiste argentin León Ferrari, la production d'un unique figuré pictographique est mise en mouvement par sa simple multiplication et ses différents agencements spatiaux. Dans cette série d'édition du multiple, l'artiste utilise des modes d'expression simple et reproductible, délibérément issus des techniques de modélisation architecturale. Entre 1980 et 1986, une série de vingt-sept héliographies, qu'il désigne sous le nom d'« architectures de la folie », introduit des éléments de Letraset (planches de lettrages ou de symboles prédessinés et reposant sur la technique du transfert) dans ses compositions, pour figurer les personnages, les véhicules, les portes ou les escaliers. En usant des possibilités offertes par une technique unique, León Ferrari réalise entre autres des plans à l'agencement absurde et à l'allure d'urbanisme labyrinthe.

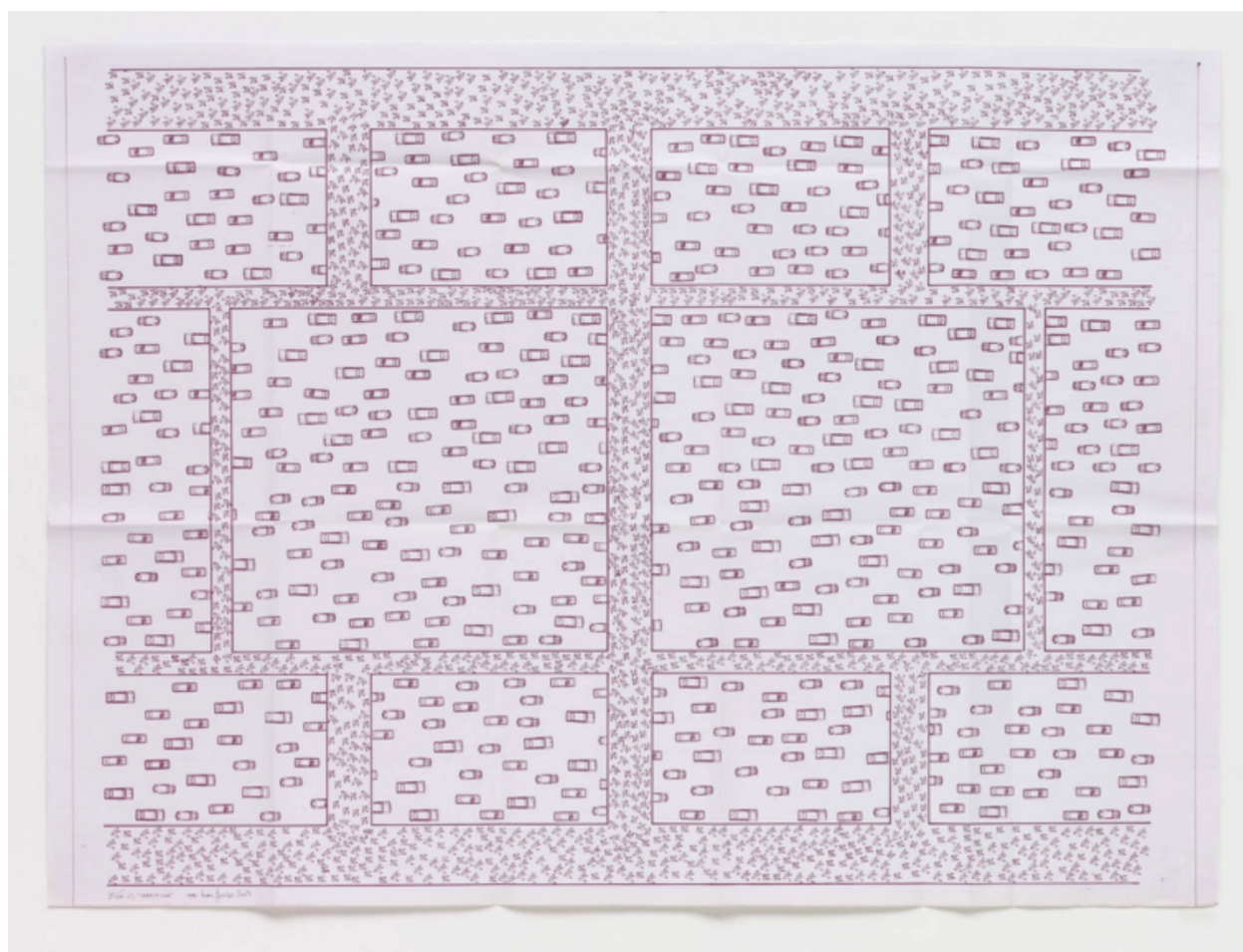


Fig.33 León Ferrari, *Passarelas pour Heliografias*, c. 1981 (signé 2007), 79.7 x 108.8 cm

<sup>72</sup> Il s'agit d'une technique d'impression des images photographiques sur papier, utilisant un procédé combinant le transfert d'un positif photographique sur un vernis photosensible alliant la taille douce. Technique rare et emblématique de l'histoire de la photographie, l'héliogravure a longtemps été utilisée par les architectes au cours du XIX<sup>e</sup> siècle afin de reproduire des plans en longs tirages.



Fig.34 León Ferrari, *Caminos pour Heliografias*, c. 1982 (signé 2007), 68.7 x 99.8 cm

En dehors de la multiplication d'un même pictogramme, un deuxième procédé sémiographique est d'usage dans les planches de León Ferrari. Il s'agit de l'*orientation* des figurés qui offre la possibilité de lire un *cheminement*, de préfigurer la *ligne de conduite* de ses personnages, comme le montre la planche *Caminos* (chemin).

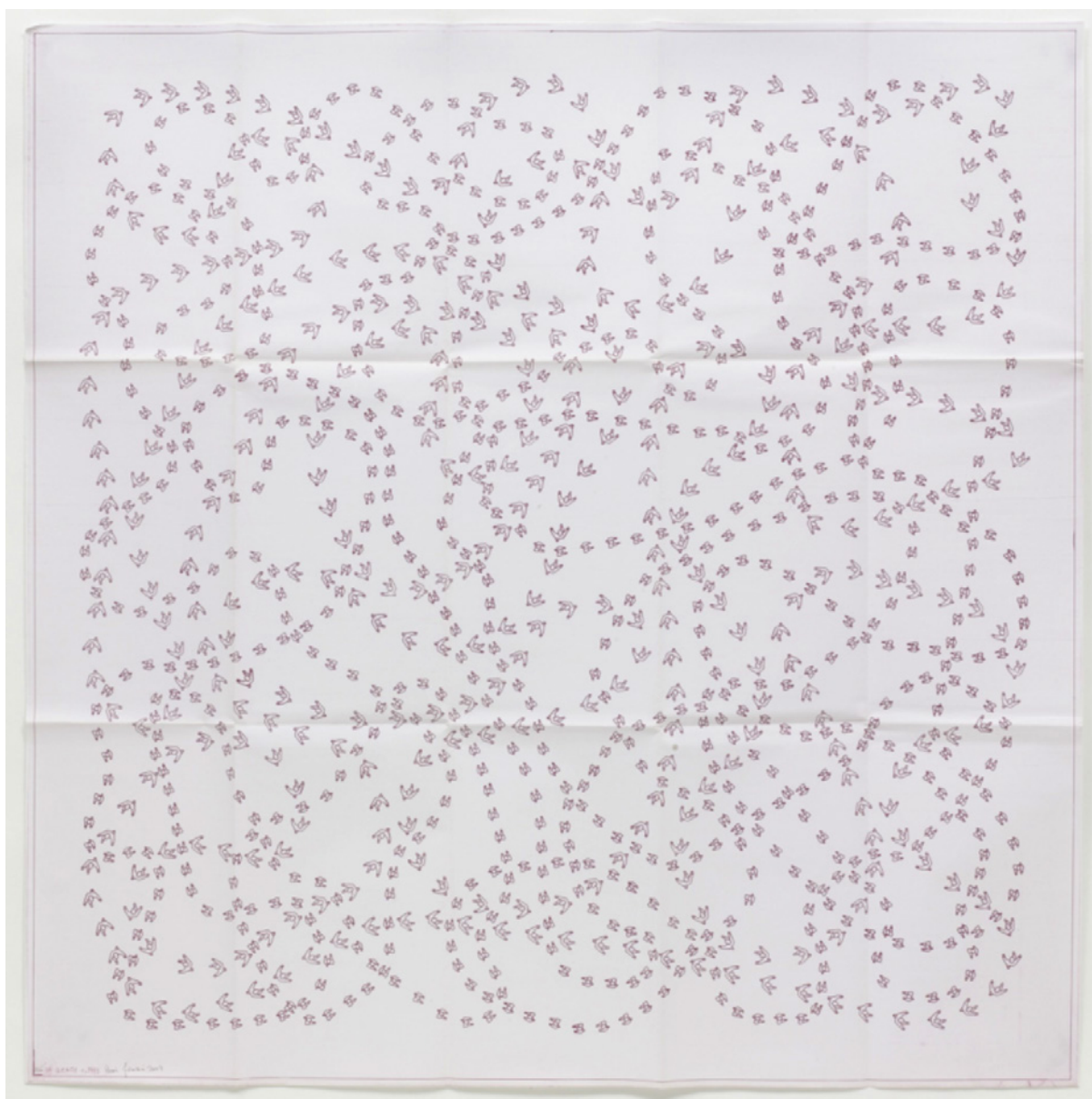


Fig.35 León Ferrari, *Gente pour Heliografias*, c. 1983 (signé 2007), 102.2 x 101.8 cm

De petits personnages vus de haut sont comme soumis à une surveillance permanente. Ils suivent la trajectoire d'une ligne serpentine et sont condamnés à obéir aux desseins de cette ligne qui anticipe leur parcours. Ici, dans *Gente* (gens), l'artiste argentin semble chercher à schématiser le comportement de masse, le flux d'une foule, par un effet d'objectivation. Le motif de la foule y est interrogé dans son processus migratoire, la trace du passage, où la ligne produite et son mouvement ne font qu'un. Des trajectoires individuelles se détachent grâce à l'orientation des personnages, mais également de l'application d'un troisième procédé graphique : le jeu d'échelle. L'alternance entre la taille des pictogrammes, deux tailles au minimum, est un procédé d'une efficacité redoutable pour jouer de la superposition des cheminements et ainsi rendre compte de l'entrelacs des déplacements au sein de ce rassemblement d'individus hétérogènes.

Dans sa volonté de représenter l'innombrable, l'incommensurable, le chaos né de la multitude, il évoque enfin une réalité fractale et multichangeante.

Ce mode de figuration graphique a été une des sources d'inspiration pour modéliser les profils de marcheurs rencontrés dans cette recherche. À la manière des notations chorégraphiques présentées auparavant, le mouvement fluide se retrouve réduit en une succession de moments. Par le recours à l'analogie et la construction d'un phrasé, la transcription du geste en notation nécessite un découpage en séquence, en enchaînement de *punctum* qui produit une forme de *continuum*. La ligne décrivant la marche serait plutôt fragmentée, faite de pointillés. Chaque pas peut-être énumérable de singularités et relevant de critères de marchabilité selon des couples : mobilité / séjour ; transport / trajet ; vitesse / cadence ; disponibilité / interactivité ou encore interdépendance / flux. Des points focaux d'attention, objets fractals, possèdent une force d'extension, un impact, une sollicitation et une adresse au cœur du mouvement. Ils facilitent enfin l'analyse en détail du geste et des seuils franchis. Les ruptures de continuité apparaissent comme essentielles pour apporter du sens et donner une lecture à la durée. C'est dans l'écart entre deux figurés que se lit la discontinuité narrative.

#### Traquer, tracer. Des traces aux lignes augmentées.

Ne nous arrêtons pas en si bon chemin. Si le marcheur adopte une marche, il ne le fait guère de façon homogène tout au long de son cheminement. C'est pourquoi il semble essentiel de parcourir avec lui, d'emprunter ses pas, de le suivre à la trace. Le protocole de collecte de données de leur trajectoire consiste alors à prendre des individus *en filature*, à la façon de certains artistes contemporains comme Sophie Calle (*La filature*, 1981), Francis Alys (*Walking*, 2005) ou encore Vito Acconci (*NY, Following Piece*, 1969), en omettant l'idée d'errance et de dérive souvent associée. L'artiste performeur, Vito Acconci, architecte et paysagiste de formation, s'égare chaque jour dans les rues de New York en suivant un passant de manière systématique, puis en effectue le récit (Buffet 2012). De cette errance guidée par un inconnu qui peut durer entre quelques minutes ou plus de cinq heures, il en ressort une forme d'instruction abstraite qui dévoile une part de l'intimité du passant anonyme, une préfiguration de leurs « territoires du moi ».





Oct 39:12AM, in front of door, 102 Christopher St, my home: Man in gray suit — he walks W on Christopher, S side of street.9:17AM: he gets into car parked outside post office, Christopher & Greenwich, and drives away.

Oct 4 9:25AM, Christopher St & Bleecker, SW corner: Woman in black coat — she walks E on Christopher, N side of street.9:28AM: she walks into A&P, Christopher St & 7th Ave.9:59AM: she leaves A&P and walks W on Christopher. 10:03AM: she enters building, 95 Christopher St.

Oct 5 10:21AM, Christopher St & 7th Ave, SW corner: Man in brown jacket — he crosses 7th and enters IRT subway station, uptown side. 10:31AM: he boards Broadway local, uptown. 10:38AM: he gets off train, 28th St; he walks S on 7th Ave, turns E on 27th St. 10:42AM: he enters building, 105 W 27th St.

Fig.36 Extrait de Following Piece, Vito Acconci, 1969

Grâce au support vidéo, il est possible d'incarner le marcheur, afin de transcrire par la suite ses moindres gestes en récits, détectant les changements de rythmes, de vitesses, d'orientations ou bien encore le passage d'un mode de marches à un autre. Comme nous avons pu l'expérimenter en plaçant la caméra, un Olympus E-M5, au niveau du tronc, la captation peut se faire de façon discrète. À l'aide de l'écran pivotable, la traque peut suivre librement son cours tout en adaptant subrepticement la prise de vue et le cadrage. L'idée n'étant pas tant de dissimuler le dispositif de capture, ce qui serait un préjudice pour les observés, mais plutôt de faire en sorte que la filature filmée ne soit pas un frein à l'observation et n'entrave pas le cours du trajet des individus suivis.



Fig.37 Capture vidéo de la prise en filature de deux femmes en promenade sur Marine Drive à Mumbai (CL, 08.04.2013)

Contrairement à la pratique des parcours commentés dorénavant bien établie depuis les travaux de Kevin Lynch (Lynch et Rivkin 1959) en 1959 et repris par Jean-François Augoyard ou Jean-Paul Thibaud du laboratoire Cresson à Grenoble, la méthode retenue de la prise en filature se veut résolument « non-représentationnelle », uniquement basée sur l'observation directe de réalités en mouvement. La collecte des informations s'effectue alors dans une approche performative non-verbale.

À la suite de ces prises en filature, les captures vidéo serviront dans un deuxième temps à restituer l'expérience du terrain par un travail d'interprétation. Une opération de retranscription des traques effectuées par le dessin va, tel un tracé des empreintes, permettre de reconstruire le parcours sous la forme d'une *ligne augmentée*. Annotée et commentée, la ligne scande les apparitions de différents profils de marcheurs traqués et fait apparaître l'écoulement de leurs mouvements.

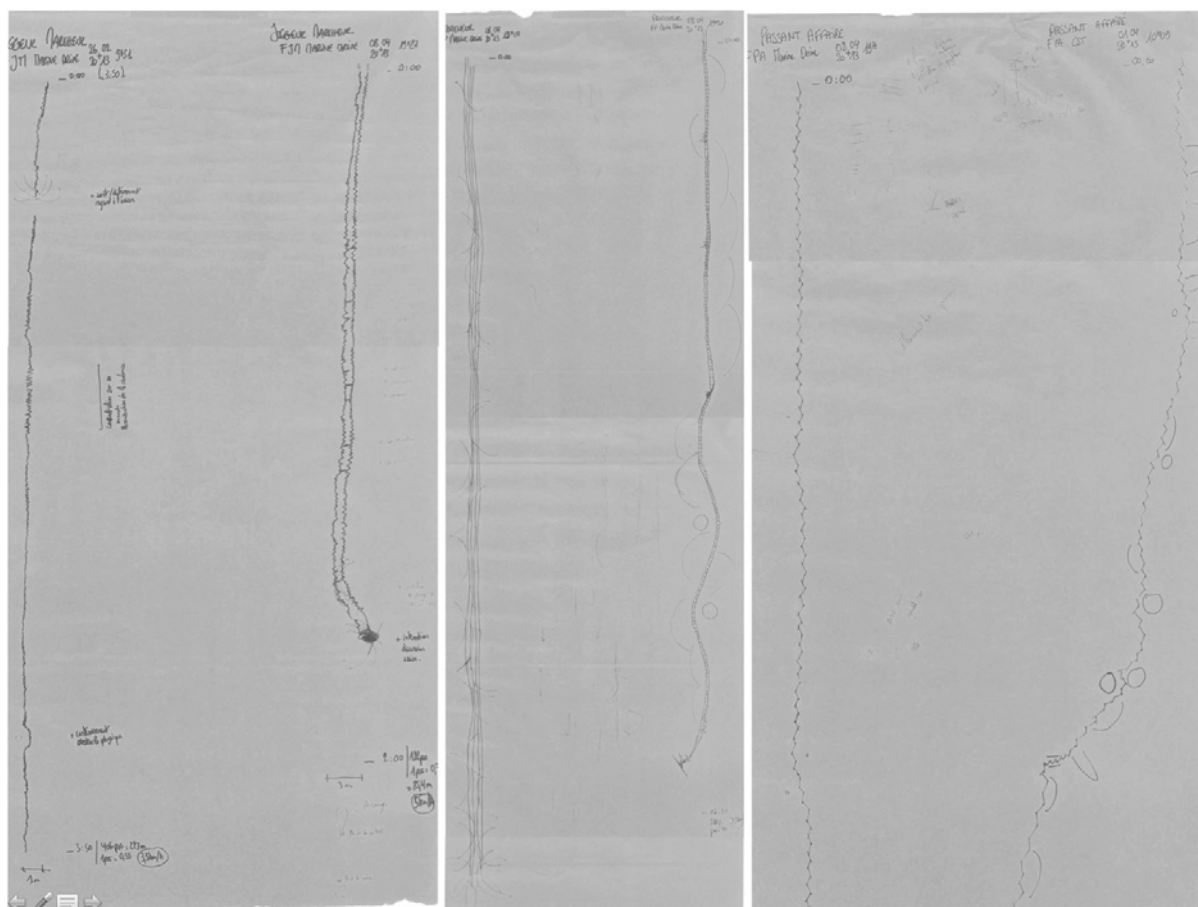


Fig.38 Exemple de trois différentes lignes augmentées selon les profils de marcheurs : 1. jogueur-marcheur, 2 . promeneur, 3. passant affairé (CL, 08.04.2013)

En retranscrivant dans une ligne qui se veut augmentée par des ruptures de rythmes, de vitesses, de trajectoires ou d'orientations de la déambulation des marcheurs pris en filature, nous souhaitons réhabiliter la possibilité d'intégrer le dessin dans la tradition cartographique. Étant donné que les individus dans leur liberté d'action réalisent les lieux, ces traces sont des témoins graphiques, des manières singulières d'appréhender qualitativement l'espace par la marche.

« Drawing is taking a line for a walk. » Paul Klee

À la manière des impressions du mouvement chez Paul Klee qui concevait « la ligne comme des points qu'il emmenait en promenade » (Bonnefoit, Eggelhöfer, et Dobbe 2014), le trait issu de nos lignes augmentées peut être considéré comme des *lignes de conduite*. Il s'agit de regarder à l'intérieur de la ligne pour en déduire la spécificité du mouvement, de sorte que le mouvement, l'observation et la description deviennent un même chemin de la connaissance (Ingold 2011b). Dans ce sens, la ligne n'est plus un objet ou une image que nous laissons derrière notre marche, elle vient avec la marche sous la forme d'une signature géographique.

## Capter les rythmes. Des enseignements de la fenêtre aux leçons de la rue

En référence aux « enseignements de la fenêtre » préconisés par Henri Lefebvre dans une perspective rythmanalytique (Lefebvre 1992), nous avons cherché à saisir le rythme en privilégiant les points de vue surplombants. Les observations « vues de la fenêtre », d'un balcon, d'une terrasse ou de lieux d'où l'on domine la rue et les passants sont les meilleurs endroits pour saisir nos « manières de fluer ». Depuis cette vue plongeante, l'observateur domine le spectacle et se situe à la fois en dedans et en dehors. Avec les « enseignements de la fenêtre », l'idée est de faire de la perception de la ville une pratique, une interaction concrète avec le monde.

« La fenêtre suggère plusieurs hypothèses, que la rue et l'errance confirmeront ou infirmeront. » (Lefebvre 1992, 49)

En multipliant les points de vue, nous avons été amenés à faire des va-et-vient entre une échelle très locale, la vision en tant que piéton, et celle à vol d'oiseau qui « prend de la hauteur » pour saisir les « leçons de la rue ». Ce parti-pris encourage la vision synoptique, une vision d'ensemble, globale, et non partie par partie.

« Prendre de la hauteur, c'est pouvoir embrasser du regard la ville actuelle, celle que je viens de quitter, et entrer dans une dialectique entre regard détaillé et regard de survol, vision analytique et vision synoptique. Celle-ci libère de l'accoutumance au banal, de la myopie du quotidien. » (le Maire 2013b, 140)

Ce point de vue surplombant connaît certains avantages pour l'observation des pratiques urbaines. Accompagné d'un enregistrement vidéo, il permet non seulement de capter le réel sur un temps long et ainsi de rendre compte des temporalités, mais également de travailler directement sur les enregistrements pour retracer l'entrelacs des *lignes de conduite* et en déduire l'imbrication des cheminements pédestres.

Cet usage du dispositif vidéographique est non sans nous rappeler celui, original pour l'époque, proposé par l'observateur intrépide de l'espace urbain new-yorkais, William Hollingsworth Whyte. De 1946 à 1958, ce journaliste de formation partira à la conquête des « petits espaces urbains » pour investiguer la vie sociale qui s'y joue quotidiennement. De sa réflexion centrée sur la qualité et la fonctionnalité des espaces publics à New York, il publiera un ouvrage décisif pour la discipline, *Social Life of Small Urban Spaces* (William H. 1980), accompagné d'un film<sup>73</sup>. Ce support vidéo est un montage de ses *rush*, son matériau de terrain. Les séquences vidéo alternaient entre des vues de surplomb et des vues au niveau du sol à hauteur d'homme. Contrairement au dernier dispositif de captation qui s'intéressait à la perception de l'espace par les usagers, celui situé en surplomb du site d'étude était filmé en *time-lapse* et permettait d'appréhender la façon dont l'espace est pratiqué et occupé dans le temps.

---

<sup>73</sup> A consulter en ligne (08.03.2017) : <https://archive.org/details/thesociallifeofsmallurbanspaces>

De cette vision surplombante, il proposera une lecture graphique intitulée *A Day in the Life of The North Front Ledge at Seagram's*. L'analyse des données vidéo aura permis de repérer et d'inscrire graphiquement « l'emplacement et la durée pendant laquelle des personnes se sont assises sur le rebord de la place entre 9h00 et 15h30 au cours de la même journée. En ordonnée est représenté l'emplacement des personnes assises sur le rebord de la place (celui-ci est fractionné en onze sections). Nous pouvons y lire, entre autres, la distance spatiale entre les personnes assises au même moment. En abscisse, nous pouvons saisir la durée pendant laquelle chaque personne est restée assise. L'enchaînement dans le temps de la prise des emplacements est ainsi rendu lisible » (Brayer 2013, 7-8).

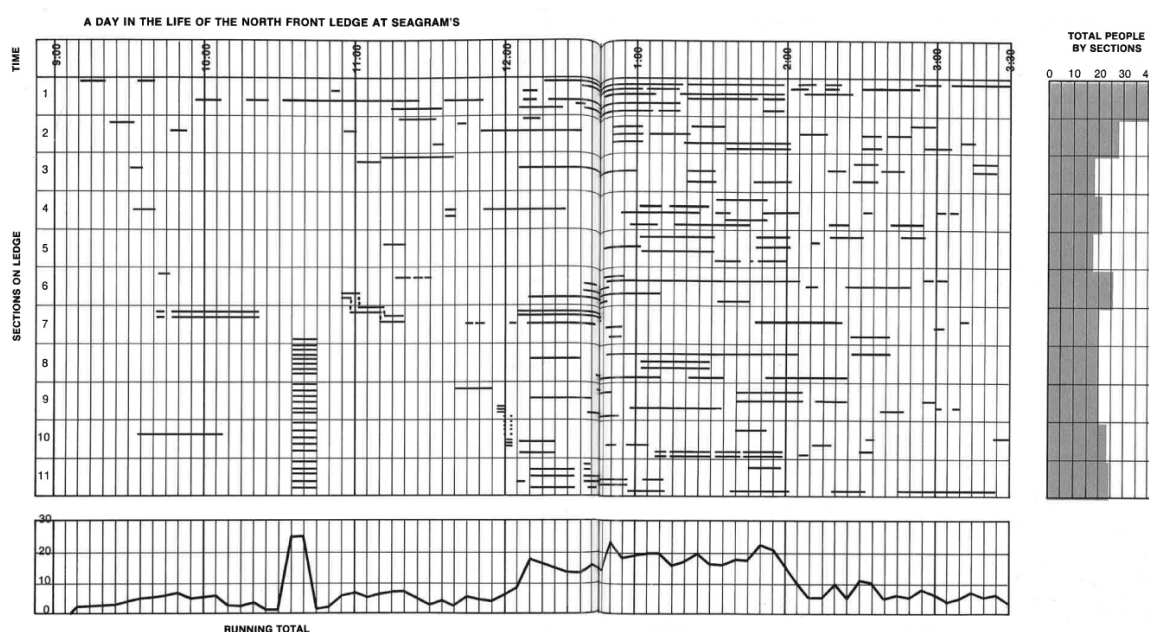


Fig.39 A Day in the Life of The North Front Ledge at Seagram's (William H. 1980, 70-71)

En se référant à cette entreprise, le point de vue surplombant a été exécuté aussi souvent que possible pour capter par la vidéo des ensembles panoramiques de trois quarts, soit se postant en hauteur auprès de balcons d'immeubles ou bien par défaut à l'aide d'une perche panoramique, lorsqu'il fallait consigner des données issues d'un espace mobile par exemple. Dans tous les cas, au-delà de la possibilité de garder une trace pérenne de l'observation terrain, ces captations vidéo ont été les supports à l'appréciation temporelle des densités humaines effectives et de la façon dont les activités individuelles de déplacement ou de stationnement s'organisent les uns par rapport aux autres dans les espaces étudiés. Elles permettent non seulement de donner des indices sur l'affluence d'un espace en un temps donné, mais également de constater la récurrence des usagers au cours de la journée. Elles procèdent ainsi d'une combinaison de deux lectures, l'une quantitative et l'autre qualitative. Cependant, ces observations surplombantes ne sauraient se suffire à elles seules. Elles ne sont pertinentes qu'à condition de « redescendre » sur le terrain pour vérifier des hypothèses,

de la même manière dont Whyte utilisait deux jeux de prises de vue pour appréhender la complexité des situations urbaines observées.

En vue de rendre compte de ces fluctuations de la marche, la capture vidéo peut s'avérer être le dispositif idoine pour enregistrer les traces et ainsi permettre de dessiner, de retracer les déambulations pédestres. Cependant, les images vidéo doivent être traitées de façon à inscrire la trace des mouvements dans une anthropologie qui se veut, non plus seulement descriptive ou visuelle, mais graphique.

\*

C'est dans l'aller-retour de différentes méthodologies et procédures expérimentales que se dégage une compréhension de l'espace public par la marche. Nous avons ainsi relevé six *situations de marches* en lien avec six fragments choisis à Mumbai et à Tokyo.

Tab.6 Tableau synthétique des lieux documentés à Mumbai en fonction des situations de marches :

S1.SE PROMENER	S2.TRAVERSER	S3.SE TRANSPORTER	S4.ACCÉDER	S5.SE DIVERTIR	S6.DÉFILER
Marine drive	Maidan cross	CST / VT	Gate of india	Chowpatti	Mangaldas Bazaar
Vidéo surplomb (24h)	Séquences vidéo	Séquences vidéo	Séquences vidéo	Vidéo en surplomb	Vidéo en surplomb
Comptage sur 5h	-	Comptage à quai	-	-	-
Portraits de marcheurs	-	Portraits de marcheurs	-	-	-
Prises en filature	Prises en filature	Prises en filature	Prises en filature	Prises en filature	Prises en filature
-	-	Carto-ethnographie	Carto-ethnographie	Carto-ethnographie	Carto-ethnographie
Travelling photos	-	-	-	-	-

Tab.7 Tableau synthétique des lieux documentés à Tokyo en fonction des situations de marches :

S1.SE PROMENER	S2.TRAVERSER	S3.SE TRANSPORTER	S4.ACCÉDER	S5.S'ARRÊTER	S6.DÉFILER
Yokohama	Shibuya	Yamanota line	Asakusa	Parc Ueno	Harajuku
Séquences vidéo	Vidéo surplomb (24h)	Vidéo sur 1h (1 boucle)	Séquences vidéo	-	Séquences vidéo
-	Comptage ponctuel	Comptage ponctuel	-	-	-
-	Portraits de marcheurs	-	Portraits de marcheurs	-	-
Prises en filature	Prises en filature	-	Prises en filature	Prises en filature	Prises en filature
-	-	Carto-ethnographie	Carto-ethnographie	-	-

Des méthodes d'observation variées ont été nécessaires pour produire la collecte de données puis leur analyse par l'entreprise chôrographique. Le recours à des procédés multiples d'enregistrements, tels que les notations cartographiques, les photographies et les vidéos illustrent l'attention portée à vouloir révéler l'évidence et à souligner ce qui va d'ordinaire de soi. Cette fonction d'enregistrement dévolue à l'ethnographie de terrain connaît aussi une forme de révélation par la carte. En dévoilant ce qui échappe, mais qui est pourtant là, le terrain rend *visible*, alors que l'interprétation cartographique par ses opérations de transcription et de traduction tend à rendre *lisible*. Ces opérations sont le fruit non pas d'un protocole strict, mais d'un processus qui se cherche et s'adapte aux circonstances *in situ*. La chôrographie témoigne de cette entreprise de donner à lire ce qui se configure dans l'articulation de l'espace, la marche et la carte, le temps de l'expérience du terrain et de son travail *ex situ*.

## Conclusion

Dans ce chapitre méthodologique, nous avons souhaité exposer notre positionnement cartographique fait de rencontres avec d'autres auteurs qui ont nourri notre démarche. Nous nous sommes également intéressés à la manière dont la marche appelle la carte, dans son principe d'arpentage, de jalonnement, mais également dans l'établissement d'une métrique à l'échelle humaine. La marche est alors perçue comme l'étalon de l'espace et la déambulation forme le pendant indispensable à l'intelligence cartographique dans une autre forme de connaissance résolument proprioceptive. Nous avons enfin souhaité reconsidérer le potentiel du dessin comme une méthode et une technique très largement négligées en science et plus particulièrement en cartographie, pour reconnecter l'observation et la description du mouvement avec les pratiques de mobilité. Ce dialogue art/carte s'étant rompu depuis la Renaissance, cela signifie que le dessin cartographique conduira *in fine* à une image, et n'est pas seulement pensé en tant qu'illustration, mais comme une pratique d'inscription et de traduction des réalités en mouvement dans une perspective d'anthropologie graphique. Les profils de marcheurs, les lignes augmentées déduites ainsi que les enchevêtrements de traces au cours du temps définissent des trajectoires dotées de qualités et d'expériences kinesthésiques. Le corps du marcheur dans cette méthodologie n'est plus perçu comme un objet de performance ni un instrument, mais comme le centre dynamique d'un déploiement d'activité. L'entreprise chôrographique obéit à cette *sismographie du corps* (Mauron 2009) pour représenter l'intangibilité des spatialités, et les principes de son élaboration pourraient se résumer dans le tableau suivant :

Tab.8 Tableau synthétique de l'entreprise chôrographique :

<b>Auteur / Interprète</b>	Ouverte à tous (aux initiés et aux néophytes)
<b>Substance</b>	Spatialités (pratiques et actions spatiales)
<b>Échelle</b>	Échelle habitée du lieu (à taille humaine)
<b>Métrique</b>	Distance proxémique (pédestre exclusivement)
<b>Données</b>	Par l'observation ethnographique : points d'observations multiples et variées (enregistrement vidéo, photos, carto-ethnographie, tec.)
<b>Rendu graphique</b>	Techniques mixtes (interactions d'échelle, contractions spatio-temporelle, combinaison figuratif/abstrait, ouverture sémiologique, etc.)

Cette nouvelle perspective cartographique n'est pas un état qui conduit *in fine* à des résultats stables, mais un processus, un mouvement qui fait de l'altérité et de l'altération, son véritable terrain d'exercice. Aussi, devant la surenchère actuelle de données disponibles et la difficulté d'en produire certaines ayant trait à la spatialité de l'individu-acteur et de l'espace des sociétés, il est bon de reconsidérer l'avantage comparatif du processus de création cartographique, l'acte, plus que son résultat, la carte.

« Dans ma ville tout est temporaire. Et s'il est question de faire la carte de cet éphémère, cela n'équivaut pas à le maîtriser, mais plutôt à se situer dans son évanescence, dans sa mobilité, à l'accompagner. » (Davila 2002, 112 cite Francis Alÿs, *Walks/Paseos*, 1997, 15)

Il n'existe jamais de vue absolue, mais seulement des points de vue, des angles de perception et des niveaux d'observation. La façon dont la chôrographie n'évite pas la subjectivité de l'observateur, ne propose pas de point de vue unique, synoptique et objectif sur la ville, mais une construction personnelle et singulière, à partir de plusieurs angles d'observations dont l'élaboration passe par l'implication physique du regardeur lui-même dans le territoire observé et son rendu visuel. Il s'agit d'une manière de rétablir la cartographie d'auteur, pour ne proposer non plus une *représentation*, mais une *présentation*. Une cartographie qui n'expose plus la ville comme un portrait, mais comme une expérience. Arpenter, traverser, présenter, plutôt que marquer, circonscrire, représenter.

Pourtant, toute opération de mise en carte est une opération de mise à distance par rapport au présent observé. Elle implique un détachement par rapport à l'actualité du terrain. C'est dans ce décalage qu'elle est susceptible, dans un mouvement de recul critique, de créer de la réflexion et de réintroduire de la durée dans la pensée. Mettre en carte consiste à opter, au détriment d'autres cartographies possibles, ce qui restitue au cartographe-expérimentateur sa responsabilité d'auteur. Cela consiste aussi à faire apparaître la réalité spatiale dans sa complexité et ses contradictions.

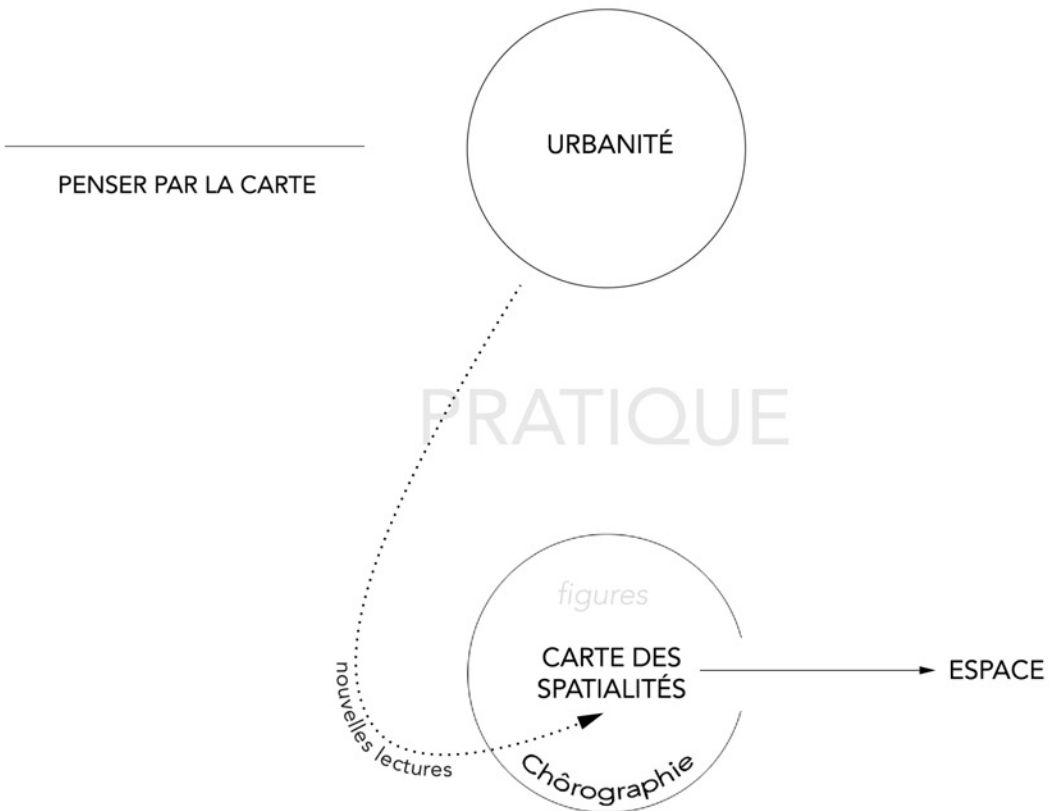


Notre approche chôrographique ne saurait se satisfaire d'un protocole non expérimenté, si bien que nous avons à cœur de le mettre à l'épreuve. Des six situations de marche que nous avons identifiées et documentées, seules trois ont été retenues et feront l'objet d'une lecture détaillée dans la partie suivante en vue de repenser l'espace urbain aux prismes de ces productions chôrographiques.



## PARTIE III

# Repenser l'espace urbain



Dans son loisir d'avancer, de ralentir, d'accélérer, de s'arrêter, de s'asseoir, d'observer, le piéton jouit des conditions qui permettent de réinventer les motifs et les fondements de la marche urbaine. La construction de l'identité du marcheur se fait à la fois individuellement et collectivement par les expériences qu'il fait de la ville. Dans cette dernière partie, nous allons nous plonger dans l'univers singulier du piéton et tenter d'approcher l'essence de la ville, son urbanité, par une entrée inédite, celle de la modulation de la marche, en tant que forme d'appropriation de l'espace urbain et des représentations véhiculées dans la société. Bien plus qu'un type ou une figure urbain(e), ceux qui s'adonnent à la marche en ville peuvent être amenés jusqu'à constituer de véritables « personnages ».

« Il (le promeneur) ne peut vivre que par la ville, il se définit par elle et, en retour, la définit. » (Turcot 2007, 13)

En trois temps, nous allons saisir et examiner trois de ces personnages, le *promeneur*, le *passant* et le *motile*, qui se sont imposées lors de nos observations de terrain à partir de l'entreprise chôrographique. Il s'agit alors de comprendre par l'interprétation des chôrographies comment les spatialités nous informent et nous proposent de nouvelles lectures de l'espace urbain. En retraçant ainsi la genèse de ces individus, qui ont pu, chacun à leurs manières, offrir des qualités urbaines et être aux fondements d'urbanité si particulière, il est possible de *repenser l'espace urbain* à partir des chôrographies et d'en déduire de modes de vie en accord avec une certaine histoire et évolution de la ville. Il convient ainsi de réévaluer les transformations urbaines en considérant la place prépondérante qu'occupe celui qui chemine à pied, car selon ses manières de marcher, la ville se crée et se transforme à la vitesse de son regard.



## Chapitre 4 L'invention du promeneur

« - Plaisanter, moi ? C'est une maladie, mon vieux, une terrible maladie ! Je vais être plus clair : ce qui les perd, c'est une incoercible envie d'aller se promener à la campagne.

- Mais c'est une passion très saine ! Je leur ai moi-même promis d'y participer.

- Tu as promis ? – se récria-t-il. – O malheureux Philippe Klimytch ! Qu'as-tu fait ? Tu es perdu ! »

(Gontcharov 2012, 27-28)

Aujourd'hui, dans les villes contemporaines, la promenade est une pratique ordinaire, presque banale, qui permet à l'habitant ou à l'étranger de passage d'entrer directement en contact avec ce qui constitue les caractères essentiels de la ville, ceux-là mêmes qui la définissent. Pourtant, ce comportement social, si normal qu'il puisse apparaître aux « êtres urbains » contemporains, n'en est pas moins une construction sociale. La genèse du promeneur moderne s'analyse selon une double lecture : comment l'espace façonne le promeneur et comment ce dernier façonne et définit ce même espace urbain.

« Jeu du corps, qui met en branle les mécanismes de l'esprit » (Schelle 1996), la promenade est souvent envisagée sous la double acceptation du terme : le lieu où l'on se promène, l'espace de la promenade, son aménagement et l'action de se promener, la pratique de la promenade, ses usages. Deux éléments sont ainsi à considérer, le lieu (le promenoir) et le déplacement (*pourmener*, action de « mener ça et là »). Pourtant, un autre aspect encore inexploré semble déterminant pour saisir cet objet d'étude de manière tangible, il s'agit de sa représentation.

La construction de la promenade s'articule principalement autour de ces deux approches, celle de l'espace et celle de la pratique, qui se retrouvent d'ailleurs dans toute la littérature scientifique sur la promenade, qu'elle soit historique (Debié 1993) (Turcot 2007) (Loir et Turcot 2011), sociologique (Le Breton 2000) (Thomas 2007) ou ethnographique (Jolé 2006) (Miaux 2008) (Assaf 2013). La promenade est ainsi abordée soit sous l'angle de l'aménagement du paysage, soit sous la forme d'une pratique considérée comme un thème essentiel

de la littérature des Lumières. En retraçant brièvement l'histoire de la promenade, à travers ses espaces et ses pratiques, ses gestes et ses formes d'appropriation, nous allons nous intéresser à la naissance d'une des figures majeures de l'essor des villes qui évoluera au cours des siècles et qui s'exportera de par le monde. Nous allons tenter ensuite de dresser le portrait du promeneur urbain à partir de l'approche chrôrographique.

## 4.1 Une histoire de la promenade. Entre espace et pratique

« Se promener, déambuler, errer, se déplacer, se balader, circuler, flâner, marcher ; autant de mots que l'on utilise à loisir comme synonymes, mais qui, à y regarder de plus près, rendent compte de réalités et de déterminants bien différents » (Loir et Turcot 2011, 7). Dans l'introduction de leur recueil d'articles sur la thématique de la promenade au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, les historiens Laurent Turcot et Christophe Loir s'interrogent. Une question s'impose à eux : qu'est-ce que la promenade ? Que veut dire se promener ?

L'histoire de la promenade a occupé un certain nombre de travaux depuis une trentaine d'années (Wallace 1994)(Turcot 2007)(O'Byrne 2008)(Borsay 2008)(Loir et Turcot 2011), mais également d'un point de vue littéraire poursuivant les recherches initiées par Walter Benjamin sur la figure du *flâneur* (Tester 1994)(Jarvis 1997)(D'Souza et McDonough 2008). Très récemment, une compilation d'articles présente la généalogie de la marche urbaine de l'Antiquité à nos jours (le Maire 2013b). Cette approche globale nous permet de dater la construction de l'identité du « promeneur » au XVIII<sup>e</sup> siècle en Europe, bien que son origine soit vraisemblablement connue dès l'Antiquité (O'Sullivan 2012).

Si Londres fait figure d'exemple en la matière, la pratique de la promenade s'est peu à peu infusée auprès des grandes villes accueillant la noblesse sous l'Ancien Régime (Paris, Berlin, Bruxelles, Vienne, Madrid, La Haye, Aix-en-Provence ou encore les villes de la Renaissance italienne, etc.). Ces dernières ne connaissaient guère de plaisir de marcher craignant soit de compromettre leur grandeur en se mettant au niveau du peuple, soit de se lasser. Il aura fallu doter la marche à la fois d'attraits, en la rendant agréable par l'aménagement d'un espace dédié, et d'intérêts, en veillant à l'accomplissement de relations sociales de qualité à la fondation des principes de sociabilité.

En analysant de plus près l'évolution entre ce mode de déplacement pédestre, si particulier, tant il a été codifié, et son aménagement spécifique, la question du processus d'émergence de la promenade va connaître plusieurs étapes d'élaboration jusqu'à devenir l'espace et la pratique que nous connaissons à l'heure actuelle. Là encore, il est difficile de généraliser, puisque chaque promenade connaît ses propres spécificités (sa



morphologie unique, ses attributs esthétiques, ses rythmes particuliers, etc.), étant le fruit de la rencontre entre un ensemble d'individus et un espace donné.

#### 4.1.1 De la marche à la promenade. La naissance de l'urbanisme

Comme nous avons pu le voir précédemment, la marche n'est pas innée, elle est acquise, culturellement et socialement construite. La promenade se présente ainsi comme une marche particulière, qui s'est adaptée à un ensemble d'individus donné, dans un espace donné, à un moment donné. Dans le processus qui amènera la construction d'une nouvelle figure urbaine, à savoir l'identité du promeneur, la déambulation « naturelle » de l'homme (la marche) devient un mouvement encadré par les impératifs dictés par l'instauration de civilités, au départ sous la forme de traités<sup>74</sup>, puis suivant les principes de la loi d'imitation et du contrôle social mutuel, qui aura pour conséquence d'instituer la transparence comme marqueur de sociabilité.

##### Dresser le corps

Le caractère public des lieux de promenade, à l'origine circonscrit aux parcs, est historiquement sanctionné par un règlement publié et affiché, qui en indique les interdits. Les autorités tentent ainsi de policer la promenade, d'y imposer les codes et les usages de la société mondaine pour le transformer en un espace public singulier, un environnement visuel, sonore et olfactif tout à fait particulier, à l'abri des nuisances de la ville de l'époque. Outre les règles explicites affichées dans le règlement, il y a tous les interdits implicites et les règles de bienséance.

Dans une longue tradition des traités de civilité, le corps du marcheur a peu à peu été « dressé » pour répondre aux exigences de sociabilité des espaces de la promenade. Le corps socialement construit du promeneur traduit alors un rituel de la promenade imposé par des règles en vigueur. Des gestes et usages spécifiques répondent au départ aux normes collectives dictées par des traités de civilité, puis assurées par des fonctions mimétiques. Or, puisque l'individu se déplace et occupe un espace, il importera aux aménageurs de codifier également cet espace en vue d'y faciliter la pratique. La gestuelle contrôlée ou naturelle est le signe du caractère social. Marcher devient un acte qui détaille les dispositions de l'homme.

« La marche intègre une pédagogie du corps fondée par des hiérarchies sociales qui organisent les déplacements. Peu à peu se construit un modèle de distinction sociale qui fait de la promenade une pratique ritualisée appuyée sur des codes sociaux qui assurent la visibilité. » (Turcot 2007, 25)

La promenade forme la grande distraction sous le Second Empire, puis la Belle-Epoque. Elle se fait « parade », lorsqu'elle est orchestrée par le spectacle de ses membres qui s'habillent en conséquence, exhibent

---

<sup>74</sup> Et ils furent nombreux les traités portant sur la civilité, la bienséance, la politesse ou le savoir-vivre qui sont parus du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle et recensé par Laurent Turcot, qui en consultera pas moins de quatre-vingt portant sur la nature et la fonction de la « promenade de civilité », pour l'élaboration de son ouvrage phare sur *Le promeneur à Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Turcot 2007).

leurs toilettes régulièrement, en calèches ou encore à pied. Loin de n'être que pédestre, elle sera rapidement carrossable et empruntera les « cours »<sup>75</sup> ou autres promenades attelées qui porteront les lettres de noblesse de la promenade typiquement urbaine : Cours la Reine, les Champs-Élysées ou les allées du bois de Boulogne à Paris, les allées du Tiergarten ou du Prater à Vienne, à titre d'exemple.

### Aménager l'espace

L'aménagement de l'espace est conditionné par l'importance grandissante du rituel de visibilité sociale qu'est la « promenade de civilité », c'est-à-dire le fait de se promener conformément aux impératifs sociaux de la civilité. C'est ainsi que l'émergence des projets d'embellissement de la ville donnera le point d'honneur à l'aménagement de jardins publics en premier lieu, destinés et construits spécifiquement pour la « promenade de civilité ».

Le XVII<sup>e</sup> siècle voit naître l'association du jardin et de la promenade. La particularité et l'existence de ce couple sont redevables à un ensemble d'équipements qui définissent la nature du jardin et vont infléchir des comportements sociaux, ainsi des allées, mais surtout des contre-allées. La contre-allée devient le lieu propice à la promenade. La plupart des jardins à la française en seront dotés.

L'autre forme urbaine archétypale de la promenade est la promenade maritime ou littorale, qui apparaît avec la naissance du tourisme (1850-1930) et la multiplication de stations balnéaires réservées à une élite (Brighton, Deauville, Biarritz, Cannes, Nice, Menton, Monte-Carlo) (Debié 1993). Ces dernières réalisent « l'idéal de l'urbanisme haussmannien : transformer le site en panorama, la rue en promenade, sertir la ville dans un écrin de parcs et la réserver aux riches » (Debié 1993, 33). Ces aménagements luxueux accompagnent aussi le changement progressif du regard sur la représentation du littoral et de la mer. Ils marquent ainsi une transition décisive d'un espace effroyable à un espace désirable (Corbin 1990).

Enfin, la logique foncière pousse au jeu de la spéculation et « juxtapose aux ports tassés et aux villages de pêcheurs d'origine, d'immenses appendices linéaires où l'urbanisation suit le bord de mer » (Debié 1993, 35). Cette nouvelle urbanisation du littoral puise sa forme urbaine originale des boulevards importés des capitales et cherche à en résumer les principaux attraits : une vie mondaine idéalisée et une urbanité métropolitaine reconstituée au grand air et sous un climat plus clément. Ces promenades maritimes donnent naissance à de véritables « villes-boulevards ».

À partir du début du XIX<sup>e</sup> siècle, deux aménagements vont offrir confort et sécurité aux piétons pour parcourir les artères commerciales : les trottoirs et les passages couverts. Le piéton devient le client naturel des marchands de détail, de véritables acheteurs, consommateurs de premier ordre. Les considérations

---

<sup>75</sup> Les cours, ou *corso*, apparaissent en Italie au XVI<sup>e</sup> siècle puis se développent dans la plupart des villes européennes (Loir 2013).

commerciales vont peu à peu appuyer la nécessité de séparer les flux et démocratiser l'idée de site propre pour chaque type d'usagers.

### Embellir la ville. Faire une offrande au promeneur

En veillant à dresser le corps et à aménager l'espace, la promenade marquera profondément et durablement l'évolution sociale et urbaine des villes. Elle sera également au fondement de l'émergence d'une nouvelle pratique de la ville, dans sa conception même, celle de l'embellissement urbain. Concept clé de la pensée proto-urbanistique à la française jusqu'à la loi Cornudet de 1919, cette notion d'embellissement unit ceux qui cherchent à penser et à théoriser l'aménagement global de la ville du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle à ceux de la Belle Epoque en Europe. A titre d'exemple, *Les promenades de Paris* est le titre de l'ouvrage que l'ingénieur-paysagiste Adolphe Alphand a choisi pour présenter son action d'aménagement à côté de ceux d'Hausmann (Alphand 1867). Au début des années 1900, le travail d'Eugène Hénard, architecte de la ville de Paris, en constitua tout à la fois l'aboutissement et les derniers feux ; c'est en effet à ce moment que la notion commence à être délaissée au profit d'un néologisme alors tout récent : l'urbanisme<sup>76</sup>.

Quant au terme d'*embellissement*, il évoque toujours, jusqu'à Hénard, le surplus de beautés ajouté à et dans l'espace urbain. La ville embellie est une ville qui a été mise en scène pour le regard. Loin de ne s'occuper uniquement de la gestion de la circulation, l'aménagement de l'espace l'est avant tout pour organiser la circulation du regard de l'utilisateur de la ville dans un « réseau de promenades ».

« Autrement dit, le référent central de la notion d'embellissement s'incarne dans la figure de celui qui arpente la ville, qu'il soit promeneur, flâneur, visiteur, touriste ou tout simplement habitant soucieux de se déplacer pour quelque raison que ce soit d'un bout à l'autre de la ville, et qui ainsi se l'approprie. » (Lemas 2013, 105)

Ces opérations d'embellissement, à travers une série de dispositifs pour ménager l'attention et la fatigue du piéton, supposent une conversion du regard et conduisent ainsi à faire de la ville une « offrande au promeneur » (Lemas 2013, 105). Le primat est donné au regard, au « coup d'œil » du spectateur, de par le soin donné à la contemplation possible des monuments ou de l'aperception de séquences architecturales comme paysagère, de manière à produire sur le piéton un effet d'émerveillement. La ville devait d'ailleurs être pensée comme un jardin et le mieux adaptée à la fonction de promenoir en adoptant le dispositif devenu classique de l'allée rectiligne plantée.

---

<sup>76</sup> Le terme *urbanisme* semble apparaître en français en 1910, afin de qualifier l'émergence de cette nouvelle science qu'est celle des plans de ville, confiée à des professionnels spécialistes de la question (et non plus seulement aux architectes, voire aux ingénieurs et parfois aux médecins comme Tenon à la toute fin du XVIII<sup>e</sup> siècle) (Lemas 2013, 103).

S'attachant à cibler une personne concrète, incarnée, susceptible aussi bien de se fatiguer, de se perdre ou de s'impatienter, les projets d'embellissement organisent la ville autour de la marche urbaine de sorte que l'état physique et le confort du trajet soit pris en compte, dans l'aménagement de bancs, de haltes ou encore dans l'alignement des arbres pour offrir l'ombre aux promeneurs, les protéger de la pluie ou de vent.

Dans le souci d'accompagner la déambulation de cette nouvelle figure urbaine qui apparut au tournant du XVIII<sup>e</sup> siècle, de nouvelles sciences de la ville ont fait leur apparition afin d'agrémenter les espaces dévoués à cette nouvelle pratique du confort nécessaire, et d'offrir de nouveaux panoramas plaisants sur la ville. C'est une réelle reconsidération de la ville qui est en jeu dans ces entreprises d'embellissement, et qui auront pour effet la naissance d'une nouvelle discipline, l'urbanisme, dont la préoccupation première sera d'accompagner cette mise en valeur urbaine pour le piéton, et en l'occurrence son personnage fétiche, le promeneur urbain, bien que cette intention première a été en fin de compte vraisemblablement quelque peu abandonnée.

#### 4.1.2 Du collectif à l'individuel. La naissance du promeneur solitaire

Dans la perspective d'aménager l'espace urbain à la marche, le parcours du promeneur doit être repensé de manière à épouser le *tempo* du marcheur. Tantôt il presse le pas, tantôt il lève le pied et s'arrête pour reprendre son souffle ou s'orienter, tantôt il est en état d'alerte, tout sens éveillé, tantôt il se perd dans ses pensées. Dans un souci de transformation urbaine et sociale à travers l'instauration d'une manière de marcher, l'histoire de la promenade nous enseigne que l'invention du promeneur solitaire se révèle être la figure par excellence de la modernité (Turcot 2007). En effet, l'acte de déambulation a rarement été associé auparavant à un acte individuel, comme nous le rappelle Laurent Turcot, en exposant une évolution de la pratique et de l'espace de la promenade vers une individualisation.

« La promenade est un construit social, elle ne peut être comprise et acquise que par la distinction et la connaissance des règles qui la définissent. Cependant, au sein même d'une littérature normative qui en a fabriqué les critères de définitions, se met en place une promenade qui s'extrait des cadres formels de la civilité. Son usage s'individualise. Elle est dorénavant conçue comme loisir et pratique de santé. »  
(Turcot 2007, 131)

La notion de promenade va peu à peu devenir pluriel et admettre plusieurs acceptations. Il est possible de dégager une acceptation sociale, la « promenade de civilité » ; d'une autre plus personnelle, la « promenade de divertissement ». Alors que la première tient son origine de la promenade discursive, *l'ambulatio*, étroitement associée à un orateur et déjà présente dès l'Antiquité (Tholbecq 2013), l'autre témoigne de l'idée d'une fonction thérapeutique ou hygiénique au déplacement du corps, la fameuse « promenade de santé » effectuée en plein air.

## « Voir et être vu ». La fonction sociale de la promenade

Les origines de la promenade, celles de l'Antiquité ou de XVI<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècles, confirment la systématisation d'une pratique essentiellement collective, signe de « visibilité sociale ». « Se faire voir » et « être vu » (Loir 2013) à la promenade sont des éléments constitutifs du rituel à laquelle la haute aristocratie s'adonne à des moments particuliers, suivant un calendrier qui déterminera la présence de la foule à tel ou tel endroit. Il y a une saison, une journée et une heure pour se faire voir à la promenade. Synonyme d'oisiveté, ce « divertissement » qui n'est toutefois pas à confondre avec le « loisir », est avant tout un moyen efficace pour se faire connaître et surtout connaître le monde. À pied, à cheval ou en voiture, cette pratique mondaine, codifiée à l'extrême, est également spatialement organisée. Au départ, c'est dans les jardins que la promenade est apte à se réaliser, et nulle part ailleurs, sûrement pas dans la rue. La distinction avec la rue, espace de tous les dangers, peu fréquentable, et le jardin, espace policé à restriction d'accès, est fondamentale dans l'émergence de cette première conception de la promenade.

Ainsi, l'association d'un lieu à une pratique – la promenade pour le jardin et la marche pour la rue – marquera durablement la conception de l'espace urbain et son évolution jusqu'à nos jours. Si la nature même de la promenade de civilité n'est plus une priorité de la société mondaine, quelque chose de son essence reste toutefois d'actualité. Loin d'avoir disparu, la dimension représentative de la promenade, le fait « de voir et de faire voir » plus uniquement son degré de distinction, mais sa façon d'être dans la rationalisation de la gestuelle, dans les postures adoptées, dans les modes de déambulation engagés sont autant de déterminants qui poussent les marcheurs à se promener et à entretenir cette réalité mondaine de la sociabilité. La fameuse « promenade du dimanche » en est un exemple archétypique, qui continue à accueillir de fervents membres auprès des parcs publics, des bois ou encore des nombreux littoraux aménagés à cet effet, comme l'exemple le plus connu de la promenade des Anglais de la Riviera méditerranéenne en atteste encore l'actualité. Mieux encore, cette forme de promenade s'est également exportée de par le monde, en Asie ou en Arabie sur la corniche d'Abu Dhabi par exemple (Assaf 2013).

## La promenade se démocratise. La fonction récréative de la promenade

Au cours de l'histoire, la pratique de la promenade va s'individualiser selon l'analyse de Laurent Turcot, et prendre une tout autre forme. C'est la naissance de l'individu et son avènement qui va peu à peu démocratiser la promenade en une « promenade de divertissement et de santé », inspiré par le courant hygiéniste et humaniste des Lumières. Le nouveau promeneur met à distance son regard sur la ville. Il détermine les conditions d'appropriation qui renforcent son individualisation. Son déplacement dans la ville devient unique et personnel, il se crée alors une propre identité.

C'est à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle que se profile un affranchissement individuel du promeneur, menant à son autonomisation et à une individualisation de la pratique. De la pratique sociale distinctive, elle passe à un

« loisir<sup>77</sup> » où la liberté de mouvement et d'attitude est assurée. L'influence de Jean-Jacques Rousseau et de ses *Rêveries du promeneur solitaire* (Rousseau 1990 (1782)) confirme la tendance d'un recentrement sur soi lors de l'exercice de la promenade. Tendance qui se dessine depuis le début du siècle des Lumières, l'acte mécanique de la marche est associé à une fonction contemplative qui fait du philosophe un « promeneur solitaire ».

La diffusion de l'idée d'une promenade qui peut se faire individuellement sera renforcée par le courant hygiéniste, qui en fera un acte de santé, sous la forme d'une prescription médicale accessible à tous et qui concerne toute la population. La promenade va peu à peu se démocratiser autant qu'elle s'individualise. En faisant de la marche un acte salutaire de santé publique, la pratique devient moins contraignante et se popularise en « loisir de masse ». Toutes les classes sociales y sont conviées, sans que ce rassemblement implique nécessairement un rapport de distinction. Le rituel de distinction persiste pour autant à la démocratisation de la promenade qui se développera avec le tourisme de masse au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle. De la promenade de civilité demeurent la visibilité et le prestige social qui ne s'expriment plus tant par le maintien et la décence, mais par l'étalage de richesses, et donc de moyens économiques que l'individu mobilise dans l'espace public.

Une certaine ségrégation sociale s'opère toutefois, les classes aisées utilisent des stratégies d'évitement, spatiales ou temporelles (Turcot 2007). Jouissant d'un vaste temps libre, elles évitent de s'y rendre le dimanche et les jours de fête, c'est-à-dire lorsque la population qui travaille peut s'octroyer quelque loisir. Elles cherchent également à s'isoler du reste des promeneurs en se réunissant dans certains espaces appropriés. Ainsi, des zones et des horaires de fréquentations vont peu à peu définir des espaces de promenoir par différentes catégories d'usager. De ce point de vue, la démocratisation engendre de la différenciation sociale associée à de la ségrégation spatiale.

### Le promeneur-observateur. La fonction contemplative de la promenade

L'histoire urbaine témoigne ainsi du passage d'une pratique collective de la promenade dont la fonction est « de voir et d'être vu » à une individualisation du promeneur qui découvre les grands boulevards, les passages et une urbanisation naissante qui lui est spécialement dédiée. Ce dernier va progressivement s'éloigner de la foule pour devenir un spectateur aux premières loges pour mieux observer et décrire le spectacle de la rue. Le développement vers la figure d'un promeneur-observateur, authentique chroniqueur qui découvre et s'approprie l'espace urbain de lui-même, pénétrera la société par la littérature et l'apparition des figures du flâneur, du musard ou du dandy.

« Le promeneur s'approprie l'espace et invente sa façon de le pratiquer en instituant une réaction à l'espace très spécifique, qu'il s'agisse du regard, de l'observation ou de l'attention aux habitudes des autres. Figure ordinaire et évidente de la ville, le promeneur se fonde dans la ville en même temps qu'il

---

<sup>77</sup> Entendons par « loisir », des activités ou des occupations de divertissement auxquelles on se livre pendant un moment en disposant librement du temps offert.

la définit. Il y a là un processus de subjectivation de l'espace : l'individu se met face aux autres et s'individualise. L'individualisation consiste en une nouvelle capacité de la population à faire de la promenade une habitude qui ne signifie pas forcément un rapport de forces distinctif avec une communauté sociale donnée. » (Turcot 2007, 19)

L'apparition de nouvelles représentations associées et de discours sur la représentation de l'espace, au travers des guides de voyages qui deviennent de véritables « véhicules de promenade » (Turcot 2007), est corrélative à l'émergence de nouveaux usages sociaux de « l'être dans la ville » avec la définition d'une gestuelle et d'une intention pour revendiquer cette individualité. La naissance de l'individu est un processus historique qui transformera également l'espace urbain permettant de pratiquer la promenade à même la ville dans un espace sécurisé pour le piéton en ouvrant le tissu urbain environnement par des percées monumentales du baron Haussmann ou encore l'aménagement de boulevard périphérique en espace de promenade privilégié. Le Paris de Haussmann se revendique d'un projet de ville dédiée aux piétons et à la promenade par l'instauration d'un réseau de parcs reliés par les grands boulevards.

Aujourd'hui, l'expérience personnelle de la ville définit le type urbain du promeneur ou flâneur parisien. De Léon-Paul Farge à Éric Hazan, en passant par Georges Perec et Pierre Sansot, l'espace urbain invite à la promenade en infléchissant des modes de déambulations particuliers. Le flâneur s'approprie les lieux en les réinvestissant par sa flânerie contemplative. L'homme qui est à l'origine de cette nouvelle approche poétique de la ville est Walter Benjamin. C'est lui qui, dans une étude inachevée sur les passages couverts parisiens au XIX<sup>e</sup> siècle (Benjamin 1989), a fondé une nouvelle manière de considérer le déplacement. Puisant dans les écrits de Baudelaire, pour qui le flâneur est « le prince qui jouit partout de son incognito (...). Être hors de chez soi, et pourtant se sentir partout chez soi ; voir le monde, être au centre du monde et rester caché au monde » (Baudelaire 1943, 14). Benjamin affirme que le type du « flâneur » est un produit de la société et qu'il n'a pu se constituer que dans la société industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle. Dans *Paris, capitale du XIX<sup>e</sup> siècle*, l'auteur évoque les caractères sociaux du flâneur et construit de ce fait son identité intrinsèque. Le personnage du « flâneur » et l'esthétique de la « flânerie » sont tous deux issus d'un XIX<sup>e</sup> siècle fortement marqué par le romantisme, l'introspection et aussi par un nouvel urbanisme haussmannien et mercantiliste.

Chez le flâneur, l'expérience personnelle du « voir » prime sur celui « d'être vu ». Il est un professionnel de l'espace public qui fera de sa pratique de la vie à l'extérieur une activité créatrice. Son observation critique des comportements humains offre autant de pistes pour transformer le banal en extraordinaire. Il est une « figure essentielle dans le processus de mise en scène de l'espace urbain, soit en tant qu'acteur-utilisateur de l'espace public, soit comme narrateur et interprète de l'espace lui-même » (Nuvolati 2009). Enfin, dans un article éclairant de Giampaolo Nuvolati sur le flâneur dans l'espace urbain, l'auteur constate que la figure du flâneur et sa pratique tendent à disparaître au profit du dandy ou du touriste malgré quelques différences.

« Dans sa relation avec la foule, le dandy est plus intéressé par le fait d'être regardé qu'il n'accorde d'intérêt à l'observation. Disposant d'un temps restreint et de peu d'opportunités, le touriste est pour

sa part davantage curieux d'explorer la ville, mais il reste également détaché de la foule. Le flâneur quant à lui finit toujours par récupérer son individualité, son statut d'observateur » (Nuvolati 2009).

La promenade comme méthode est une habitude urbaine du « promeneur-observateur ». Elle devient une « pratique de l'espace » : une pratique de la ville dont le but est d'aller voir, d'observer, de scruter, d'entendre, de discuter afin de noter scrupuleusement le résultat de ces pérégrinations pour connaître l'espace et se l'approprier.

\*

Au terme de cette analyse historique d'une nouvelle figure de l'urbanité produite par la marche dans l'espace urbain, nous avons pu constater de l'existence d'une relation conjointe entre la naissance de l'urbanisme et celle de l'individu, cristallisée dans l'invention du promeneur. Au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, alors que la promenade a tendance à progressivement s'individualiser, grâce notamment au courant de pensée des Lumières, ce passage du collectif à l'individuel marquera autant la pratique de la marche en tant qu'essence naturelle de l'homme et possédant des vertus insoupçonnées pour le corps et surtout l'esprit, que l'aménagement d'un espace propice et dédié à cette pratique qui se manifestera en terme d'embellissement, de confort visuel et d'esthétique pour ses usagers.

À la fois action (se promener) et lieu (où l'on se promène), la conception de la promenade implique un déplacement qui se distingue de la circulation ordinaire par le fait que ce n'est pas tant la destination qui importe, mais le déplacement lui-même, non pas le point d'arrivée, mais le parcours chemin faisant (Ingold 2011c). Cette circulation récréative va progressivement devenir un loisir s'adaptant aux exigences de la société et produisant des aménagements spécifiques : de la promenade de sociabilité (une pratique sociale de voir et d'être vu), à la promenade de santé (prendre l'air, faire de l'exercice), des promenades d'observation (contempler l'environnement naturel ou urbain) aux promenades commerciales (lèche-vitrine).

La promenade tant fonctionnelle que ludique a permis de souligner l'importance de la figure du promeneur dans l'essor d'une société urbaine et dans son développement urbain. Elle apporte les premiers jalons d'un art d'être en ville, autrement dit d'une certaine dose d'urbanité. En tant que construction sociale, elle va au cours de son émergence permettre d'articuler de manière si particulière l'individu au collectif.

« Déambuler, cheminer ou marcher ne sont pas des actes banals et futiles. Certes, la promenade est un loisir, elle rassemble les individus, met en place des systèmes de représentation, d'interaction et de sociabilité, mais elle doit également se comprendre par l'espace physique qui structure sa nature et ses modalités d'utilisation. Rituel de visibilité sociale, elle fonde des usages qui cimentent les rapports sociaux. Les formes de l'aménagement de l'espace croisées aux modalités d'appropriation permettent d'articuler le singulier au collectif. » (Turcot 2007, 18)



En tant que phénomène enfin, elle donnera à l'Europe des traits culturels communs et traversera les frontières par l'effet de son influence grandissante et d'un nouvel éclat qui se déclinera à l'infini selon les situations urbaines rencontrées, le paysage à exploiter à disposition ou encore l'appropriation qu'en feront les nombreux promeneurs adeptes.

## 4.2 Se promener en Inde

Alors que nous venons d'exposer l'émergence de lieux urbains dévolus à la promenade en Europe, nous allons nous intéresser dorénavant à un cas de figure singulier, en portant notre intérêt sur la promenade en Inde, et plus particulièrement sur la majestueuse baie, nommée Marine Drive à l'extrémité sud-ouest de la capitale économique indienne, Mumbai<sup>78</sup>. Se promener en Inde est loin d'être une évidence lorsqu'on a connaissance du contexte culturel et social spécifique à ce pays. La pratique a été empruntée autant que l'espace qui a été exporté et créé de toutes pièces. Malgré tout, la promenade y tient un rôle essentiel de nos jours, elle incarne à sa manière l'identité métropolitaine *mumbaikars*\*. Le nouveau paysage qui se dessine quotidiennement au cours de la promenade offre des *cityscapes*, au même titre que les *skylines*<sup>79</sup>, qui permettent d'embrasser d'un seul coup d'œil l'ensemble et l'étendue de la métropole au rythme effréné des nouvelles constructions. Le partage de ce panorama qui s'offre de façon renouvelée aux habitants est actualisé en permanence par la communauté des promeneurs qui s'adonnent à leur déambulation quotidienne. En tant qu'espace de représentation majeure de la métropole, Marine Drive est l'archétype d'un espace public en Inde associé à la manière tout à fait indienne de se promener.

Paris, considéré comme la ville-promenade, ou d'autres réalisations parsemées à travers l'Europe, ont assurément servi de modèles. Les espaces de promenades ont connu une véritable recrudescence et ont souvent accompagné le développement urbain des villes au début du XX<sup>e</sup> siècle. Ce qui peut cependant surprendre est le fait de retrouver ces mêmes espaces de déambulations aux antipodes, en Asie, en Arabie ou en Amérique latine. Fruit de la colonisation et de l'assaut du littoral, la construction de larges promenades plantées a pu devenir par ailleurs un leitmotiv dans l'urbanisation sous l'empire colonial. La promenade a accompagné l'urbanisme spéculatif qui s'est imposé dans les colonies et forme un contraste saisissant avec

---

<sup>78</sup> Capital de l'état du Maharashtra en Inde du Sud, Mumbai est la ville la plus peuplée d'Inde et la 9<sup>e</sup> agglomération la plus peuplée au monde. Portant auparavant le nom de Bombay, elle a été rebaptisée officiellement Mumbai en 1995 par les parties nationalistes Hindu Shiv Sena au pouvoir dans l'état, en relation à la divinité hindoue *Mumbadevi*, sainte patronne de la ville. Bombay est un anglicisme du terme portugais « Bombaim », dérivé de la phrase « Bom Bahia » ou « bonne baie » lorsque le Portugal contrôlait l'ouest de l'Inde jusqu'en 1961.

<sup>79</sup> Cette dimension du paysage urbain des métropoles contemporaines à la fois symbolique, politique et identitaire, a été théorisée par (Appert 2011). Selon l'auteur, le fait de « maîtriser le paysage devient un enjeu du « vivre ensemble » » dans les processus de définition et de hiérarchisation des identités dans la ville globale. Voir aussi le projet de recherche SKYLINE, porté par EVS (Lyon2), sur le retour des tours à Paris, Lyon et Londres ([http://recherche.univ-lyon2.fr/skyline/wordpress/?page\\_id=429](http://recherche.univ-lyon2.fr/skyline/wordpress/?page_id=429)).

l'arrière-pays immédiat, encore presque vide, de villages d'autochtones<sup>80</sup> installés çà et là. La promenade maritime a donné naissance à cette forme urbaine originale, une urbanisation qui suit le bord de mer (Debié 1993). Autrefois craint, l'océan devient la matrice d'un espace de promenade qui structure la ville. Mumbai, ville coloniale érigée sur la mer d'Arabie en fut également pourvue.

#### 4.2.1 De l'exception à l'archétype

Comme nous venons de le voir, les parcs en Europe sont souvent associés aux loisirs, à la récréation. Ces parcs sont publics précisément dans leurs accessibilités, rendues, du moins perçues, comme possibles pour tous. Les espaces publics européens ont été initialement conçus pour accueillir un nombre conséquent d'individus. Ils ont été allègrement surdimensionnés pour y accueillir la foule.

Dans les villes coloniales d'Inde, il existe peu d'esplanades publiques d'auto-représentation de la société dans son ensemble, Marine Drive fait cependant figure d'exception, à côté des autres espaces de promenade, auprès des rivages, des parcs, de certains lieux de cultes ou de sites touristiques. Comme nous avons pu le voir auparavant dans le chapitre 2, l'universalité d'accès de l'espace public indien n'est pas forcément une conception autochtone très prégnante. L'idée qu'une activité est ouverte à tous sans égard à la condition sociale n'est pas une évidence dans le contexte indien.

Pourtant, l'hétérogénéité des populations qui fréquentent cette promenade semble en faire un modèle archétypal de l'espace public indien certes importé mais dorénavant totalement indianisé. Cet exemple illustre la manière dont un modèle venu d'ailleurs a pu être approprié par des pratiques, des usages et des représentations locaux et a pu par la suite être reproduit ailleurs. Voyons voir, par un éclairage historique et ethnographique, comment ce lieu archétypal de la promenade urbaine figure désormais tel un archétype indien ?

#### Le produit du colonialisme

Ville apparemment « sans histoire<sup>81</sup> », ville coloniale, la formation urbaine de Mumbai a ceci de particulier qu'elle s'est construite sur des terres qui ont été « réclamées » (Shannon et Gosseye 2009) et gagnées sur la mer d'Arabie. Elle suit ainsi le même destin réservé aux villes coloniales, répondant aux mêmes logiques et

---

<sup>80</sup> L'activité principale de ces populations indigènes nommées les *Kolis* était la pêche.

<sup>81</sup> A ce propos, voir la critique d'Odette Louiset sur *l'Oubli des villes indiennes* (Louiset 2011) et leur déconsidération historique, alors même que l'urbanisation de la civilisation de l'Indus est attestée pionnière.

impératifs qui consisteront à transformer rapidement et durablement l'archipel<sup>82</sup> sur lesquelles étaient établies des communautés villageoises, en un comptoir commercial et portuaire de la plus haute importance.



Fig.40 Le territoire vierge de Black Bay. L'une des vues les plus anciennes de Mumbai, prise par William Johnson et William Henderson (c. 1855)

Ce sont les Anglais de la East India Compagny qui furent à l'origine de l'émergence et du développement urbain de Mumbai. Les colons installèrent leurs quartiers généraux sur le littoral de l'île principale, la Mumbadevi, d'où ils érigeront un fort, le Bombay Castel. À partir de la moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, le fort vit sa capacité d'accueil atteinte. La Révolution industrielle et la conquête militaire du sous-continent engendrèrent de multiples changements à Mumbai autant dans les moyens de production que de l'urbanisation (Fischer et Iorio 2013). Le Gouverneur britannique de Mumbai, William Hornby oeuvra à cette entreprise dès 1772 à travers un projet à grande échelle d'ingénierie civile pour l'expansion de la ville. De nombreux travaux de drainage furent entrepris, permettant ainsi la fusion des sept îles en un seul territoire (Rohatgi et al. 1997). Ainsi, toute l'histoire urbaine de Mumbai peut être lue à travers celle de l'impérialisme britannique. Mumbai est par essence le « produit du colonialisme » (Nijman 2007, 239).

---

<sup>82</sup> A l'origine, le territoire géographique de Mumbai se composait de sept îles : Mumbadevi, Parel, Mazagaon, Mahim, Colaba, Worli et Old Woman's Island (Shannon et Gosseye 2009).



Fig.41 Les premières propriétés s'installent sur la baie. Panorama depuis Malabar Hill, par Raja Deen Dayal, fin du XIX<sup>e</sup> siècle

Le succès d'une première promenade sur la mer d'Arabie à proximité de la *Gateway of India* réalisée sous l'Empire britannique en 1911, a donné naissance à d'autres promenades, de plus grande ampleur, comme la célèbre Marine Drive, achevé en 1915 sur la côte ouest qui embrasse Black Bay par une longue digue tenue sur plus de 4,3 km de long et sur laquelle une ligne ferroviaire reliant le nord et le sud de la nouvelle péninsule est créée en 1853.



Fig.42 Carte postale de Marine Drive, dans les années 1930

Plus tard, de nouvelles promenades en rivage, Worli Seaface, Haji Ali, Carter Road, Versova ou Bandra Bandstand (Das 1996) plus au Nord verront le jour, toujours dans cette même logique d'accompagner le développement urbain par un projet d'infrastructure lourd, permettant de se protéger par l'endigement des aléas des courants marins, agrémentés d'une promenade piétonne et d'un boulevard urbain carrossable.



Fig.43 Les espaces de promenades à Mumbai (CL)

## Un « espace spectacle »

Cette promenade longue de près de 4 km reprend le principe de l'aménagement des boulevards en tant que large artère bordée d'arbres qui divise la circulation entre les piétons et les véhicules. L'alignement des immeubles d'habitations et des cinémas aux façades Art Déco et aux balcons courbes souligne et renforce la perspective. Double influence de l'allée promenade plantée des jardins publics et de la rue ordinaire poreuse, elle encourage tout un chacun s'adonner à la promenade, librement pratiquée en ce lieu. Ouvert sur la ville (sans barrière, ni de garde, contrairement aux parcs publics), elle offre avant tout une vue saisissante sur la ville, un panorama d'exception, dû à la concavité de la baie qui permet d'entretenir des vues variées et toujours inédites d'une *skyline* qui se détache en arrière-plan. La forme concave de la baie se prête bien par ailleurs au va-et-vient des promeneurs qui souhaitent voir et être vus. En parcourant la berge de près de 4 km, le promeneur découvre également des points de vue successifs et différenciés sur le *skyline* de Mumbai, des perspectives allant de l'extrémité sud à Nariman Point au plus profond de la ville de Malabar Hill à Mahim. L'espace de la ville est ici mis en scène et se donne à voir comme un « spectacle total », une « vitrine » de la ville, conçue comme telle, mais aussi parce qu'une population cosmopolite qui compose la capitale économique du sous-continent indien s'y expose quotidiennement.

Du point de vue du paysage, Jean-Marc Besse parle d'ailleurs d'« espace spectacle » en tant qu'espace de « captation du monde » (Besse 2003, 12), en décrivant les géoramas qui s'admiraient au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, le charme de l'icône vue depuis la promenade est en partie sous-tendu par les images véhiculées dans bons nombres de films Bollywood<sup>83</sup>. Elles participent allègrement à forger dans l'imaginaire collectif l'image de Marine Drive comme un espace de représentation majeur de Mumbai, un haut lieu au même titre que la majestueuse porte, Gateway of India et le Taj Mahal Hotel.

De plus, Marine Drive est un des lieux les plus illuminés de Mumbai et ce n'est point un détail dans une agglomération où l'éclairage urbain est loin d'être garanti. Les illuminations depuis la voirie assurent un éclairage optimal pour une pratique nocturne sécurisée. La corniche, surnommée également Queen's Necklace en raison du collier de lampadaire que forme la perspective de la baie, aboutit à l'extrémité ouest à la plage Chowpatty bien connue pour ses activités ludiques le soir venu. Des stands de *bhel puri*\* ou de gâteries artisanaux se partagent l'accès à la plage, qui prend des allures de fêtes foraines le soir venu. De jeunes gens, bien motivés, poussent de petits véhicules en plastiques scintillants aux sons stridents, pour le bonheur des parents qui observent leur enfant se prendre pour pilote l'espace d'une traversée dans le sable.

Espace festif au quotidien, la corniche devient ponctuellement un lieu de célébration à l'occasion du bain annuel des statuts à l'effigie du dieu à tête d'éléphant Ghanesh, dieu par qui tout advient, par qui tout devient possible. La *Ghanesh Chaturthi* ou *Ganpati* est une fête de vénération hindoue qui s'étend sur une dizaine de

---

<sup>83</sup> *Muqaddar Ka Sikandar*, Prakash Mehra (1978) <https://www.youtube.com/watch?v=uf36LmnD9ZQ> ou plus récemment *Dhobi Ghat*, Kiran Rao (2011) <https://www.youtube.com/watch?v=erIzry9cHpl> (consulté le 13.07.2016).

jours au cours du mois de septembre, et qui consiste entre autres à une procession jusqu'à n'importe quel lieu où il est possible d'immerger des statues de la divinité, comme signe de purification et d'idolâtrie. Marine Drive est un des lieux de baignade privilégiés pour cette ablution rituelle<sup>84</sup> et montre à quel point un événement rituel peut travailler l'espace (Galey 1985, 8:10).

### Le promontoire : un objet scopique

Il y a aussi une forme de travestissement dans tout spectacle, du point de vue des relations sociales et comme énoncé par Erwing Goffman : « il y a des circonstances où l'on est conscient de se donner en spectacle et où on le fait en toute sincérité. » (Joseph 1984, 110). De la même manière, « voir le monde » devient une forme de loisir populaire, partagé par tous, le spectacle véritable de notre temps. La fonction récréative de la promenade agrémentée d'un vaste promontoire qui sert de bancs encourage la promenade en offrant autant de haltes que nécessaire. Ce banc continu qui sert de parapet facilite, dans l'espace public, le déploiement du rituel de la promenade de civilité. Lors de la déambulation, de courts séjours permettent de casser, d'alterner ou de ralentir le rythme imposé par le défilé incessant des promeneurs.



Fig.44 Vue Nord du promontoire (CL, 12.04.2012, 19:00)

La position assise fait du promeneur un observateur complice des individus qu'il regarde déambuler. Marine Drive peut être envisagée comme un long banc public qui se déploie sur 4 km. Le banc qui sert préférentiellement à s'asseoir ne se limite toutefois pas à cet usage primaire, il connaît une dimension poétique selon Michael Jakob qui en fait une apologie (Jakob 2014). Le banc favoriserait les « moments de la vie où l'on relâche l'intentionnalité indispensable au quotidien, on s'y repose, on revient à soi, on se soustrait. (...) Vus à partir du banc, c'est la perception elle-même et son objet – le monde – qui apparaissent dans une

<sup>84</sup> Célébration officinée par des dévots qui scandent : « Père ganapati, reviens-nous ! Toi qui portes chance, reviens-nous ! ».

*autre lumière* » (Jakob 2014, 6). C'est pourquoi le banc présente un caractère principalement relationnel entre l'homme et son environnement. Il entretient une dimension *scopique* avec le paysage de devant et de derrière. Il nous invite à prendre connaissance du monde en face, tout en gardant dans son dos un autre monde tout aussi stimulant. Nos arrêts favorisent certes l'observation, les échanges de regards et la conversation, mais encore davantage notre pulsion qui met en scène la dialectique entre « regarder » et « être regardé ».



Fig.45 Vue Sud du promontoire (CL, 12.04.2012, 19:00)

#### 4.2.2 S'exposer sur Marine Drive

À y regarder de plus près, Marine Drive semble cumuler les trois formes de pratique de la promenade, à la fois lucrative, de civilité et de santé. Les genres se confondent dans les espaces de promenade contemporaine, des subtilités pourtant résistent dans l'art et la manière de s'y exposer.

##### « Manger la brise »

Considéré comme un des espaces publics les plus emblématiques et « démocratiques » de l'Inde, Marine Drive est perçue comme un espace particulièrement « égalitaire ». Loin d'être réservé aux seuls habitants aisés appartenant à la *middle class* émergente, qui peuvent s'offrir un appartement dans le secteur très prestigieux de Cuffee Parade au sud de Nariman Point ou de Malabar Hill, la promenade tend à réduire les distinctions sociales et ethniques, alors qu'elle accueille les individus de toutes confessions, de toutes classes et de toutes



castes, autant les hommes d'affaires que les étudiants, les jeunes et les plus âgés, les autochtones que les touristes.

« Still, Marine Drive is where Mumbaikars come for a few moments of freedom from the stresses of commuting, of high living costs, of cramped homes. It is a place that breathes possibility. »

Ici, tous viennent pour « manger la brise <sup>85</sup> » selon un célèbre adage hindi, puisque ce vaste espace ouvert sur le large contraste de façon saisissante avec la congestion ambiante et l'encombrement significatif de du reste de la métropole.

### Pour une dose d'intimité

La promenade n'est pas pour autant un lieu calme et tranquille, une intense agitation l'anime dès la tombée de du jour et une activité nocturne soutenue rassemble le « tout » Mumbai qui se rend sur la corniche. La foule qui s'y presse confère toutefois aux promeneurs le privilège d'un certain anonymat et donne l'occasion à de jeunes couples par exemple, en quête d'« intimité à ciel ouvert » (Assaf 2013), de s'y retrouver et ainsi de sortir de l'environnement quotidien de leur communauté dans lequel ils peuvent être contraints dans l'espoir d'y exercer une liberté qu'ils n'auraient jamais cru se permettre ailleurs<sup>86</sup>.

Par ce désir de communiquer sur son monde intérieur, la promenade interroge ainsi le rapport entre l'intimité et l'extimité dans l'espace public indien. La publicité de l'espace ne s'oppose pas à l'intimité, au contraire, l'intimité peut parfois mieux se réaliser et se dévoiler dans l'espace public. Dans une métropole saturée, surpeuplée et en manque croissant d'espaces, où le citoyen est amené tantôt à négocier son droit de passage, tantôt à ajuster sa démarche et son regard suivant l'emprise que certaines activités territorialisent, cette vague de liberté est peut-être un des succès de ce lieu où tous peuvent s'affranchir des normes sociales parfois très pesantes et s'émanciper rien que pour quelques heures.

Si Marine Drive, en tant qu'espace public emblématique de la ville, protège et conforte un tant soit peu l'intimité, la promenade est par bien des aspects le sanctuaire de l'extimité<sup>87</sup>, en rendant visibles certains aspects jusque-là considérés comme relevant de l'intimité dans une société encore trop peu sujette à la revendication des libertés individuelles. L'intimité change de cadre et bouleverse l'espace public de la promenade.

---

<sup>85</sup> हवा खा *hava kha*, qui signifie « eat the breeze », est une formule fréquemment employée pour exprimer l'ambiance recherchée sur Marine Drive.

<sup>86</sup> Les couples en Inde, même liés par les liens du mariage, doivent vivre bien souvent sans intimité à l'intérieur de la cellule de la famille élargie avec laquelle ils vivent. « Alors que l'intimité individuelle est difficile, incertaine, on peut se demander si elle ne va pas se réfugier dans une intimité de la famille, circonscrite à la maison, intra muros en quelque sorte. La maison pourrait alors se définir au sens strict comme un espace privée. » (Chavinier 2007, 185)

<sup>87</sup> Serge Tisseron a récemment défini la notion d'extimité par l'idée d'une « intimité surexposée ». L'expression du soi intime passe selon lui par le mouvement qui pousse chacun à mettre en avant une partie de sa vie intime, autant physique que psychique, dans le but d'une revendication et, plus encore, de la reconnaissance sous des formes multiples: verbale, image et corporelle. Il traite entre autres de l'intimité menacée par la famille et du désir d'extimité assouvi par l'espace public (Tisseron 2003).

## Pour une promenade de santé

Dernièrement, la pratique de la promenade prend également son essor avec des campagnes de santé publique qui préconisent l'activité physique, en l'occurrence la marche. Cette dernière devient un exercice qui s'intègre à l'ordinaire de la ville chez des citoyens qui en d'autres occasions ne s'aventurent jamais dans les rues à pied. Avec le développement de la voiture individuelle (et leur faible coût), de plus en plus de ménages issus de la *middle class* en sont pourvus. Les campagnes de santé publique s'adressent tout particulièrement à ces nouveaux sédentaires, et c'est bien les membres de cette nouvelle catégorie sociale qui portent dorénavant le *sari*\* avec les baskets<sup>88</sup> aux heures les plus fraîches.

Cette pratique est peut-être la plus indigène entre tous et participe à une forme de folklore local très prisée actuellement. Elle montre surtout comment la population indienne s'est appropriée cet espace de la promenade, alors qu'il s'agit d'un modèle somme toute importé d'Occident. Elle offre enfin un exemple remarquable d'actualisation de l'espace public par ceux qui l'habitent : la promenade en tant que pratique est ouverte à modification et reste toujours à (ré)inventer.

\*

Alors que l'on associe le plus fréquemment les espaces de la promenade au territoire européen, ces espaces d'agrément ont également été intégrés dans l'urbanisme colonial et sont devenus de véritable support à l'urbanisation. Pour ne prendre qu'un exemple, Mumbai compte actuellement pas moins de sept promenades : Gate of India, Marine Drive, Chowpatty Beach, Worli Seaface, Dadar Beach, Bandra Bandstand, Juhu Beach, sans compter ceux de la nouvelle ville, Navi Mumbai. Il est vrai que ces espaces sont peu abordés lorsqu'on évoque les villes indiennes, préférant dénoncer les *slums* qui parsèment le territoire, en veillant précautionneusement à transformer ces conditions d'habitat, certes vétustes, en misère. La métropole est faite de multitudes, il faut s'astreindre à la décrire dans sa diversité, et non la réduire à ce qui paraît « anormal », « atypique » ou encore « exotique » à nos catégories de penser (Louiset 2015).

En s'interrogeant sur les modalités du partage de l'espace, Marine Drive offre un panel varié de possibilités offertes aux nombreux *mumbaikars* qui s'y rencontrent quotidiennement. Allons à la découverte de ces innombrables usagers en envisageant davantage leurs démarches, leurs manières particulières de marcher, que toutes autres catégories sociales préétablies qui n'auraient que trop peu de consistances dans l'appréhension sensible de la promenade telle quelle se présente à nous.

---

<sup>88</sup> Contrecoup d'une campagne incitative de santé publique, la marche à pied comme exercice physique est une recommandation de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) qui remporte un certain succès depuis une dizaine d'années, et tout particulièrement dans le monde asiatique, où la résonance a été très forte. Au moment de mon observation de terrain, la campagne « talk the walk » du quotidien Mumbai Mirror faisait fureur et de nombreuses banderoles et panneaux de publicité couvrent l'espace public de la métropole. Cette campagne de sensibilisation initiée en 2013 permettait de donner la parole aux habitants de Mumbai sur les questions d'accessibilité et de pratique de la marche à pied dans l'espace urbain. La récolte d'innombrables témoignages avait pour visée de faire pression auprès des autorités publiques compétentes et d'améliorer ainsi les conditions de *marvabilité* en rendant le domaine public favorable à l'exercice de la marche.

### 4.3 Lecture de la démarche

Au petit jour, dès l'aube et jusqu'aux environs de 10h, une armée de *joggeur*, et plus encore de *joggeur-marcheur*, viennent en nombre profiter de l'air frais et d'un espace encore peu encombré pour fouler la promenade, parfois même la voie vide limitrophe. Certains marquent des pauses pour s'étirer, échanger une salutation ou encore s'incliner devant le soleil levant par une méditation ou une posture de yoga pour bien commencer la journée. Quelques *passants affairés*, des employées de bureau pour la plupart, se dirigent d'un bon pas au pied de leurs immeubles de bureau à Nariman Point<sup>89</sup>.

Le soleil au zénith fait fuir les derniers inconscients qui se sont égarés sur la promenade à cette heure de la journée. Une poignée de badauds en tourisme découvrent pour la première fois la baie, tandis que de jeunes couples se détournent et se retrouvent enlacés les pieds dans le vide, prétextant la vue et sa contemplation pour s'approcher encore un peu plus près l'un de l'autre. À l'abri des regards mais tellement exposée à tous, la promenade rend les amoureux aussi vulnérables que supérieurs. Presque inaccessibles, ils restent ainsi des heures durant et offrent un spectacle d'une rare intimité.

C'est aux alentours de 16h que les premiers groupes de *promeneurs* font leurs apparitions et balayent de long en large d'un bout à l'autre les sept kilomètres de baie. Bras dessus dessous, ils se retrouvent parfois chaque soir pour leur rituel aux allures de drague. D'un pas nonchalant, ils inspectent les nouveaux arrivants, cette population hétérogène qui va et vient, s'installe ça et là, au gré des places disponibles sur le promontoire. Entre amis, entre famille ou collègues, chacun observe au choix, soit le large ou bien les passants qui défilent sous leurs yeux, dans l'espoir peut-être de faire une rencontre. Qui sait, pourquoi pas ?

La rambarde est vite comble aux alentours des carrefours. C'est un lieu de rendez-vous privilégié après le travail qui les amène ici dans le souci de se détendre, de discuter, de simplement se rafraîchir avec la légère brise, de déguster quelques cacahouètes ou encore de savourer un fameux *bhel puri*, préparé à la minute par un des vendeurs *ambulants* qui sillonnent sans relâche un fragment de la banquette, leur périmètre. Mais, c'est aussi le spectacle des *joggeurs-marcheurs* effectuant leurs marches forcées et s'affligeant ce drôle d'exercice tous les soirs, qui attire l'attention, tantôt par amusement, tantôt par envie. Serais-je le prochain à m'offrir le loisir d'une promenade de santé ? Ils écrasent l'espace de la promenade par le nombre d'adeptes. Les plus courageux courent à l'allure que leur permet la foule qui s'est réunie à cette heure avancée de la soirée.

Au fur et à mesure que la nuit s'enfonce, le flot de promeneurs se tarit. Les banquettes prennent plus de temps à se vider, alors que certains discutent vivement jusqu'à tard dans la nuit, d'autres ont trouvé les bras

---

<sup>89</sup> Nariman Point est le premier centre d'affaire d'Inde, et concentre les entreprises les plus influentes du pays, ainsi que les lieux administratifs et les sièges politiques. C'est là-bas par exemple que se trouve la Chambre du Congrès.

d'Orphée. Leur nuit à la belle étoile sera cependant de courte durée, une voiture-balai les chassera rapidement. Une nouvelle journée de promenade (re)commence.

### 4.3.1 De quelques profils de marcheurs à Marine Drive

Contrairement aux apparences, le promeneur n'est pas l'unique personnage qui circule sur Marine Drive. L'immersion *in situ*, couplée d'une observation en surplomb sur 24h avec enregistrement vidéo de 5 minutes toutes les heures, a permis de mettre en évidence cinq différents profils de marcheurs. Leurs manières symptomatiques de marcher le long de la baie de Marine Drive les font se singulariser. En dehors du promeneur, nous découvrons la démarche du joggeur-marcheur, l'affairé, l'ambulant et enfin ceux qui sont à l'arrêt.

#### Le promeneur

Le promeneur de Marine Drive est loin de la figure du dandy d'antan, même s'il en conserve certain de ses attraits. Il a du temps à disposition, il lézarde sur la baie, il déambule nonchalamment et semble hors d'atteinte, absorbé par son activité de contemplation du monde ou par ses pensées, mais à la différence du promeneur-observateur, celui même qui fera naître la figure du promeneur solitaire au début du XX<sup>e</sup> siècle, notre promeneur de Marine Drive est rarement seul. Presque toujours accompagné, il forme tantôt un couple au coude à coude avec leur alter ego, tantôt une famille en balade, les enfants galopant tout autour, tantôt une grappe de compagnons de route bras dessus-dessous. Rares sont donc les promeneurs solitaires et il est d'autant plus improbable de croiser une femme seule. Si certains ont la conversation facile, d'autres ne prononcent mot. Par contre, tous sont là pour observer, parfois avec insistance, le spectacle de la promenade, bien plus que le paysage urbain qui défile sous leurs yeux. Ce sont bien souvent les autres promeneurs qui occupent le plus grand de leur intérêt.

Dans la logique du « voir et d'être vu », le promeneur est à l'affût et met ses sens en éveil. Dès le début de l'après-midi, majoritairement de jeunes gens partent en vadrouille, soit pour inspecter les personnes du genre opposé, soit pour se laisser aborder. La promenade se transforme en espace de drague de 14h à 20h environ.

« 14 :00 \_ Un homme seul passe derrière elles et les dévisage du regard avec beaucoup d'insistance. Quatre autres hommes suivent après lui et font de même avec toutefois moins d'intensité. Le premier s'arrête un peu plus loin, attend les autres arriver à son niveau pour continuer ensemble. Ils font partie d'un même groupe de dragueurs déjà à l'affût. »

D'autres curieux viennent ici chaque soir se mêler aux autres, ressentir les sons de la métropole, prendre des nouvelles, observer ces nouveaux couples qui peuplent la corniche tous les soirs. Ces derniers se donnent rendez-vous occasionnellement. Le lieu n'est que le prétexte pour profiter d'une certaine dose d'intimité sous

couvert d'anonymat. Leur déambulation connaît un point de chute assuré. Ils vont forcément finir leur marche en s'installant sur le promontoire face au large, s'ils n'ont pas commencé par s'y retrouver. Là, ils trouvent refuge et font comme abnégation de ceux qui les entourent, malgré des regards insistants à leur rencontre qui peuvent parfois leur être adressés.



Fig.46 Photo prise sur la baie de Mahim, Dadar West, Mumbai (Lanoix Carole, 09.03.2013)

Il ne semble pas toujours être les bienvenues<sup>90</sup>, même si se présenter aux bras de sa compagne ou de son compagnon est devenu un signe d'une émancipation sociale, bravant les interdits d'hier et mimant presque caricaturalement les flirts aperçus sur les écrans. Une certaine fierté toutefois se dégage à ceux qui s'y prêtent.

« 23:00 \_ Les jeunes couples en balade se tiennent par la main. Les jeunes promeneurs les dévisagent d'envie. »

---

<sup>90</sup> Certains littoraux sont strictement interdits aux couples, on imagine pour des raisons sécuritaires. Les couples ont en effet tendances à s'éloigner sur les rochers à marée basse et peuvent ainsi facilement se laisser surprendre.



Fig.47 Photo d'un couple isolé prise à 13h sur Marine Drive, Mumbai (Lanoix Carole, 09.04.2013)

L'après-midi semble réservée aux jeunes qui se retrouvent ici après l'école et s'adonnent à la promenade. Une pratique clairement distractive et représentative. Les genres ne sont que rarement mélangés.

« 13 :00 \_ Arrivée des premiers groupes de jeunes promeneurs. Leur démarche est significative. Ils marchent alternativement ensemble en grappe ou en ligne côte à côte, puis se dispersent spontanément en file indienne d'environ 1 à 2 m d'écart, puis se remettent à marcher ensemble, les uns attendant les autres, sans forcément converser. Parfois ils avancent en se tenant par les épaules. »

Quelques égarés flânent aux heures chaudes, des touristes badauds en promenade viennent vérifier ce que leur guide prétend.

« 10 :00 \_ Une jeune touriste avance sur le promontoire. Les regards se détournent à son passage. Sa marche est lente, son regard porte au loin et balaye la crique d'un œil panoramique. Elle s'arrête tourne son regard au large et contemple un instant, puis revient sur ses pas. »

Aux heures creuses de la journée, le promeneur préfère épouser le bord de la grève et marcher en haut du promontoire tout droit lorsque la voie est libre, en zigzaguant en fur et à mesure que la soirée approche et que de nouvelles personnes se sont installées.

« 13 :00 \_ On préfère pratiquement toujours marcher en haut de la digue pour mieux supporter la chaleur. »

« 18 :00 \_ La plupart des promeneurs utilisent le promontoire tant qu'il est encore possible. À cette heure, il n'est que partiellement occupé. »

« 19 :00 \_ Certain promeneur seul arrive toutefois à enjamber ceux qui sont affalés là sur la corniche. Ils slaloment entre les obstacles qui se présentent à eux. »

« 20:00 \_ Il n'est plus possible de s'aventurer sur le promontoire, hormis pour s'asseoir. Tous ceux qui marchent le font sur la promenade. On distingue nettement un espace de séjour d'un espace de mobilité, et ceci uniquement lorsque le flux et la densité des usagers sont à leurs apogées. »

Tantôt flâneur, en tant que spectateur désengagé, tantôt plutôt « badaud », qui s'oublie devant le spectacle, si ce n'est « lorgneur », qui scrute la foule des anonymes ou encore « l'importun », qui interpelle et interrompt le mouvement du piéton, le profil du promeneur est largement plurivoque. Toutefois, il est possible de dégager certains invariants dans sa démarche. Sa trajectoire d'abord est plutôt linéaire, mais pouvant admettre certaines inflexions et latitudes en fonction des obstacles qui se présentent à lui. Il se laisse allègrement porter par sa marche suivant ses envies, ses humeurs ou les situations. Il s'occupe préférentiellement à longer la baie tout en admettant de contourner les individus qui viennent dans le sens opposé. De ce fait, le promeneur anticipe peu sa trajectoire. Il est souvent pris par surprise et doit contourner les obstacles au dernier moment. L'espace de sa déambulation est parsemé de contrariétés plus ou moins fréquentes selon l'affluence. Sa cadence est relativement irrégulière : il n'y a aucune volonté de maintenir un quelconque rythme. Le regard se trouve quant à lui en « balade », largement ouvert, extraverti, contemplatif, à moins qu'il ne soit occupé dans une conversation. Dans ce cas, son regard reste toutefois occupé à appréhender l'environnement proche et les autres usagers de l'espace. Sa posture enfin est significative par la présence d'une rupture de synchronie du haut et du bas du corps. Cette diachronie repose sur un décalage entre le mouvement du regard, qui fait voyager la tête de droite à gauche, et le déplacement de son corps, dont ses jambes qui le portent toujours en avant.

## PROMENEUR


	<b>TRAJECTOIRE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plutôt linéaire, mais pouvant admettre certaines inflexions et latitudes</li> <li>- Cherche à longer quelque chose tout en admettant des détours et légères dérives</li> <li>- Peu d'anticipations aux obstacles, souvent pris par surprise</li> <li>- Cadence très irrégulière, aucune recherche de maintien du rythme</li> </ul>
	<b>REGARD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regard ouvert, très extraverti, de l'ordre de la contemplation, voire rêveur</li> <li>- Concentration sur l'appréhension du paysage, de l'environnement, des autres usagers</li> </ul>
	<b>POSTURE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rupture de la synchronie du haut et du bas du corps</li> <li>- Présence d'une diachronie entre le mouvement de la tête (appuyé par le regard) allant de droite à gauche et du déplacement du corps (relayé aux pas) en avant</li> </ul>

Fig.48

Fiche synthétique du promeneur (CL)

## Le joggeur-marcheur

Nul doute pour identifier le joggeur, c'est le seul d'entre tous qui avance à pas de course. Il possède également une tenue de sport adéquate et surtout une paire de baskets. Il est plutôt jeune, autour de la trentaine, mais il n'est guère représentatif de la pratique sportive sur la promenade. S'il est plus présent aux heures « fraîches », tôt le matin ou tard le soir, peu de personnes s'adonnent véritablement au jogging à proprement parler et préfèrent sa forme dérivée, la marche sportive, appelée aussi marche active ou rapide.

Cette activité physique, à l'inverse du jogging, reste du point de vue physiologique et technique une marche : le pied ne décolle pas du sol. La différence réside plutôt dans la vitesse, qui se voit réduite de 5 à 10 km/heure. Les marcheurs sportifs, renommés dans notre étude « joggeur-marcheurs », sont des individus de tout âge confondus. Beaucoup de personnes âgées sont d'ailleurs adeptes. La pratique peut aisément s'effectuer seule ou accompagnée, parfois même s'organiser en groupe. L'uniforme est moins strict que pour le jogging. On veillera toutefois à porter dans la mesure du possible une tenue décontractée, et bien évidemment d'enfiler des baskets. C'est d'ailleurs le port des chaussures de courses, même assorties aux saris des dames, qui forme un indice matériel sensible permettant d'identifier le joggeur-marcheur des autres promeneurs.

Le joggeur-marcheur est alternativement très matinal, de 4h à 9h, avec un pic d'affluence à 7h du matin, ou alors noctambule, dès 19h jusqu'à très tard dans la nuit, avec un pic d'affluence autour de 20h-21h.

« 04 :00 \_ Les premiers joggeurs-marcheurs font leur apparition. Un couple d'âge mûr surgit d'un pas déterminé, téméraire, ils s'élancent sur la baie. Ils profitent de l'air frais dès l'aube et s'engagent sur ce vaste espace déserté au petit matin. »

« 06:00 \_ Les coureurs préfèrent dorénavant la chaussée pour courir. La promenade est trop encombrée par les joggeurs-marcheurs, alors que la chaussée n'accueille pas encore de circulation automobile. Certains sont toutefois sur le bord du trottoir pour courir à petite foulée. »

D'autres indices encore permettent de repérer le joggeur-marcheur, si on observe attentivement sa démarche. La trajectoire tout d'abord se veut aussi droite et longiligne que possible. Il semblerait qu'il s'est fixé un but à atteindre – la fin de la promenade, le repère d'un arbre, au marquage au sol, l'approche d'un carrefour. À la recherche avant tout de performance, son regard est absorbé sur ce point justement, si ce n'est dans le vide, son attention s'étant détournée sur ses pas et sur le maintien de sa propre cadence.

« 08 :00 \_ Chacun dans sa ligne, ils avancent droit devant. Il n'y a pas, voir peu, d'interactions. Quelques regards furtifs, voilà tout. »

Concentré, le joggeur-marcheur est peu affecté par l'environnement. Lorsqu'il est accompagné, il lui arrive de discuter ou bien même de mener une conversation, sans lâcher son regard, toujours maintenu droit devant. Sa posture, enfin, est dans une recherche de tonicité, bien que le corps s'en trouve parfois relâcher lorsque



l'endurance fait défaut. Le rythme soutenu qu'il souhaite exercé est marqué tantôt par le son du claquement de ses pas, tantôt par le balancement de ses bras.

« 08 :00 \_ Les joggeurs-marcheurs poursuivent leur exercice de façon effrénée (...) en balançant exagérément leurs membres supérieurs. »

Ces stimuli sensoriels lui permettent de scander le tempo et l'aident ainsi à maintenir la cadence. Son geste s'accompagne d'un encouragement proprioceptif qui remobilise sa motivation en continu, jusqu'à la recherche d'une forme d'autonomisation, une sorte de « marche portante ». Malgré que la présence de style soit loin d'être uniforme d'un joggeur-marcheur à l'autre, il y a quelque chose de semblable dans leur foulée. Le projet qu'ils sont en train d'accomplir : marcher pour améliorer leur condition physique.

« 08 :00 \_ Il y a une très grande variété d'allures et de démarches, pourrait-on parler ici de styles ? Alors que certains battent le pavé de tous leurs poids, d'autres martèlent le sol par de petits à-coups, d'autres encore adoptent une marche coulée, là-bas une marche afghane, ici raide comme un piqué, seuls les bras forcent la locomotive, les pieds suivent, les coudes soit serrés, soit pliés, soit ballants où les membres rebondissent tel un ressort à chaque foulée. »


JOGGEUR MARCHEUR	
	<p><b>TRAJECTOIRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La plus rectiligne que possible</li> <li>- Cherche à longer quelque chose, préférablement sur une surface plate sans obstacle</li> <li>- Réduction des obstacles par anticipation</li> <li>- Recherche d'une cadence régulière et d'une performance</li> </ul>
	<p><b>REGARD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regard souvent vide, ailleurs ou bien porté au loin sur le but à atteindre</li> <li>- Concentration sur les pas, le rythme de la marche, sa respiration</li> <li>- Peu affecté de l'environnement, comme mise en abstraction</li> <li>- Coup d'œil répété sur des marqueurs kilométriques au sol ou bien sur un podomètre ou montre portée sur soi</li> </ul>
	<p><b>POSTURE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Balancement des bras prononcés pour donner la cadence et maintenir le rythme voulu et recherché</li> <li>- Recherche d'une marche portante, concentration sur ses points d'appuis et à l'écoute du corps</li> <li>- Adoption d'un pas de marche sportive au rythme soutenu</li> </ul>

Fig.49 Fiche synthétique du joggeur-marcheur (CL)

### L'affairé

Un troisième individu a été identifié au cours de l'observation : l'affairé. Comme son nom l'indique, il s'agit des personnes qui font de la traversée de Marine Drive un passage obligé pour se rendre à leur lieu de destination. L'espace de la promenade n'est qu'une étape dans leur parcours. Ils l'utilisent de la même manière que n'importe quel autre espace urbain, à la différence que celui-ci est nettement moins encombré par la circulation qu'ailleurs à Mumbai. Ils peuvent ainsi se permettre d'accélérer le pas.

« 16 :00 \_ Un jeune homme file vite et vérifie l'heure dans son empressement. Il est visiblement en retard et force sa marche par de grandes enjambées. »

En dehors de l'espace dédié à la promenade, la corniche accueille une des voies majeures de circulation de la péninsule. Au trafic automobile saturé s'accompagne un réseau de transport en commun, assuré par deux lignes de bus métropolitaines. La baie est jalonnée de station de bus. Non loin, une ligne de train urbain relie le sud au nord de la mégalopole. Les stations de Marine Lines et Charni Road, ainsi que la gare Terminus Churchgate, sont à proximité de Marine Drive.

Pris dans des infrastructures de transport en commun, l'espace de promenade est bien souvent intégré dans des itinéraires domicile-travail pour de nombreux employés de bureau, *salary* ou *business men*, qui se rendent à Nariman Point, le centre d'affaire à l'extrémité Sud de la péninsule. Ils apparaissent dès 7h-8h pour les plus matinaux, mais défilent tout au long de la journée, puis réapparaissent plus nombreux en fin de journée, avec un nouveau pic d'affluence vers 20h-21h, où ils se retrouvent entre collègues pour passer du bon temps et profiter des dernières heures du jour.

« 18:00 \_ Des employés de bureau transforment leur chemin du retour en promenade ou en jogging, c'est selon. »

« 22 :00 \_ Alors que certains s'activent, d'autres profitent de la traversée de Marine Drive pour se promener. Ils sont nombreux à emprunter le chemin du retour par groupe de collègues. »

La trajectoire de l'affairé est la plus linéaire qu'il soit, avec une grande économie de ses pas et une réduction des obstacles par anticipation. Alors que certains accélèrent le pas, d'autres traînent des pieds, leur cadence reste toutefois relativement régulière au cours de leur déplacement jusqu'à l'arrivée à destination. Le pas assuré, le regard introspectif, concentré sur soi, l'affairé n'est pas franchement ouvert sur l'environnement qu'il parcourt, ni sur les autres usagers qu'il croise sur son passage. Dans un souci de rendre sa marche comme moyen de transport le plus efficace possible, son regard est tantôt entrecoupé par des regards portés au loin, comme pour se donner du courage, ou bien pour estimer la distance qu'il lui reste à parcourir. Sa posture est enfin marquée par un balancement des bras relativement prononcés pour maintenir la cadence. Si arrêt il y a, le maintien de la position debout est accompagné de piétinements, par exemple lors d'une attente à un arrêt de bus. Mais, il lui arrive également de venir s'installer sur le promontoire le soir venu.

## AFFAIRE



<b>TRAJECTOIRE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trajectoire le plus linéaire possible</li> <li>- Économie des pas</li> <li>- Réduction des obstacles par anticipation</li> <li>- Cadence relativement régulière au cours du déplacement</li> </ul>
<b>REGARD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regard introspectif, concentré sur soi</li> <li>- Fragmenté par des regards vides au loin ou bien sur des objets indiquant l'heure, montres, horloges, l'arrivée d'un bus, pour estimer la distance qu'il reste à parcourir</li> </ul>
<b>POSTURE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Balancement des bras prononcés pour donner la cadence et maintenir le rythme voulu et recherché</li> <li>- Si arrêt, maintien de la position debout accompagnée de piétinements ou d'un effet de sur place</li> </ul>

Fig.50 Fiche synthétique de l'affairé (CL)

### L'ambulant

L'ambulant est un autre profil de marcheur qui a pu être identifié lors de l'observation de terrain. Marchands, vendeurs à la sauvette, colporteurs, chiffonniers, mendiants, errants, tous se distinguent en faisant de la marche leur force de travail. Sur la route toujours, continuellement en déplacement, ils se meuvent dans l'espace urbain et font de la promenade une de leur ressource, parfois source de rémunération, si ce n'est uniquement l'espoir d'un petit gagne-pain.

Sillonnant de long en large l'interminable banquette en lisière de la corniche, l'ambulant, rarement au repos, est toujours à l'affût de nouveaux potentiels clients pour liquider sa marchandise ou de nouveaux détritrus à amasser dans leur vaste sac en toile de joute que le chiffonnier porte par dessus l'épaule. Inlassablement, il guette. La priorité est donnée à la mobilité sur le séjour.

Si la valse des vendeurs ambulants rythme l'espace de la promenade, la pratique en est également affectée. À plusieurs reprises, ces derniers s'approchent prioritairement des personnes qui se trouvent à l'arrêt, installées sur le promontoire.

« 17 :00 \_ Un vendeur d'eau s'arrête au niveau du couple et leur élance « paanee, paanee ». Aucune réponse, aucune réaction de leur part. Il continue sa traversée en longeant le banc à l'assaut d'autres couples ou individus à l'arrêt. »

C'est pourquoi leur trajectoire est plutôt rectiligne, au plus près du piédestal en pierre, qui leur sert de tuteur. Par contre, leur marche est toujours saccadée par des arrêts répétés devant chaque usager de l'espace qui se présente devant eux. Ils ne modifient guère leur trajectoire pour aller vers des individus isolés.

Peu nombreux, mais cependant très visibles dans l'espace public, en raison de leur mobilité exacerbée, la plupart des vendeurs ambulants commencent leurs tournées autour de 16h-17h pour la finir peu avant minuit. À y regarder de plus près et en s'installant dans l'espace, il est possible de constater que chaque ambulant possède son propre « secteur ». La longue promenade de près de 4 km est ainsi découpée en tranche occupée par un vendeur attiré.

« 22 :00\_ Deux marchands se croisent. Chacun possède son territoire, sa part de la promenade, tout au plus 500 m, qu'il sillonne sans relâche pour satisfaire son butin de la journée. Dans leur va-et-vient la rencontre avec leurs compères se fait fréquente. On ne se salue plus lorsqu'on se reconnaît sans cesse. Lors d'une intersection, ils se contournent prudemment et font une légère rotation pour reprendre leur position initiale, au plus près de la bordure de l'assise, à proximité de potentiels clients que l'on tente avec son hameçon. »

Leur démarche est plutôt nonchalante. La marche est devenue un automatisme. Ils sont portés par la suite de leurs pas. Ce sont les pieds qui les guident. Certains, plus chanceux sont équipés d'un vélo, ils y ont installé à l'arrière le nécessaire pour y servir du *tchai* à la demande, et peuvent ainsi sillonner aisément la longue corniche. Ce sont d'ailleurs les seuls et rares véhicules présents sur la promenade.

« 00 :00 \_ Un vendeur en vélo passe et fait demi-tour, puis s'arrête auprès des deux hommes assis qui viennent de l'appeler. Il leur sert un tchai, puis continue sa route. »

Les chiffonniers interviennent eux plutôt en fin d'après-midi, ils parcourent également la baie, mais de façon très discrète, ils occupent l'arrière de la scène. Retranchés en coulisse, ils se faufilent agilement sur la grève, plus particulièrement sur le monticule de tétrapodes<sup>91</sup> en béton qui sert de digue. Ainsi, ils s'élancent lestement à scruter tous les interstices pour y dénicher le maximum de résidus de papier ou de plastique qu'ils consigneront dans leur sac le temps d'entreprendre le recyclage dans le but de vendre leur collecte du jour, leur butin. Ils veilleront toutefois à laisser les denrées de ravitaillement qui sont momentanément entreposés dans des intervalles entre deux blocs de béton et appartenant aux vendeurs ambulants qui souhaitent se délester des bouteilles et des packs d'eau le temps de leur tournée. Font-ils partie de la promenade ? Leur invisibilité de mise nous en ferait presque douter. Absorbé par ceux qu'ils peuvent amasser, pas même un regard n'est échangé.

« 17 :00 \_ Il est possible d'entrapercevoir par intermittence la tête d'un chiffonnier dépasser. Il est sur les rochers et ramasse les plastiques restés prisonniers des interstices. Il est à peine visible, lorsqu'il passe au pied du couple dont la présence ne semble guère les affecter. »

En marge de la promenade, ils resteront finalement toujours à distance de celle-ci, dans le monde parallèle dans lequel ils sont enfermés.

---

<sup>91</sup> La baie a été renforcée à la fin des années 1950 par une digue artificielle faite d'immenses blocs de béton armé sous la forme de tétrapode, quatre cônes tronqués assemblés par leurs bases.

Les mendiants, enfin, émergent le soir venu et font tantôt de l'animation, quelques tours de pirouette par d'agiles enfants ou des singes malicieux, tantôt demandent humblement l'aumône. Nettement moins mobile que les autres ambulants, ils cherchent toutefois à amadouer les promeneurs, en priorité les familles et les touristes badauds. Leurs regards, insistants, cherchent à déranger le spectateur, ceux qu'ils ont pris en otage le temps d'une improvisation. Leur posture est clairement intrusive, ils cherchent le contact avec l'altérité, à susciter l'intérêt, la compassion, du moins à produire un effet pour soutirer quelques pièces à leurs interlocuteurs.

Une dernière catégorie d'ambulant est formée par des patrouilles de police qui parcourent la baie autour du coup de minuit. Une forme de couvre-feu ou plutôt une manière représentative de faire régner l'ordre et d'éviter toute forme de débordement. La chasse aux « indésirables » et l'évacuation de ceux qui se sont assoupis.

« 00 :00 \_ La patrouille de police passe. En rangée de trois, côte à côte, ils balayent la promenade de part et d'autre, de long en large, bâtons à la main. Hormis leur uniforme, qu'est-ce qui les différencie des autres promeneurs ? »

Plus tard, autour de 2h du matin, une voiture ballet passera pour arroser le revêtement et finir par chasser les dernières personnes qui se trouvaient sur la promenade, klaxons à l'appui et phares allumés. Des employés de nettoyage enfin suivront au cours de la journée, balais à la main et poussant leur benne à ordures, mais le vent leur aura épargné le plus gros du travail.

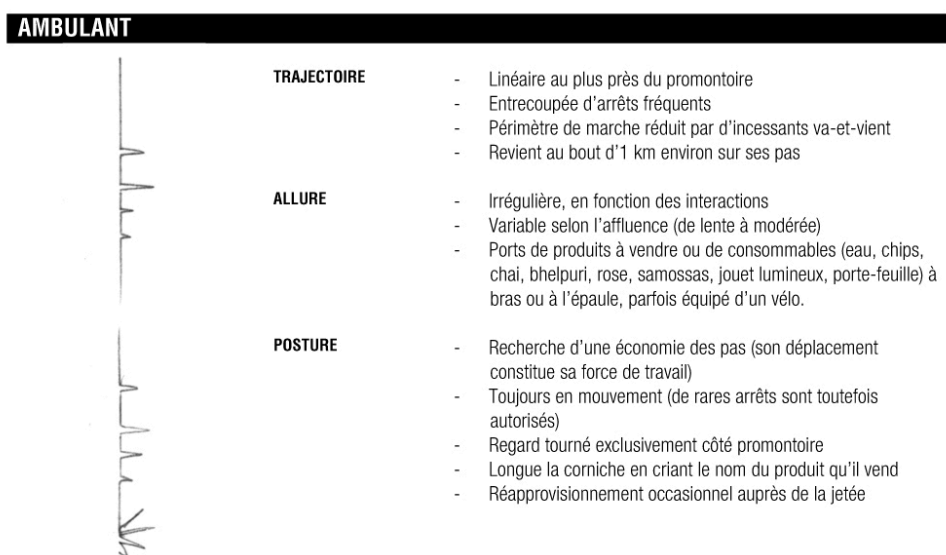


Fig.51 Fiche synthétique de l'ambulant (CL)

## Les séjours

Un dernier aspect est à mentionner sur cette promenade, c'est la présence de personnes à l'arrêt tout au long de la journée. Considérer le séjour comme faisant parti inhérente de la marche est une façon de concevoir que l'arrêt serait impossible sans le déplacement à pied. La marche est alors une des conditions de l'arrêt. Sans elle, certains n'auraient pas choisi, ni même pu faire de halte. Le mouvement est indissociable de l'établissement.

Autant il est possible de distinguer des profils de marcheurs sur notre promenade, autant chaque individu peut adopter différentes manières de marcher au cours de sa déambulation, et ainsi s'octroyer une ou plusieurs pauses. En Inde, et en particulier sur Marine Drive, les arrêts font partie prenante de tout déplacement. La plupart des marches que nous venons de présenter sont entrecoupées plus ou moins fréquemment de temps de répit, rien que lors d'une conversation téléphonique.

« 20 :00\_ Il y a un nombre important de personnes qui téléphonent. On peut constater deux phénomènes opposés selon la situation de départ. Lorsque la personne est assise, elle se lève et s'éloigne pour répondre à l'appel, alors que lorsqu'elle est en train de marcher, elle tend à s'arrêter pour parler au téléphone. Dans les deux cas, le coup de fil perturbe et modifie l'état initial en rompant soit le séjour, soit la mobilité. »

Il est fréquent de s'arrêter à plusieurs reprises au cours d'un trajet en Inde, de la même manière, qu'au cours d'une promenade, le choix de se rendre à un lieu en particulier, un *spot*, et ainsi de s'arrêter au meilleur endroit, au meilleur moment peut parfois devenir le mobile de la promenade, du moins une des motivations à se promener.

C'est le soir à nouveau que l'on comptabilise le plus d'individus qui se trouvent assis ou allongés sur le promontoire.

« 20 :00 \_ Un petit espace vide sur la corniche est vite comblé par un jeune couple qui s'y arrête. Il ne doit y avoir pas plus d'un à 5 mètres entre chaque groupe de personnes assises. »

Seuls des couples épars s'installent dès l'après-midi face au large pour profiter de la brise qui les rafraichit alors que le soleil est au zénith. Le soir venu certains sont encore là, rejoints par d'autres innombrables couples.

« 21:00 \_ Les couples sont positionnés côté mer, le bras masculin est posé sur l'épaule féminine comme pour créer un cercle d'intimité. »

Selon le degré d'intimité recherché, les personnes qui font une halte sur la banquette tournent le dos à la promenade.

« 22: 00 \_ Le banc est plutôt utilisé dans sa partie supérieure, comme promontoire. Peu de personnes au final sont assises en se servant de la banquette comme dossier. Ils prennent souvent de la hauteur et s'exposent ainsi moins aux regards des passants. Ils sont un peu en retrait du passage, semblent plus tranquilles pour converser, observer ou contempler l'horizon. Alors que la personne qui s'est installée sur le banc semble plus exposée, pour assister au ballet qu'il a sous ses yeux. Il se sent comme « happé » par ce spectacle et a du mal à ne pas capter son attention sur les passants. Ils balayent son regard de droite à gauche, scrutent tantôt en figeant son regard du côté gauche, tantôt du côté droit. Il est aux premières loges. »

On peut ainsi repérer quatre positions assises. Les personnes âgées se trouvent le plus souvent face à la promenade. Dès qu'un groupe s'installe, il occupe préférentiellement le haut du promontoire, les pieds reposant sur l'assise du banc. Cette disposition permet à ce que certains membres du groupe restent debout face à leur interlocuteur, un pied posé sur le banc servant d'appui. Les couples, eux, préfèrent se détourner de la promenade et s'offrir la vue panoramique de la baie. Assis l'un contre l'autre, les pieds ballants dans le vide. Enfin, les individus seuls occupent invariablement les trois dernières positions selon les circonstances de leurs installations. Parfois, le soir ou au petit matin, on peut même trouver des hommes qui se sont allongés ou assoupis au plein milieu du promontoire. Il s'agit du dernier cas de figure, qui est peut-être plus anecdotique.

L'appropriation de la banquette, qui forme une véritable « prise » – au sens d'*affordance* développée chez J.J. Gibson (Gibson 1986) –, marque à l'aide de stratégies spatiales comme l'orientation des corps ou les distances intercorporelles des espaces personnels servant à établir des distances sociales là où elles sont parfois physiquement réduites aux heures de grandes affluences. Aussi, l'orientation du regard lors des séjours est fonction du paysage. À la tombée de la nuit, l'éclairage urbain est insuffisant pour admirer la *skyline* et nombreux sont ceux qui se détournent de la vue pour observer le bal des promeneurs. Cela contribue fortement à la liberté des regards et des corps qui règne à Marine Drive, comme cela peut être le cas dans d'autres parcs urbains et infrastructures publiques de loisir. De sorte que les observations sur les modes de « présentation de soi » (Goffman 1996a) relevées par Anne Jarrigeon pour le parc de Villette à Paris peuvent également s'appliquer ici : « il n'est pas mal vu de se produire comme observateur-spectateur à condition d'accepter que ne s'instaure pas de relation visuelle qui obligerait les observés à assumer qu'ils sont en représentation » (Jarrigeon 2013, 276).

Après avoir pris indépendamment les différents portraits de marcheurs sur Marine Drive dans cette énumération et description succincte, les modalités du partage de l'espace restent en suspend. Comment interagissent-ils entre eux ? Comment se croisent-ils temporellement et spatialement, tout en prenant en compte les vitesses, les cadences et les parcours de chacun des déplacements observés ?

### 4.3.2 Chorographie n°1 : *Walking Marine Drive*

Couplée à l'ethnographie de terrain, des captations vidéos de 5 minutes ont été consignées toutes les heures depuis un balcon situé au 4<sup>e</sup> étage de l'hôtel Sea Green sur Marine Drive de la nuit du 7 avril 2013 au lendemain soir. Ce matériau brut a fait l'objet d'une description minutieuse quantitative (tableau d'affluence sur Marine Drive) et qualitative (tableau descriptif par profils de marcheur), autant de l'affluence que des comportements des usagers de l'espace à chaque heure, afin d'y déceler les spécificités de chaque modulation de marcheurs. S'en est suivi une phase d'analyse et d'interprétation par la carte, conformément à l'approche choro-graphique développée dans le chapitre précédent.

A partir de cette observation de plus de 24h et d'un enregistrement vidéo de près d'1h57, la choro-graphie que nous présentons ici se veut un témoignage de ce qui s'est produit sur Marine Drive au cours du lundi 8 avril 2013. L'angle de cette interprétation est à la fois proxémique et modale, en cherchant à faire figurer les interactions des individus dans l'espace observé, autant que la manière par laquelle ils se déplacent, s'organisent, se rencontrent ou s'évitent. La production de cette carte traduit de façon chronologique les relations en public lors de la pratique de la promenade par le prisme de la modulation des corps en présence. L'idée qui sous-tend cette entreprise, rappelons-le, est de nous donner à voir, afin de mieux saisir, ce qui se joue exactement sur cette promenade et par la même occasion de comprendre comment la marche active l'espace. *Walking Marine Drive* est le fruit de cette tentative.

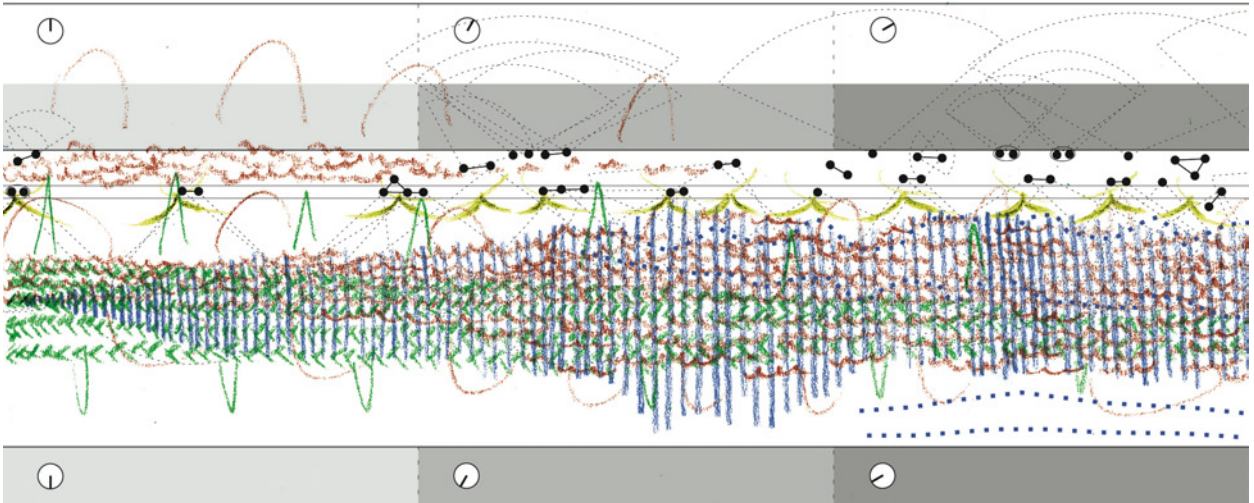
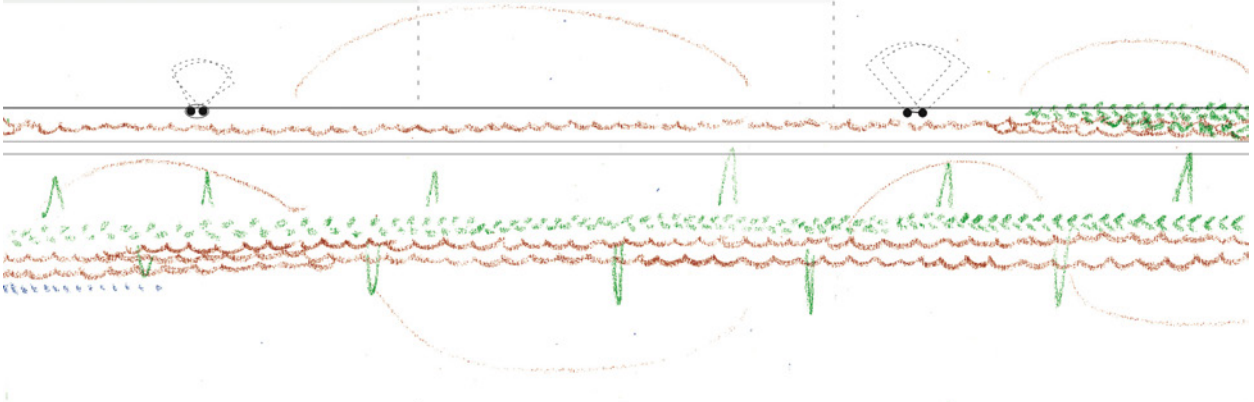
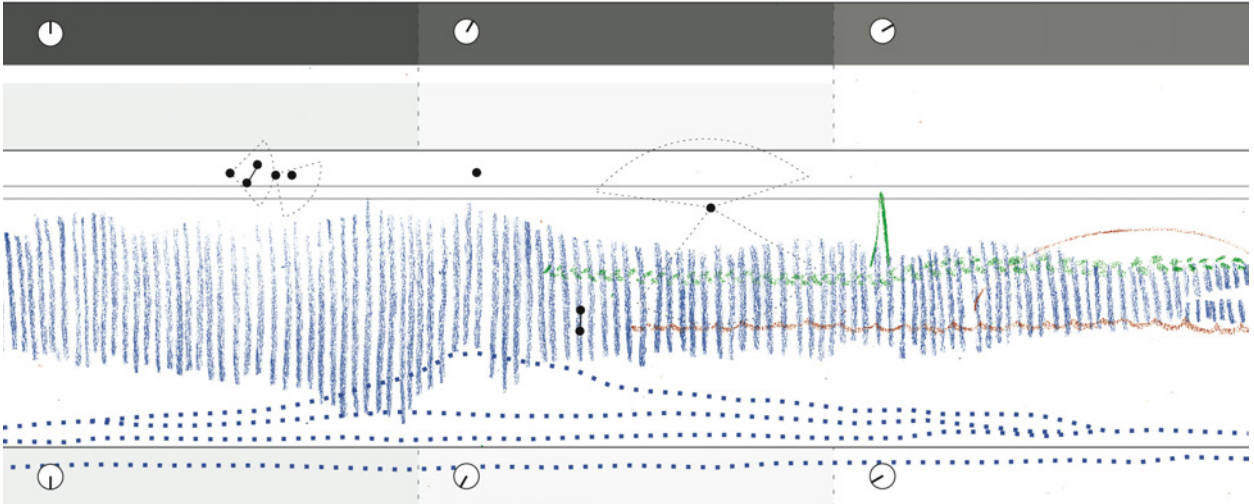
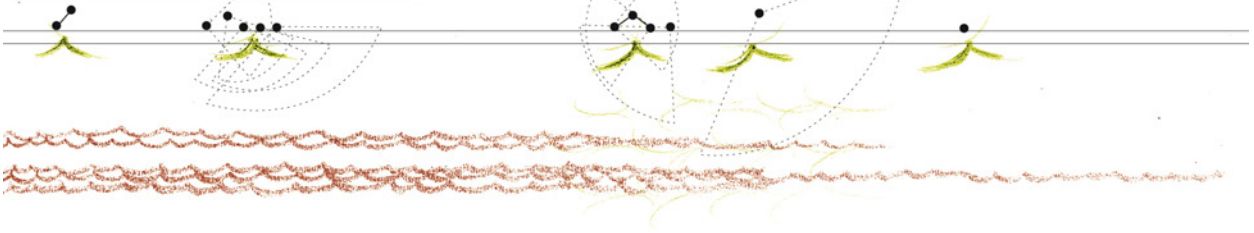




WALKING MARINE DRIVE

08.04.2013

ambulant



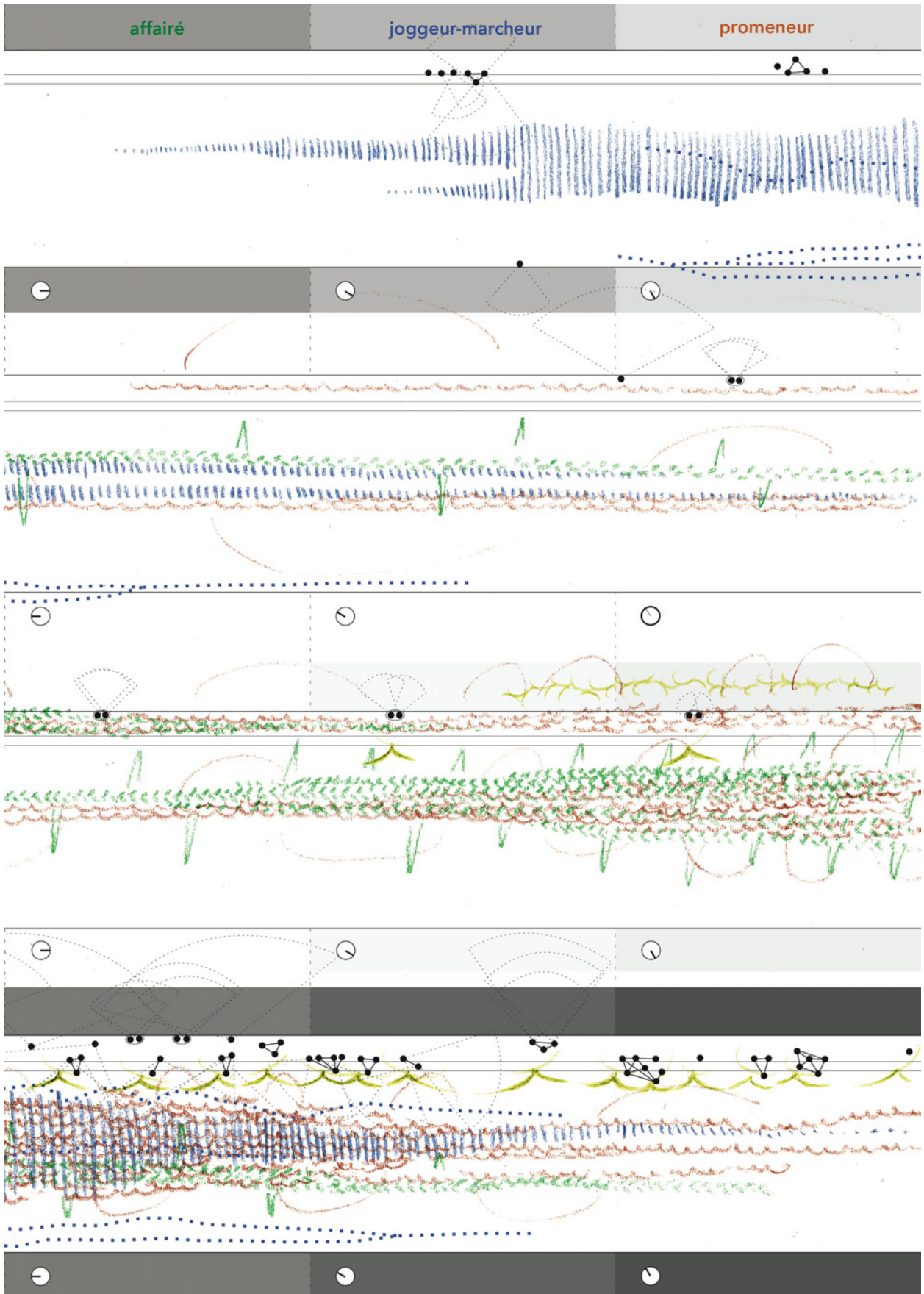


Fig.52

Chôrographie Walking Marine Drive (CL, 08.04.2013)

Parler de la promenade, et encore davantage comment celle-ci est pratiquée, est essentiel pour mieux concevoir et penser la ville. Cette mobilité singulière doit être interrogée dans la durée pour faire émerger les manières par lesquelles les usagers habitent temporellement cet espace : Quand arrive-t-on ? Quand repart-on ? À quel heure ? Pour combien de temps ? Et pour faire quoi ? Autant de questions que nous avons tenté de diffuser et traduire par la carte selon les modalités de déplacement des promeneurs.

## Conclusion

Le processus cartographique aura permis de révéler l'existence d'une temporalité inhérente à Marine Drive, faite de synchronies et de polyrythmies. Sur la bande qui exprime le concentré des 24h d'observation telle une *strip map*, le contraste des temps forts où l'intensité de certaines manières d'occuper la promenade s'amplifie est saisissant par contraste avec l'existence de longs « temps morts ». On peut ainsi détacher des espaces-temps précis, des moments critiques, qui animent la promenade par le ballet des usagers-promeneurs. On a pu voir à quel point l'activité de la promenade peut se transformer en spectacle. Se promener à Marine Drive relève d'une cérémonie. En cause, l'expression revivifiée et l'affirmation des valeurs morales des individus qui s'y rendent et qui font par la même occasion provisoirement « communauté ». Il y a une forme d'idéalisation de la pratique de la promenade dans le processus de socialisation qu'elle permet et lorsqu'elle rassemble un nombre aussi important d'adeptes.

« 07 :00 \_ Le rythme des joggeurs-marcheurs est loin d'être uniforme, il y a quelque chose de semblable dans leur démarche : le projet qu'ils sont en train d'accomplir se traduit finalement par la non-disponibilité, un certain isolement de leur présence pour se concentrer sur leurs pas, leurs rythmes et se consacrer à leurs souffles ou leurs quêtes en terme de distance kilométrique à atteindre, sur leurs propres performances. Pourtant, tous ensemble ils participent à créer un espace de communion. Ils partagent quelque chose, ils se transmettent une manière de marcher et communiquent ainsi entre eux. »

On peut y déceler une forme de fusion ponctuelle, un sentiment partagé éphémère mais gratifiant, qui envahit chacun des membres présents, l'espace d'un instant. Il se produit alors un phénomène, proche du lieu où la réalité est en représentation, une sorte de consécration officielle du fait d' « être là », simplement présent en ce lieu par la sensation d'être relié aux autres, tous les autres, au profit d'une brève expérience commune qui favorise l'expression de l'identité métropolitaine.

« Une promenade en commun est aussi une unité parce qu'elle réunit, pour quelques heures peut-être, un certain nombre d'individus animés par une intention commune, par exemple de se dégourdir. Les marcheurs ne sont pas simplement juxtaposés dans ce cas, mais entrent dans une action réciproque des uns avec les autres. » (Simmel 1981, 50)

Un rassemblement, oui, mais certes temporaire. On vient et on va. Après la mobilisation, on se sépare. On vaque ailleurs. Les écarts se forment. Ce qui nous relie est aussi ce qui nous tient à distance.

L'exemple de la promenade sur Marine Drive nous a invité à analyser certaines modalités de partage d'une ambiance typiquement urbaine, l'urbanité, enchâssée en ce lieu euphorique. Entre pratique de l'espace, « engagement » des corps et concordance des temps, cet état de suspension d'une large partie des tensions urbaines à l'œuvre ailleurs dans Mumbai repose ici sur une liberté de regards et de mouvements particulièrement appréciée. Il en va du partage de l'espace où les rencontres, potentielles, ne se font pas toujours, mais le désir d'être ensemble semble l'emporter et garantit de la sorte une expérience urbaine singulière. L'esthétique des coprésences et le jeu de l'être-ensemble reflètent les qualités spatiales du portrait du promeneur que nous avons tenté de dresser comme une des figures de l'urbanité qui se place au fondement de la conception et de la pratique de l'urbanisme.



## Chapitre 5 La mise en scène du passant

« Ce grand malheur de ne pouvoir être seul. »  
(La Bruyère, cité dans Poe 2011, 9)

À rebours de toute la veine poétique et psychologique du promeneur né avec Rousseau pour s'épanouir avec Baudelaire et les rêveries de Benjamin dans la figure du flâneur, c'est le corps du *passant* dont il est question dorénavant. Dans la nouvelle ville qui prend forme au début du XX<sup>e</sup> siècle, ce corps est rendu d'autant plus vulnérable qu'il est soumis à un ensemble de stimuli et de pressions qui l'empêchent de jouir pleinement de sa marche : bruits, obstacles et voitures, odeurs, pollution, laideur, indécences, etc.

La transformation de la ville au cours du XX<sup>e</sup> siècle, semblable à un ensemble de flux de marchandises qu'il s'agit de mettre en équations, aura eu pour conséquence de sacrifier une dimension essentielle de toute ville : la proximité. Cette voie que l'urbanisme fonctionnaliste a évincée délibérément est celle d'une conception où le passant est tout simplement oublié. Or, ce leurre occultera l'autre fonction vitale de toute ville au-delà du séjour : celle de garantir avant tout le « passage ».

En nous appuyant sur les travaux précurseurs de l'École de Chicago, nous allons reconsidérer la figure-clé du passant qui tendait à disparaître de la scène de l'aménagement urbain sous le règne triomphant de l'automobile. En reconnaissant les dommages causés par la circulation automobile sur la sociabilité urbaine qui fait écho au concept d'urbanité, il est dorénavant possible de rendre au piéton sa valeur symbolique dans la fonction sociale du vivre-ensemble (Ghorra-Gobin 2010). La fin de toute vision progressiste associée au monopole de la voiture témoigne dans notre étude d'une revalorisation du quotidien des interactions symboliques entre passants dans l'instantané et l'éphémère de traversées urbaines. Il en résulte un rapport au temps centré sur le présent, sur l'immédiateté ou encore de l'ordre du « présentisme » développé par François Hartog (Hartog 2003). De ce fait, l'individu tend vers un plus grand éclatement identitaire qui se traduit par une culture de l'*anonymat*.

De la « personnalité sociale » révélée par l'espace de la promenade, notre marcheur de référence glisse pour devenir « l'homme des foules<sup>92</sup> », si ce n'est « l'homme sans qualité » (Joseph 1998, 123), qui a émergé avec l'essor des grandes métropoles, marqué par « l'intensification des stimulations nerveuses » (Simmel 2013, 41). Le passant loge dans les rues de nos villes, dans chaque interstice, mais il semble réellement mis en scène dans des contextes particuliers où le *flux prime sur le séjour*, où la fluidité des trajectoires individuelles est (re)mise en jeu. À chaque croisement, à chaque carrefour, à chaque passage à niveau, le passant devient le protagoniste d'une nouvelle pièce où la traversée forme l'intrigue.

Qu'est-ce qu'une traversée hormis la confrontation face à face parfois aussi discrète qu'insaisissable ou fortuite d'au moins un ou de plusieurs protagonistes en présence ? Par une subtile chorégraphie, la prestation des passants sur la traversée mythique de Shibuya sera mise en lumière. Elle fournira des éléments tangibles pour représenter l'actualité des interactions, des rencontres ou des frictions qui occupent la communauté des passants qui s'y croisent chaque jour, sans interruption. C'est grâce à la capacité de chaque passant à faire signifier, dans la singularité du moment, l'interaction elle-même que le nœud inextricable de leur rencontre ne produira point de heurts.

## 5.1 Le passant considéré

Les bouleversements du XX<sup>e</sup> siècle auront pour conséquence un repositionnement du paradigme urbain centré sur un aménagement au profit des véhicules personnels. Avec la révolution industrielle, l'essor du marché automobile a eu raison sur les projets d'aménagement du territoire et sur les conceptions de l'urbanisme. La domination de l'automobile dans l'espace urbain modifiera profondément et durablement le paysage et les pratiques urbaines (Flonneau 2007). Le piéton qui a été auparavant la préoccupation première dans les travaux d'embellissement urbain était essentiellement considéré comme un promeneur, un individu qui consomme la ville comme il le ferait d'un parc, d'un jardin ou encore d'un bois. Donner le privilège à la contemplation était l'une des exigences des urbanistes.

Puis, vient la question du partage de l'espace urbain entre le piéton et l'automobile, posée dès les années 1950 au cours du 8<sup>e</sup> Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) en 1951 à Hoddesdon en Angleterre (Ferial 2013), pour en réduire les nuisances, la dangerosité et l'insécurité grandissante à mesure de l'augmentation de la vitesse des véhicules et de leurs risques d'entrer en collision avec le pauvre piéton qui se voit tout à coup mis au banc de touche, relégué au second plan. C'est dans le cadre de ce désintérêt généralisé pour ceux qui marchent toujours dans les villes, que la sociologie urbaine en particulier et les architectes du

---

<sup>92</sup> Cette nouvelle d'Edgar Poe a été initialement publiée en 1840 dans *The graham's Magazine* de Philadelphie sous le titre *The Man of the Crowd*, puis traduite par plusieurs auteurs dont Baudelaire en 1855 dans le journal *Le Pays*. Le récit est une mise en abîme basé sur un narrateur anonyme qui absorbé par la contemplation de la scène du dehors depuis un café sera attiré par un homme errant qui se dégage de la foule. Il envisagera de le suivre à travers le dédale des rues de Londres et sera étonné de son comportement : l'inconnu cherche l'animation à tout prix et veut se fondre dans la masse, absorbé lui-même par la contemplation de la foule.



mouvement moderne, chacun à leur manière, ont commencé à considérer ce nouvel individu mis en danger comme un nouvel acteur urbain : le *passant*.

Dans un contexte où la ville moderne, fascinée par la vitesse, tend à négliger le piéton, « marcher » devient une forme de résistance (Solnit 2001) face à « l'homme oublié dans la ville ». Trottoirs, passages à niveau, coursives, passerelles et autres infrastructures exclusivement pédestres deviennent les nouveaux espaces dévolus aux passants reconsidérés. Le passant considéré ou « considérable » pour Isaac Joseph, qui reprend l'expression de Stéphane Mallarmé à propos d'Arthur Rimbaud, est l'individu dont la marche est devenue une « activité concertée » (Joseph 1998, 18). Pétri d'interactions avec l'environnement proche ou lointain, mais également avec les équipements et les dispositifs plantés à même le sol, le passant interagit avant tout avec ses semblables : les autres passants.

« Marcher, c'est forcément naviguer, observer et agir en même temps ; c'est ajuster son allure, sa direction, le contact physique avec l'environnement d'humains et d'objets, à l'occasion penser aux salutations ou aux adieux, faire un mouvement de tête et, s'il s'agit de « marcher d'un même pas », signaler tout changement de rythme. Bref, c'est produire des indices de son activité au moment même de son effectuation, cadrer et marquer son déplacement avec et pour ceux qui l'observent. On admettra aisément qu'en milieu urbain, la marche, même si elle est solitaire, est une activité concertée qui présuppose un ordre (de marche) et un langage corporel que le marcheur sait déchiffrer ou interpréter pour s'ouvrir un passage dans la foule, s'écarter, se faufiler, etc. » (Joseph 1998, 18).

Dans cette perspective, marcher devient une *compétence*, le résultat d'un calcul, du moins celui d'un projet de mobilité. Cette compétence de mobilité, que détient le passant, et qui devient effective par lui seul, est le résultat d'un arbitrage permanent entre mobilité et non-mobilité (Lévy 2000), actualisé dans et par l'espace public. Pour que cette compétence soit rendue effective, Isaac Joseph à la lecture de la microsociologie urbaine nous montre la voie pour changer de paradigme sur la place du piéton au cours de la métropolisation. De même, la promotion du piéton en tant que figure symbolique chez Cynthia Ghorra-Gobin nous aidera à neutraliser les puissantes idéologies, à savoir la rationalisation des formes urbaines d'une part et l'instrumentalisation du viaire au profit de la voiture d'autre part (Ghorra-Gobin 2010). Il aura fallu en effet changer de regard, changer les aménagements et changer les pratiques pour parvenir à soutenir la reconsidération du passant. C'est dans cette lignée que nous allons ainsi étudier la figure du passant à partir de trois différents cadres d'analyse : conceptuelle, structurelle et pragmatique.

### 5.1.1 Cadre conceptuel : le siège de la sociabilité

Dans le contexte d'un éclatement de la mobilité individuelle et de l'anonymat qui en est la conséquence, la convivialité qui a pu régner en assurant une sociabilité résidentielle au sein des quartiers du centre urbain a été menacée vis-à-vis d'un mode ancien de relation à l'espace : elle brouille, en effet, sa lecture, et en altère la lisibilité. L'habiter n'est plus un habiter dans le voisinage (*chô\** à Tokyo ou *gaokhan\** à Mumbai), mais un habiter métropolitain dans les territoires vierges de l'altérité. Loin de l'espace communautaire, la ville offre

une possibilité de vivre *ensemble* en maximisant les interactions avec des gens que l'on ne tient pas toujours à rencontrer, que nous ne reverrons sans doute pas.

« Il y a un seul village dans un village, il y a une infinité de villes dans une ville. » (Lévy 1999, 219)

Une des caractéristiques fondatrices de la figure du passant est le maintien de son anonymat. Aujourd'hui, l'anonymat urbain est tellement évident dans l'imaginaire associé aux grandes métropoles. Pourtant elle ne va pas de soi, elle a dû être révélée à partir de différentes représentations l'orchestrant, par exemple sous sa forme la plus spectaculaire : la foule. Alors que la sociabilité semble longtemps avoir été pensée en lien avec l'idée de convivialité de type communautaire ou villageoise, privilégiant le local et le localisme, les chercheurs érudits d'une microsociologie urbaine de l'École de Chicago détonnent dans leurs travaux consacrés aux aléas de tous les jours et à la banalité du quotidien urbain. Ils montreront entre autres que la sociabilité entre inconnus peut être bien plus riche qu'elle n'y paraît et que l'indifférence jusqu'alors réservée aux passants mérite qu'on s'y arrête et qu'on s'y intéresse sérieusement et de plus près. En reconnaissant ce personnage anonyme comme une nouvelle figure de l'urbanité, ce courant de pensée dans les sciences sociales invitera à travers des descriptions détaillées de bribes de vie et de l'ethnométhodologie (Thibaud 2002), à aborder par là des phénomènes urbains contemporains.

### La formation du public

Avec les travaux précurseurs de l'École de Chicago, émerge une idée – qui était auparavant latente – du public. En s'intéressant à la dimension affective et culturelle des engagements collectifs, Robert E. Park le premier s'inspira des travaux de la psychologie de Gustave Le Bon et de la théorie de l'imitation de Tarde pour distinguer la foule du public (Park 2007 (1904)). Selon lui, la foule est un rassemblement attaché à une unité du lieu et dont le comportement est affecté d'un processus de contagion. Cette capacité à imiter est un relief persistant dans les travaux de Tarde, Le Bon ou encore Park. Les lois de l'imitation semblent marquer profondément l'identité de l'homme des foules abordée par les tenants du courant de la microsociologie qui se sont longuement penchés sur la question pour finalement le distinguer du public.

Par opposition, le public se trouve délocalisé, affranchi du lieu. Forme émancipée de l'espace, le public est toutefois attaché au temps, en l'occurrence à une actualité ou à des circonstances perçues comme actuelles. Contrairement à l'imitation qui caractérise la foule, le public, lui est toujours dans une forme d'imitation et s'adapte (Joseph 1984, 70).

Tab.9 Tableau distinguant la foule du public

	<b>FOULE</b>	<b>PUBLIC</b>
<b>Situation</b>	Unité de lieu	Unité de temps
<b>Régime d'attention</b>	Imitation	Hésitation
<b>Processus</b>	Contagion	Adaptation
<b>Exemple</b>	Manifester dans la rue	Assister à un spectacle

Si la foule ne connaît pas de solitude, le public quant à lui est toujours à actualiser. Cette actualité fera l'objet de nombreuses études de la microsociologie et du courant des interactionnistes qui vont se pencher très sérieusement et aussi minutieusement que possible sur les relations en public. Ces derniers sont considérés comme des sources inépuisables d'interaction, à la fois univers de transaction et action réciproque élémentaire. La découverte du passant comme d'un acteur privilégié des villes, celui par qui l'interaction en face à face est envisageable et par lequel des relations s'opèrent, sera amplement mis à l'honneur dans les travaux de l'interactionniste symbolique chez Erwing Goffman, s'appuyant sur ceux précurseurs de Georg Simmel<sup>93</sup>.

En suivant le cheminement de Park qui part de la théorie de l'imitation pour parvenir à une théorie de l'attention, on peut considérer la foule comme un cas particulier de public, un « cas limite ». Comme résultat d'un processus sociologique et spatial singulier, la foule comme le public possède les caractéristiques générales d'un processus d'attention réciproque. « L'unité de la foule se manifeste dans le fait que les membres du groupe sont soumis à un mouvement d'ensemble causé par leur interaction » (Ruby 2008), dont il s'agit de s'interroger sur les modalités pratiques pour trouver une forme d'imbrication entre la conception de la foule et du public lorsqu'on s'intéresse aux situations que rencontre le passant dans sa traversée de l'espace urbain.

### L'éloge de l'anonymat

Par bien des aspects, l'anonymat urbain forme une sorte d'expérience collective. Entité discursive encore peu définie, l'anonymat serait une simple absence de nom. Irréductible à son étymologie, le terme « anonymat » apparaît dès les premiers travaux sur l'émergence des métropoles du XIX<sup>e</sup> siècle.

De Georg Simmel à Isaac Joseph ou Richard Sennett, en passant par Hannah Arendt, nombreux sont ceux qui ont érigé en principe l'anonymat pour penser l'urbanité des espaces publics et édifié en figure *l'étranger*

---

<sup>93</sup> Chez Simmel, la foule s'articule autour de l'expérience du trafic, de la congestion, de la coprésence captive, en l'occurrence dans son célèbre essai « Les grandes villes et la vie de l'esprit » du sociologue, issu d'une conférence donnée en 1902 à la fondation de Dresde, et publié l'année suivante dans la revue *Jahrbuch der Gebe-Stiftung*, où il dresse un portrait saisissant de la métropole moderne (Simmel 2013).

pour analyser les civilités urbaines. Ce « déraciné » qui serait accueilli sans stigmatisation fascine et forme une sorte de leitmotiv dans les conceptions de la sociologie urbaine.

L'anonyme est-il aussi « indifférent à la différence des choses » comme l'a montré Simmel ? La posture de réserve qui caractérise l'attitude de protection des citoyens depuis le XIX<sup>e</sup> siècle ne tient pas toujours, en tout lieu et en toute culture. Ces travaux sous-estiment l'importance et la singularité des interactions corporelles autant que des échanges de regards dans les relations en public et pourtant capitales dans la sociabilité urbaine qui se forge justement au travers des liens faibles.

En prenant au sérieux l'ensemble des attitudes et des distances corporelles (évitement, frôlement, contact) ainsi que l'échange ou l'absence de regard, mais également leurs orientations, l'observation de situations urbaines est riche d'enseignements dans les façons dont l'ensemble des passants anonymes organise l'espace dans le quotidien de leur trajet. Alors que la parole est presque toujours absente, la communication non verbale est omniprésente et se traduit par une subtile déclinaison en postures allant jusqu'à d'infimes ajustements corporels. Le moindre geste compte et se fait politique.

### 5.1.2 Cadre structurel : La séparation modale

Éloigner le piéton qui gêne la fluidité d'un trafic automobile est une constante dans les visions urbaines. Depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle et l'avènement d'une culture métropolitaine, la plus grande fluidité des mouvements et de leurs croisements est recherchée. Sur l'argument de contrer les embouteillages et de sécuriser les usages, la séparation modale s'est imposée malgré une forte contrainte dans les mobilités pédestres. Le piéton dans la ville moderne « suit » alors l'automobiliste, il est dorénavant lui-même perçu comme un flux dans une logique de circulation.

#### Une histoire de séparation

Espace de contact par excellence (Choay 2004), la rue est un objet hérité qui connaît une histoire longue, bien qu'interrompue. Synonyme d'établissement humain, il s'agit effectivement d'une des caractéristiques archétypales de toute agglomération urbaine. Pourtant son destin n'a pas toujours été stable au cours de l'histoire urbaine, qui a connu des phases de déclin avec le courant moderniste du XX<sup>e</sup> siècle par exemple, puis des phases d'engouement avec le regain d'intérêt connu aujourd'hui. La rue est un objet controversé qui accompagne presque toujours les divers fondements de révolutions urbaines.

Les architectes du mouvement Moderne ont rapidement prôné une séparation des flux, conséquence directe de l'idéologie d'une séparation des fonctions. Le centre des villes serait ainsi strictement séparé de la circulation automobile pour donner naissance à une zone piétonne, un îlot uniquement dévolu aux piétons<sup>94</sup>.

---

<sup>94</sup> Il s'agit des *malls* nord-américains ou des rues piétonnes européennes des années 1960-80.

La séparation stricte est une approche des problématiques urbaines tout à fait radicale qui aura pour effet par exemple l'enclavement que l'on connaît de l'urbanisme sur dalle des années 1970. Décliné à l'horizontale, cet urbanisme du mouvement moderne puise *in fine* dans une même logique de la ville qui tend davantage à séparer qu'à articuler entre eux les différents modes de déplacement dans l'espace urbain.

En dehors de ces enclaves, le piéton se voit attribuer un emplacement réservé, le trottoir, une mince bande d'enrobé à flanc de façade. Au pied des immeubles, il aura le droit de déambuler à son aise. Pour passer d'une rue à l'autre, il devra franchir un obstacle de taille, la chaussée. Un dispositif adéquat sera aménagé pour faciliter et permettre son franchissement. D'abord bordés de clous, puis peints de larges bandes blanches à même le sol, parfois même surmontés d'un feu tricolore pour légiférer la traversée, les passages piétons sont nés de cette inquiétude de protéger les piétons par une ségrégation modale, parfois doublée d'une ségrégation fonctionnelle.

L'instauration de trottoirs n'est pourtant pas récente, elle connaît une longue histoire qu'une équipe d'urbanistes américains retracent dans un ouvrage collectif *Sidewalks. Conflict and Negotiation over Public Space*, paru en 2009 (Loukaitou-Sideris et Ehrenfeucht 2009). Des traces archéologiques attestent de la présence de ces aménagements pédestres dès l'Antiquité, ainsi que dans les anciennes cités grecques et romaines. Ils ont ensuite disparu au Moyen-Âge pour réapparaître uniquement après le grand incendie de Londres en 1666, jusqu'à devenir plus communes au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, ils s'imposent partout et il ne serait plus concevable d'imaginer une rue sans, hormis les récentes expérimentations de « zones de rencontre » élaborées dès les années 1970 dans quelques pays européens pionniers, comme la Hollande, la Belgique, la Suisse et la France.

Considérés comme l'espace de prédilection du passant, cette partie séparée de la chaussée où circulent les véhicules et qui le protège des automobilistes semblent comme allant de soi lorsqu'on considère une rue. Pourtant, différentes configurations viaires ont existé à travers l'histoire urbaine et existent encore selon l'environnement urbain considéré. Si le trottoir connaît sa propre histoire contrastée, la rue également. Bien plus que des espaces de circulations, l'espace de la rue et par défaut celui du trottoir sont des espaces pourvus de la possibilité d'être *habiter*, que les tenants du mouvement Moderne ont mis à mal lorsqu'ils ont cherché à s'affranchir ni plus ni moins de la rue :

« Les rues ne doivent plus exister; il faut créer quelque chose qui remplace les rues. » (Le Corbusier, La Ville radiieuse).

En réaction, des dissidents du mouvement Moderne et défenseurs de la rue ont montré les limites du modèle fonctionnaliste dès les années 1970 jusqu'à nos jours et ont su insuffler un véritable tournant « humain » à

l'urbanisme, comme Jane Jacobs (1972), Oscar Newman (espace défendable<sup>95</sup>, *defensible space*, 1973), William H. White (1980) ou plus récemment Jan Gehl, si ce n'est Herman Hertzberger en architecture. Une de leur première critique s'adresse à l'idée de *reconsidérer la rue* dans la possibilité de la réapproprier pour en apprécier à nouveau le cœur de la ville avec toute sa complexité et sa mixité.

### La transition modale

Dans son essai publié en 1999, Marc Wiel s'interroge sur le passage d'une ville à « mobilité restreinte » à celle d'une « mobilité facilitée »<sup>96</sup>. Autrement dit, le transfert d'une ville à la métrique piétonne d'une ville d'une métrique automobile. Les termes choisis en disent long sur les conceptions urbaines promues : le déplacement pédestre se trouve restreint à mesure que le déplacement automobile en devient facilité. Selon l'auteur, la ville automobile et les aménagements urbains qui lui sont dédiés sont autant d'obstacles pour les parcours piétons. Il parlera d'une véritable « transition urbaine » pour désigner la mutation au cours du XX<sup>e</sup> siècle d'une ville pédestre, héritée ou traditionnelle à la ville motorisée ou automobile. La première jouant de la densité et de la proximité, alors que la seconde se redéploie, se fragmente ou même s'éparpille. La ville à mobilité restreinte implique une forme d'organisation, et la ville à mobilité facilitée, une autre. Nous sommes actuellement au cœur de cette transition de longue durée, qui pourtant connaît aujourd'hui des signes d'essoufflement, liés notamment à la revalorisation des modes de déplacement doux, ou mieux dits actifs, tels que la marche ou le vélo. C'est à la lumière non seulement du rapport entre formes urbaines et mobilité, mais aussi de la mesure et de la description précise des déplacements qui rythment la vie quotidienne, qu'il est possible de comprendre comment la « mobilité facilitée » a redessiné la ville jusqu'à l'avoir radicalement transformé.

Avec l'essor dans les années 70 de la piétonnisation des villes (Rouillard 2013) dans un contexte de dépérissement du centre, la grande époque de la *pedestrianisation*<sup>97</sup>, avec notamment la revendication du « droit au centre » aura finalement pour effet de séparer encore davantage les piétons des automobilistes et de renforcer le sentiment d'insécurité lié à ce clivage modal. À ces séparations horizontales se greffent des tentatives de séparation verticale qui ont rapidement montré leur limite. En cherchant toujours à diviser encore plus les modes de transport dans une logique d'ingénierie, la superposition des réseaux de circulation a produit les formes stérilisantes d'urbanisme qui ont occupé en particulier les années 1950 jusqu'aux années 1970 – et encore aujourd'hui dans les contextes des grandes métropoles essentiellement asiatiques<sup>98</sup>. Ces

---

<sup>95</sup> L'idée de *defensible space* (ou d'espace défendable) tenue par Oscar Newman appartenant au groupe TeamX, est d'envisager l'influence de l'architecture sur les comportements et l'apparition de la criminalité. Il cherchera ainsi à stimuler l'espace public en vue de le réinvestir de façon positive par les habitants en vue d'améliorer le lien que l'habitant entretient avec son environnement, de faire baisser la criminalité et d'augmenter la qualité de vie.

<sup>96</sup> L'expression « mobilité facilitée » désigne tout ce qui rend plus facile et moins coûteux le fait de se déplacer plus vite, inversement à la « mobilité restreinte » (Wiel 1999).

<sup>97</sup> Mouvement international de restriction d'accès à la rue pour la réserver exclusivement aux piétons, initié notamment en Allemagne et aux États-Unis dans les années 1959-60. Le mouvement de piétonnisation se diffusera et prendra une certaine ampleur entre 1960 et 1980 (Fériel 2013).

<sup>98</sup> A l'image des *skyswalk*\* qui prolifèrent actuellement sur le territoire indien.

dernières peuvent par ailleurs conduire à des apories qui neutralisent les flux en les cloisonnant par mode ou par régime de vitesse. Ces tentatives montrent que toutes réponses infrastructurelles pour résoudre des questions de mobilités ne peuvent qu'être imparfaites. Elles tendent à augmenter la privatisation, le contrôle et le resserrement de l'espace qu'on n'ose plus dire « public ». Loin de vouloir écarter le piéton qui gêne, le travail sur la mobilité est un travail de gestion des modes et non de séparation. Il s'agit plutôt de les concevoir toujours ensemble, comme imbriquer les uns aux autres, et d'en imaginer une osmose, une symbiose possible<sup>99</sup>.

Le risque est pourtant grand de séparer trop radicalement certains modes de déplacement et d'étanchéifier les réseaux en fonction notamment des vitesses de circulations. Cela peut s'accompagner d'effets pervers et détruire « la dynamique de la rue » (Gehl 2012, 143-45). La rue perd sa valeur principale de *traversabilité*, puisqu'elle risque d'être enfermée dans sa linéarité. Les corridors spécialisés, juxtaposés et séparés physiquement, rendent la rue quasiment non traversable en dehors des rares carrefours aménagés à cet effet.

Dans certain cas, le passant loin d'être prioritaire est souvent conduit d'attendre. Il est soumis à des situations de dépendance rythmique au cours desquelles il peut évaluer sa traversée et faire des simulations dans cette attente. Il se trouve parfois même dans l'obligation de devoir presser sur des boutons poussoirs aux pieds de feux pour pouvoir s'acquitter d'une demande d'autorisation de traverser. Une permission exceptionnelle qui dévoile à quel point la légitimité urbaine du piéton est parfois remise en question au profit de la fluidité du trafic routier.

Dans d'autres cas, la pratique s'affranchit de l'infrastructure. Parfois malgré un aménagement prévu pour sécuriser la séparation des flux piétons de ceux automobiles au niveau des passages piétons, les consignes de bases ne sont toutefois pas respectées. Ce qui rend vain le dispositif sécuritaire mis en place comme illustré par Jacques Lévy dans son article sur « le passant inconsideré » en Asie du Sud : « on rencontre sur les autoroutes, y compris celles, récentes, qui ont été construites selon les standards mondiaux — avec péages, terre-pleins en principe infranchissables et périmètres clôturés — non seulement des « mobiles » proscrits sur ce genre de voies : piétons, vélos, animaux, mais aussi des voitures, motos ou camions roulant à pleine vitesse à contresens et obligeant ceux qui sont dans le bon sens à s'écarter, ou même des mendiants installés en plein milieu de la chaussée » (Lévy 2011).

---

<sup>99</sup> On pense ici aux expériences de partage de la voirie et des zones de rencontre qui fleurissent actuellement en Europe, notamment en Suisse, en Belgique et en France. Sous l'influence des expériences du *woonerf* menées aux Pays-Bas dans les années 90, des rues à priorité piétonne cohabitent avec les véhicules, dont la vitesse a été limitée (zone 30 ou zone 20) et le principe de l'absolue priorité du piéton prévaut. Ainsi, la place au piéton est rendue dans de larges secteurs qui était auparavant largement automobile (Fériel 2013), à titre d'exemple, on peut citer la réfection de la Place de la République à Paris, le réaménagement du parvis de la gare de Genève ou de la place Saint-Etienne à Strasbourg.

### 5.1.3 Cadre pragmatique : Les codes de circulation

Un ensemble de normes régit les interactions des passants, sous la forme d'un *code de circulation* plus ou moins bien intégré selon les compétences de mobilité de chaque individu et de son capital spatial. Les comportements de mobilité des passants témoignent du recours à de nombreuses formes de communications essentiellement non-verbales.

« Dans la trame du quotidien, le spectacle de la rue produit « une attention coopérative » entre passants. Les individus se rapprochent, des croisements de regards redéfinissent le mode de la co-présence, ouvrant entre inconnus un espace possible de communication... » (Milliot 2013, 260-61)

Quelles sont les techniques que les passants emploient pour s'éviter les uns les autres, et ainsi empêcher d'entrer en collision systématiquement ? Ces codes basiques sous la forme d'*accords tacites* sont constamment en usage dans l'espace public et encore plus lors de passages à niveau et auprès des carrefours. Le potentiel conflit que représentent les zones de contact entre automobilistes et piétons est officiellement réduit aux passages pour piétons au Japon, alors qu'en Inde cette règle semble plus officieuse. Lors de la rencontre, s'opère déjà un premier constat. Alors que sur la route, l'intention des automobilistes est de rejoindre une destination, d'aller d'un point A à un point B, sur les trottoirs, le piéton n'a guère pour unique dessein de se rendre quelque part. Il profite de son trajet pour s'adonner à d'autres activités, d'autres pensées ou considérations, le plus souvent qu'il n'avait pu préméditer. Les possibilités de *sérendipités* sont multiples et restent toujours ouvertes au cours de la déambulation. En effet, le passant est tantôt acheteur, interlocuteur, convive, philosophe, etc. Il confronte ainsi ces différentes facettes à l'altérité et développe des formes de communication propre aux différentes configurations.

#### Les accords tacites

En dehors des accords formels qui reposent sur le cadre structurel (feux, passages cloutés, codes de la route, etc.) et régulent le passage alternativement des automobilistes et des piétons, il existe de nombreux accords informels qui se produisent également lors d'une traversée. Dans la circulation pédestre, les accords informels dominent. Souvent, le fait de constituer un groupement d'une certaine importance (2 à 3 individus de front) peut devenir un prétexte au franchissement de la chaussée comme le témoignent différentes traversées observées en Inde, où le passage est systématiquement négocié. La force du multiple a aussi ses droits.





Fig.53 Photo d'une traversée à l'indienne (CL, 02.04.2013)

En règle générale, le passant posté à un carrefour veillera par exemple à ce que la gestion de la vitesse, de la direction et de la résolution de son trajet projeté, soit lisible auprès des individus qu'il va rencontrer lors de sa traversée. Il fournira autant d'indices tangibles comme la position de son corps, son emplacement sur le seuil du trottoir, sa posture générale (relâchée ou sur le « qui-vive ») ou encore l'intensité de son regard pour formaliser ses intentions (sur le feu tricolore en vue d'insister sur l'attente du passage au feu vert). C'est par le recours à ces innombrables préfigurations gestuelles que l'individu se transforme en passant dont l'intention est de franchir avec brio l'obstacle de la traversée et que les autres peuvent déchiffrer et prédire pour mieux s'adapter mutuellement. Parfois, des échanges de regards sont recherchés pour valider, ou tout simplement vérifier chez l'autre qu'il lui signale son accord. C'est un moyen tacite de gagner l'accord de l'autre en toute subtilité et dans l'intérêt commun. Ainsi, les rues et les espaces de transit en général constituent « le cadre où des gens qui ne se connaissent pas se manifestent à tout moment une confiance réciproque. Il s'y accomplit une coordination volontaire des actions où chacune des deux parties a sa conception de la façon de régler les choses, où les deux conceptions s'accordent, où chaque partie pense que cet accord existe et où chacune estime que l'autre pense de même. Bref, on y trouve les conditions structurales préalables d'un règlement fondé sur la convention. L'évitement des heurts, qui n'est qu'un exemple, en découle » (Goffman 1996b, 2:32).

Le regard semble un moyen efficace pour réaliser une coordination consensuelle. Lorsque deux regards se rencontrent, « l'un peut indiquer une position, percevoir la réponse de l'autre à sa prise de position et manifester sa réponse à la réponse de l'autre, le tout, en un instant. Ce processus plonge les deux personnes dans l'interaction » (Goffman 1996b, 2:32).

Pas à pas, chaque passant sur le point de se croiser prouve à l'autre qu'il se conforme à son trajet par des échanges de regard et des jeux de positions. La complexité de ces interactions interpersonnelles et notamment l'expression de ses intentions constituent des compétences que l'on nommera les *compétences de rassemblement*.

### Les compétences de rassemblement

Contrairement au groupe, où les individus se perçoivent comme membres, le rassemblement partage avec le groupe le fait de se trouver ensemble, qui ne peut être qu'une étape du groupe, mais en revanche dans le rassemblement le fait de se quitter signe la fin d'une rencontre.

« Le rassemblement n'est ni un groupe ni une population. C'est une configuration de positions et de mouvements dont le modèle est plutôt la file d'attente dans un espace public ou la réunion dans un espace de travail. » (Joseph 1998, 118)

Le rassemblement est alors une autre organisation sociale et spatiale qui a sa spécificité. Même s'il forme un préalable à la formation d'une foule ou d'un public, le rassemblement a son identité singulière. Éphémère, il requiert simultanément une unité de lieu et de temps. On constitue un rassemblement par exemple en positionnant son corps, et uniquement son corps, à la juste distance pour faire la file. C'est la gestion de la distance et le partage de l'intention qui crée le rassemblement.

Tab.10 Tableau de la foule et du public intégrant le rassemblement

	<b>FOULE</b>	<b>PUBLIC</b>	<b>RASSEMBLEMENT</b>
<b>Situation</b>	Unité de lieu	Unité de temps	Unité de lieu et de temps
<b>Régime d'attention</b>	Imitation	Hésitation	Distanciation
<b>Processus</b>	Contagion	Adaptation	Intention
<b>Exemple</b>	Manifester dans la rue	Assister à un spectacle	Faire la file

En observant la chorégraphie du passant lorsque des situations de rassemblement se produisent, il est possible de constater que ce dernier passe d'un univers de compétence à l'autre. Sa première compétence est celle d'*agir en conséquence* d'un contexte déterminé. Il utilise « ses ressources immanentes, logées dans les plis de l'interaction et distribuées dans le cours de l'action, qui appartiennent à des répertoires de rôles et de situations et les signalent pour ceux qui y sont impliqués. » (Joseph 1998, 123). Une deuxième compétence occupe les *formes de coopération* qu'il développera pour mener à terme son projet de mobilité. À la fois acteur et observateur des conséquences de ses actions, le passant invite à la coopération par de nombreux signes autant pour réaliser ses intentions en convoquant les autres que pour les maintenir à distance. Une dernière compétence, majeure même, est celle qui régit les usages du désordre, naturellement organisés autour d'une

règle : la *dispersion*. Dans un espace d'accessibilité, la règle partagée, le principe de la sociabilité, c'est l'évitement.

Dans un milieu qui multiplie les contacts, le passant pris dans cette logique pragmatique apprend à conserver les écarts tout en communiquant sur ses intentions. Mise en œuvre de multiples façons, l'action de traverser forme une des applications possibles de la compétence du passant que nous allons étudier. En nous intéressant plus particulièrement à la traversée au Japon, nous allons nous concentrer sur une manière particulière d'habiter l'espace urbain.

## 5.2 Traverser au Japon

En cherchant à questionner la figure urbaine du passant, nous sommes amenés à considérer une de ses actions probablement des plus triviales et largement réitérées : celle de traverser la rue. D'ailleurs, l'étymologie du terme passant provient du latin *passare*, qui signifie « traverser ». À y regarder de plus près, cet acte peut être envisagé comme un véritable défi social et spatial. Effectivement, lors de cette épreuve, le passant s'expose aux différentes difficultés et devra envisager plusieurs solutions pour parvenir au terme de son objectif : rejoindre le trottoir d'en face, accéder à la boutique qui se trouve au pied de l'immeuble de l'autre côté de la rue, franchir le passage à niveau pour se rendre à l'entrée de la gare, etc. Autant de finalités qui nécessitent *in fine* que le passant s'exerce à ce passage parfois périlleux, souvent semé d'embûches et toujours à renouveler.

C'est dans cette lignée que Xavier Bernier érige l'acte de traversée en concept de géographie : le *traverser* (Bernier 2013). Décliné à différentes échelles, nous allons constater maintenant comment user de ce concept dans le contexte métropolitain nippon. Explorons tout d'abord les caractéristiques d'une géographie de la traversée entre deux mondes apparemment distincts avant de revenir aux gestes qui l'accompagnent, en évoquant brièvement les particularités urbaines produites au cours l'histoire de l'urbanisation de Tokyo.

### 5.2.1 La division géographique de Tokyo. L'histoire d'une rencontre

#### Deux mondes : Shitamachi et Yamanote

L'une des manières les plus efficaces de comprendre la géographie de Tokyo, selon la description Akio Tanaka (Tanaka 1994), est de visualiser un large pied gauche qui s'étend du Nord-Ouest au Sud-Est de part et d'autre de la gare Tokyo Station. Cette empreinte de pied sépare les terres hautes, le plateau nommé Musashino Plateau, aussi dénommé couramment Yamanote ou la « ville haute », des territoires plus à l'Est, côtières de la « ville basse » de Shitamachi. Au cours de la période Edo (1603-1867), les officiers du gouvernement officiel appartenant à la communauté des *samourai*\* ont installé leurs résidences sur la Yamanote alors que les marchands et les artisans ont établi leurs commerces en contre-bas, sur la Shitamachi.

Ce découpage est encore clairement perceptible de nos jours. On y rencontre deux mondes, celui de la haute culture officielle associée à la Yamanote, en opposition à celui de la culture populaire de la Shitamachi. À la jonction se trouve l'enceinte sacrée du *shogun\**, érigé sous la dynastie Tokugawa<sup>100</sup>, et qui forme aujourd'hui un vaste espace vert « vide » au centre de Tokyo, le Palais Impérial.

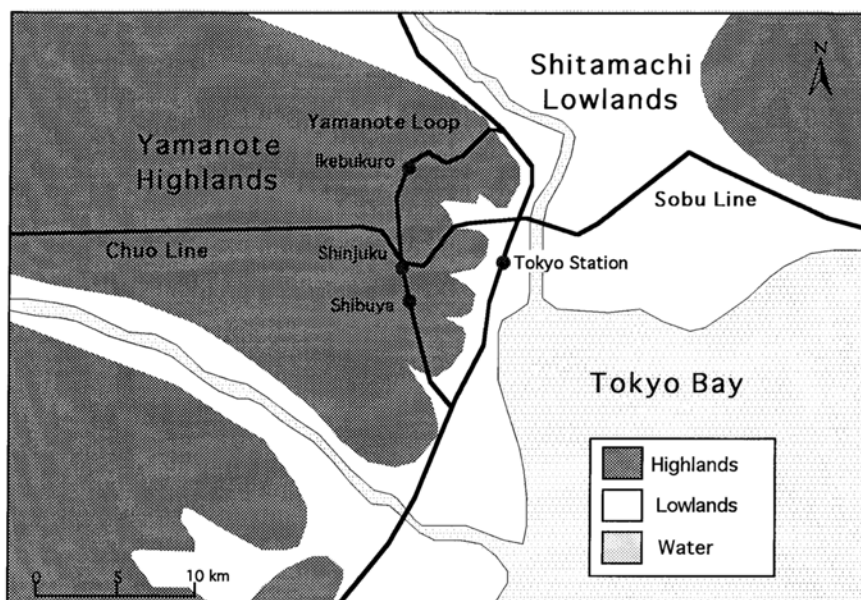


Fig.54 Yamanote et Shitamachi (Source : Iozawa, Tomoya (1994) *Aruite Miyo Tokyo*, Tokyo, Iwanami-shoten, p.10, cité dans (Tanaka 1994))

Encore aujourd'hui, la division géographique et topographique entre l'Ouest et l'Est est présente dans la perception sociale de la ville (Jinnai 1987). Shitamachi, la vieille ville de Tokyo, est connue pour héberger une communauté traditionnelle (*chô\**) avec de fortes relations de voisinage, des habitations individuelles modestes, à basse hauteur, une succession de commerces de proximité, une série de temples et de festivals traditionnels. Le quartier archétypal associé à l'ambiance de Shitamachi est sans conteste Asakusa, souvent désigné comme le cœur de Shitamachi. De l'autre bord, Yamanote, évoque des images d'opulence, de modernité et d'avant-gardisme, avec toutefois un manque de cohésion sociale. Les gratte-ciel, les copropriétés luxueuses, la profusion de commerces franchisés et de lieux culturels donnent au plateau de la Yamanote une toute autre dimension urbaine, effervescente, exubérante et sophistiquée, à l'image de Roppongi, nouveau fief de la culture de la consommation tokyoïte.

De surcroît, le contraste est d'autant plus saisissant qu'il est exprimé dans des formules stéréotypées (Tanaka 1994): le marchand chaleureux et traditionnel de Shitamachi et le salarié froid et distant de Yamanote. Lorsqu'on étend cette comparaison aux relations interpersonnelles, les habitants de Shitamachi revêtent des attributs plus « japonais » alors que ceux de Yamanote sont plus « occidentalisés ».

<sup>100</sup> Dynastie de *shoguns* qui dirigèrent le Japon de 1603 à 1867.

Ainsi, la dichotomie Yamanote-Shitamachi peut s'étendre à celle des classes, les cultures et les modes de vie qui sont irréductiblement entrelacés.

### La conquête de l'Ouest

Shitamachi a longtemps été le foyer de la population de la ville d'Edo (ancien nom donné à l'actuel Tokyo), l'histoire moderne de Tokyo depuis le tremblement de terre de 1923 peut être caractérisée par une « conquête de l'Ouest » vers la Yamanote (Seidensticker 1983). En particulier, la construction de nouveaux quartiers résidentiels verra le jour sur la Yamanote, entrepris par les compagnies privées ferroviaires (en l'occurrence les prédécesseurs des actuelles Tokyu et Seibu) le long des nouvelles lignes en construction. Ces nouvelles banlieues résidentielles étaient qualifiées de « cités-jardins » (*denen toshi*) ou de villes universitaires (*gakuuen toshi*), en tant que réminiscence de la planification urbaine d'Ebenzer Howard<sup>101</sup>, et accueillirent les familles de classe moyenne émergente à la fondation des quartiers au cœur de la Yamanote (Jinnai 1987).

À partir de la période après-guerre, des villes nouvelles émergent au-delà de la Yamanote, au niveau des terminaux des trains de banlieue, comme Shinjuku, Shibuya ou Ikebukuro, qui se développèrent rapidement en nouveaux centres commerciaux. Ces dernières vont par la suite être baptisées de *fuku-toshin* (villes satellites ou de centres de deuxième zone) par le gouvernement. Des trois plus importantes villes satellites, Shinjuku – qui par ailleurs est le plus accessible en train –, viendra concurrencer l'ancien central business district (CBD) de « Ginza-Nihombashi-Marunouchi » à l'Est du Palais Impérial, jusqu'à accueillir le siège des administrations publiques. Depuis, avec la croissance démographique et l'exode rural, les anciennes banlieues intègrent la ville centre et de nouvelles zones périurbaines seront créées encore plus à l'ouest de façon de plus en plus tentaculaire, puis tout autour, jusqu'à devenir le Grand Tokyo, l'agglomération urbaine continue que nous connaissons actuellement sous la forme d'une conurbation Tokyo-Yokohama, la plus peuplée au monde, soit près de 42,8 millions d'habitants<sup>102</sup>.

## 5.2.2 Tokyo, ville traversière

### Haut-lieu de la consommation

En dehors de la périphérisation des deux dernières décennies, Tokyo va connaître une autre transformation significative au tournant du XXI<sup>e</sup> siècle : l'émancipation d'une culture urbaine de l'artifice et de la consommation qui connaît une expansion mondiale. Lorsque le Japon tiendra la seconde place économique

---

<sup>101</sup> En réponse à la révolution industrielle, les « cités-jardins » sont des formes d'organisation urbaine et sociale innovante pour renouer avec des attributs de la campagne qui ont été théorisées au tournant du XX<sup>e</sup> siècle par l'urbaniste britannique Ebenzer Howard, lors de la publication en 1898 de son ouvrage *To-morrow : A Peaceful Path to Realm Reform*, puis réimprimé en 1902 avec le titre *Garden Cities of To-Morrow*. Ce modèle de planification urbaine a connu un certain succès et s'est développé à travers le monde, notamment à partir des mises en application par Raymond Unwin dès 1909 qui ont inspiré de nombreuses réalisations dans l'urbanisme opérationnel (Unwin 2012).

<sup>102</sup> Selon la définition de l'ONU de l'aire urbaine de Tôkyô-Yokohama et pour un recensement effectué en 2016 : <https://www.populationdata.net/palmares/villes/>

mondiale après les États-Unis dans les années 1960, Tokyo augmentera son rayonnement dans l'économie nationale.

Plus encore, Tokyo deviendra une ville d'importance mondiale à partir des années 80 en tant que centre des finances et siège de la plupart des multinationales japonaises. Derrière le traditionnel quartier des affaires de Marunouchi, plusieurs nouvelles tours de bureaux émergeront dans les secteurs de Chiyoda, Chuo, Minato ou encore Shinjuku. La spéculation immobilière aidant, il est devenu très difficile de résider dans Tokyo et les surfaces à construire, lorsqu'ils ne sont pas dévolus aux activités tertiaires, le sont essentiellement aux commerces.

Dans ce contexte historique, économique et culturel, la société japonaise et les résidents de Tokyo en particulier se sont progressivement développés autour d'une véritable culture de la consommation (Tanaka 1994), une culture *traversière* au gré des modes, conservant des enclaves prémodernes, créant ainsi une diversité confondante.

### Les carrefours, lieux d'épanouissement

Temple de la mode, carrefour des tendances, haut lieu de la fête et des sorties, les *sakariba*\* sont des lieux (*ba*) de l'épanouissement (*sakari*), comme nous avons pu le voir auparavant dans le chapitre sur les cultures de l'espace public au Japon. Défini avant tout par leur affluence, il nous apprend que « ces quartiers sont à la fois animés et à la mode, dominés par la fonction commerciale et celle des loisirs » (Berque 1992). Les lieux de l'urbanité nipponne sont particulièrement traversés par des logiques de consommations. Ils forment une sorte d'*hétérotopie* (Foucault 2009) hypermoderne dans le paysage urbain japonais et ont comme particularité « d'être toutes soumises au temps, c'est-à-dire de passer de mode, et d'être supplantées par d'autres *sakariba* ». Expression paroxystique des goûts des Japonais, chaque génération va ériger son *sakariba*, va s'actualiser son haut-lieu, si elle ne ranime pas plutôt un ancien au nom d'une nouvelle mode<sup>103</sup>, comme en témoigne l'évolution spatiale des *sakariba* au cours des dernières décennies.

Ces « quartiers fréquentés » constituent l'une des particularités des villes japonaises. De tous temps, ces quartiers ont formé le troisième type d'espace urbain en importance, après les espaces d'habitation et de travail. A l'époque Edo, ils se constituaient généralement autour des ponts, ou bien dans l'enceinte ou devant les temples bouddhiques et les sanctuaires shintô, comme l'exemple de Asakusa en témoigne. Cependant, à l'ère Taishô et au début de l'ère Shôwa, un *sakariba* se forme sur l'axe d'une avenue à Ginza, nommé Omote Sandô, lieu-dit à la mode pour aller s'y promener, phénomène qu'on appela *Gin-bura* (flânerie à Ginza) (Kawazoe 1987). Bientôt, parallèlement à la construction de quartiers résidentiels à l'ouest de Tokyo, de nouveaux quartiers à la mode se forment autour des gares de terminus des lignes express de banlieue, comme

---

<sup>103</sup> Comme en témoigne l'exemple du regain d'intérêt d'Asakusa, qui fut supplantée par Ginza, dans les années 1980, grâce à la mode rétro (Berque 1992).

ce fut le cas pour Shinjuku et Shibuya (Jinnai 1987). Que ces centres pleins d'activité se déplacent suivant l'évolution des moyens de transport constitue une autre particularité japonaise. De nos jours, le métro joue un rôle considérable dans la formation de nouveaux *sakariba*.

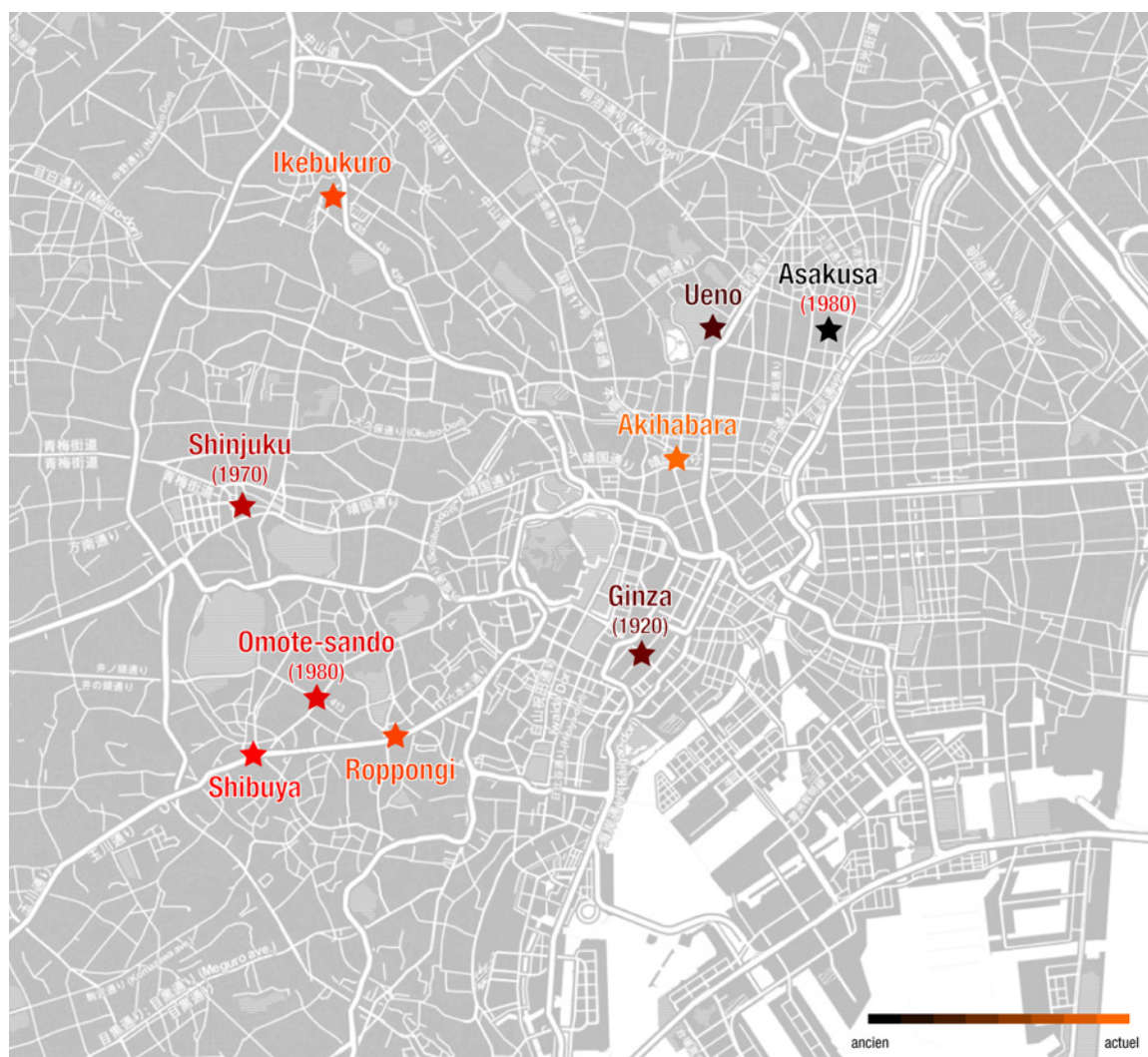


Fig.55 Localisation des *sakariba* à travers l'histoire (CL, d'après (Berque 1992))

### Shibuya, *sakariba* du XXI<sup>e</sup> siècle

Aujourd'hui, Shibuya est l'un des secteurs commerciaux et créatifs des plus importants du Grand Tokyo. En raison non seulement de sa centralité géographique, Shibuya se trouve à la jonction de voies de communication majeures, traversées par la fameuse Kôshû Road, une des cinq routes cardinales du pays et du développement de plus de 5 lignes de voies ferrées. Cette croissance démesurée et rapide du secteur s'est appuyée sur la forte accessibilité qui était déjà connue à la période Edo. Le dynamisme de Shibuya s'est pourtant accentué dès 1885 avec l'ouverture de la gare qui marque, et marquera pour longtemps encore, l'essor de la plateforme commerciale d'envergure que nous connaissons aujourd'hui, avec un peu plus d'un

milliard de voyageurs qui fréquentent la gare par an. En 1934, la compagnie de chemin de fer ouvre son premier *department store* à proximité de la station de Shibuya. À partir de là, la compagnie Tôkyû qui gère la ligne va graduellement étendre l'offre commerciale et de nouveaux bâtiments apparaîtront, densifiant rapidement et profondément le secteur. La forte densification verticale, les activités et services attenants à la gare se prolongeront bon train jusqu'à nos jours où un nouveau projet de gratte-ciel est en construction<sup>104</sup>, accueillant entre autres une vaste terrasse panoramique qui surplombe le carrefour en contre-bas.

Comme singularité japonaise, les compagnies de transport en commun sont pour la plupart des compagnies privées, seul Japan Railways assure quelque une des connexions, dont la célèbre Yamanote Line. Elles possèdent des *shopping malls* et des *department store*, ainsi que des immeubles de bureaux à proximité directe des stations, si ce n'est les stations qui servent de fondations à ces immeubles. En ce sens, ces compagnies jouent un rôle fondamental dans l'urbanisation de Tokyo et dans la création du panorama urbain actuel.

Ainsi, le développement urbain de la capitale nipponne a fortement été impulsé malgré l'inertie par des acteurs privés selon des logiques consuméristes. Le déplacement des nouveaux lieux d'épanouissement – les *sakariba* – traversés par les tendances (travers le temps) a permis de relier les deux anciens mondes – la Yamanote et la Shitamachi – en s'affranchissant des contraintes géographiques (traverser l'espace). Un autre aspect mérite encore d'être abordé : la traversée comme action, comprise comme à la fois un savoir-faire et un savoir-être, un art typiquement japonais.

### 5.2.3 Un art de la traversée

Pas nécessairement linéaire, ni forcément doté d'une finalité, nous avons vu en quoi la traversée est autant un *agir* qu'une *géographie*, une action née d'une situation, un geste adapté à un espace donné, un mouvement spontané à une direction particulière. En s'interrogeant sur l'action même de *traverser*, qui implique à la fois une dimension temporelle (le temps de l'expérience du déplacement) et spatiale (l'espace traversé), il convient de considérer l'étymologie du terme. Issu du latin populaire, *traversare*, « passer à travers, remuer en travers » et du latin classique, *transversus*, « oblique, travers », la traversée est le fait de franchir, parcourir quelque chose d'une extrémité à l'autre. Le fait de se rendre d'un bord à l'autre, dans l'espace ou dans le temps. Si on considère le latin moderne, *trajectus*, qui émane de *trans* et *jacere*, donnant *tracijere*, et qui signifie « jeter au travers », on s'aperçoit que la traversée est là où ça perce, ça creuse, ça ouvre. En pénétrant de part en part, l'action de traverser permet de se frayer un passage en écartant les obstacles, d'ouvrir une brèche et de s'y engouffrer.

---

<sup>104</sup> Il s'agit d'une importante opération immobilière, semblable au gratte-ciel Shibuya Hikari édifié en 2012, regroupant trois compagnies de transport en commun, Tôkyû Corporation, East Japan Railway Co., Ltd. Et Tôkyô Metro, qui a été annoncé récemment (en juillet 2015) en vue de la révision d'une partie du plan de développement de la station Shibuya pour inclure un gratte-ciel de 47 étages, soit de 230 mètres de haut, comportant un observatoire extérieur sur le toit. Le belvédère devrait être fonctionnel pour 2019, juste à temps pour accueillir les touristes pour les Jeux Olympiques de 2020.



Cette faille symbolise le vide qui se veut par définition spatial si l'on considère la notion du *Ma* rattaché dans le vocabulaire à la spatialité japonaise. Le *Ma* est un intervalle bi-dimensionnel d'espace et de temps, un vide différent du néant. Selon cette perspective développée en l'occurrence par le géographe spécialiste du Japon Augustin Berque, il ne s'agit pas de considérer ce vide comme un facteur de séparation, mais comme un lien, qu'il s'agit d'apprécier par la qualité des interspatialités.

« Fondamentalement, le *Ma* est l'intervalle qui existe obligatoirement entre deux choses qui se succèdent: d'où l'idée de pause. » (Berque 1982)

Si chaque traversée est marquée par une distance dans l'espace, elle est aussi marquée par une pause dans l'action. Érigé en concept, Xavier Bernier s'empare de l'acte de traverser pour l'appliquer au milieu urbain. Le *traverser* selon lui permet « d'engager quelque chose comme l'acceptation entre acteurs de règles qui vont servir à définir une action. » À partir de conventions et de normes non forcément institutionnalisées, la traversée est accompagnée de prescriptions qui conduisent l'expérience. Pour accomplir la traversée, chaque passant y adhère ou réfute les règles. En ce sens, traverser la rue permet de stocker de la règle sociale dans le capital spatial tout en nécessitant de puiser dans celui-ci. Le passant cherchant à traverser s'engage et s'expose, mais est également amené à prendre place. Il lui est demandé d'organiser son *traverser* singulier en fonction d'un diagnostic réalisé en temps réel qui lui permet de calculer et d'agencer polarités et énergies spatiales. Selon qu'il s'agit d'une première ou d'une traversée routinière, si ce n'est une zone identifiée à danger, l'aptitude à la traversée se verra considérablement modifiée et plus ou moins bien exécutée. À titre d'exemple, les traversées à l'indienne peuvent paraître extrêmement périlleuses (et elles le sont véritablement) à tout novice qui n'a jamais expérimenté cette forme de traversée hardiment négociée, en comparaison aux traversées nippones régulées à l'aide de feux et scrupuleusement respectées. La traversée au Japon est un art à part entière de la gestion des distances interpersonnelles.

### 5.3 Lecture du flux

« Et partout, cette obsession japonaise du temps, un temps devenir et flux, un temps fait de moments plus ou moins suspendus, où le regard peut se recueillir dans l'instant, ou se perdre dans ses reflets et transparences. Si bien que le « passage » cher à Walter Benjamin, est devenu peu à peu une forme de vie positivement acceptée. Comme les cycles de la nature, les saisons, les floraisons des cerisiers, les cascades des jardins ou les variations des poèmes zen, nous « sommes tous des passants ». » (Buci-Glucksmann 2001, 15)

Tokyo est vraisemblablement la métropole éponyme d'une « culture des flux », « flottante » pour François Laplantine (Laplantine 2010) et non moins maîtrisée, que l'on peut découvrir et suivre sur les façades géantes de Shibuya : flux des informations, flux des images, flux des identités ou flux des individus. Lieux de convergences des flux, « les grandes gares – Shibuya, Tokyo Station, Ueno, Shinjuku ou Ikebukuro – ne sont pas ces « non-lieux » de la surmodernité dont parle Marc Augé. Elles sont plutôt d'immenses rhizomes de vie,

des nœuds topologiques, des dizaines de « plateaux » où l'on trouve tout, grands magasins, hôtels, restaurants, cafés », nous explique Christine Buci-Glucksmann (Buci-Glucksmann 2001, 25), en se référant à Gilles Deleuze et Félix Guattari (Deleuze et Guattari 1980).

À Tokyo, pourtant, un rapport particulier s'instaure avec la densité, sans être synonyme de stress, de vitesse ou d'accélération. La foule se déploie étonnamment dans un certain calme. Il se dégage une atmosphère particulièrement sereine en regard de la quantité d'individus en présence. Autrement dit, dans un autre contexte, la même foule générerait rapidement des situations chaotiques et hors de contrôle. À Tokyo, il n'en est rien.

La question n'est plus aujourd'hui d'intégrer le mouvement à la ville, mais de déterminer comment le mouvement participe à construire l'urbain. Traverser est plus que jamais une propagation et une fluctuation de la présence des individus dans un temps commun : la co-présence. Cette ondulation consiste en un repositionnement permanent et sans cesse à réinventer de l'espace personnel, intime, dans l'espace public. Des relations entre les habitants, autochtones ou éphémères, se tissent de mille et une manières, et toutes expriment une part de l'urbanité dans l'expression des pratiques et des liens sociaux. À partir de l'observation des individus en situation de franchissement, nous allons chercher à saisir comment l'instantanéité de la cohabitation condense la singularité du carrefour le plus populaire du Japon et même au-delà, du Monde. L'expérience de l'éphémère, de l'impermanence et de la fluidité – qui a fondé par ailleurs toute une esthétique au Japon –, est propre à l'expérience de Shibuya, perçu comme un « passage obligé » de l'urbanité nippone.

### 5.3.1 Shibuya comme scène: *One Minute Public Space*

La scène de cette *chôrographie* est la traversée de Shibuya à Tokyo, l'expérience la plus spectaculaire d'une situation de traversée qui nous soit offerte et qui repose uniquement sur la déambulation de milliers de passants. Entre 100 000 et 250 000 piétons traversent le carrefour chaque jour, avec jusqu'à 2500 personnes qui peuvent se croiser aux heures de pointe, au point où l'on pourrait parler d'un véritable *One Minute Public Space*.



Fig.56 Une des images de Shibuya proposée sur Internet

À Shibuya tout particulièrement, l'espace public devient l'« espace de l'affiche » (Joseph 1984), où il est possible de s'interroger avec Harun Farocki sur le *travail des images*.

« Quand on braque, aujourd'hui, sa caméra vers quelque chose, ce n'est plus guère à la chose elle-même que l'on est confronté, mais plutôt aux images concevables ou déjà en circulation qui existent d'elle dans le monde. » Harun Farocki

L'espace de l'affiche est nourri ici par le flux des passants qui s'y croisent continuellement, abondamment véhiculé dans les images de cinéma grand public<sup>105</sup>. Ce flot ininterrompu qui déferle sur le carrefour fascine le public dans sa capacité à transformer l'espace en *espace-flux*, si ce n'est en *lieu-événement*.

En tant que *sakariba*\*, ce « lieu-dit à la mode » occupe un rôle considérable dans la sociabilité japonaise. Il offre un « look » sans pareil et l'image-icône qui lui est associée forme un véritable effet-vitrine connu de par le monde. Cette « vitrine » qui participe à la singularité des lieux est essentiellement composée d'humains, plus précisément d'une valse bien orchestrée de passants évoluant à leur gré d'une rive à l'autre. Ici, s'accomplit sans interruption la représentation de la mondialité urbaine dont nous sommes tous à la fois les acteurs et les

<sup>105</sup> Notamment dans *Lost in Translation* (2003), *Fast and Furious : Tokyo Drift* (2006), *Resident Evil : Afterlife* (2010), *Resident Evil : Retribution* (2012), *Tokyo Fiancée* (2014).

observateurs. Éblouis par des « murs d'images »<sup>106</sup>, ces vastes écrans lumineux disposés aux quatre coins du carrefour, les passants sont littéralement subjugués par les images voir presque hypnotisés. Des camions publicitaires d'ailleurs complètent l'offre visuelle en s'empressant dès la nuit tombée. Cette surenchère promotionnelle ne fait que mieux dévoiler l'attractivité du lieu et le rendre du même coup d'autant plus spectaculaire et désirable.

« Shibuya est autogène, provoque sa propre attractivité. » (Lussault 2017, 106)



Fig.57 Fascination d'un passant devant le « mur d'images » à Shibuya (CL, 28.05.2014)

En plus de constituer la scène sur laquelle la présentation des flux a lieu, Shibuya constitue une pièce éternellement rejouée et orchestrée par une communauté de passants en présence : le One Minute Public Space. Le lieu repose uniquement sur une logique de coprésence, accentuée par de courtes phases de mobilité. Le spectacle de Shibuya se compose d'une pure alternance de coprésence et tient de la performance collective. Comment appréhender cette singularité condensée dans l'instantané d'une traversée ? Comment les passants habitent-ils le carrefour par leurs mobilités respectives ? Comment saisir ce *paysage dynamique* de cette co-habitation momentanée sans trop en réduire la complexité des interrelations ?

<sup>106</sup> A cette surexposition visuelle des écrans numériques sur les façades, voir (Lussault 2017, 51-53) pour Times Squares à New York.

### 5.3.2 De quelques trajectoires à Shibuya

Après une étude prolongée sur plus de 24 heures, faite en deux temps les mercredis, 28 mai 2014 de 13h30 à 22h10 et 4 juin 2014 de 9h15 à minuit, l'observation de la traversée à Shibuya nous a notamment donnée des indices sur la trajectoire de certains passants qui franchissent le carrefour. Il s'agit de dégager les pratiques, les attitudes, les cadences face à l'entreprise de cette traversée devenue légende. Si tous habitent un Shibuya identique, chacun cependant l'habite différemment. Par une observation conjointe en immersion et en surplomb, il en ressort six manières d'*habiter la traversée* comme six différents *profils* de passants.

#### Les précurseurs

Être précurseur, c'est faire partie d'une petite minorité qui anticipe avec acuité le départ de la traversée. En première position, il précède ainsi les autres passants. Chef de file, bien souvent malgré eux et à leur insu, le cortège de piétons qui les suit forme une « grappe » derrière eux. D'un pas pressé, du moins déterminé, le meneur trace au plus court pour rejoindre sa destination de l'autre côté du carrefour. Dans sa traversée, il connaîtra plusieurs étapes et incarnera différents rôles.

La première est celle d'une *prise de position*, avec l'*autodétermination* qui se traduit par sa posture et par l'élan de son envolée.

« 28.05.2014 / 19 :45 \_ Dès le départ, les personnes s'arrangent, se rangent, se placent à une même distance les uns par rapport aux autres, à environ 50 cm. Selon l'ordre d'arrivée, on se met légèrement de côté, en quinconce, derrière la personne qui nous a précédés. Seuls certains se fraient un chemin pour être au plus près et partir en premier. »

Dans sa conquête, il occupe principalement les bords du trottoir, parfois se positionne d'emblée et volontairement sur la chaussée, pour marquer son intention de devenir précurseur. Une fois démarqué au cours de la phase d'attente aux feux rouges, il déploie l'énergie nécessaire pour démarrer sa traversée le plus rapidement possible, ceci en fixant scrupuleusement le passage au vert.

Dans une deuxième phase, l'initiateur de la traversée entame une *prise de vitesse* et d'accélération de ses pas pour mieux marquer son entreprise de traversée rapide et en solitaire. Un décalage proche de l'*échappée* telle qu'elle se pratique dans les courses cyclistes. Au cours de cette ouverture, il trace un sillon qui peut durer une dizaine de secondes, jusqu'au moment où il rencontre irréductiblement la ligne de front adverse.

Au cours d'une troisième étape d'*infiltration*, le précurseur anticipe vraisemblablement les incidences et les alternatives qui se présentent à lui, selon le contexte pour s'incurver au mieux dans le flot contraire. En développant des *stratégies d'évitement*, il parvient à contourner les obstacles sans heurts tout en conservant son

cap. La tâche devient d'autant moins aisée aux heures de pointe où une foule compacte d'individus contrarie son passage.

Les accrocs sont pourtant rares et le précurseur s'en sort généralement indemne. Il bénéficie à vrai dire de certains avantages, comme celle d'une vision élargie et panoptique, ainsi que d'une plus grande fluidité, puisqu'il lui est possible de *slalomer* prestement, n'impliquant qu'à vrai dire l'unique emprise de son propre corps. Il perce ainsi la foule qui s'oppose et ne laisse plus qu'un léger sillage dans la masse pour finir, dans un quatrième et dernier temps, *cavalier solitaire*. Isolé dans la foule compacte, il zigzague avec zèle pour parachever sa traversée, même si sa vitesse de croisière s'est vue considérablement réduite.

« 28.05.2014 / 17 :30 \_ La stratégie d'une poignée d'individu en « tête de file » existe bien. Ce sont les initiateurs de la marche – ils conduisent les autres, peut-être sans le vouloir, sans le savoir. Ils percent une tranchée dans le flux contraire. Ils partent d'un pas assuré, jusqu'à mi-chemin, où dès la rencontre du front qui les oppose, une tension se crée, palpable aussi infime qu'elle soit. Puis, on trace son chemin, on crée son sillon, on finit par zigzaguer dans le méandre. Cela requiert une vraie maîtrise, un art de la traversée. »



Fig.58 Série photographique rendant compte de la traque d'un précurseur (CL, 28.05.2014, 18 :51-18 :52)

## Les suiveurs

À quelques mètres du précurseur, les suiveurs leur emboitant le pas. Alors que le premier conduit, souvent à son insu, les autres inéluctablement suivent. La chorégraphe Mélanie Perrier précise à partir de l'analyse de la performance *Here whilst we walk*<sup>107</sup>, de Gustavo Ciriaco et d'Andrea Sonnberger : « A la différence de la conduite, le suivi induit un geste différent. Le geste a changé de place. » Il s'agit d'un « mouvement après, derrière celui qui marche, pour le rejoindre ou garder sa direction. Il induit un placement plus qu'une relation, une situation ordonnée, une inscription *géographique et symbolique* » (Perrier 2015, 43). Le suivi, selon elle, accueille un certain assujettissement. En effet, le ou les suiveurs sont dépendant d'un ordre, en l'occurrence du chemin tracé par le précurseur qu'ils ont choisi de suivre, en même temps qu'ils signent une forme d'adhésion. De là, né le groupe.

Rarement solitaires, les suiveurs façonnent implicitement un groupe de forme conique, la pointe dirigée vers celui qui les conduit. Ce groupe s'expose dans et par la marche. Leur déplacement est à la fois ce qui les façonne et ce qui les distingue de leur prédécesseur. De par leur marche, une marche à plusieurs, sans cesse mouvante, chaque singularité qu'elle réunit réalise systématiquement la forme a-centrée de l'*essaim* ou de la grappe de raisin. « Dans l'*essaim*, il revient d'être *avec* l'autre (à ses côtés) plus que d'être *ensemble*. Les gestes proposés ici participent à chaque fois d'un *avec* qui s'invente, pour une nouvelle forme de communauté qui se forme en se mouvant et qui se défait dans l'immobilité » (Perrier 2015, 48). De cette communauté éphémère de marcheurs s'inventent des moments de reconnaissance du commun jusqu'à un certain point. Au fur et à mesure que le meneur avance dans la foule adverse, la communauté de marcheurs se renforce d'autant plus jusqu'au moment critique où la mêlée est inévitable. La dispersion est fatale. L'*essaim* se fragmente en filament si ce n'est parfois en atomes.

« 28.05.2014 / 13 :50 \_ En groupe, il n'est pas possible de rester à plus de deux de front. Le groupe éclate irrémédiablement sous la pression du courant inverse. »

---

<sup>107</sup> L'œuvre chorégraphique consiste en une déambulation urbaine silencieuse d'une heure accueillant un nombre restreint de participants bordé par un élastique blanc. Elle a été interprétée pour la première fois en 2006 à Lisbonne et continue encore aujourd'hui dans les villes d'Europe, d'Amérique ou d'Asie: <http://gustavociria.co/works/here-whilst-we-walk/>.





L'échappée du précurseur



La formation en cône d'un essaim



La fragmentation de l'essaim en filament



La dispersion totale en atome

Fig.59 Série photographique rendant compte de la naissance à la dissolution de l'essaim chez les *suiveurs* (CL, 28.05.2014, 16:16)

## Les retardataires

Intrépides ou plus fréquemment pris de court, les retardataires courent et traversent le carrefour à la sauvette, soit parce qu'ils ont trop trainé lors de leurs traversées, soit parce qu'ils ont tenté le coup de passer à l'approche d'un feu virant au rouge malgré tout. Tous obligés de courir pour atteindre le trottoir opposé, les retardataires sont parfois confrontés à éviter les premiers automobilistes qui se sont mis en route.

Certains préfèrent attendre le prochain passage au lieu d'y aller rapidement. Il s'agit principalement des groupes, qui passent leur tour. Ceux qui s'aventurent à une traversée tardive et hâtive sont en règle générale solitaires. Le risque se prend préférentiellement seul. À plusieurs, la prudence est de mise.

## Les déviants

De rares passants accomplissent des pratiques que l'on pourrait qualifier de déviantes, par exemple fendre la foule par la diagonale interdite. C'est-à-dire l'autre diagonale, celle qui n'est pas signalée par un marquage au sol.

« 28.05.2014 / 13 :50 \_ Les principaux flux suivent les passages cloutés, mais pas exclusivement. Certains flux mineurs cependant traversent sur l'autre diagonale au marquage au sol manquant. »

Même si ces pratiques restent marginales, elles génèrent beaucoup de remous dans le flux des autres passants. En effet, les déviants sont souvent obligés d'effectuer de nombreux détours au regard de leur trajectoire initialement prévu. C'est au prix de multiples efforts que le déviant parvient à franchir la masse qui circule dans l'axe perpendiculaire au sien et qui lui barre littéralement le passage à chaque fois. Sa trajectoire, accidentée, doit ainsi entreprendre de nombreuses courbes. La trajectoire s'en voit irrémédiablement déviée.

« 28.05.2014 / 16 :30 \_ Une homme décide de changer de trajectoire au plein milieu de leur traversée, et fait une ligne courbe, alors qu'ils s'étaient engagés franchement dans une direction. Changement d'avis, d'orientation ? Alors qu'il s'apprêtait à emprunter la diagonale interdite, il cède sous la pression, bifurque et emprunte celle que tout le monde prend. »

## Les novices

À distinguer des initiés qui accomplissent des chemins de traverse, les novices sont aisément reconnaissables. Il s'agit essentiellement des badauds qui sont venus, souvent de très loin, découvrir par eux-mêmes ce carrefour devenu culte. Touriste pour la plupart, initié ou non, caméra, téléphones ou autres appareils d'enregistrement à portée de main, ils peinent à cacher leur enthousiasme et leur fascination pour le lieu.

« 28.05.2014 / 13 :50 \_ Le lieu est presque systématiquement photographié à chaque passage. Essentiellement les touristes se prennent en photo au milieu de la traversée, l'un puis l'autre ou à l'aide d'un steady cam en mode selfie. »

La singularité des novices réside dans le fait de marquer un arrêt, plus ou moins prolongé, au beau milieu de la traversée pour bien souvent immortaliser le moment en prenant un cliché. Ils restent ainsi figés à mi-trajet comme pour mieux s’immerger dans la foule et pour y jouir d’un certain plaisir d’y être et d’en faire l’expérience. Les novices qui sont accompagnés en profitent pour s’exposer de manière excentrique, souvent amusante, que son acolyte saisit depuis un observatoire spécifique. Marcher à reculons, faire une roulade, s’allonger par terre sont entre autres les formes ludiques avec lesquelles jouent ces usagers exceptionnels. Ces arrêts perturbent d’autant plus le flux des passants qu’ils sont toujours effectués en immersion et pris aux heures de pointe pour renforcer l’effet spectaculaire de leurs actions.

« 04.06.2014 / 11 :45 \_ Tout le monde s’amuse avec le carrefour. On s’y accroupit, on y marche à reculons... À presque chaque angle, une caméra est postée. Même au centre trône une caméra sur trépied. Attention, vous êtes filmés ! »

Pourtant, ces actions ne sont pas anodines. Elles participent à l’ambiance si particulière du lieu et sont pour ainsi dire les véhicules de ce qu’on pourra retenir de l’espace parcouru. Elles contribuent à nourrir l’imaginaire collectif, puisque ces exploits sont souvent diffusés sur internet, puis reproduits et ainsi de suite<sup>108</sup>. En posant sa caméra sur Shibuya au cours de sa traversée, c’est un *monde* qu’on photographie, le *monde tokyoïte* en l’occurrence, mais qui englobe le *Monde* en général, avec une majuscule. Ils actualisent nos mémoires, des « mémoires-Monde » qui participent à la singularité du lieu. Shibuya est pour ainsi dire *en dehors* du Japon.

### Les attentes

Aux abords de la statue du fidèle chien prénommé Hachiko, des rangées de bancs accueillent les nombreux visiteurs qui se sont donné rendez-vous à Shibuya. Ce lieu emblématique de Tokyo est également le point de rendez-vous privilégié de la ville au point d’en être érigée en légende. La figure iconique du brave chien qui attendit vaillamment son maître défunt durant des années à la gare témoigne de la ferveur avec laquelle les Tokyoïtes réactualisent physiquement ce symbole en veillant attentivement à côté de la sculpture de bronze. Peu avant la nuit tombée, ce pan du croisement est bondé. Il offre régulièrement une halte à l’ombre sous la forme d’un « pocket garden<sup>109</sup> ». Des curieux visiteurs aux jeunes tokyoïtes, chacun se rend autour de la statue fétiche devenue un véritable temple de la rencontre.

Pourtant, d’autres lieux d’attentes émergent de l’observation, le plus fréquemment autour des façades, auprès des édicules qui marquent les entrées souterraines de la gare ou encore à proximité des zones fumeurs à ciel ouvert. L’un des lieux d’attente les plus en vogue est celui de s’adosser contre la vitrine du célèbre bâtiment

---

<sup>108</sup> A l’instar de l’émission de *SlowTV Tokyo Reverse* diffusée en 2014 sur France télévision, qui a expérimenté avec l’acteur et chorégraphe Ludovic Zuili, une traversée à reculons de Tokyo sur près de 9 heures, <https://vimeo.com/92216591>.

<sup>109</sup> Noms communément donnés aux aménagements d’espaces verts de petite taille qui jalonnent les métropoles nipponnes, souvent situés au pied des immeubles de bureaux ou dans des zones densément construites et offrant une halte au cours des pauses déjeuners.

QFront, en face l'entrée de la gare. De là, il est possible de profiter du spectacle de la foule des nouveaux visiteurs qui font irruption et peut-être d'apercevoir par chance l'arrivée la personne attendue.

La fonction d'attente représente l'essentiel des séjours au niveau du carrefour. Parfois quelques équipes de journalistes télé, de réalisateurs de clips ou encore sondeurs géomètres, occupent certains bas-côtés une ou deux heures durant, le temps de capturer les images ou les mesures nécessaires. Imperceptiblement, quelques sans-abris aussi se laissent découvrir de temps à autre au détour d'un seuil. En fin d'après-midi, des individus solitaires jaillissent du tumulte et frappent par leur fixité. Il s'agit de vendeurs, de serveurs ou autres colporteurs sortant dans la rue pour appâter les futurs clients. Une autre population encore est formée par de jeunes gens offrant des « *free hugs* » comme indiqué sur la pancarte qu'ils brandissent en l'air.

« 28.05.2014 / 17 :30 \_ Une toute nouvelle population de jeunes gens qui portent une pancarte « free hugs » écrite dans toutes les langues débarque. Un jeune homme d'abord, plutôt statique, l'air complètement déprimé rencontre très peu de succès. Plus tard, un homme déguisé dans une combinaison bleue distribuera des gâteaux gratuitement... sûrement un de ses super-héros des temps modernes. »

Enfin, le soir venu, les pas se font plus las. Les corps sont épuisés par la journée qui s'achève. Certains s'arrêtent à même le trottoir et prennent entre un bref à un long instant pour saluer leurs compagnons de sortie par une série de révérences plus ou moins inclinées selon la position hiérarchique de l'interlocuteur. Au fil de la soirée, des groupes de musiciens s'installent, bien souvent dissimulés derrière un édicule, et improvisent un petit concert qui sera vite interrompu et démantelé par une patrouille de *koban*\*.

« 28.05.2014 / 21 :30 \_ Deux musiciens sont venus s'installer contre l'escalier d'accès au métro, côté Starbuck. Ils ont dû repartir aussitôt, les koban veillent et sont venus en moins d'un quart d'heure, en moins de temps qu'il ne leur a fallu pour s'installer. Échec. Ils repartiront avec une amende. »

L'énumération des différentes situations d'attentes à Shibuya nous questionne sur la signification de ces formes individuelles ou collectives de rencontre. De notre lecture des flux, on retient également un ensemble de points fixes qui se détache du flot ininterrompu des passants comme autant de points qui attendent d'être nourris par des convergences. La traversée de Shibuya consiste à cet égard à faire converger des temporalités individuelles dans un temps social collectif : le *One Minute Public Space*.

### 5.3.3 Chôrographie n°2 : *Traverser Shibuya*

Par bien des aspects, certaines manières de *Traverser Shibuya* que nous venons d'énumérer dénoncent la dimension performative des pratiques qui s'apparente alors à des « moments d'enchantement » (Winkin 2001). Il y a dans ce *lieu-événement* une volonté de suspension dans un temps et un espace codifié, de l'incrédulité habituelle. La communauté de passant ainsi « enchantée » goûterait au plaisir du rassemblement.

Comment rendre compte de ce rassemblement éphémère vécu par certain comme expérience unique et comme un quotidien pour d'autres ? Comment s'articuler le mouvement permanent des processus de cohabitation entre le singulier d'une part et le collectif d'autre part ? Comment approcher au mieux ce qu'il se joue à chaque traversée sans réduire la complexité des configurations ? Faute de pouvoir tout montrer, en quoi le processus cartographique nous contraint-il à faire des choix ?

Dans un premier temps, nous avons opéré à un ensemble de choix graphique en vue de l'élaboration de cette deuxième chôrographie. Le principal a été de supprimer d'emblée le fond. Il nous a ainsi paru peu pertinent de présenter le cadre physique du carrefour, comme l'emprise du bâti, le contour des trottoirs, l'implantation des arbres, la présence des terre-pleins, la position des différents édicules en saillis, l'emplacement des bancs, des feux tricolores, ni même le dessin des bandes blanches qui signifient le passage. Ces disparitions témoignent avant tout d'un pari : montrer qu'il est possible de lire la traversée uniquement par les spatialités.

Dans un deuxième temps, nous nous sommes référée aux données issues de l'observation de terrain, sachant que les périodes d'observation ont été doublées par l'enregistrement de plusieurs séquences vidéo. Des plans fixes comprenant un plan large du carrefour en contrebas ont été systématiquement consignés pendant trois minutes et toutes les trente minutes. Montés ensemble, il en résulte un support vidéo dévoilant le rythme circadien de Shibuya, utile pour dénouer la complexité des actions spatiales imbriquées.

Dans un troisième temps, par la prise en compte que toute tentative d'exhaustivité ne pourra se solder que par un échec, nous avons été ainsi contraints à restreindre le champ pour ne retenir que les instants-clés de la traverser, par exemple en imposant une durée (le temps moyen d'une traversée) ou en sélectionnant les intervalles les plus propices à ces « moments d'enchantement ». Ne pas pouvoir tout montrer nous a peut-être permis de mieux voir. L'impossible exhaustivité nous a contraint à la modestie et nous a demandé d'autant plus d'audace pour être opérant dans nos choix cartographiques et d'ouvrir vers d'autres procédés d'expression graphique.

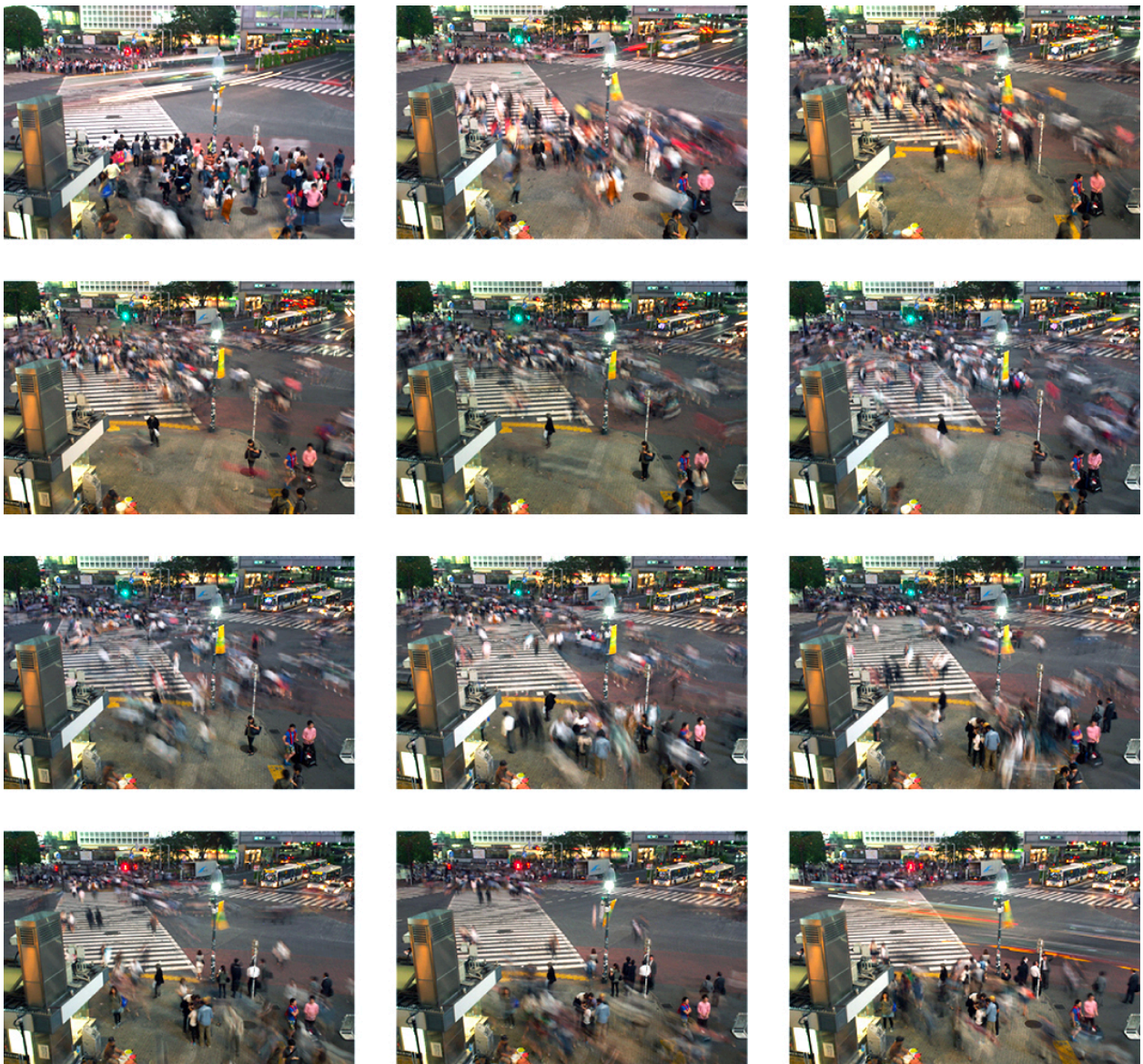


Fig.60 Plan fixe sur une séquence du *One Minute Public Space* (CL, 28.05.2014, 23:30 – 23:31)

C'est par un processus de déconstruction/reconstruction que cette deuxième chorégraphie répond et emprunte au montage dans l'art cinématographique son procédé et son vocabulaire. En découpant le réel par plans, nous avons cherché à saisir comment les spatialités, en l'occurrence la marche des passants, s'agencent et comblent le vide en actualisant la traversée par une pulsation singulière.

### Arrêts sur image

Conformément à notre point de vue, l'espace public est activé par la mobilité des corps, par la marche des individus-mobiles en présence. Pourtant, cette marche est ponctuée par des arrêts, des moments de séjours ou encore des stations éphémères, qui sont autant d'actes évocateurs pour l'appréhension de l'espace public. Ces arrêts sont signifiants de par leur position et leur durée. Lorsqu'il y a récurrence du lieu de séjour (par

exemple un banc, l'ombre d'un arbre ou parfois un recoin inattendu), cela implique de potentielles perturbations dans le flux, causées par l'évitement des corps à l'arrêt. L'attente d'ailleurs est bien souvent accompagnée du spectre des regards aux aguets. Sur quoi convergent ces regards ? Comment ces attentes occupent-elles l'espace ? Comment s'organisent ces brefs moments d'immobilité ?

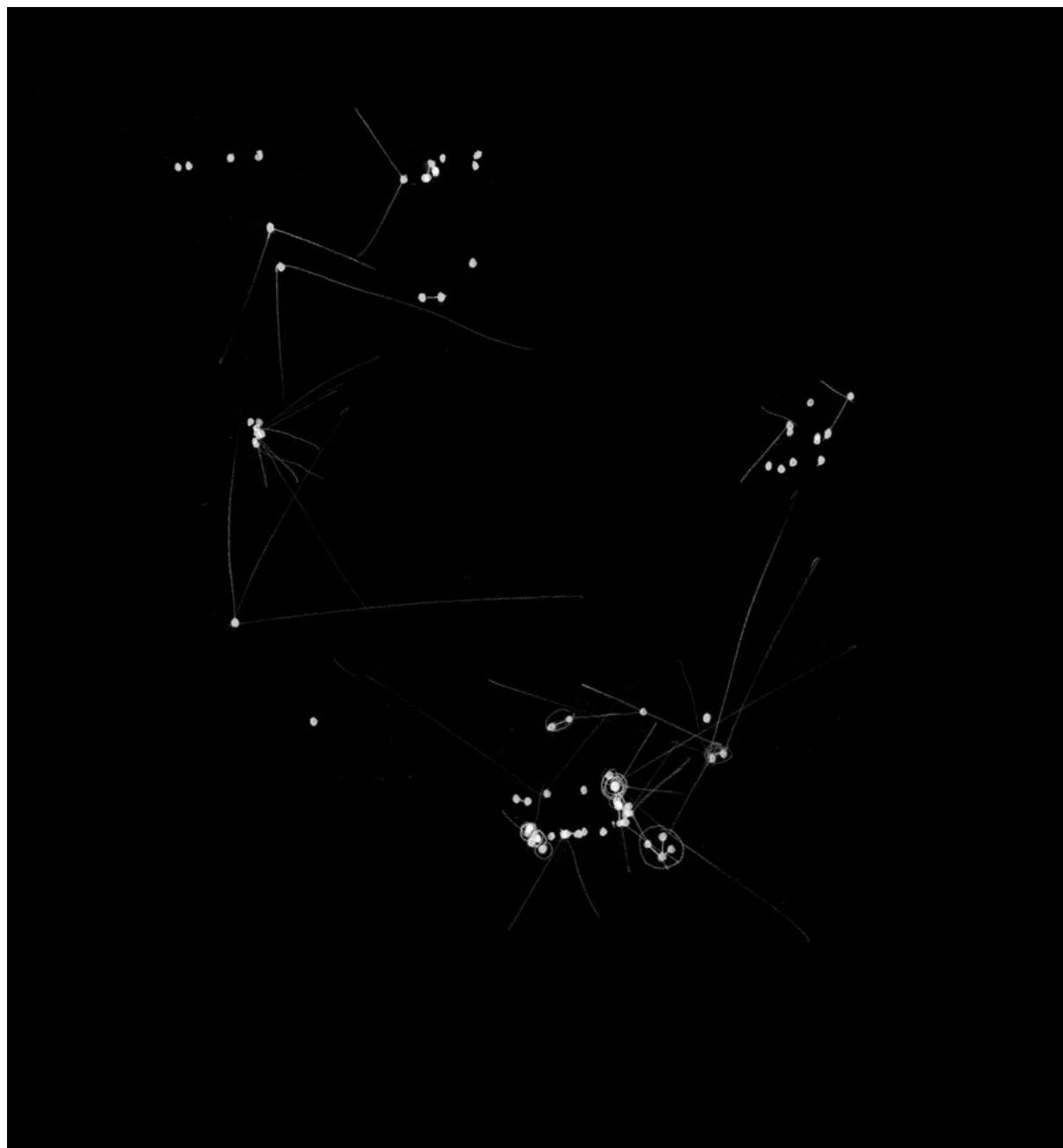


Fig.61 Les séjours et stations comme des arrêts sur image

## Le plan-séquence

« 28.05.2014 / 13 :50 \_ Le passage est bien plus qu'un passage piéton, un franchissement, une traversée... Chaque minute, il devient une place, un « square », délimité par les passages cloutés périphériques. La place existe l'espace d'un instant, d'une minute, puis disparaît. »

Shibuya est très fortement marquée par une alternance modale des flux. Tous les feux sont coordonnés et synchrones, afin de permettre une traversée généralisée du carrefour. Cette configuration singulière est présente au Japon auprès de croisement d'une certaine envergure. Elle permet d'introduire en même temps un passage piéton « oblique » ou « en diagonale ». L'espace d'un instant, le carrefour devient semblable à une place dédiée exclusivement aux piétons.

La constance du rythme nous donne un indice sur la cadence propre du carrefour et qui en fait sa spécificité de *One Minute Public Space*. Pendant environ une minute<sup>110</sup>, le trafic automobile s'arrête pour laisser la place à une traversée piétonne semblable à une véritable *marée humaine*. En vue de retranscrire ce tempo inhérent au carrefour, j'ai choisi de ne retenir deux plans à 20 secondes d'intervalle, pour reconstituer la séquence qui correspond au temps moyen de traversée du carrefour.

« 28.05.2014 / 15 :50 \_ Pendant 1 minute 39 et chaque 2 minutes 39, on se positionne comme sur un starting-block. On arrive et on trouve sa place selon le type de marche que l'on va adopter dans la traversée. C'est une pré-disposition. »

---

<sup>110</sup> On note une variation de la durée de l'alternance des feux sur les 24h d'observation, de 55 secondes à 1 min 39 en faveur des piétons.



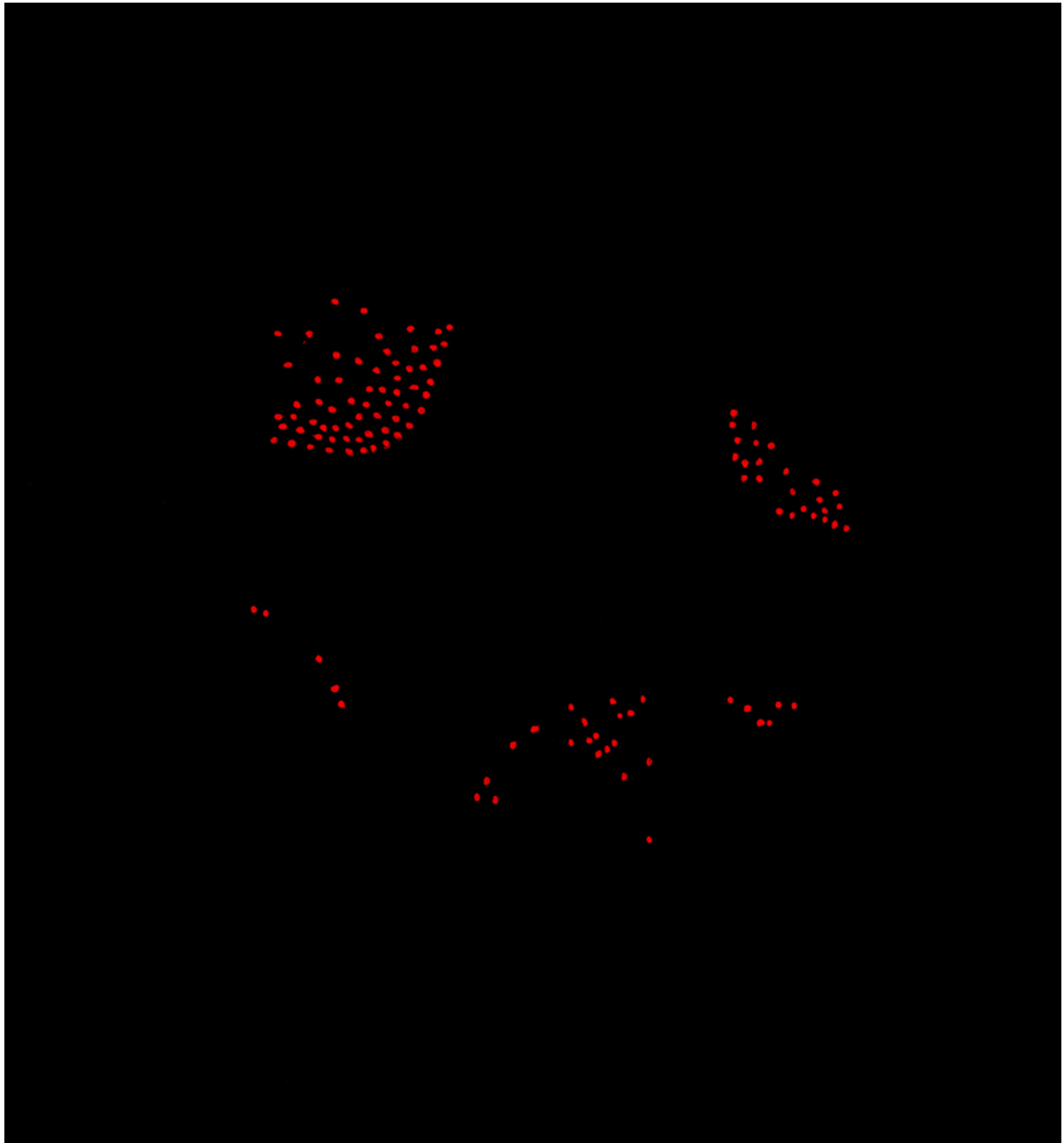


Fig.62 Le moment (n-1) juste avant que le feu passe au vert

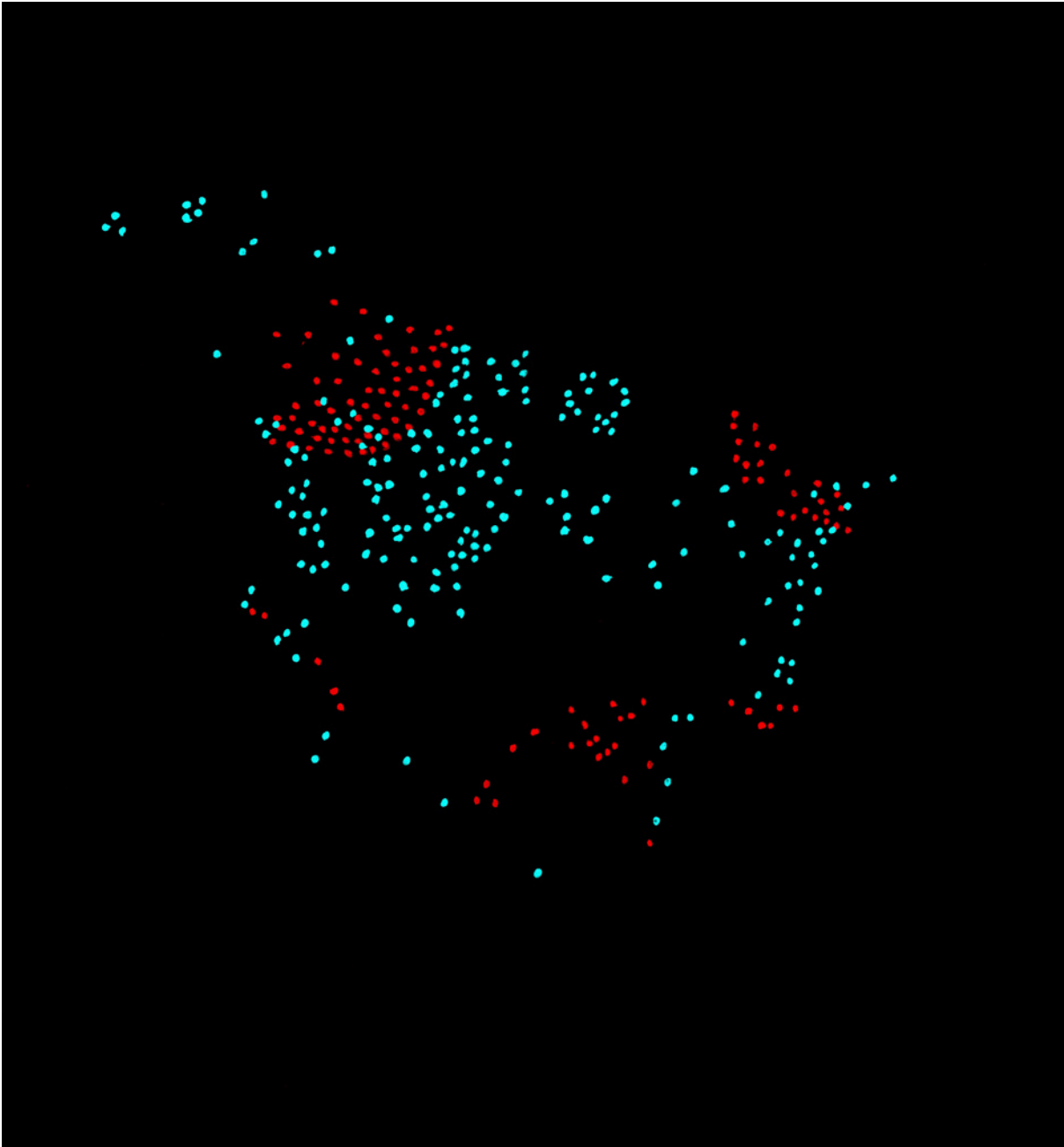


Fig.63 Le moment (n+20) au milieu de la traversée

Chaque point correspond à la position d'un individu sur le carrefour, selon qu'il soit en situation d'attente (rouge) ou en situation de traversée (bleue). En attribuant des couleurs complémentaires aux deux moments, l'intention est de recomposer un anaglyphe et d'obtenir une image proche des techniques de stéréoscopie. À une différence près, la parallaxe produite se veut ici temporelle, et non positionnelle. Ici, le même espace est vu par deux temps légèrement différents (20 s.), et non par le décalage deux angles de vue.

## La trame

La trame correspond à l'ensemble des faisceaux provenant des lignes d'orientation majeures des piétons au niveau du carrefour. Ce sont des trajectoires qui vont servir de toile de fond sur lequel se détachent les évènements. L'entrecroisement des différents itinéraires, pris de façon absolue et directionnelle, donne une structuration du récit, une grille sur laquelle se tissera l'histoire.

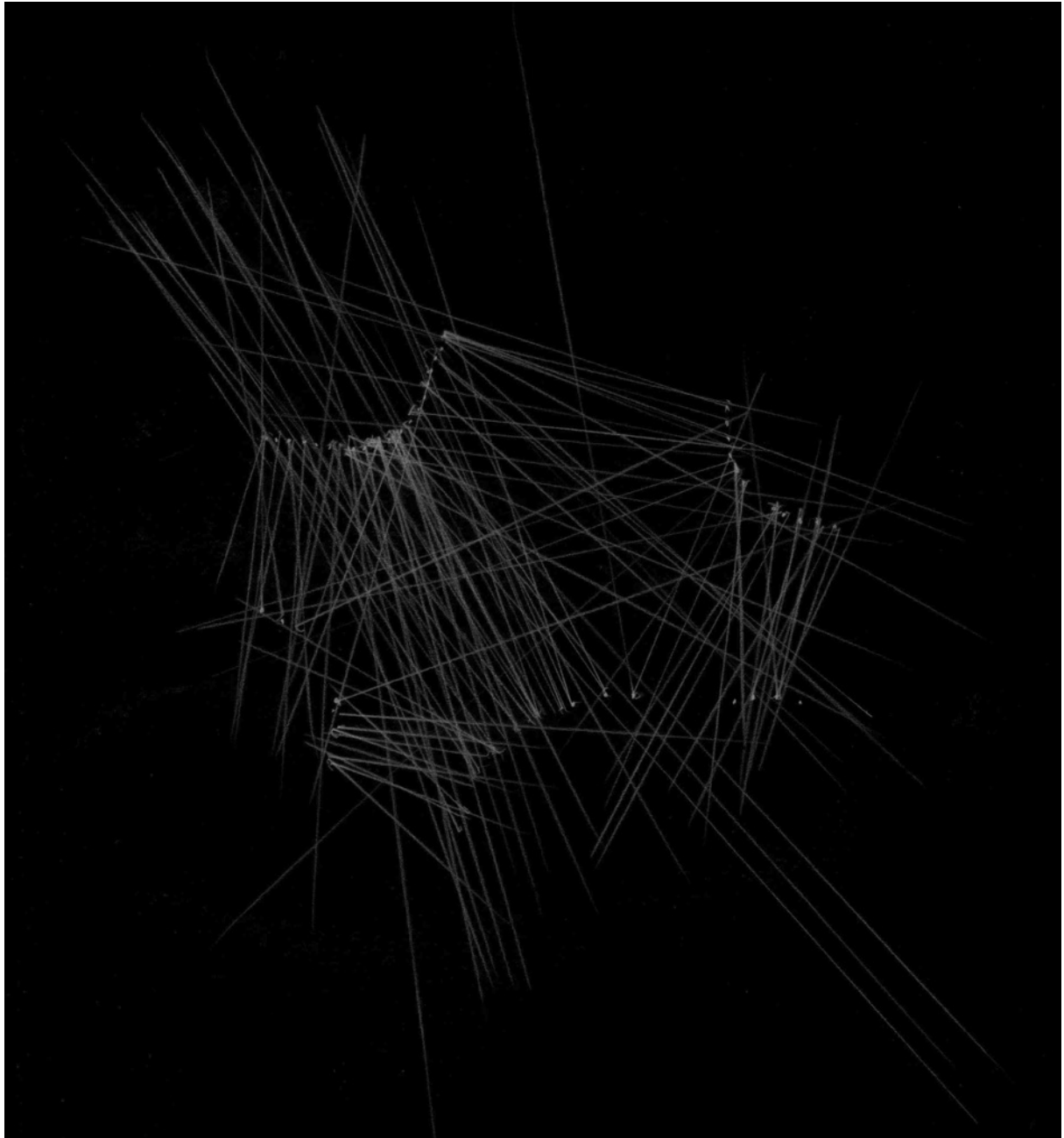


Fig.64 Les trajectoires comme trame

## Les actions

C'est l'histoire d'une traversée, parmi tant d'autres. Le tracé de certains profils de marcheurs, le temps d'une traversée, nous renseigne sur la manière dont ils gèrent la dimension spatiale de leurs actions. Il s'agit à proprement parler de « lignes de vie », une sorte de ligne d'erre<sup>111</sup> qui traversent le carrefour de part en part et qui donne lieu à la mesure de différents indices : vitesses, intentions, orientations et inflexions dans la trajectoire initialement prévue. Le déplacement du passant est pris dans un réseau de la marche de l'individu, elle tisse une maille. Ce réseau sera repris chez Isaac Joseph<sup>112</sup> dans la description de l'espace public avec le contrôle social du passant considérable (Joseph 1984).

En repérant la singularité des événements, le « comment » des choses et non le « pourquoi », il est possible de donner à voir certaines stratégies d'évitement et ce qu'elles engendrent spatialement sous la forme de courtes narrations.

« 28.05.2014 / 15 :30 \_ Les déplacements individuels de chaque piéton ne sont pas linéaires. Le piéton ne tourne jamais à angle droit. Il fait une courbe. »

---

<sup>111</sup> En référence aux lignes d'erre de Fernand Deligny (Alvarez de Toledo 2013), que Deleuze renommera les lignes de fuite.

<sup>112</sup> Reste que des années plus tôt, Isaac Joseph a déjà rencontré cette expression de « passant » chez Fernand Deligny, où elle désigne celui qui circule au sein du réseau, ce réseau qui remplace l'enfermement.

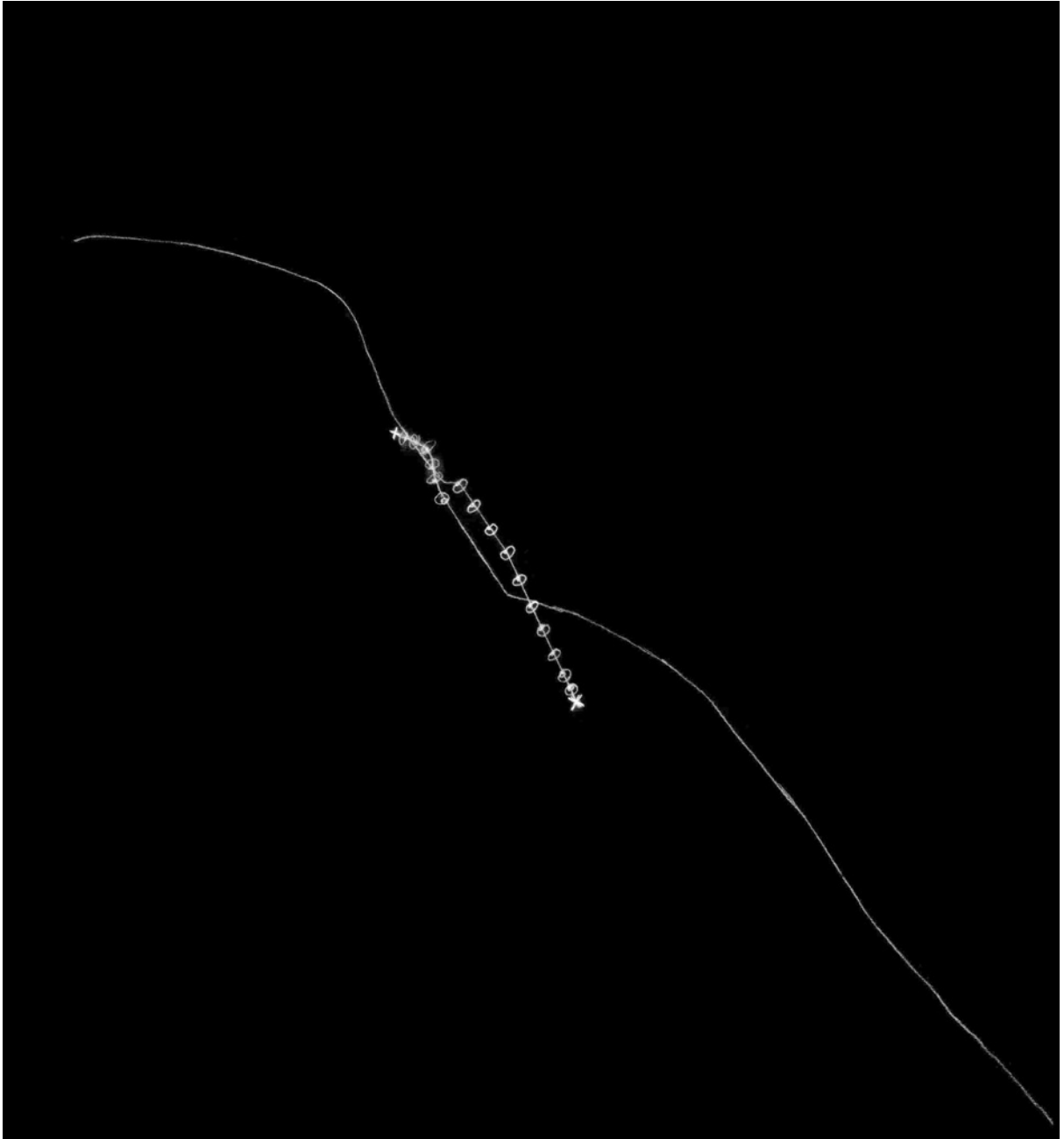


Fig.65 Quelques stratégies d'acteurs mises en scène

Ici, la rencontre entre deux précurseurs les dix premières secondes de la traversée donne le lieu à une suite de figurés à la manière des héliographies de Léon Ferrari. Chaque point correspond à une seconde et le point de départ est signalé par une croix. La ligne reprend la suite de leurs parcours afin de laisser présager de la finalité de leur itinéraire.

## Les intrigues

Voici à présent une synthèse de la traversée. Lieu de la rencontre, point d'intersection des différents itinéraires, la somme de mouvements donne lieu à des intrigues spatiales transcrites dans une série de courbes. Chaque groupe de passants à leur manière, engagé dans la construction dynamique de leur itinéraire, construit, ensemble et localement, l'organisation progressive de leur passage mutuel. Cette organisation s'adapte aux structures perceptibles de l'action descriptible à mesure que celles-ci se développent au cours de leur traversée.



Fig.66 La progression des traversées sous la forme d'isolignes offre autant d'intrigues

En indiquant par des isolignes les temps de traversée, en l'occurrence une par seconde, il est possible de discerner si les piétons se forment eux-mêmes en « pointes » ou en « fronts » derrière des « gens de tête », nommés précurseur. Il s'agit d'une structure pluricorporelle (Livingston 2002) permettant de naviguer les uns par rapport aux autres. Ce carrefour est un archétype du comportement collectif, une production d'un ensemble de spatialités combinées qui composent le rythme.

« Le rythme est dans le remous de l'eau, non dans le cours du fleuve. »  
Maldiney, 1974, p.158

En observant l'alignement des piétons sur le trottoir avant le passage au feu vert, on distingue ceux qui ont volontairement pris position comme tête de file. Avant même que le précurseur arrive à proximité physique du flot opposé, le petit groupe de personnes devant son itinéraire observable commence à se mouvoir pour lui laisser le passage. Les gens situés derrière voient la direction du mouvement et commencent à s'orienter par rapport à ceux qui les précèdent, poursuivant leur mouvement dans cette direction. Pendant ce temps, le précurseur s'est déjà faufilé dans l'ouverture qu'on lui présentait.

Les suiveurs quant à eux suivent scrupuleusement les itinéraires tracés par les précurseurs. Ils se déplacent à la recherche d'espace que les précurseurs trouvent et aident à produire.

Ceux qui ne font pas partie de cette *première vague* sont pris dans ce mouvement massif et suivent le sillon. Ils occupent immédiatement les interstices laissés libres par le mouvement devant et autour d'eux, et ce à la vitesse exigée par le mouvement de la cohorte tout entière.

### Les intervalles

Au cours de la traversée, les piétons construisent l'interface entre les deux courants contraires. Le corps-sujet en mouvement n'est plus un individu isolé, mais fait partie d'un *agencement* où il interagit avec un milieu, un rassemblement qui produit un agencement collectif en permanente évolution. Fait d'un ensemble de singularités et de répétitions, l'espace se froisse sous le pli de discontinuités narratives. La cospatialité à l'œuvre est le résultat d'une production sociale spécifique, un projet sociétal total. Ici, repose l'idée que le mouvement engendre autre chose que lui-même, qu'il produit également de l'espace.

« ... le mouvement ouvre l'espace, aux croisements des trajets surgissent les lieux, les lieux sont mobiles comme le mouvement l'impose. » (Retailé 2013, 676)

Parmi toutes les configurations possibles, j'ai retenu trois intervalles comme trois déclinaisons de temps forts de la traversée de Shibuya en tant que « moment d'enchantement » : l'*animation diurne* avec l'activité ordinaire

retenue ici à 11h, l'*effervescence du soir* avec l'excitation autour de 19h et enfin l'*animation nocturne* qui offre une forme d'accalmie, ici à 1h du matin.

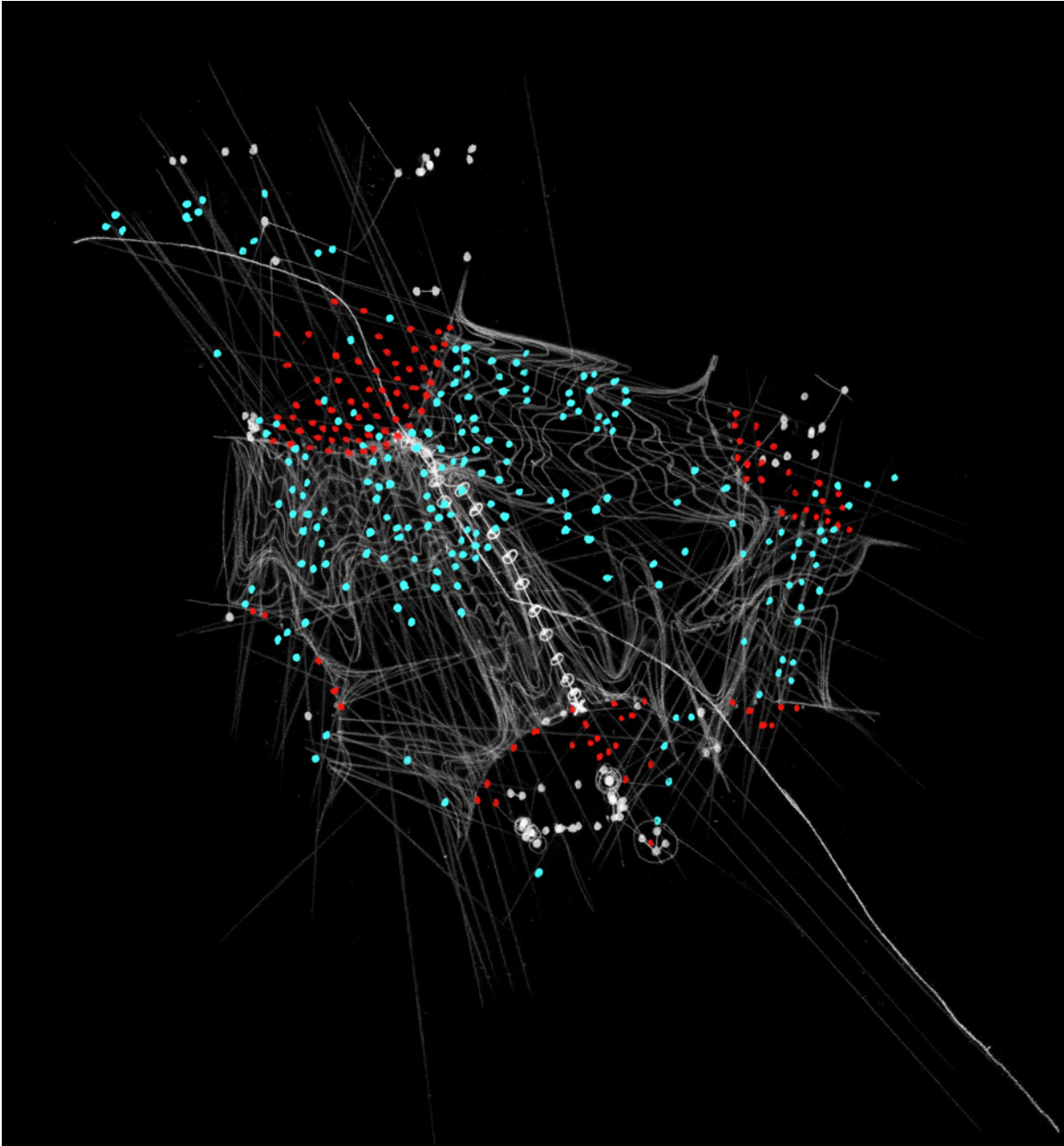


Fig.67 L'animation diurne autour de 11h



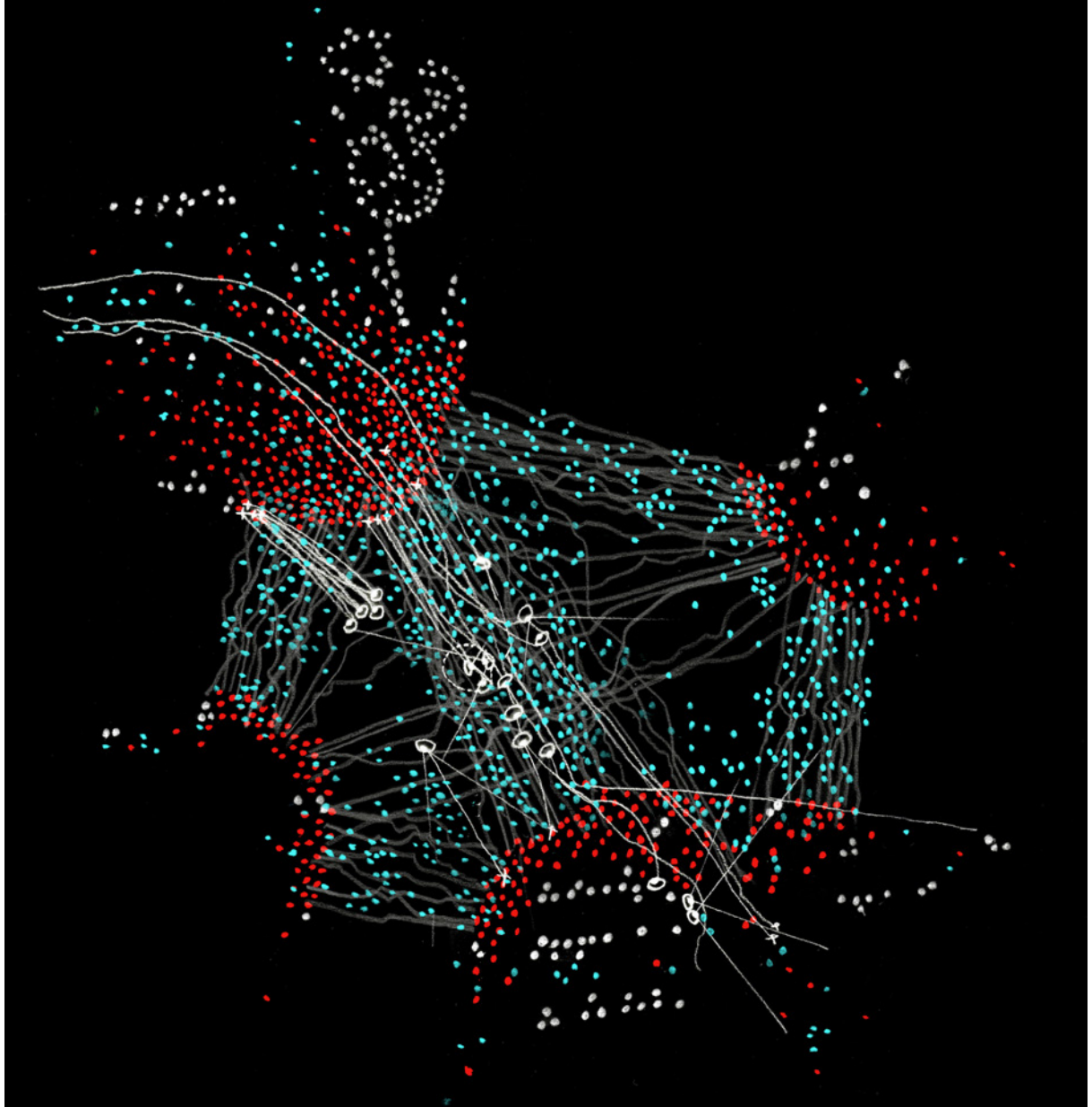


Fig.68 L'effervescence du soir autour de 19h

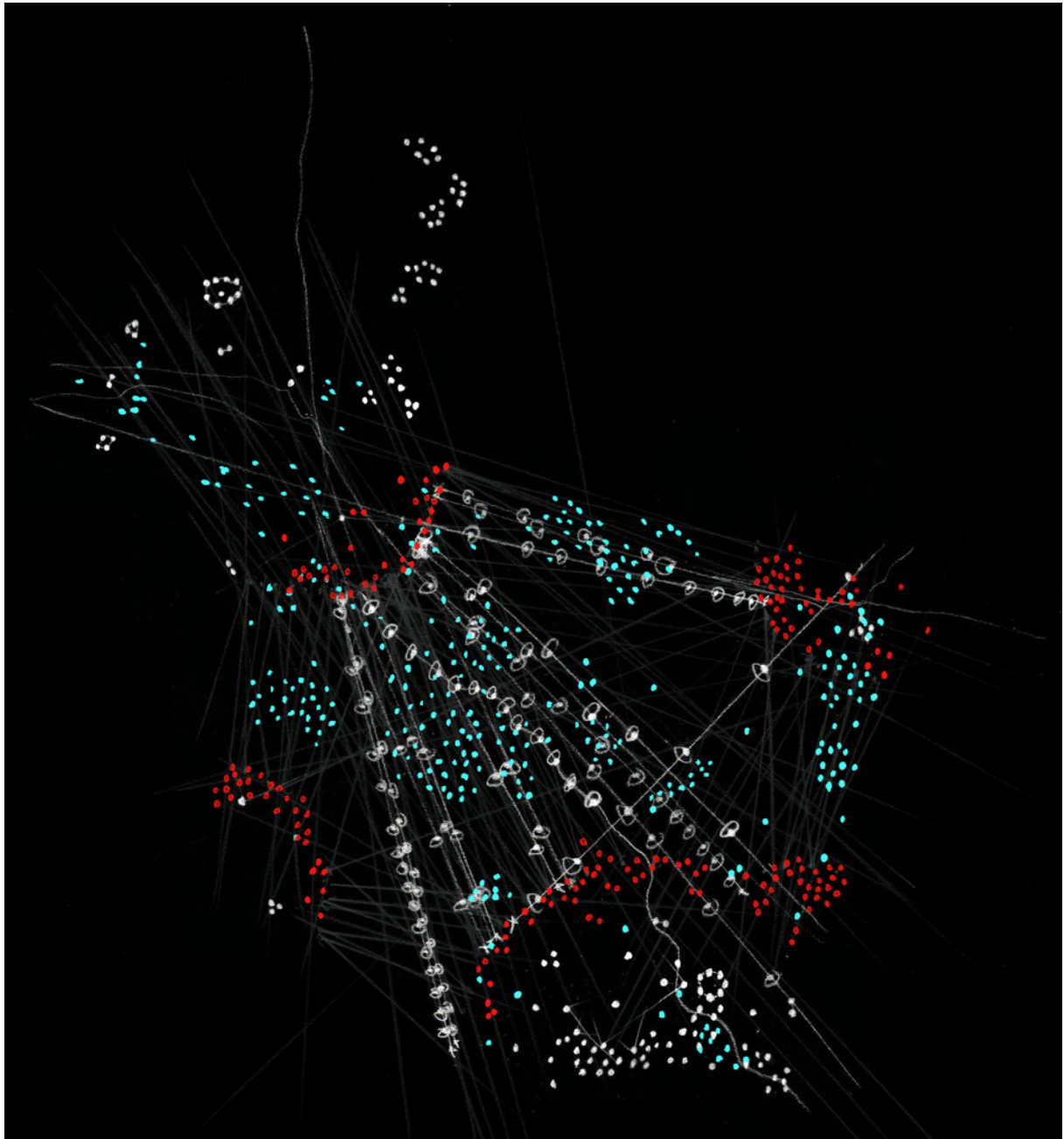


Fig.69 L'animation nocturne autour de 01h

## L' « espace entre » : Shibuya 24/7

Mais pour être tout à fait exact dans l'entreprise chôrographique, il manque une dernière dimension temporelle, et non des moindres, celle relative au rythme circadien.

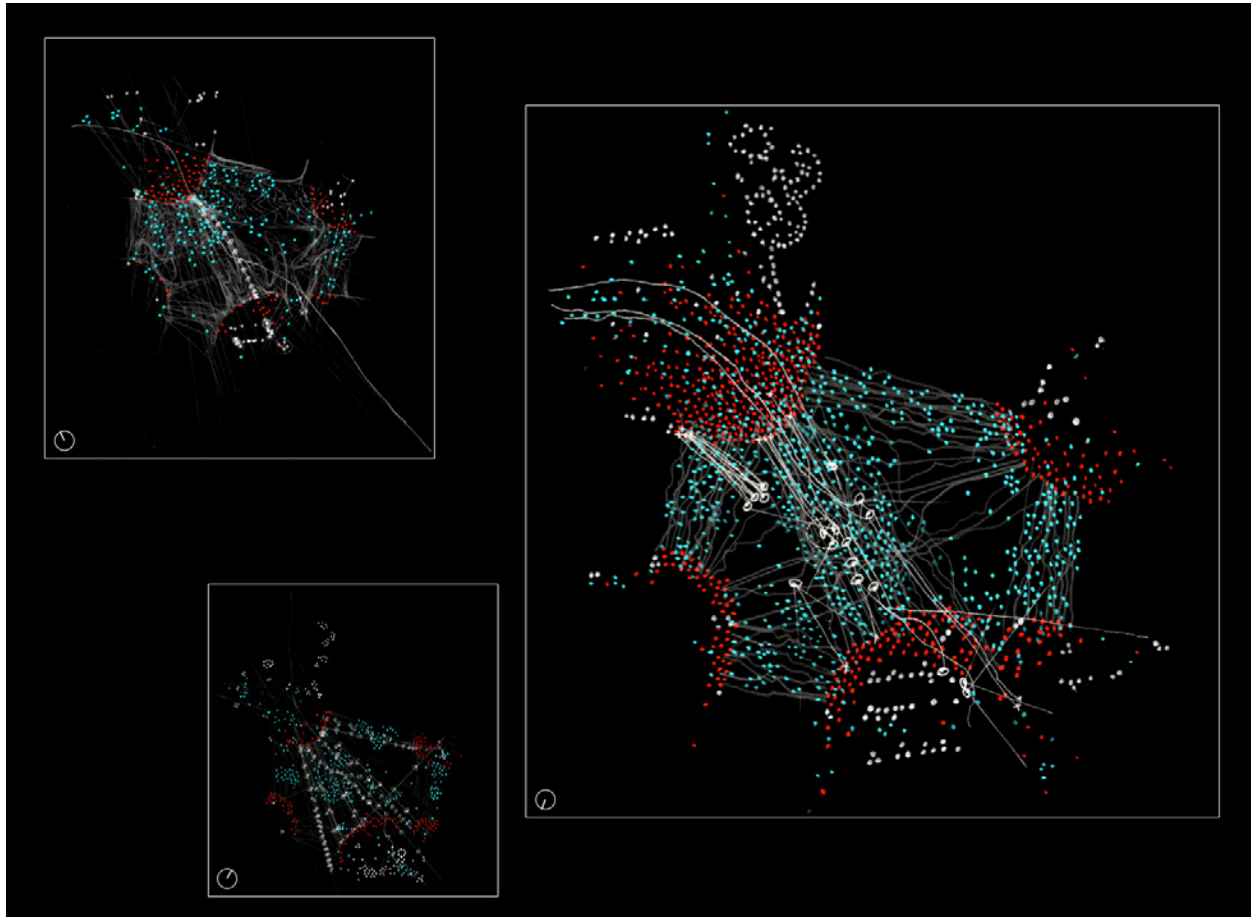


Fig.70 Shibuya 24/7

En sollicitant les *opérations de cadrage* du montage warburgien, il est possible de mettre l'imaginaire du spectateur des cartes au travail. Et par là se lancer lui-même dans une découverte des images qui composent cet agencement. Le découpage temporel se trouve alors dans le *bors-cadre*, de la même manière que l'événement réside dans le *bors-champs* au cinéma. Le mouvement vient du dehors. En convoquant de la sorte l'œil du spectateur, les « espaces intervallaires » (Hagelstein 2010) qui séparent les différents cadres reconstruisent le mouvement du temps (McCloud 2007). Les effets conjoints du cadrage et du montage donnent à lire une nouvelle temporalité, non celle linéaire, uniforme, rythmée par l'horloge, mais celle d'un temps vécu, perçu, fait de variations d'intensité, liées à la vie urbaine, à la manière dont est habité et parcouru le lieu quotidiennement et sur 24 heures.

Ainsi, le temps en cartographie, et le mouvement en général, ne peut se réduire à l'instantanéité : il faut plus d'une image pour reconstruire le mouvement. À vrai dire, deux images au moins suffisent pour le reconstituer, par la force de l'intervalle et de l'espace intervallaire entre les deux images. Dans l'art séquentiel

de la bande dessinée par exemple, la dimension subjective et narrative est déplacée entre les images en ayant recours aux *ellipses* temporelles (McCloud 2007). Il s'agit d'une mise en scène des rapports dynamiques entre les images, une mise en mouvement par le prisme du travail de plusieurs images, afin que les formules visuelles étudiées ne soient plus figées, mais traversées par le mouvement.

En cherchant à saisir l'objet dans son mouvement, dans son présent instantané, cette traversée de Shibuya témoigne d'un fragment tout juste esquissé, une manière de capter l'inachevé, le caractère fragile de toutes choses, une *image-flux*, capable de fixer l'image mentale tout en la laissant fluide et évanescence telle une « poussière d'événements » comme aimait dire Roland Barthes pour évoquer l'éphémère. Cet aspect instable nous a paru qualifier le mieux le *Ma*, cet intervalle, à la fois vide et espacement, qui définit le temps-flux quotidien et l'arrière-fond de la culture japonaise. Le *Ma* fonde en effet une approche du temps qui sépare et relie, qui installe une respiration, une fluctuation et une incomplétude, un vide et une pluralité de sens, une distance et une dynamique. A l'image de l'*ellipse* temporelle que nous avons produite pour signifier l'« entre » du temps, un temps non maîtrisé et non maîtrisable, cette relation du temps à l'infini serait propre au Japon (Buci-Glucksmann 2001, 37), dans une culture qui prône l'anonymat, le fugace et l'impermanence et qui s'est cristallisée dans notre étude dans la figure symbolique du passant.

## Conclusion

Dans ce chapitre, nous avons pu constater que l'invention de l'automobile a réactivé la figure du piéton. En creux se lit la place « considérable » qui lui est dévolue. Bien que son espace vital se restreint significativement et que ses actions vont dorénavant nécessiter une nouvelle forme d'attention et une vigilance accrue, la figure du passant émerge en filigrane de la suprématie de l'automobile. Une des manières de (re)considérer le passant est peut-être de cesser de le considérer familièrement comme « l'homme des foules », cet anonyme *actant* parmi d'autres, mais de l'appréhender comme un *acteur* urbain compétent, et non des moindres, puisqu'il serait tout bonnement le protagoniste d'une identité urbaine toujours renouvelée.

Une action urbaine en particulier, celle de *traverser*, a occupé toute notre attention et mérite que nous nous y attardions pour déceler l'urbanité japonaise. En déconstruisant la scène du nouvel *sakariba* du XXI<sup>e</sup> siècle, l'emblématique carrefour de Shibuya, nous avons cherché à reconstruire cet « espace en mouvement » en proposant une expérience itinérante à chaque spectateur des chôrographies. L'œil du spectateur peut se laisser porter d'un endroit à l'autre de la carte et se mettre ainsi à comprendre l'intensité des échanges, des métamorphoses, des renversements, des allusions et des travestissements qui font la vie urbaine tokyoïte. Celle-ci pourrait se définir comme une urbanité du passage, de l'intervalle et des espaces intercalaires du *Ma*, animé par des vagues de passants et pulsé par des milliers d'inconnus qui se côtoient continuellement.

Le vide est également l'expression graphique que nous avons associée à cet espace de rencontre, à la fois dans la détermination du fond de carte que dans l'usage des ellipses temporelles. Cette configuration spatiale nous montre à quel point la distance intervallaire est d'emblée créatrice. Parmi les différentes façons de *Traverser Shibuya*, deux échelles ont été nécessaires pour appréhender la diversité des agencements possibles. La première, individuelle, est la relation singulière qu'entretient chaque passant à l'environnement – ici essentiellement humain – lorsqu'il organise sa trajectoire en vue de franchir le carrefour. La seconde, sociétale, fait de Shibuya un lieu de rassemblement passager stimulé par une étonnante pulsation. La dissonance rythmique de l'alternance des feux crée un jeu, une brèche spatio-temporelle. Cet écart, telle une brève respiration dans l'espace urbain, produit des dissensus spatiaux, détourne des lieux et transforme les participants en *performers*. De cette expérience singulière de l'espace et du temps se dégage l'immanence de l'expérience humaine, la synchronicité des relations de cette expérience avec d'autres et la diachronicité des temporalités qui la rendent possible. En se référant à la formule foucaldienne, l'hétérotopie est doublée ici d'une *hétérochronie*. L'espace se trouve « hors » du temps, le temps « hors » de l'espace, si ce n'est Shibuya « hors » du Japon comme l'avènement d'un espace mondial multiscalair, comme la réplique infiniment petite de l'espace d'une société-Monde infiniment grand.



## Chapitre 6 Le motile encapsulé

« La ville, c'est le mouvement. »

Fernand Braudel

« Qu'est ce que la mobilité fait à la ville? Elle lui permet de perdurer ! »

(Kaufmann 2008, 69)

Les villes n'existeraient-elles que par le mouvement ? À cette question, il convient de conjuguer l'assertion de Fernand Braudel au pluriel. Si *des* mouvements font la ville, nous admettons la diversité de la mobilité urbaine et davantage encore les multiples manières dont cette mobilité se décline par mode : lent, rapide, doux, actif, périodique, irrégulier, occasionnel, complexe, efficace, monotone, chaotique, etc., sans oublier la cohabitation des peu mobiles ou immobiles à côté des hypermobiles. La capacité à chacun d'exister dans la société dépend ainsi de son potentiel d'interactions spatiales et sociales. On remarque alors que les questions de mobilités sont aussi des questions de sociétés et produisent incontestablement des effets sur l'urbanité. À vrai dire, l'urbanité se nourrit à proprement parler des mobilités : le mouvement des individus réactualise l'espace public et fait perdurer la ville. Le mouvement n'est alors plus seulement un déplacement, mais la possibilité d'une production permanente de l'espace et des lieux.

« La réalisation pratique de l'urbanité passe par l'existence de plusieurs lieux aussi fortement interreliés que possible afin que tout se passe comme s'ils ne constituaient qu'un seul lieu. La technique la plus efficace pour rendre la mobilité superflue se trouve justement être la mobilité. L'urbanisation est, dans son principe, porteuse d'un accroissement des mobilités intra-urbaines. » (Lévy 2000a, 156)

Après avoir vu comment le promeneur, puis le passant, ont transfiguré littéralement l'espace urbain à leur manière, nous allons nous intéresser maintenant à une troisième figure : le *motile*. Quel est ce personnage aussi surprenant qu'énigmatique qui façonne la ville par sa mobilité ? Si le motile est un grand consommateur des réseaux de communication, sa préoccupation première est de réduire les efforts pour maximiser ses projets de

mobilité. La multi-*modalité* du système de transport urbain répond à la multi-*mobilité* que le motile incarne par sa maîtrise. Certains citadins, potentiellement automobilistes, cyclistes, usagers du métro, du bus, du train, du taxi, et avant tout et forcément piétons, cherchent délibérément à atteindre cette « multimobilité » dans une quête de performance. Nous allons ici interroger la richesse des pratiques pédestres qui dominent les réseaux de mobilité, puisque dans la famille des « métriques pédestres », les transports publics y figurent également. Le piéton reste un piéton au sein de ces espaces de mobilité, notamment dans sa capacité à produire des IMAC (Interactions Multisensorielles Aléatoires au Contact) (Lévy 2004), ce qui, à l'inverse, n'est pas le cas pour un automobiliste. De ce point de vue, on remarque que l'urbanité contemporaine s'est déplacée dans les gares et s'immisce dans chaque véhicule du métro. Les transports en commun peuvent être envisagés comme le lieu de maximisation des relations sociales, et à ce titre, la rame de métro peut être perçue comme un condensateur de publicité de l'espace.

Il sera ainsi question d'interroger les transformations urbaines récentes en termes de mobilité afin de nous rendre compte à quel point l'omniprésence et la performance des infrastructures de transport ont permis l'essor d'une nouvelle figure urbaine à la fois très compétente dans les spatialités et très contrainte dans l'espace et dans le temps. En s'appuyant sur une comparaison raisonnée entre deux cultures de la mobilité, nous allons voir comment le mouvement qui anime les corps des individus, les décalages dans les aptitudes corporelles, varient selon le capital spatial que possède le motile. Ce dernier est largement influencé par des comportements propres à l'identité géographique, à l'environnement social ou encore à une situation donnée. Enfin, nous proposerons par l'approche chôrographique une lecture du moment critique du passage entre le dedans et le dehors, entre les arrivées et les départs dans une séquence-transport, comme le lieu de la fluctuation entre l'immobilité et la mobilité des passagers en gare.

## 6.1 Habiter l'hypermobilité

« Loin de dissoudre l'habiter, la mobilité invite à reconsidérer cette notion. Encore faut-il prendre au sérieux le déplacement comme un mode d'habiter en soi : le passant est aussi un habitant, mais un habitant qui ne cesse de sortir d'un régime de familiarité aux choses et aux gens. Autrement dit, il s'agit de restituer l'épaisseur d'un habiter mouvant, diffus. » (Fort-Jacques 2007, 253)

L'urbanisation généralisée est une conséquence du développement économique et social, dans tous les pays. Elle s'est accompagnée d'une « demande croissante d'individuation, c'est-à-dire du souhait des individus de pouvoir disposer d'une plus grande autonomie, de pouvoir user à leur manière des choses et des lieux, de maîtriser les espaces et les temps de leur vie quotidienne. (...) Les moyens de transport n'échappent pas à cette dynamique d'individualisation. Ils nécessitent toujours des équipements collectifs pour les infrastructures, mais les citadins aspirent à une autonomie croissante » (Ascher 2004). A ce constat, les



services publics doivent être en mesure de répondre à ces demandes d'autonomie individuelle dans la ville. Le droit au mouvement (Allemand, Ascher, et Lévy 2004, 26) implique une accessibilité généralisée de toute la ville et la mobilité devient une question sociale centrale dans les sociétés hypermodernes.

Il s'agit de questionner les moyens par lesquels les individus « font société » grâce aux logiques de mobilité et leurs façons de construire leurs personnalités singulières dans un contexte d'hyper-développement des moyens de transport individuels et collectifs. En somme, comment habite-t-on la mobilité dans les conditions d'hypermodernité ? Quels sont les nouveaux modes de vie associés à l'urbain généralisé ?

Pour y répondre, nous allons voir d'abord en quoi l'hypermodernité est devenue la condition urbaine des sociétés contemporaines, puis à quel point cette réalité est liée au développement d'une mobilité exacerbée, afin de comprendre comment l'individu s'adapte à ce nouvel environnement à l'image de la figure du *motile*, ce personnage hypermobile.

### 6.1.1 La condition hypermoderne

Si la modernité a introduit de nouvelles représentations du monde, celle d'un monde toujours en mouvement, en transformation, définitivement en progrès, la conception de l'hypermodernité a permis de prendre conscience des équilibres provisoires qui sous-tendent les espaces urbains en termes de mobilité. Le mouvement est omniprésent dans les sociétés humaines, et encore plus dans l'espace urbain.

#### L'espace urbain transfiguré

Avec la révolution des technologies de l'information et de la communication (Castells 2001) et plus particulièrement de l'accroissement des mobilités, l'urbanisation diffuse a eu raison de l'étalement urbain. L'effet de cette fragmentation urbaine et de cette multipolarité a conduit à l'hégémonie des mobilités individuelles par le recours motivé et renforcé des véhicules personnels. En même temps, le territoire s'étant distendu, le système de transport collectif a dû être considérablement renforcé. On constate que le développement urbain s'accompagne d'un double mouvement conjoint, l'un initié par la dispersion urbaine, l'autre par l'optimisation des transports. Ce qui est dorénavant recherché n'est plus la proximité physique, mais la plus grande connectivité.

À partir des années 1980-90, la mobilité a transfiguré l'espace urbain par un passage d'une ville concentrée à des agglomérations urbaines possédant chacune leurs centralités. Il en ressort une multiplication des polarités, d'où la nécessité d'augmenter et de maximiser les mobilités pour atteindre ces polarités. L'extension urbaine est conditionnée par des performances de mobilité. Les logiques de développements urbains sont

dépendantes des logiques de mobilité. Cette forte interrelation a conduit à une dérive aujourd'hui reconnue, la ville dispersée, gourmande d'espaces, où l'on accepte volontiers de résider toujours plus loin des centres urbains et d'augmenter les temps de trajet.

Le résultat de cet arbitrage entre temps de trajet et lieu de résidence tend à transformer l'environnement bâti et les dynamiques urbaines à l'œuvre. Alors qu'auparavant la densité et la continuité du bâti étaient des nécessités incontournables pour produire de la ville, pour maximiser les interactions, pour assurer la défense collective, aujourd'hui la vitesse a substitué dans certains cas la densité et provoque de nouveaux types de comportements : « le chemin le plus rapide est de moins en moins souvent le plus court » (Allemand, Ascher, et Lévy 2004, 28).

Les systèmes urbains deviennent de plus en plus tentaculaires et complexes à appréhender. L'hétérogénéité de la structure urbaine traduit la multiplication des polarités qui coexistent à côté de villages urbains. La transformation sous nos yeux des métropoles est synonyme de dispersions et de discontinuités. Il en résulte un décalage entre la ville héritée et la ville émergente, entre des modes d'habiter enracinés et des pratiques urbaines nouvelles avec lesquelles il faut composer. Si l'urbanité des centres anciens repose sur la densité et la diversité, comment concevoir l'urbanité actuelle lorsque les polarités sont polymorphes, protéiformes et distendues ?

### La *métapole* ou l'hypermodernité urbaine

Au regard de cette métamorphose, certains penseurs ont cherché à repenser le système urbain. Au cours des dernières décennies, l'hypermodernité s'est imposée comme une réponse radicale face au défi de la modernité. Le développement de l'individualisation, la réflexivité, la fragmentation sociale, la marchandisation sont des exemples d'une modernité en hypertension. Le chercheur et urbaniste François Ascher est à l'origine de la « théorie de l'hypermodernité » appliquée à l'urbain, dans laquelle il met en relation l'individu contemporain et sa condition géographique, en l'occurrence *métropolitaine*. Il s'interroge ainsi sur la coexistence des individualités et des urbanités multiples et cherche à mesurer et analyser la dynamique actuelle de concentration des hommes, des activités et des richesses dans les grandes villes. En affirmant l'émergence d'une nouvelle forme urbaine, qu'il nommera *métapole*<sup>113</sup>, là où d'autres parlent de *mégacité* (Castells 2001) ou de *mégapole*, il reconnaît la formation des espaces urbains à la fois plus compacts et plus distendus, qui sont indissociables de l'urbanisation dite du troisième millénaire.

---

<sup>113</sup> Etymologiquement, la « métapole » « dépasse et englobe » la « polis ». François Ascher développe la notion de *métapole* comme « l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire). Une métapole constitue généralement un seul bassin d'emploi, d'habitat et d'activités. Les espaces qui composent une métapole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus. Une métapole comprend au moins quelques centaines de milliers d'habitants. C'est d'autre part une ville qui ne s'inscrit plus seulement dans un système national, mais de plus en plus dans des réseaux internationaux » (Ascher 1995, 34).

À la différence des métropoles, la métapole se singularise par l'omniprésence de discontinuités spatiales. Réticulaire, ce nouveau territoire urbain fonctionnerait dorénavant autour de « hubs », de nœuds intermodaux, et non plus comme traditionnellement autour de centres administratifs, politiques, commerciaux, symboliques ou religieux. Cette révolution topologique est rendue possible par la rapidité des transports en commun et des communications à distance.

En s'interrogeant ainsi sur les modes d'habiter de l'individu contemporain François Ascher (Ascher 2005) introduit une relation entre l'essor d'une société hypermoderne et l'hypermobilité des individus (Kaufmann 2013a), dont il s'agit de reconnaître les traits familiers.

### Le visage de l'hypermobilité

Dans les logiques d'optimisation spatio-temporelles se révèle le visage de l'hypermobilité, concomitante à l'image de l'hypermodernité à l'œuvre dans les métropoles. Ce nouvel usager de l'espace urbain a développé une certaine compétence pour se déplacer dans les infrastructures de transport à disposition et d'en tirer profit pour gagner le maximum de temps et de confort. C'est principalement un piéton, qui se déplace rapidement et loin. Il use du réseau de transport urbain, des plateformes intermodales et devra déployer des aptitudes et des attitudes spécifiques pour se tenir et interagir avec ses autres semblables, les marcheurs devenus aussi captifs que lui. L'hypermobilité apparaît alors comme une « ressource » (Kaufmann 2013a) essentielle à l'individu contemporain.

L'individu hypermoderne est à l'image de la figure du *motile* que nous allons développer et s'illustre par le développement considérable dans la maîtrise des techniques de transport et de l'information, autant que du partage de l'espace, du stockage des biens et des personnes, le stockage étant une substance du mouvement. Dans ces logiques de l'hypermodernité, les individus en réseaux évoluent dans un monde qui constitue une sorte de feuilleté de champs sociaux qui ont chacun leurs propres valeurs et règles sociales. La société est ainsi doublement structurée, par les champs sociaux et par les individus. Dans ce contexte d'hypermobilité, comment s'organise le partage de l'espace ? Que nous apprend la gestion des distances sur les formes de cohabitations le temps d'un trajet ?

#### 6.1.2 Du transport à la mobilité

L'un des traits significatifs des études urbaines en sciences sociales est la difficulté de penser la relation entre la ville et la mobilité pourtant concomitante. Cette aporie historique a été récemment comblée, notamment par de récents travaux collectifs (Allemand, Ascher, et Lévy 2004)(Ascher et Apel-Muller 2007)(Castel

2008)(Kaufmann 2014) qui nous éclairent sur les causes de cette absence, en partie due à une confusion dans la définition des termes de la mobilité.

À distinguer du transport ou du déplacement, la notion de mobilité s'est imposée depuis peu en urbanisme et en sociologie urbaine. Les conditions de mobilités et les manières dont les usagers les vivent sont en perpétuelles évolutions. La ville produite par les nouvelles conditions de mobilité est nécessairement différente de celle modelée par les anciennes. Il s'agit dès lors d'examiner les effets de ces nouvelles mobilités sur l'espace urbain avant de s'interroger comment les citoyens les habitent.

### Pour un urbanisme par delà le transport

Le transport fut une des préoccupations essentielles de l'urbanisme dès sa naissance au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Or, sa pensée de plus en plus techniciste, fut graduellement dévolue aux seuls ingénieurs et surtout détachées des autres compétences urbaines dès le début du siècle dernier. Contre une pensée exclusivement « transport », associée aux années 1950, les sciences sociales ont récemment entrepris de nuancer par une pensée dite « mobilité » pour observer les phénomènes associés au mouvement avec un nouveau regard. Le passage du « transport à la mobilité » a occupé une large part dans la vision de l'aménagement urbain ces dernières années. Plus qu'une simple évolution sémantique, ce tournant incarne un changement de paradigme. En effet, le recours au concept de mobilité autorise un retour critique favorable à un renouvellement du lien entre urbanisme et transport (Beudet et Wolff 2012).

Il faut dire que les questions soulevées par la mobilité dépassent de loin le seul champ de la conception des infrastructures. D'ailleurs, les termes employés sont allés en s'élargissant : du transport, au déplacement, puis à la mobilité. Loin de n'être qu'une affaire de technicien, la mobilité n'est plus seulement vue à partir des flux réels, mais également perçus à travers le potentiel dont chacun dispose pour se déplacer, comme une aptitude, un capital, voire un droit, une ressource et une compétence.

### La mobilité : vers une approche globale

À partir de la distinction de Mac Kenzie<sup>114</sup> entre fluidité et mobilité en 1927, à l'aune du *Mobility Turn*<sup>115</sup>, les chercheurs en sciences sociales se sont positionnés : déplacement et mobilité ne sont pas synonymes. Le sociologue spécialiste de la mobilité, Vincent Kaufmann précise : « le déplacement dans l'espace devient mobilité lorsqu'il implique aussi un changement social » (Kaufmann 2008, 26). La mobilité désigne alors le changement dans l'espace physique et social, tandis que le déplacement est le mouvement dans l'espace physique uniquement.

---

<sup>114</sup> Il en va de la distinction entre la mobilité spatiale géographique et d'autres dimensions de la mobilité, qui peuvent être sociale, professionnel ou résidentiel. Dans le premier cas, il s'agit plutôt de parler de « fluidité » puisqu'elle renvoie à un mouvement dans l'espace physique uniquement, alors que la mobilité implique un changement dans l'espace physique et dans l'espace social.

<sup>115</sup> Les recherches sur le tournant de la mobilité dans le monde anglo-saxon, ont fait l'objet de critiques, trop vaste, trop vague et ne réduisant pas les inégalités sociales.

Ainsi, la distinction porte exclusivement sur la relation sociale au changement de lieu. La mobilité porte dès lors sur une double qualité spatiale et sociale<sup>116</sup>. Il s'agit d'intégrer l'aspect social du déplacement dans l'espace par « l'ensemble des modalités par lesquelles les membres d'une société traitent la possibilité qu'eux-mêmes ou d'autres occupent successivement plusieurs localisations » (Lévy 2000a, 155). Dans ce sens, c'est la mise en relation sociale entre des lieux qui engendre des distances.

Enfin, un autre aspect développé dans les études sur la mobilité est l'ouverture à la dimension temporelle. Selon Hartmut Rosa, la mobilité ne se référerait plus à l'espace, mais au temps nécessaire pour le parcourir. Dans ce cas, l'espace n'est plus pertinent pour mesurer la mobilité. Le phénomène émanant de manifestations sous la forme d'emboitements temporels spécifiques est fonction des temporalités, comptées en seconde, minute, heure, jour, semaine, mois, année, etc. Ainsi, l'étude de la mobilité dévoile sa complexité et s'ouvre à de nombreuses perspectives d'analyse selon un prisme spatio-socio-temporel.

Pourtant, l'un des paradoxes de la mobilité revenant régulièrement dans les études sur la mobilité concerne l'accroissement des vitesses. En effet, l'élargissement des possibilités de se mouvoir n'est pas forcément synonyme d'ouverture et de liberté. De fortes contraintes sociales et spatiales ont tendance à noircir le tableau de l'accroissement des flux, des mouvements et des vitesses. La performance du réseau de transport en commun face à l'augmentation des vitesses par exemple a pour conséquence une augmentation des distances à parcourir. Face à ce constat, le *motile* se déplace peut-être toujours plus vite, mais surtout toujours plus loin. C'est une des caractéristiques de l'accessibilité aux réseaux. Cette dernière occasionne autant de nouvelles offres que de demandes.

En réponse à l'accroissement des vitesses et donc des distances, Jacques Lévy (Lévy 2000a) propose l'ubiquité permise par des télécommunications comme une alternative crédible à la mobilité. Néanmoins, ce processus vertueux de connectivité généralisée connaît ses propres limites. La coprésence est inévitable puisque les interactions directes, physiques, restent nécessaires pour les activités les moins prédictibles. D'ailleurs, moins les activités sont programmables et plus créatives elles semblent être. En effet, à côté des mobilités effectives se trouve un ensemble de mouvements potentiels, plus ou moins actualisés, appelé *virtualités* et pouvant relever de la *serendipity*<sup>117</sup>.

La mobilité, ainsi définie, ne peut se réduire à une technique de mise en lien des lieux, mais plus fondamentalement « ce qui fait d'une ville une ville » (Lévy 2004), son urbanité. En continuant de se référer aux propos tenus par Jacques Lévy, « ce qui se passe dans les espaces et les temps de la mobilité ne peut être

---

<sup>116</sup> Nous reprenons la définition de la motilité tel que théorisée par Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt en 1980 dans son ouvrage *Mobilité spatiale*. La motilité est « l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré » (Kaufmann 2008, 28). Ce changement dépend des caractéristiques personnelles qui permettent de se déplacer. A titre d'exemple, Vincent Kaufmann résume parfaitement trois différentes motilités : *se déplacer sans être mobile* (pas de changement dans l'état de l'acteur) ; *de ne pas se déplacer et être mobile* (les grands consommateurs de communication à distance) ; ou encore de *se déplacer et d'être mobile* (par l'immigration par exemple).

<sup>117</sup> *Serendipity* ou le « hasard heureux », c'est-à-dire le fait de trouver ce qu'on ne cherche pas.

abordé comme un simple « effet secondaire » de l'urbain : il appartient à la liste limitée des marqueurs et des enjeux majeurs de l'urbanité » (Lévy 2004, 157).

### La *motilité* ou la propension à se mouvoir

Terme emprunté à la biologie<sup>118</sup> pour désigner le pouvoir de se déplacer de manière spontanée ou en réaction à des stimuli, la *motilité* adaptée au contexte urbain désigne la propension à se mouvoir, la capacité à être mobile, la disposition à changer propre à chaque individu. Conceptualisée par Vincent Kaufmann (Kaufmann 2002), la motilité est un autre terme pour exprimer la « manière dont une personne ou un groupe fait siennes les possibilités de déplacements proposées par l'offre de transport » (Kaufmann 2013b, 696).

Dans ce cas, la motilité peut être conçue comme un capital, une ressource, une aptitude reposant sur différents composants: l'accessibilité, la compétence, la virtualité (Lévy 2000a). Le premier interroge les possibilités de mobilité par l'offre disponible et les conditions sociales d'accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existants. Le deuxième s'occupe de ce que nécessite l'usage effectif de cette offre de mobilité par les compétences individuelles développées lors de déplacement (la manière de s'organiser, le port du permis de conduire, la connaissance du réseau de transport en commun, le résultat de l'arbitrage entre différentes mobilités et de non-mobilités possibles). Le troisième illustre l'utilisation stratégique de cette offre pour réaliser son projet de mobilité (selon nos envies, notre confort, une forme d'appropriation des possibilités à disposition) conçu en amont des déplacements comme pour mieux donner sens à ces derniers.

Le projet de mobilité est d'autant plus important que nous sommes actuellement dans un contexte d'« hyperchoix », que les offres sont diversifiées et plurielles, avec la possibilité de prises d'alternatives. C'est à travers ces filtres que nous nous déplaçons et ce sont eux qui nous permettent de penser la mobilité en amont du déplacement. Il est ainsi possible de distinguer les intentions de mobilité de leur réalisation. Parfois les potentiels de mobilité sont perçus avec nettement plus d'importance que la mobilité effective. En distinguant la dimension spatiale de la dimension sociale de la mobilité, il y a une association entre le monde du social et le déplacement. Chaque fois que nous nous déplaçons dans l'espace, nous sommes « mobile socialement », du moins dans une certaine mesure.

De la mobilité effective aux intentions de mobilité, nous constatons que la *motilité* recouvre différentes modalités et dévoile qu'il y a différentes manières d'appréhender la mobilité. On peut alors s'interroger sur la notion de motilité comme valeur relative, et non comme une donnée objective (quelque chose qu'on peut mesurer statistiquement, en volume de flux, en origine et destination, en vitesse, en nombre de kilomètres), qui ne donne pas la même image de soi selon le mode de transport choisi, selon le mode de marche adopté.

---

<sup>118</sup> On parle par exemple de « motilité intestinale ».

### 6.1.3 Du piéton accéléré au *motile* immobile

Dans un contexte de mobilité généralisée et d'hyperchoix, le marcheur ne se meut dorénavant que rarement lui-même. Le développement des logiques de transport et de télécommunication qui accompagne l'urbanisme hypermoderne est pétri par un idéal d'immobilité, en offrant un déplacement sans fatigue (comme le tapis roulant, l'escalator ou l'ascenseur (Rouillard 2013, 160)). Puisque marcher, c'est aussi s'arrêter, il est nécessaire en effet, pour rendre la marche confortable au plus grand nombre d'en aménager des espaces publics et des transports en commun de qualité.

L'appel à une redéfinition de la notion de mobilité, en distinguant la motilité de la mobilité, trouve son écho dans la figure du *motile*. Ce personnage urbain excelle dans l'art de se mouvoir. Il organise ses déplacements en fonction des conditions sociales d'accès, de ses compétences et de ses projets de mobilité. Nous verrons que le *motile* excelle alors dans ces stratégies alternées entre mobilités/immobilités.

#### Le paradoxe de la vitesse

La performance du réseau est de mise pour rester compétitif dans la gestion des mobilités dans la *métropole*. L'efficacité du réseau se doit aujourd'hui d'être dotée d'une intelligence artificielle, avec l'accès accru aux informations en temps réel, à l'interactivité et au développement des services de télécommunication. Le piéton évolue dorénavant dans une « réalité accélérée » (Buci-Glucksmann 2001, 149), aussi dénommée « augmentée », une nouvelle forme d'espace-temps troublant les frontières entre réel et virtuel, entre actuel et irréel, entre virtualité et actualité, mais aussi entre la mobilité et l'immobilité.

« La mobilité ne peut se penser qu'en relation avec son contraire, l'immobilité. Cela signifie que c'est l'ensemble du dispositif de gestion des lieux par les citadins et d'agencement de ces lieux par la société urbaine qui est engagé par le système de mobilités. Autrement dit, observer les mobilités consiste à adopter un point de vue, particulièrement central, sur l'ensemble de l'autoproduction permanente de la ville par elle-même. » (Lévy 2004, 158)

Qui ne s'est jamais retrouvé dans cette situation où il faut choisir entre différents moyens de transport ? Lorsque le dilemme se pose de savoir s'il ne vaut pas mieux marcher pour rejoindre sa destination que d'attendre le bus par exemple, on reconnaît alors que la réponse ne va pas de soi et qu'il faut toujours choisir entre une mobilité pédestre certes plus lente, mais à laquelle nous avons plus de prises, et une mobilité potentiellement plus rapide, mais contraignante. Avec l'ère de l'information interactive et la culture de la virtualité réelle (Castells 2001), la question n'est qu'en partie résolue avec la diffusion des temps d'attente aux stations en temps réels ou actualisée par l'intermédiaire d'une application dédiée.

À partir de cette illustration, nous souhaitons rappeler que l'usager des transports en commun est avant tout un piéton. Par sa marche, il mobilise le réseau et accède aux différentes possibilités offertes. Même si sa

marche est discontinue, fréquemment interrompue par des arrêts, des changements, des correspondances, des sas de contrôle, ces temps de pauses et d'immobilités, allant jusqu'à de longues périodes de séjour, sa métrique n'en est pas moins pédestre, puisqu'il organise l'ensemble de son parcours par des temps de marche.

Pour se rendre à destination, le piéton peut choisir soit de s'y rendre en marchant et ainsi de moduler sa marche (vitesse, cadence, posture) ou son itinéraire en fonction de ses besoins, soit d'emprunter les transports facilités collectifs (métro, bus, taxi) – dans certains environnements qui en sont pourvus, des transports partagés (vélo ou voiture en partage) – qui lui permettra d'accélérer sa mobilité, du moins de la rendre virtuellement plus efficace en vitesse. La virtualité a ici toute son importance, car cela ne reste qu'un potentiel, une apparence et non une garantie, une interruption du trafic, des retards ou des embouteillages n'étant jamais à exclure. C'est pourquoi en cherchant à gagner du temps, certains passagers se trouvent contraints, assujettis, en situation de dépendance face à un réseau. Il doivent, pour le coup, se résigner à des séquences d'inactivité, accepter des phases d'immobilités certes éphémères. Ces derniers peuvent être vécus comme des moments de répit qui améliorent le confort en devenant autre chose que le simple fait de se transporter en pouvant jouir de ce temps pour assouvir d'autres activités. La tendance est forte et souvent tenace à vouloir confondre vitesse et efficacité.

### Le *motile*, portrait d'une intelligence spatiale

Considéré ici comme la figure actuelle de l'urbanité, le motile est l'individu hypermobile par excellence. Il synthétise à lui seul la fragmentation urbaine, qui se reflète dans ses choix, ses arbitrages ou encore les sollicitations dont il fera l'objet au cours de ses projets de mobilité. Adeptes des hubs, des quais, des rames ou des strapontins, il fait de sa mobilité son quotidien. Il est question ici de l'ensemble des catégories de migrants du quotidien, les « navetteurs » ou *commuters*<sup>119</sup> y compris. Ce grand consommateur de réseaux de communication et de télécommunication à l'échelle urbaine et interurbaine est non seulement un piéton comme nous avons pu le constater, mais un piéton augmenté, doté d'une intelligence spatiale exemplaire en situation de mobilité.

À la différence du passager, considéré dans le vocabulaire des transports comme un simple usager, le motile est appréhendé ici comme relevant bien plus d'une translation spatiale (Kirby 2009)(Ingold et Vergunst 2008). Il est *plus-qu'un-passager*, puisqu'il reste en effet actif dans sa mobilité contrairement au passager qui conserve une certaine passivité si l'on considère la racine latine commune *passus*, signifiant « supporter ». Le portrait du motile que nous souhaitons dresser est certes celui d'un passager encapsulé dans un réseau de transport, mais qui reste toutefois dynamique et acteur dans sa mobilité.

---

<sup>119</sup> Les « navetteurs » ou *commuters* aux Etats-Unis, sont les actifs résidant dans des villes hors des bassins d'habitat et d'emploi où ils travaillent et utilisent des transports collectifs rapides dans lesquels ils passent un temps considérable.



Pourvu d'un fort capital spatial, ce passager encapsulé dans un réseau de mobilité est bien souvent équipé d'une « prothèse » connectée ou autres accessoires embarqués de l'*infomobilité* (Lavadinho et Winkin 2005) pour avoir accès à la réalité augmentée et aux estimations en temps réels. Il cherche ainsi à concilier différents modes de déplacement en vue de réaliser son projet de mobilité de la façon la plus optimale qu'il soit au point de devenir un véritable expert de l'intermodalité. Pour ce faire, il développe des aptitudes singulières qui lui permettent d'être mobile dans un espace contraint par le temps, c'est-à-dire qu'il adaptera sans cesse ses capacités physiques et cognitives, ses techniques corporelles et non verbales, ses connaissances du réseau de transport et de l'infrastructure, etc. en fonction des besoins de mobilité.

« Les déplacements ne sont pas seulement un acte lié aux circonstances extérieures. Ils relèvent aussi de la connaissance d'une ville, de son "bon usage", de ses localisations. La motilité implique l'empirisme que les Anglo-Saxons traduisent par "learning by doing". Il s'agit d'une familiarité avec des espaces, des lieux, des situations, et naturellement des interactions sociales et des réseaux, qui fait naître l'expérience requise pour réaliser ses déplacements. » (Kaufmann 2008, 60)

Au cours de sa quête d'optimisation, le motile va acquérir par expérience de nombreuses compétences. Ces dernières s'exercent en trois domaines : une phase prospective, une phase potentielle et enfin une dernière phase effective.

Le premier domaine de compétence est l'*aptitude à l'anticipation* au cours des déplacements. Le motile parviendra à organiser un itinéraire optimal à l'intérieur d'un réseau de communication donné. Pour ce faire, il sollicitera des outils de recherche d'informations et de planification – aujourd'hui disponible en temps réel – pour mener à bien son projet de mobilité et également pour pouvoir coordonner au mieux les étapes de son parcours selon des exigences personnelles, comme celles de souhaiter un itinéraire plutôt qu'un autre, d'éviter les éventuelles congestions du trafic ou encore de favoriser le confort à l'efficacité, si ce n'est l'inverse lorsque le temps presse. À force de fréquentation et de familiarisation avec le système métropolitain d'une ou de plusieurs villes données, le motile acquerra une certaine *maîtrise de l'interface*.

Le deuxième domaine de compétence est l'*aptitude potentielle*, c'est-à-dire la possibilité qu'offre le temps de déplacement à s'occuper autrement. Dans cette optique, le motile s'applique à organiser les trajets pour qu'ils s'enchaînent dans un ordre donné, avec le moins de correspondances possibles, le moins de temps d'attente et la possibilité de se « laisser porter » par le moyen de transport opté. L'attention peut ainsi être temporairement détournée du projet de mobilité, lorsque le motile superpose au temps de déplacement immuable la possibilité d'exercer une autre occupation comme celle de travailler, visionner un film, écouter de la musique, ou même faire une sieste. La qualité du temps de transport se ressent en fonction du caractère appropriable du temps de déplacement (Kaufmann 2002, 141). La capacité de transformer le « temps mort » du déplacement en « temps utile », c'est-à-dire dont l'usage diffère de l'attention consacrée à la période de transit, ressort d'une véritable *maîtrise temporelle*.

La troisième compétence est l'*aptitude effective*, autrement dit l'ensemble des prises de position, des attitudes corporelles et des comportements relatifs à une adaptation à l'environnement immédiat. Son trajet sera entrecoupé par des phases de mobilité et d'immobilité, plus ou moins prolongées, mais toujours éphémères. Le jeu des positions dans ces phases d'immobilité occupe un rôle majeur dans la gestion de l'espace et la régulation des distances du motile. Les rencontres non programmées avec des réalités effectuées en situation de mobilité (attente à quai, au cours du trajet, au moment d'accéder au train, etc.) fabriquent un ensemble de liens faibles, le plus souvent, éphémères, qui se trouvent au cœur de la confrontation du motile avec les autres usagers et passagers. Le motile est ainsi amené à développer des formes élaborées de *maîtrise spatiale*, en quantité et en qualité significative en situation de mobilité.

« ...la mobilité ne peut se penser qu'en relation avec son contraire, l'immobilité. Cela signifie que c'est l'ensemble du dispositif de gestion des lieux par les citoyens et d'agencement de ces lieux par la société urbaine qui est engagé par le système de mobilités. Autrement dit, observer les mobilités consiste à adopter un point de vue, particulièrement central, sur l'ensemble de l'autoproduction permanente de la ville par elle-même. » (Lévy 2004, 158)

Bien que ces compétences s'imbriquent l'une l'autre, c'est cette dernière compétence spatiale que nous allons étudier plus en détail. Nous allons donc nous concentrer en priorité sur la spatialité effective du motile, mesurée en Inde et au Japon du point de vue cartographique. Avant d'aller plus loin, il convient toutefois de rappeler que la mobilité n'est pas qu'un moyen extérieur de la co-présence, mais elle se traduit également en « lieu » où la co-présence se produit, autrement dit en un dispositif spécifique qui permet de « se transporter ».

## 6.2 Se transporter au Japon et en Inde. Modes d'emploi

Ancienne cathédrale de fer, les gares représentent de nos jours le lieu d'une pratique sociale extrêmement usitée : se transporter. L'acte de se rendre auprès d'une interface (gare, aéroport, etc.) qui nous donne accès à un réseau dans le but de se mouvoir, et plus particulièrement de se diriger au plus près de la destination souhaitée, est quotidien pour la plupart des citoyens. La banalité de cet acte révèle pourtant la force et l'importance des liens faibles. En effet, la gare est l'objet d'une lecture ambivalente. Elle évoque tantôt la contrainte de la navette et tantôt le ludique de brèves échappées. Aliénantes ou divertissantes, elles condensent à elles seules l'essence urbaine des villes de par la concentration de son trafic, la densité des flux et la diversité des usages. La proximité des corps en présence contrecarre avec le gigantisme de l'infrastructure et en fait un lieu d'*hyper-urbanité*.

À Tokyo, les gares sont des « passages obligés » pour tout déplacement urbain, mais aussi pour accéder à des services et aux commerces avec la présence de grands magasins au pied des gares, les quais servant de

fondations. À ce titre, les gares forment d'authentiques « initiateurs urbains<sup>120</sup> », des invitations à arpenter la ville, somme toute le préambule à toutes expéditions.

À Mumbai, l'infrastructure, certes vétuste, date de l'empire colonial et peu de modifications ont été opérées depuis, si ce n'est une nouvelle ligne de métro qui dessert l'aéroport international de Juhu. Le réseau saturé présente des signes d'essoufflement qui occasionnent de nombreuses adaptations du système par les usagers. Devant le chaos apparent, le pragmatisme est de rigueur.

Le contraste est saisissant entre ces deux gares que nous allons étudier. Au-delà des infrastructures, tous deux partagent une forte fréquentation qui dépasse la capacité du réseau pour des causes totalement divergentes. Au Japon, l'efficacité du réseau assuré par une fréquence abondante, et surtout sans faille, est victime de son succès et peine à répondre aux besoins des usagers, tant les transports en commun sont devenus indispensables. En Inde, le service minimum garanti ne semble pas faire fuir les potentiels usagers qui n'ont d'autres choix. D'un côté, la fiabilité du système engendre toujours de nouvelles demandes. De l'autre, la demande ne cesse de s'accroître malgré un système approximatif et défaillant. Dans les deux cas, la mobilité est problématique et le *motile*, loin de s'en contenter, cherche toujours à s'adapter. En ajustant sa posture, il développe de nouvelles compétences.

### 6.2.1 Les hyper-lieux ou lieux-mouvements

Parmi les différents espaces publics de la métropole, les gares, les pôles d'échanges, les zones d'intermodalité ont ceci de particulier qu'elles traduisent le mieux l'urbanité éprise d'hypermobilité. Longtemps décrié à tort comme des *non-lieux* (Augé 1992) en l'occurrence par Marc Augé, un ouvrage récemment publié Michel Lussault rectifie cette méprise en proposant le concept d'*hyper-lieux* (Lussault 2017) pour penser la nouvelle attractivité et intensité des lieux de convergences de la vie humaine mondialisée qui sont traversés par le mouvement, tels les gares, les aéroports ou les carrefours emblématiques des villes-Monde. Ces lieux sont devenus *hyper*, car « exaspérés par les effets de la mondialisation ». Ubiquitaires et connectés, ils sont perçus comme le « creuset » où s'élaborent les espaces habités contemporains.

Dans son ouvrage *La ville sans qualité*, Isaac Joseph les désigne déjà les gares comme des *lieux-mouvements*. Ces « lieux produits par la mobilité » ne sont pas seulement des espaces fonctionnels conçus comme une interface entre le transport et la ville, ils sont aussi façonnés « en faveur d'une invention du quotidien à laquelle se livrent les individus en déplacement », comme nous le rappelle Théo Fort-Jacques. Selon lui : « le *lieu-mouvement* revêt ainsi une double visibilité : à l'appropriation éphémère du dispositif spatial par les usagers, se superpose une sociologie des liens faibles. » (Fort-Jacques 2007, 252). Espaces de prédilection du motile, les

---

<sup>120</sup> Selon les termes de Manuel Tardits, dans son article « Initiateurs urbains. Gares et grands magasins ». (Tardits 1994)

lieux-mouvement sont davantage à considérer sous l'angle des actions qui s'y déroulent. Comment rendre compte de la dimension spatiale des actions humaines dans une gare ? C'est l'occasion de comprendre le fonctionnement propre à ces temples du déplacement et de reconnaître les compétences particulières qui s'y attachent lorsque nous y évoluons.

De la salle des pas perdus à l'intérieur des véhicules en passant par les quais, les espaces de la gare sont riches d'enseignement sur notre habileté en tant que motile à organiser nos déplacements. Rassemblant une foule compacte aux heures de pointe, les gares (ré-)interrogent l'exercice de la co-présence entre différents passagers, dans un espace à fortes contraintes. L'espace physique disponible y est réduit, le temps d'attente minutieusement compté et les aptitudes corporelles et comportementaux sous contrôles.

Espace de transit par excellence, son usage quotidien recouvre des plis : des petits ajustements dans l'expérience ordinaire. L'utilisateur des transports en commun, notre individu doté de motilité, est loin d'être passif, mais organise à sa manière les transports, et plus exactement l'espace-temps dont il a à disposition, dans ce que l'on pourrait nommer la « séquence-transport » (la séquence calée entre son point de départ et son point d'arrivée projeté). Souvent considéré comme du temps perdu, un temps vide, il serait absurde de croire qu'il ne s'y passe rien. La mise en œuvre d'une gestuelle ritualisée nécessite bien souvent un véritable mode d'emploi selon un code lié aux modèles cognitifs d'une société entière.

### L'espace sous contrainte

À ne pas en douter, la particularité des espaces produits par les infrastructures de transport et autres interfaces de la mobilité (gare, quai, rame de métro, véhicule, etc.) est la présence de fortes contraintes spatio-temporelles. Ils doivent être avant tout fonctionnels et privilégier le flux sur le séjour, mais aussi accueillir un nombre impressionnant d'activités, être le plus lisible possible, le plus facilement parcouru pour en optimiser la viabilité. À l'heure actuelle, ce sont des espaces, dont les dispositifs spatiaux posent question et dont les réaménagements sont souvent en vigueur pour assurer la meilleure connectivité possible. Dans des espaces gouvernés par la gestion du flux, les contraintes, on le sait, sont importantes et elles augmentent d'autant plus que la superficie se réduit. Ainsi, le quai, le train et encore davantage la rame de métro sont des espaces fortement limitatifs, mais ils rendent également possible la mobilité dans le but de la rendre optimale.

« La société s'impose comme un espace déjà-là et qui préfigure ce que les acteurs peuvent ou ne peuvent pas faire. L'espace contraint, mais il rend possibles des intentions conçues et mises en œuvre par les acteurs. » ((Lussault 2007) cité par Lévy 2015, 400)

Selon Michel Lussault, rappelons que *faire avec l'espace* est la garantie de fabriquer des spatialités singulières. Dans un espace restreint de par sa surface, marqué par le sceau temporel, et qui plus est sans fixité, puisque perpétuellement en mouvement, les comportements humains changent de nature et peuvent profondément

être impactés par le contexte et l'environnement immédiat. De nombreux facteurs visibles ou invisibles imprègnent ce lieu, définissent son identité et influencent les *habitus*<sup>121</sup> des personnes qui le parcourent. Ces faits nous amènent à penser l'espace sous contrainte et nous invitent à mener sur réflexion sur la psychologie environnement.

À l'instar des théories issues des *behaviour studies*<sup>122</sup>, la proposition particulière séduisante de James Jerome Gibson a retenu notre attention. En 1979, ce psychologue américain spécialiste de la perception visuelle soumettait le concept d'*affordance* en rejetant le behaviourisme et le cognitivisme. Selon lui, les *affordances* ou *prises* pour une traduction française nous entourent – dans les objets, les éléments constitutifs du lieu et même les personnes (Gibson 1986, 127). Elles nous fournissent des informations sous la forme d'invariants et se trouvent continuellement à notre disposition.

« Ce que l'espace (...) peut offrir à un usager comme être agissant ou parlant, ce sont des prises. Une prise, ou *affordance*, est une disponibilité pratique dans un contexte et pour une activité donnée. »  
(Joseph 1997, 134)

Chaque observateur possède ainsi un important potentiel d'utilisation « latente », qui met en jeu d'innombrables modalités d'action (Gibson 1986, 130-35). En tant que propriété de l'objet, l'affordance est immuable, c'est sa décodification qui peut changer, s'altérant en fonction des besoins ou des caractéristiques des observateurs, par exemple un cendrier pour un fumeur, un banc pour un passager en attente sur le quai, à même le sol pour cette communauté indienne qui tisse des colliers de fleurs en vue d'un potentiel profit. Dans ce sens, le *motile* dont il est question est un observateur qui, outre de développer un sens aigu dans l'appropriation de prises de son environnement, agrandit derechef le champ des possibles en situation de mobilité.

Cependant, les prises dans le contexte des gares peuvent sembler relativement précaires. Leur appropriation, précise Théo Fort-Jacques, est « constamment remise en question en raison de la fonctionnalité du lieu, le mouvement interdisant toute pérennisation » (Fort-Jacques 2007, 253). L'appropriation « prend la forme d'une négociation permanente de l'individu à l'espace et des individus entre eux par l'espace. Négociation qui est un principe d'un processus de publication : ce sont les individus qui confèrent à l'espace son caractère public, ceci à la faveur d'actions spatialisées et spatialisantes » (Fort-Jacques 2007, 253). Il s'agit bien là davantage d'un territoire d'impropriété (Tassin 1992).

---

<sup>121</sup> En entendre conformément à l'étymologie latine, la « tenue » ou l'« empreinte » du type social laissée sur l'individu par les diverses configurations au sein desquelles celui-ci agit, comme énoncé par Norbert Elias dans *La société des individus*, et non comme popularisé par Pierre Bourdieu en termes de conditionnements et d'inégalités sociale.

<sup>122</sup> Courant née dans les années 1950-60 aux Etats-Unis cherchant à rompre avec la tradition de psychologie en l'ouvrant à l'environnement et en intégrant des éléments de la géographie, de biologie, des sciences sociales, d'architecture et d'urbanisme. Les postulats que porte la psychologie environnementale initiée par Kurt Lewin et ses nombreux prédécesseurs reposent sur l'affirmation que les relations personne-environnement sont bidirectionnelles et continues, c'est-à-dire que la personne influence l'environnement autant qu'elle est influencée par lui.

Enfin, la primauté donnée aux flux plutôt qu'à l'ancrage des corps dans les espaces de communication est une des tendances qui favorise des dérives possibles et dénoncées par Rachel Thomas dans les tentatives d'aseptisation, d'« affadissement » ou encore d'anesthésie de l'espace urbain du XXI<sup>e</sup> siècle.

« L'observation des manières de marcher du citoyen rend visible cette évolution, en même temps qu'elle témoigne de l'ambivalence de la vie sensible contemporaine. Dans ces nouvelles configurations, une forme d'apesanteur des corps, de fluidité des mouvements, d'élasticité des équilibres, etc. se donnent à voir. Compartimenté dans des ambiances où aucune « prise » ne vient offrir un point de stabilité – le piéton glisse plus qu'il ne marche. » (Thomas 2013, 231)

Les ajouts d'information aux registres visuels ou sonores dans l'aménagement du territoire, avec la multiplication des pictogrammes au sol ou sur les potelets, mais aussi de bandes de couleur monochromes projetées au sol pour signifier des couloirs réservés à des zones de déplacement « mono-modal » (vélo, piéton, bandes tactiles pour déficients visuels, etc...) sont de la même veine que les chocs perceptifs décrits par Simmel au XIX<sup>e</sup> siècle. Les politiques d'aménagements urbains tendent ainsi de plus en plus à maîtriser les flux, parfois même à outrance, au lieu d'orchestrer plutôt des parcours dont la sémantisation n'est pas prévue à l'avance. Peu de place est accordée à l'exploration ou à l'expérience perceptive singulière des lieux.

### La séquence-transport

Pour cette étude comparative, l'agencement inhérent des gares et des stations a été mis de côté, souvent assujéti à un dédale de liaisons et de voies de correspondance, et dont l'information est plus ou moins bien jalonnée ou balisée au cours du transit du passager. Nous souhaitons ici nous intéresser uniquement à la séquence-transport captive, celle où le *motile* est encapsulé dans son véhicule et ainsi comprendre les mécanismes d'accès et de sortie. L'analyse de cette séquence dans les gares de Mumbai et de Tokyo suppose plusieurs glissements interprétatifs : des réalités vécues à l'observation des usages, des déterminations extérieures aux organisations internes, de la représentation du mouvement à l'inscription des actions situées.

On remarque que l'usage du terme « se transporter » ne recouvre pas uniquement l'opération de se faire passer d'un lieu à un autre, d'un contexte à l'autre, mais également d'éprouver une modification de son état au cours de ce passage. Ce trajet n'aura pas été un simple « déplacement » de A à B. L'individu passera par différents stades qui opéreront sur lui comme une forme de mutation. Il aura subi une véritable mue, conséquence de sa mobilité autant spatiale que sociale. Dans son immobile mobilité, il s'est inexorablement transformé : père de famille au départ, il adviendra chef d'entreprise au terme de son transit. Loin d'être une action neutre, « se transporter » se compose d'une somme d'actes, allant des interactions en face à face aux comportements en public, œuvrant singulièrement dans cette mue.

En dehors de certaines consignes strictes déposées sur de nombreux panneaux qui jalonnent les gares nipponnes ou sur les très rares affiches indiennes, aucun mode d'emploi explicite n'existe à proprement parler

au regard de ces situations éminemment urbaines où le piéton est engagé. Pourtant des protocoles pratiques récurrents, profondément enracinés, sont scrupuleusement appliqués en ces lieux. Il s'agit vraisemblablement de normes sociales qui transparaissent dans l'espace et par les spatialités. Chaque situation observée obéit ainsi à un protocole explicite que nous nous chargerons, bien plus que d'illustrer, mais d'imaginer par la carte.

## 6.2.2 Les lieux de la mobilité

Tout peut-être oppose les infrastructures de transport à Tokyo et à Mumbai, et c'est là que réside l'intérêt de l'étude. La comparaison cherche à explorer un contraste saisissant dans les conditions d'exercice élaborées par Marcel Detienne, telles que nous l'avons évoquée dans la première partie. Ici, la construction de comparables repose sur le fait de « se transporter », c'est-à-dire, faire usage des transports en commun au cours de son déplacement à pied. Au cours de son transit, le passager aguerri entreprendra consciemment une suite d'actions, puisqu'il aura à la fois à préméditer son déplacement, projeter son parcours, organiser son itinéraire, gérer la succession des étapes, puis éventuellement à s'adapter aux imprévus, considérer les incidents, estimer les risques, tout en gérant les temporalités. Dans sa ligne de conduite, il tâchera également de conserver une certaine posture vis-à-vis des relations en public, en limitant les interactions en face à face au strict minimum par l'inattention civile et en s'appropriant à réaliser différentes sortes de négociations pour en fin de compte parvenir à destination.

Dans le cadre de la comparaison, nous avons choisi une ligne de métro très fréquentée à Tokyo, la Yamanote Line. Sa trajectoire est fameuse puisqu'elle forme une boucle autour du centre de Tokyo et permet ainsi de faciliter la correspondance pour l'ensemble des lignes radiales qui desservent les territoires périphériques. À l'opposé, nous avons choisi la gare terminale Victoria Terminal, également nommée CST, qui dessert le sud de la péninsule à Mumbai. Cette gare historique regroupe la plus grande partie des lignes des trains de banlieue qui desservent tout le nord et l'est du territoire, jusqu'à Navi Mumbai.

### La Yamanote-Line

Historiquement, la Yamanote Line est la ligne de chemin de fer la plus connue au Japon. Elle relie les gares de la ville haute sur le plateau de la Yamanote et forme une boucle périphérique de près de 34,5 kilomètres qui délimite officieusement le « centre » de Tokyo. Construite entre 1885 et 1925, cette ligne est la seule qui appartienne au réseau public Japan Railways (JR) à Tokyo. Elle compte 29 stations, dont celles qui sont les plus fréquentées comme Shinjuku (742 000 usagers journaliers en moyenne), Ikebukuro (561 000) ou Shibuya

(420 000)<sup>123</sup>. La connexion à la Yamanote Line garantit une intermodalité de premier ordre sur le réseau du transport métropolitain.

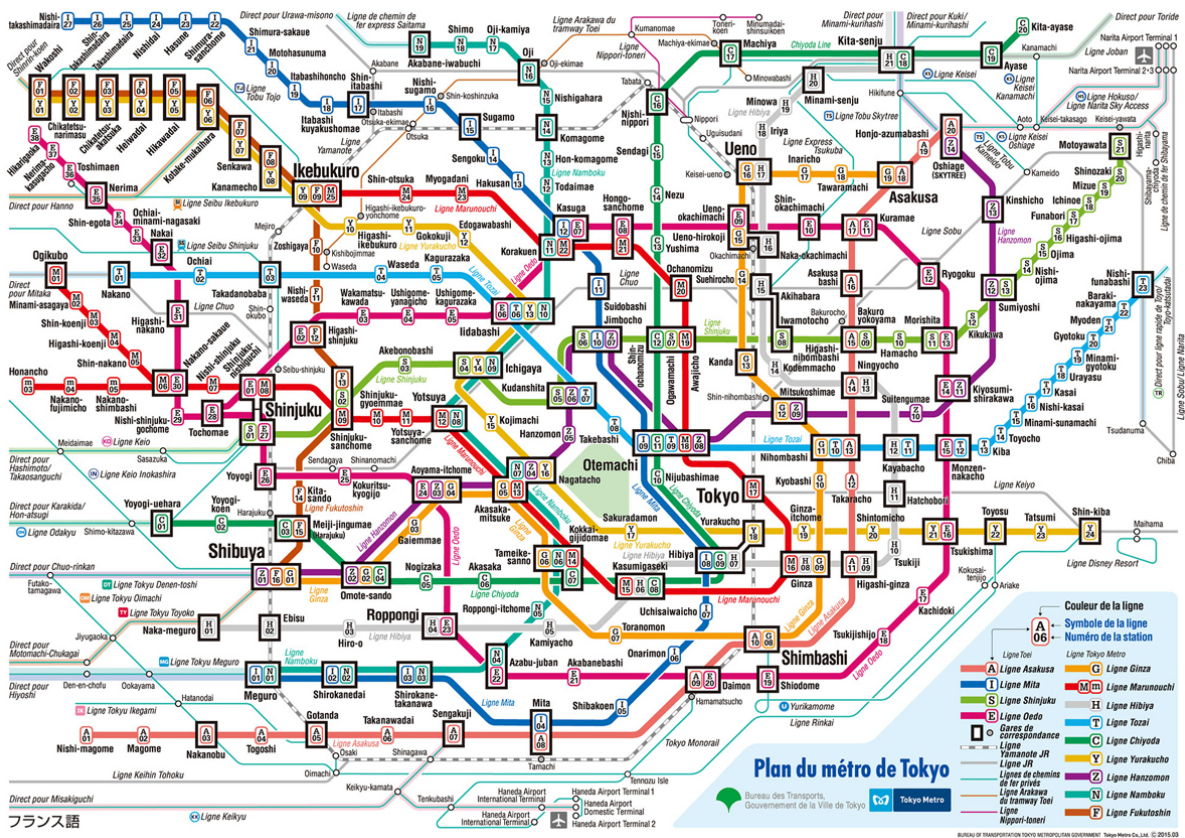


Fig.71 Plan du réseau Tokyo Metro. En gris pointillé, la boucle de la Yamanote Line.

<sup>123</sup> Chiffres extraits de l'article publié dans l'édition du quotidien Le Monde, « Tokyo au rythme de la Yamanote » (Ulysse 2009). A savoir, la gare de Shinjuku est la plus importante au monde en terme d'usagers, elle accueille plus d'1,2 milliard de passagers par an, soit plus de 3 millions par jour.



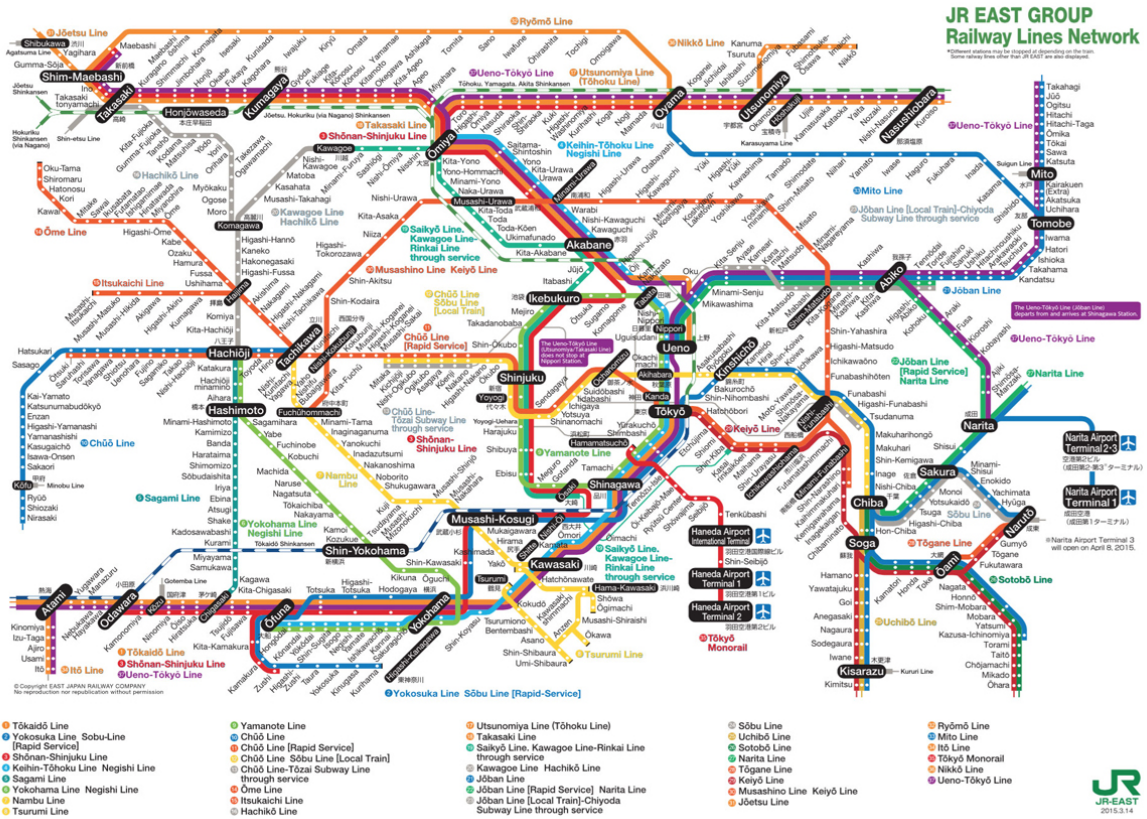


Fig.72 Plan du réseau de transport en commun JR East. Au centre, en vert, la Yamanote Line qui dessert le grand Tokyo.

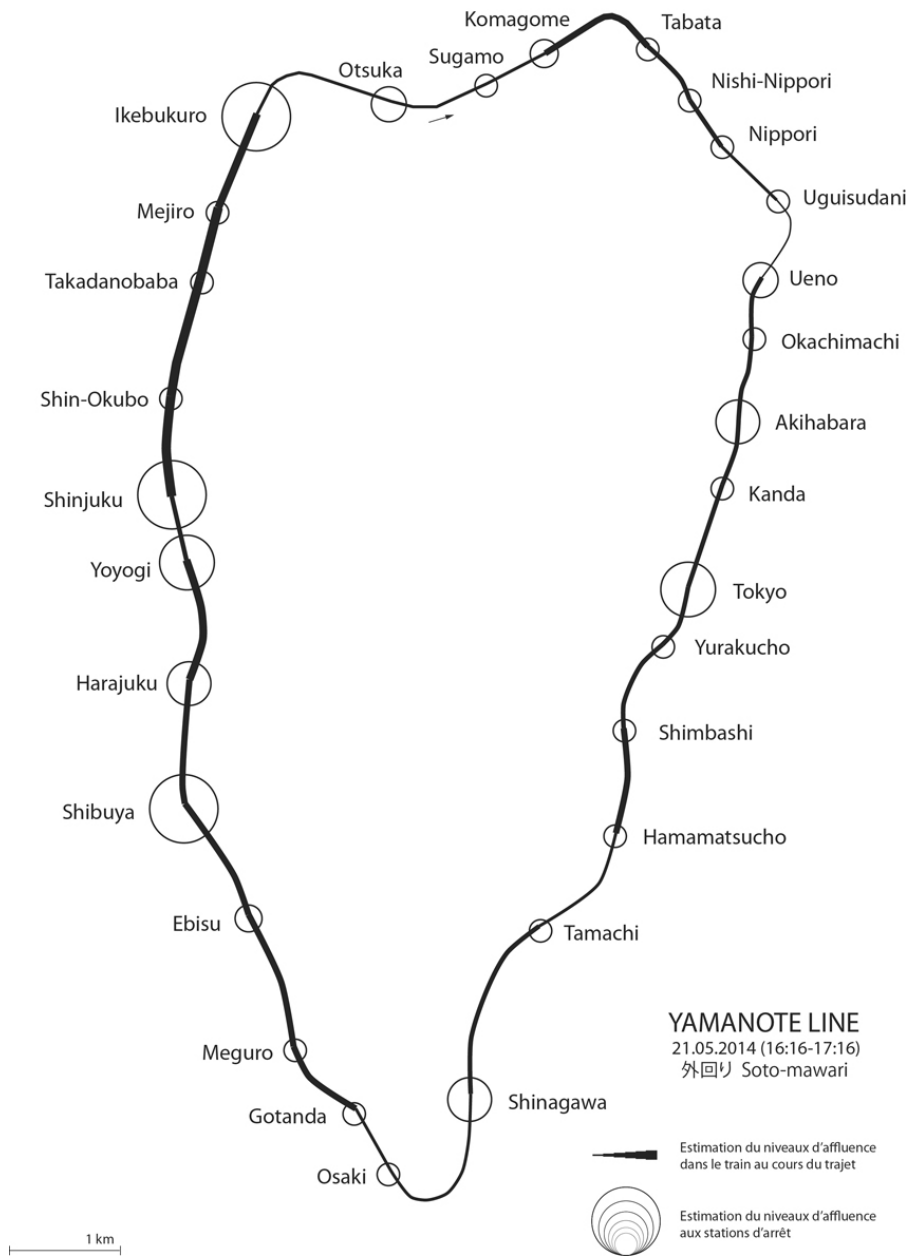


Fig.73 Affluence estimée sur la Yamanote Line, le 21.05.2014 (source: CL).

Le temps de parcours dure environ une heure. Le temps d'attente est de 2 minutes 30 entre deux rames aux heures de pointe et 4 minutes en temps normal. Aucun retard n'est admissible et la compagnie se félicite de conserver ce privilège. Le service est continu entre 4h30 et 1h20.

Un train est composé de onze voitures et peut accueillir jusqu'à 1700 passagers, soit 155 passagers par rame. Plus de 3,55 millions de passagers empruntent la ligne quotidiennement, soit près de 1,3 milliard pour l'année, selon les chiffres de 2005. Depuis 2011, de nouvelles voitures ont été dotées de 4 portes et de sièges longitudinaux fixes de part et d'autre. L'ergonomie a également été optimisée pour laisser communiquer les véhicules entre eux.

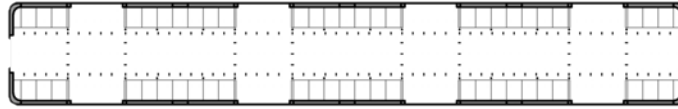


Fig.74 Composition d'un véhicule sur la Yamanote line

Aux heures de pointe cependant, des « pousseurs de train » se présentent à quai et, comme leurs noms l'indiquent, tentent de mettre le plus de voyageurs possible dans les trains bondés. Les Tokyoïtes sont des grands usagers des transports en commun, puisque 57% d'entre eux les utilisent quotidiennement pour se déplacer dans Tokyo. 70% des personnes qui travaillent dans la capitale ont un trajet de plus d'une heure pour atteindre leur lieu de travail<sup>124</sup>. À côté de la Yamanote Line, l'offre du réseau métropolitain est partagée par deux compagnies privées : le Tokyo Metro qui compte 9 lignes et le TOEI qui en compte 4. Le réseau dense abrite à chaque station une opportunité commerciale. Les logiques marchandes sont celles de la rentabilité. L'économie de marché cherche à capter ce flux des passagers, en faisant du centre commercial un passage obligé. Le *motile* japonais se doit aussi d'être un potentiel consommateur. Dans la configuration nippone, la mobilité est pensée bien en amont par le secteur privé, face à la carence de la puissance publique, et conditionne fortement l'organisation et l'efficacité du système.

### Le Victoria Terminal

La gare Victoria Terminal est la gare historique de Mumbai qui dessert le sud de la péninsule. Également connue sous l'acronyme CST (Chhatrapati Shivaji Terminus), cette gare terminus est la principale du réseau de transport de la compagnie Indian Railways à Mumbai, un des réseaux les plus saturés et densément peuplés au monde avec près de 6,6 millions de passagers quotidien. Édifiée sous la domination anglaise de 1878 à 1888, la gare classée au patrimoine mondial par l'UNESCO en 2004 est un monument de la ville et rayonne dans un style néogothique victorien adapté au goût indien.

En-dehors des grandes lignes du réseau Central Railways, dont elle abrite en partie le trafic, la station terminale accueille avant tout les trains de banlieue de Mumbai, nommés *local trains* ou *locals*, qui partent en éventail pour desservir deux des lignes de la Mumbai Suburban Railways : la Central Line, vers Kasara au nord et Khopoli à l'Est (soit un trajet de 2h environ) et la Harbour Line, vers Andheri (35 min) à l'Ouest ou Panvel (1h20) à l'Est dans la ville nouvelle de Navi Mumbai. En effet, la région métropolitaine de Mumbai possède actuellement un réseau de transport en commun métropolitain composé de 6 lignes, dont 4 majeures qui circulent sur les anciennes infrastructures de chemins de fer préexistantes et construites sous les Anglais. Le réseau a récemment été augmenté avec la création de deux nouvelles lignes en site propre (Mono Rail et Mumbai Metro). Certains trains sont lents et s'arrêtent à toutes les gares en opposition à d'autres qui sont dits rapides.

<sup>124</sup> Chiffres extraits de l'article publié dans l'édition du quotidien Le Monde, « Tokyo au rythme de la Yamanote » (Ulysse 2009).

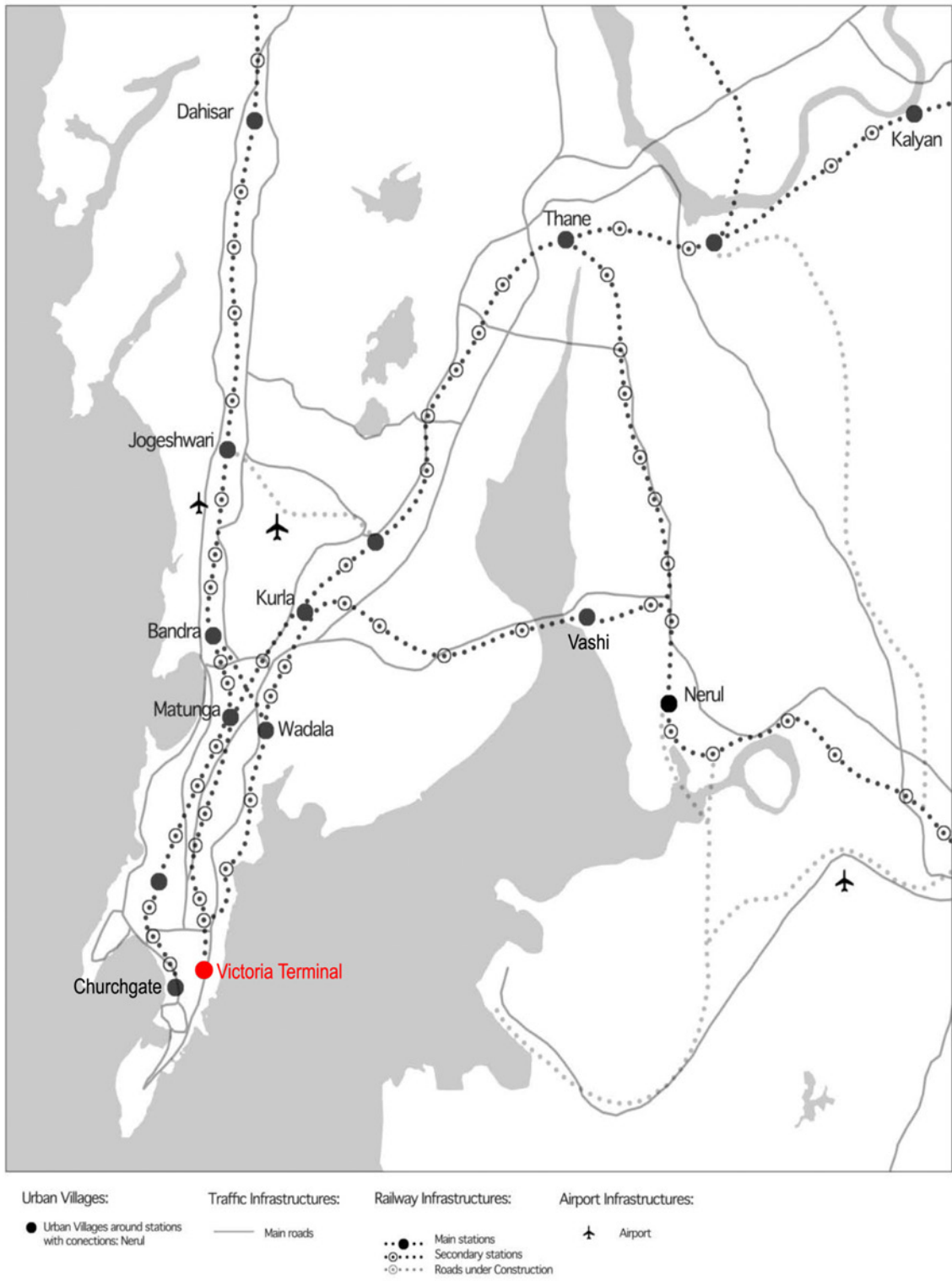


Fig.75

Réseau de local trains du Central Railways de Mumbai (Ilma Begicevic et Montserrat Guzman, étudiante ENSAPLV Apprendre des villes indiennes, 2010-2011)



Fig.76 Plan actuel du Mumbai Suburban Railways

Les trains de banlieue circulent de 4h à 1h, mais connaissent des cadences plus qu'aléatoires. Ils sont par ailleurs connus pour être totalement surchargés aux heures de pointe. Avec son infrastructure vieillissante, la plus ancienne d'Asie, les trains se composent de longues rames de 9 voitures et de près de 30 m de long, pouvant transporter plus de 4 500 passagers alors qu'officiellement la capacité n'est que de 1 700 passagers. Ce nombre fluctuant est difficilement quantifiable en raison des portes d'accès qui restent ouvertes tout au long du trajet. Les portes ne se ferment tout simplement plus, puisqu'elles ne sont pas dotées d'un système automatique contrairement aux véhicules de la nouvelle ligne Mumbai Metro.

La congestion est telle que ce réseau de transport en commun est l'un des plus meurtriers au monde. Environ 2 000 personnes trouvent la mort chaque année, alors que pas moins de 36 000 personnes sont décédées et autant de blessées entre 2002 et 2012<sup>125</sup>. Ces taux de mortalité pour le moins alarmant sont principalement dus à une mauvaise gestion et à la trop forte fréquence des lignes qui contraignent certains passagers soit à voyager sur le toit au risque d'une électrocution, soit de s'agripper aux barrières des fenêtres ou à la poignée de la porte lorsque le train est en marche et risquer la chute. Une autre cause est la traversée anarchique des voies entre deux quais ou encore le long des lignes, dont les abords immédiats sont souvent habités et ne bénéficient d'aucune protection. Pour réduire ces déplorables incidents, la longueur des plateformes, ainsi que la fréquence des trains sont en train d'être revisitées. Cependant, il reste encore beaucoup de chemin à accomplir pour inciter la population à ne pas prendre ces risques. De nombreuses campagnes de sensibilisation circulent, mais ne sont guère assez dissuasives face aux différents exploits filmés<sup>126</sup> qui fleurissent sur internet.

La composition des rames est bien plus complexe qu'au Japon. Il existe pourtant un agencement systématique de véhicules réservés, ou en partie réservée, aux femmes, aux invalides, aux porteurs, et enfin d'une distinction de classe entre la première jusqu'à douze fois plus onéreuses que la deuxième. Malgré la différence de prix, la première classe est parfois autant surchargée, voire davantage encore que la deuxième.

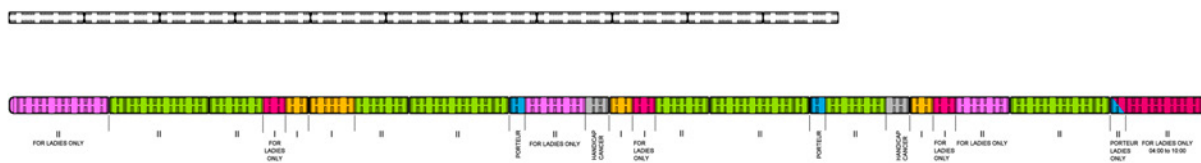


Fig.77 Comparaison entre une rame de la Yamanote line et un train du réseau indien avec la logique d'attributions des véhicules (CL)

<sup>125</sup> Selon les chiffres émis par un article du quotidien Times of India, le 20 avril 2012 : « Mumbai's lifeline has claimed 36 000 lives in 10 years » (source : Wikipedia).

<sup>126</sup> Une des vidéos célèbres diffusés sur YouTube en 2011 avec plus de 718 707 vues, *Xtreme Train Stunt – Mumbai Boys*, montrent un groupe de jeunes hommes entreprendre des figures plus spectaculaires les unes que les autres entre deux arrêts sur la Harbour Line : <https://www.youtube.com/watch?v=jnm91Wj7g-Y>.

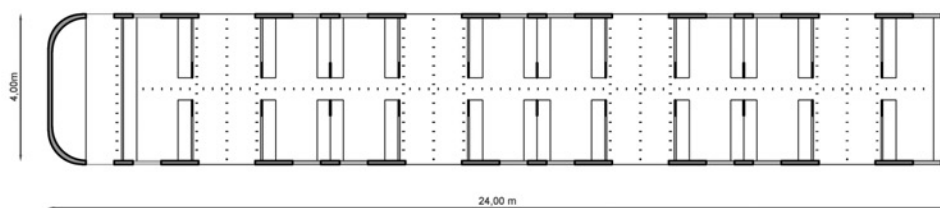


Fig.78 Composition d'un véhicule du réseau indien

Il est possible d'accéder aux trains par l'intermédiaire des portes qui restent donc toujours ouvertes de part et d'autre. L'accès aux véhicules peut ainsi se faire sur les deux quais. On peut lire parfois l'existence d'un sens consacré à la descente ou à la montée, mais qui n'est cependant guère systématique et surtout plus respecté aux heures de pointe.

Un dernier point mérite toute notre attention en termes de comparaison. Alors que la fréquence de la Yamanote Line est calée au rythme d'un métronome, à Mumbai il est impossible de connaître à l'avance le temps d'attente pour emprunter un train. Il en va de même pour l'attribution des quais, fluctuante elle-aussi en fonction de l'arrivée des trains en gare connaissant de fréquents retards. Alors tout devient incertain puisqu'aucun indice tangible ne donne des précisions sur les horaires d'arrivée et de départ ou sur l'assignation des quais, hormis des messages audio qui sont émis dans l'enceinte de la gare et un panneau d'information dans le hall d'accueil. Ces informations sporadiques et aléatoires tendent à renforcer le chaos ambiant, par lequel les passagers les plus aguerris répondent par des stratégies adaptées.

\*

À travers la description des deux exemples d'infrastructure de transport que nous avons retenus pour notre étude comparative, un premier constat s'impose : l'espace se pose irrémédiablement comme enjeu. Les lieux-mouvements sont non seulement producteurs de normes spatiales, ils sont également porteurs de normes sociales comme nous allons le constater à travers la manière d'habiter et de circuler, qui peut être codifiée à l'extrême ou subversive à souhait.

### 6.2.3 Des cultures de la mobilité

En dehors (ou peut-être en raison) des propriétés physiques et temporelles qui contraignent les lieux-mouvements en un cadre donné, les lieux de la mobilité doivent également être appréhendés sous l'angle de l'adaptation à cet environnement singulier selon des dispositions culturelles. Dans ce sens, la mobilité est aussi une culture qui nécessite l'assimilation de certaines routines du quotidien, qui passent peut-être inaperçues et

paraissent banales ou anodines pour ceux qui les vivent tous les jours, mais qui peuvent s'avérer extrêmement fécondes pour l'appréhension des traits culturels d'une société donnée. Une des façons les plus imparables d'aller à la rencontre d'une société est d'emprunter les transports publics par exemple. L'ensemble des liens faibles qui se traduisent par des gestes coutumiers exprime une forme de civilité en acte. Souvent, ces pratiques habitantes de l'espace dévoilent les manières d'habiter la mobilité, soumises à un processus foisonnant d'adaptation, d'intégration et d'imitation.

Les gares peuvent ainsi être imaginées comme des condensations culturelles jamais achevées ou définitives, mais constamment réinventées, puisque toujours réactives aux évolutions de la société. Qu'est-ce qui compose ces aptitudes spécifiques de mobilités, appréhendables dans la façon de se déplacer, d'organiser son temps d'attente ou de transit, d'accéder aux réseaux de transports ou encore de définir les conditions de la mobilité ?

Dans cette optique, nous allons chercher à comprendre ce qui distingue la culture de la mobilité japonaise de l'indienne. Si pour l'une la tâche semble plus aisée, pour l'autre l'analyse reste encore à faire. Un tel effort de pensée, audacieux, appelle à la prudence et n'a pas la prétention d'éviter, à certains égards, l'écueil de la caricature, et ainsi de réduire malencontreusement la complexité pour faire ressortir les traits saillants de comportements collectifs. Nous espérons néanmoins que ces inévitables simplifications ne seront pas délétères pour la compréhension du fait social dont il est en question à savoir : comment se transporte-t-on au Japon et en Inde ?

#### « Se tenir » : l'exercice japonais de la distinction

La culture japonaise de la mobilité, et plus spécifiquement l'incorporation de normes et de valeurs, a largement été documentée en géographie culturelle (Tardits 1994)(Berque 1987b) et apparaît comme un thème récurrent des essais anthropologiques (Nakagawa 2005)(Bouvier 2012)(Barthes 2007)(Laplantine 2010)(François 2011). La représentation la plus communément employée pour désigner l'ensemble des manières *de faire avec* l'espace au Japon est résolument la « bonne conduite ».

Pourtant, la civilité exemplaire nipponne n'est pas qu'une affaire de politesse ou encore le signe d'une simple inattention civile, mais la marque de réelles obligations, de devoirs à respecter au prix d'afficher un certain comportement en société (Benedict 1995). En se conformant ainsi à l'ordre établi, la maxime « chacun à sa place » caractérise peut-être le mieux la décence qui oblige à s'occuper de soi et de soi-même uniquement comme une forme de respect aux autres. Dans un autre contexte, Georg Simmel parlait déjà de « réserve » pour évoquer l'attitude introvertie à laquelle le citoyen était soumis lors du « choc des métropoles » (Simay et Füzessery 2008) au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. Au Japon, cette attitude est tout autre, elle masque en réalité la retenue comme signe de *distinction* (Benedict 1995).



Derrière ce devoir de résignation, il est possible de reconnaître le respect d'une discipline essentielle : la nécessité de « se tenir » lorsqu'on use des transports en commun en particulier, dans l'espace public en général.

« Véritable éthique de l'instant ou morale des apparences, cette éthique est aussi une esthétique de l'énergie, une allure, un « se tenir » en toute circonstance, un « être à la hauteur de » et un « ne jamais se plaindre ». » (Buci-Glucksmann 2001, 124)

À l'intérieur des gares japonaises, tout est indiqué à l'aide de panneaux d'inscriptions : « où marcher, comment utiliser les escaliers roulants, comment attendre, où attendre, quoi faire, ne pas faire. Ces signes, devenus signes de la vie de tous les jours, semblent perçus comme « naturels » » (François 2011, 14). Les usagers se soumettent scrupuleusement aux règlements et ne semblent les remettre guère en cause. Dans une société marquée par l'autocontrôle social et spatial, la Règle (*riyu*\*) connaît des raisons, des modes de transmission et des limites dans la relation qu'elle entretient avec autrui.

Il est demandé aux usagers du métro à la fois de trouver sa place, mais également de demeurer, de rester sans changement et de résister. Cette résistance est parfois mise à dure épreuve, mais le fait de rester dans une position, de se maintenir le plus souvent en faisant un effort dans une position donnée est une garantie de bonnes mœurs. Ainsi, adopter une attitude corporelle correcte, un comportement conforme à ce qui est prescrit dans les convenances du lieu ou à des circonstances données, est une gageure que le *motile* a su bien se conduire. Il n'a offensé personne lors de sa confrontation, même brève, avec l'altérité.

Malgré le nombre croissant de passagers qui afflue chaque jour, une véritable chorégraphie se produit dans les halls des gares. Personne ne se heurte, à peine se frôlent-ils en glissant. Les trajectoires sont largement anticipées à l'avance. Des sens de circulations s'établissent presque automatiquement au niveau des escaliers et des couloirs. Le spectacle est aussi surprenant qu'improbable lorsque l'intensité du flot redouble aux heures de plus grande affluence.

Ces convenances sont cependant difficilement tenables, par exemple dans le cas critique d'un trajet à l'heure de pointe. Certains passagers pulvérisés contre les parois s'efforcent de porter leur regard au loin par la fenêtre et ainsi étendre par procuration leur espace personnel au-delà du véhicule. S'ils n'y parviennent pas, ils ne leur reste plus qu'à fermer profondément les yeux comme pour s'abstraire instantanément de la réalité et de la gêne occasionnée par la compression, comme en témoigne la saisissante collection photographique de Michael Wolf, dans la série *Toyko compression*.

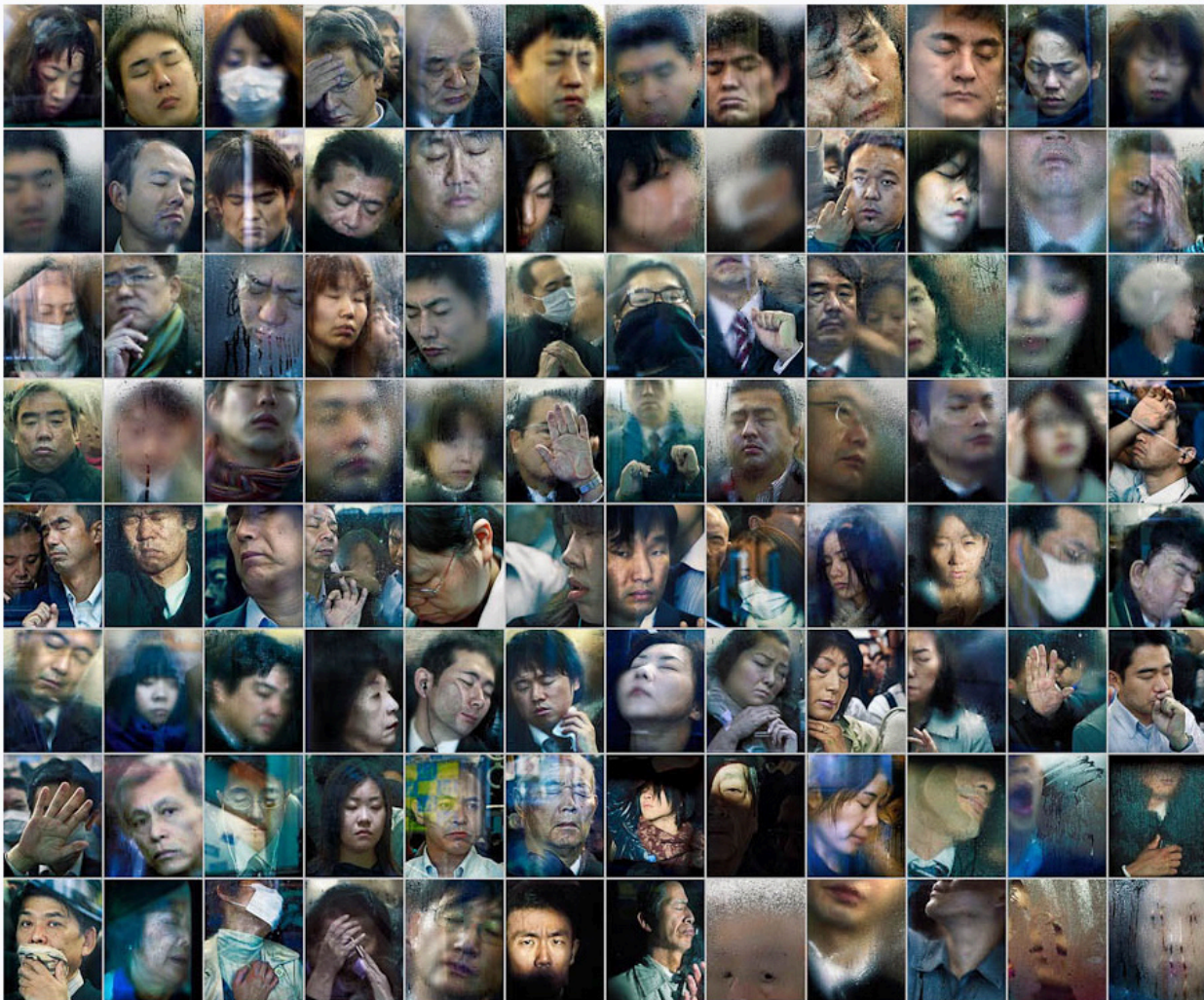


Fig.79 Michael Wolf, *Tokyo compression 1* <http://photomichaelwolf.com/#multiples/10> (consulté le 06.11.2016)

Dans des situations telles, lorsque la densité physique est relativement importante et indésirable, mais obligatoire cependant, les passagers du métro tokyôite adoptent une attitude fréquemment employée, celle de la compensation sensorielle. En réponse à l'agression de la plupart des sens, principalement due au contact direct des corps et à la nuisance olfactive, l'individu se retranche préférentiellement sur la vue, et notamment en gérant l'absence ou le cas échéant la direction du regard pour réduire la sensation d'entassement. La gestion du regard tend ainsi à compenser la distance proxémique par différentes techniques : fixer un point éloigné, éviter de regarder directement quelqu'un, se concentrer sur d'autres idées, fermer les yeux<sup>127</sup>.

En dépit de conditions de mobilité relativement éreintantes au quotidien, tout se passe comme si cet environnement urbain fort contraignant était effectivement perçu comme une « nature » supplémentaire, contre laquelle, de ce fait, se révolter serait absurde. La métaphore de la nature est ici révélatrice et renvoie à

<sup>127</sup> Pour approfondir, voir Gleice Azambuja Elali, « Relations entre comportement humain et environnement : une réflexion fondée sur la psychologie environnementale » (dans Thibaud et Duarte 2013, 71).

la propension nipponne à « naturaliser l'ordre social » (Berque 1987b, 326). C'est pourquoi au paradigme de la nature répond celui de l'harmonie sociale.

Néanmoins, aux puissantes pressions de l'ordre social répondent certains antidotes de défolement (Laplantine 2010). Dès la nuit tombée, une toute autre spatialité se fait connaître et se laisse dévoiler, conformément à la carte de *l'effervescence du soir* que nous avons proposée à la lecture dans le précédent chapitre sur la mise en scène du passant. Après le travail, les Japonais s'adonnent à de nombreux divertissements « défoiler », entre les bars à karaoké, les salles de *pachinko*\* (salle de billards électriques verticaux fréquentés par des hommes de tout âge) ou de jeux d'arcade (*game center*), les combats de *sumo*\*, avec également une ébriété très visible dans l'espace public et en l'occurrence dans les derniers trains. Aussi les comportements des Japonais sont à prendre dans une oscillation entre des extrêmes, de l'excès sous toutes ses formes. Selon les circonstances (*tsugo*) et les situations, les membres de la société japonaise se transforment et infléchissent alors leurs comportements de la vie quotidienne. Ainsi, l'habituelle sursocialisation à la japonaise a son pendant toléré : la décompensation éphémère à l'extrême, une forme de dérive régénérative, une façon de « sortir » du moule pour mieux y revenir. Ces « modèles d'inconduite » sont « des soupapes somme toute très conventionnelles qui libèrent des tensions et permettent à la personnalité de supporter la pression sociale sans la remettre (...) tout à fait en question » (Laplantine 2010, 68).

C'est pourquoi l'exceptionnelle spatialité au sens de « policé », de la mobilité nipponne reste l'attitude la plus visible dans l'espace public et se distingue par une façon singulière de « se tenir » et de conserver ses distances. L'exercice de cette discipline s'effectue dans un respect irréprochable des règles explicitement appuyées par les innombrables panneaux préventifs et surtout implicitement reproduits. Ce processus d'assimilation atteste des formes sociabilité très développées, comme la « naturalisation » des codes sociétaux au Japon, dont aucun facteur humain ne devrait entraver le fonctionnement. La logique du « chacun à sa place » trouve son écho dans celle où chaque usager réduit la nuisance qu'il pourrait potentiellement occasionner aux autres en s'abstenant de se distinguer, de singulariser ses actes. L'idée sous-tendue est celle de s'accomoder pour ne pas déranger, de s'arranger pour la préservation du *bien public*<sup>128</sup>, en n'admettant aucune entrave aux normes établies, elles-mêmes naturalisées. Ces conventions collectives sont perçues comme relevant de la nature, à quoi bon les remettre en cause ?

### « S'adapter » : l'exercice indien de la solidarité

Pour qualifier le contexte indien de la mobilité, l'exercice nous a paru d'autant plus délicat qu'à notre connaissance, la question n'a guère été soulevée dans les travaux sur le monde indien. En effet, la plupart des études traitant de l'Inde s'en tiennent à un niveau très général, en ayant presque unanimement recours au

---

<sup>128</sup> Conformément à la définition de Jacques Lévy établie selon la théorie des économistes et notamment Paul Samuelson (1954), le bien public est « un bien dont la valeur n'est pas dégradée par l'augmentation du nombre de ses consommateurs et qu'il est coproduit par celui qui le consomme en même temps que par d'autres opérateurs, y compris la société dans son ensemble » (Lévy 2015a).

système de caste pour dénoncer les questions de société. Or, la société indienne ne peut se réduire à celle des castes, et encore moins à une idéologie hindoue, elle recouvre d'ailleurs une variété de formes d'organisations différentes appartenant à d'autres confessions (musulmans, chrétiens, etc.). De plus, le principe même des castes est loin d'être figé. De nombreux travaux (Dumont 1992 (1979)) (Louiset 2011) ont montré qu'il s'agit davantage d'un principe en constante évolution. Enfin, bien que l'on admette que l'identité individuelle n'est pas pertinente dans le contexte indien, nous avons tout de même affaire à des individus lorsque nous observons les passagers emprunter le train en gare de Mumbai. Dans la métropole indienne, l'hypermodernité exerce son influence et tend à fragmenter toujours plus la société traditionnelle. Il devient pour cela nécessaire de reconnaître une culture contemporaine de la mobilité typiquement indienne et de l'affirmer comme telle.



Fig.80 Photo en gare de Mumbai, Victoria Terminal (CL, 01.04.2013)

En dehors d'un premier constat (un peu trivial) par lequel la mobilité indienne se caractérise par la « non-observance » des règles, nous pouvons avancer qu'à la différence de la mobilité nipponne, l'informel prime sur le formel en Inde. Ceci étant dit que recouvre implicitement ces évidences ? Sommes-nous en présence d'un dysfonctionnement de la régulation sociale, qui touche non seulement la mobilité, mais bien plus encore les agglomérations urbaines comme revers de la croissance ? Ou bien, sommes-nous simplement incapables

de déchiffrer cet « ordre », puisque nous n'y voyons que du « désordre » ? Difficile question à laquelle nous allons nous atteler, en vue d'ébaucher quelques réponses à partir des points de vue de trois auteurs de référence.

Une première idée qui persiste dans les études sur le monde indien est d'envisager *la spatialité à l'image de la société*. Conformément à une approche ontologique, un des traits saillants de la société indienne est le mode d'organisation sociale singulier qui repose à la fois sur la distinction sociale et la cohésion du groupe. En reprenant les travaux précurseurs de Louis Dumont dans *Homo Hiérarchicus* (1979) mais aussi *La civilisation indienne et nous* (1967), la société indienne est une société définie comme avant tout holiste (en opposition à une société occidentale, dite individualiste), où le tout prime sur les parties. Ce trait déterminant de la société contribue à attribuer « une place à chacun » dans un groupe et à réserver « une place à chaque groupe » dans la collectivité. Louis Dumont parle à juste titre de *cinétique du groupe*, où toute agrégation, stabilité ou changement implique toujours une nouvelle hiérarchie. La séparation est le résultat de l'organisation en *varna\**, redécoupé tel un kaléidoscope en une multitude de *jati\**. Cette particularité propose une double attention : celle de ne jamais exclure quiconque et celle de toujours opérer une distinction. À l'action d'inclure répond en contrepartie un processus de distinction. Le latin classique, *distinguere*, nous rappelle d'ailleurs que distinguer signifie : « se séparer à l'aide de marques ». Dans ce sens, on peut prendre pour image que chaque individu, sans exception, possède une marque : toute marque d'identité est aussi une marque de distinction et une marque de cohésion, qui sont des signes de solidarité.

Le contexte urbain, et plus particulièrement le contexte de mobilité qui implique la co-présence, efface peut-être quelques-unes des distinctions, mais ne peut évidemment pas les annuler toutes. Cependant, lire la culture de la mobilité indienne uniquement par le prisme de la différenciation sociale établie par le système de caste est tout à fait réducteur. D'autant plus que les études récentes sur les terrains indiens confirment que l'organisation sociale n'est pas pertinente à l'échelle territoriale, elle ne peut s'appliquer symétriquement à l'espace (hormis de rares cas de structuration urbaine ancestrale comme dans les villes-temples dans le Sud de la péninsule) (Lanoix 2010). C'est pourquoi d'autres pistes sont à explorer pour identifier la singularité de la spatialité indienne en situation de mobilité.

Une deuxième manière d'envisager la spatialité indienne est de s'inspirer de *la géographie de l'espace social*. En Inde, comme nous venons de le voir, l'appartenance au groupe est déterminante, par contre elle n'a pas d'équivalent territorial. C'est la limite du groupe qui compte et non la limite de l'espace. Cela revient à dire que l'organisation sociale et spatiale ne se matérialise pas de façon continue (Louiset 2000). C'est dans la lignée des travaux d'Odette Louiset qu'apparaît le plus clairement cet agencement réticulaire de l'espace social indien. Elle remplace ainsi le traditionnel bornage géographique par le concept de *voisinage* pour montrer la nature des relations qu'entretiennent les Indiens avec leurs semblables d'un même groupe (*jati*), d'un même réseau d'institutions, d'un même village (*grama\** védique).

La cohésion du groupe prime sur l'espace qu'il occupe. La faible territorialisation témoigne de réseaux de voisinage qui peuvent se définir par des proximités spatialement « communautarisées » (Louiset 2011) plus que des continuités spatiales. Selon Odette Louiset, deux types de voisinages coexistent dans l'espace et trouvent leurs échos dans l'espace des mobilités urbaines. Le premier désiré et assumé répond à la norme, par exemple avec le choix de la classe ou de la catégorie du véhicule choisi avant de monter dans le train. Le deuxième dépend davantage du hasard ou de la nécessité, c'est la circonstance qui me placera en contact avec mes voisins de trajet. « Les proximités découlent souvent de microvoisinages en chaîne » (Louiset 2011, 176) dans l'espace urbain et plus particulièrement les espaces de mobilité. La *mitoyenneté* (Cefaï et Saturno 2007) inhérente au croisement et à la mobilité sont des exemples de coappartenance durable gérée de façon labile dans une configuration instable. Ces lieux de brassage et de concentration, sans être détachés du système dominant des valeurs, entraînent des frottements imposés par la coprésence. Dans ce sens, les difficultés de conserver les distances et les malencontreux contacts, vecteurs de souillures, sans cesse réitérées, sont alors vécues comme un mal nécessaire toléré, signe d'un certain détachement, voire parfois d'une totale désinvolture.

Après avoir constaté que les distances en Inde ne sont pas seulement spatiales, mais qu'elles peuvent être maintenues autrement, une troisième et dernière dimension serait de considérer la spatialité comme relevant de la *pertinence des usages*. Elle ne serait effective qu'« à condition » d'un événement, d'une fête, d'un rite. C'est la théorie que développe l'anthropologue Smriti Srinivas avec la définition de l'*espace civique*, distinct de l'espace public importé et imposé par l'État (Srinivas 2001). L'espace civique selon elle est un espace qui se révèle par les rituels, lorsque le passé et le présent sont contemporains et lorsque la population s'en remet aux divinités. Dire que les spatialités publiques se réalisent au travers des événements est récurrent dans les études menées sur le sous-continent indien. En effet, les rites sacrés et profanes occupent une place considérable dans la vie des Indiens.

De la même manière que lors des festivités où l'espace public se trouve transfiguré, le genre d'activité ou l'usage fonctionnel peut dévier le sens de l'espace tel qu'il a été conçu au départ, avec de nombreuses possibilités de détournement des règles spatiales d'usage. À titre d'exemple, on peut souligner la transformation des portes du train qui, au lieu de contenir les individus à l'intérieur des véhicules comme elles furent destinées, deviennent de véritables prises (*affordances*) (Gibson 1986) pour se hisser et s'agripper en l'air puisqu'elles restent finalement toujours ouvertes. Il s'agit d'une réinterprétation possible des codes spatiaux, qui montre à quel point l'espace n'est à nouveau guère pertinent pour la définition des usages. À vrai dire, ce sont les usages qui déterminent l'espace, et non l'inverse. La pratique définit la norme et peut infléchir la règle.

Dans l'optique d'offrir une synthèse à ces trois perspectives critiques, nous pouvons admettre qu'en Inde, toute conscience individuelle semble absente au profit d'une conscience collective, d'une forme de cohésion

temporaire, éphémère, parfois impromptue ou spontanée, nommée *solidarité*. À la différence des sociétés individualistes, chaque individu est à considérer comme une partie d'un tout dans une vision holistique. Dans ce cas, les configurations spatiales et géométriques ne sont pas des principes déterminants de l'organisation des activités humaines indiennes. En effet, « l'urbanité est dans la société, plus qu'à lire dans l'espace. Elle relève plus de la « circonstance » que de l'inscription spatiale, plus mouvante que statique, dans les événements, les cultes, les commerces, les activités de loisirs » (Louiset 2000) ou encore les situations de mobilité, d'où la difficulté de la saisir.

Cependant, malgré les obstacles à vouloir lire la culture indienne de la mobilité dans l'espace, les spatialités peuvent quant à elles être tout à fait révélatrices. Sous leur apparente nonchalance, une partie de la population indienne semble apte à habiter aisément n'importe quel espace, même les plus hostiles, comme les bordures de trottoirs, les terrains marécageux ou les interstices le long des voies ferrées. Le détachement manifeste face aux conditions spatiales s'exprime par la légèreté à laquelle les Indiens s'adonnent lorsqu'ils empruntent les moyens de transport et qui leur fait prendre des risques parfois considérables. Ainsi, une forme d'indifférence à soi et aux autres peut en ressortir, dans l'idée, non pas de préserver un bien public, mais de se soumettre à un contrôle informel où chaque individu « s'adapte » et consent à se mettre en position d'assister ou d'éviter certaines situations, certains actes et certaines altérités, pour ne conserver qu'une forme de *bien commun*<sup>129</sup>. Les relations entre personnes s'établissent ainsi selon les intérêts de la communauté qui les poussent à se porter aide mutuelle et ne former parfois qu'une seule masse, d'où bien évidemment des heurts, des tensions et des micro-conflits qui ne sont guère absents et semblent même incontournables dans les « luttes de places » (Lussault 2017, 60) permanentes auxquelles ils peuvent conduire.

Contrairement à la discipline japonaise, où l'environnement spatial est le reflet de l'environnement social, en Inde, l'espace semble ontologiquement peu pertinent. Pourtant, il ne s'agit guère d'indiscipline, mais d'une considération « autre » de l'environnement, où le social prime sur le spatial. Ce modèle peut se traduire sous la forme d'une compétitivité entre le *ghare* et le *baire*<sup>130</sup>, entre soi et le Monde, entre son for intérieur et les autres. Cultiver son « chez soi » a une incidence sur leur rapport au Monde. En échange, la société indienne réserve « une place à chacun ». À la discipline japonaise répond la solidarité indienne qui repose sur des formes d'adaptation le temps d'un événement ponctuel.

\*

À la différence de la culture japonaise qui passionne les auteurs, la culture indienne tout juste intrigue. En s'efforçant de les décrire, un premier constat s'impose : ces modèles culturels sont vivants, tout comme la

---

<sup>129</sup> Contrairement au *bien public*, le *bien commun* réfère à un groupe, une collectivité ou une communauté et demeure une affaire privée ne contribuant pas forcément directement à la société dans son ensemble.

<sup>130</sup> A ce sujet, voir l'article de Sudipta Kaviraj, « Filth and the Public Sphere: Concepts and Practices about Space in Calcutta » (Sudipta Kaviraj 1997) et le mémoire de master de Carole Lanoix, « La construction de l'espace sacré à l'épreuve du profane en Inde. L'exemple de Bénarès et de Srirangam », EHESS (Lanoix 2010).

société qui l'élabore. Des identités plurielles et historiques les traversent et les façonnent. C'est pourquoi les problèmes d'interprétation apparaissent lorsque l'on considère l'identité culturelle comme monolithique. La sociabilité est mouvante et souvent labile ; elle implique des mesures variées de la gestion des distances. En cherchant à interroger le capital spatial de différentes cultures de la mobilité, nous remarquons que la relation entre l'espace et les spatialités se pose comme enjeu.

« La « mobilité » n'est pas quelque chose qui arrive à la culture. Les cultures ne sont jamais, n'ont jamais été que des chorégraphies. » (Bordreuil 2004, 215)

La culture de la mobilité peut se lire dans le rapport de la société à l'espace qui se traduit par leurs spatialités. C'est pourquoi « l'urbanité ne se passe point d'acteurs. *Qui* est-ce qui habite la ville, la construit, la perçoit, la pense ? Bien entendu des acteurs, ou des sujets, individuels ou collectifs, sans lesquels la ville ne serait rien (sinon éventuellement pour des archéologues) » (Berque 1987b, 325) p.325. Autrement dit, c'est dans l'équilibre entre espace et spatialité que s'exprime l'habiter. Étudions dorénavant comment s'opère ce rapport dans les faits en prenant pour exemple le passage entre la mobilité et l'immobilité.

### 6.3 Lecture du passage

Comme nous venons de le constater, se déplacer n'est pas uniquement utiliser un moyen de transport pour aller d'un point A à un point B. C'est une pratique sociale qui implique différents genres d'expériences, de communications et de performances. Par bien des aspects, changer de mode, c'est aussi changer de pratique sociale (Urry 2006, 368). La marche permet justement de passer d'un système de mobilité à un autre. C'est l'un de ses nombreux avantages. Dans son déplacement, le piéton se verra ainsi *transcender* différents seuils et devra parfois passer d'un monde à l'autre. Le monde de la mobilité est fait de passages.

Pour cette troisième *chôrographie*, nous nous sommes concentrés dans un premier temps sur les différents *moments* du trajet du *motile*, et plus particulièrement celui du *passage* entre un dedans et un dehors, et inversement. Puis, dans un deuxième temps, nous avons souhaité explorer les variations en termes des relations entre les espaces et les spatialités, le dispositif et les dispositions, d'une situation à l'autre pour montrer à quel point elles sont révélatrices de différentes cultures de la mobilité.

La Yamanote Line et le Victoria Terminal sont les deux situations qui nous ont servi d'observatoires des comportements du motile. L'observation nipponne s'est déroulée au cours de la journée du mercredi 21 mai 2014, et plus notamment à partir d'un enregistrement vidéo d'une boucle *soto-mawari* (dans les sens de l'aiguille d'une montre) sur la ligne de la Yamanote Line de 16h16 à 17h16 au départ de la gare de Ueno. Parallèlement,



deux journées d'observation, le lundi 1<sup>er</sup> avril 2013 et le jeudi 7 mars 2013, ont permis de rendre compte de la situation indienne à la station terminus Victoria Terminal avec entre autres l'enregistrement d'une séquence vidéo entre 17h30 et 18h55.

Il en ressort différentes formes de singularités dans le comportement des passagers spécifiques à chacune des situations. Ces divergences sont signifiantes et montrent l'étendue des variables en termes de tactiques à l'œuvre que nous avons pu saisir sur le terrain, puis interpréter et traduire par la carte. Dans l'attitude des motiles observés, on constatera par la carte des distinctions de deux manières de pratiquer les lieux, mais aussi des voisinages fréquents : des variations spatiales autant que des invariants temporels se sont dégagés. Ces derniers nous ont servi à dresser la légende des spatialités observées au cours de l'établissement de cette troisième chôrographie intitulée : *Inside-out Yamanote Line & Victoria Terminal*. Avant d'en développer différentes lectures possibles, nous souhaitons ranimer un instant l'importance de ces conduites du quotidien afin d'en évaluer toute la portée.

### 6.3.1 Transcender des seuils

Si l'on ne devait retenir qu'une compétence, c'est par ses capacités d'accessibilité que le motile se singularise. C'est lorsqu'il accède à différentes infrastructures de transport que le motile excelle en comparaison aux autres passagers. Par une *esthétique du passage*, le motile est justement celui qui au cours de son déplacement transcende habilement les différents seuils. En effet, sa mobilité est effective uniquement lorsqu'elle est actualisée par le passage de seuils. Il est impossible de se mouvoir efficacement sans accepter d'accéder à une gare, de se rendre sur le bon quai et de monter en dépassant le seuil d'un train qui va nous mener à la destination voulue. Puis, de descendre, rejoindre l'autre quai éventuellement pour une correspondance, et ainsi de suite. Lors de sa déambulation, le motile aura dépassé différents seuils et se sera plié à de nombreux passages.

D'ailleurs, le terme transcender, emprunté du latin classique *transcendere*, qui signifie « monter en dépassant », nous permet d'introduire l'idée que, par bien des aspects, un voyage en général, un voyage en transport en commun en particulier, connaît un certain nombre de *rites*. La notion de *rite de passage*<sup>131</sup>, adapté ici au contexte de l'hypermobilité, est comme tout rite de la vie quotidienne un moment fort qui a perdu de son intensité tellement il est pratiqué sans s'en rendre compte. Il a été totalement intégré, incorporé. Erving Goffman parle à juste titre de *rites d'interaction* dans son éthologie des relations en public, et plus particulièrement des relations

---

<sup>131</sup> Il convient ici de préciser que la notion de « rite de passage », fortement connotée, est un concept fondamental d'ethnologie et de sociologie pour désigner un rite marquant le changement de statut social ou sexuel d'un individu au cours d'un rite d'initiation. Nous ne souhaitons aucunement remettre en question cette conception, qui fait largement légion (Arnold van Gennep, *Les Rites de Passage*, 1909 ; Mary Douglas, Victor Turner ou encore Pierre Bourdieu dans « Les rites comme actes d'institution », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1982, n°43, p.58-63), mais simplement signaler que nous nous en détachons délibérément.

en face à face, qu'il étudie à l'échelle d'une microsociologie des circonstances (Goffman 1998). Le rituel passe pour lui de la cérémonie à la séquence d'action (Winkin 2005). Il n'est qu'un moyen d'entraîner l'individu à participer à des rencontres autocontrôlées<sup>132</sup>, mais également une manière de tenir une *ligne de conduite*, c'est-à-dire un canevas d'actes non verbaux (mais pouvant également être complété par le verbe) qui sert à exprimer le point de vue de l'individu sur une situation : « Qu'il ait ou non l'intention d'adopter une telle ligne, l'individu finit toujours par s'apercevoir qu'il en a effectivement suivi une. Et, comme les autres participants supposent toujours chez lui une position plus ou moins intentionnelle, il s'en suit que, s'il veut s'adapter à leurs réactions, il lui faut prendre en considération l'impression qu'ils ont pu se former à son égard » (Goffman 1998, 9).

Sous un nouveau jour, Claude Rivière emploie quant à lui l'assertion des rites profanes pour déterminer « un ensemble de *conduites individuelles ou collectives*, relativement codifiées, *ayant un support corporel* (verbal, gestuel, postural), *à caractère plus ou moins répétitif*, à forte charge symbolique pour les acteurs et habituellement pour les témoins, fondées sur une adhésion mentale éventuellement non conscientisée, à des valeurs relatives à des choix sociaux importants, et dont l'efficacité attendue ne relève pas d'une logique purement empirique qui s'épuiserait dans l'instrumentalité technique du lien cause-effet » (Rivière 1995, 11 (surligné par nous)). Au-delà de laïciser la pensée sur le rite, l'idée fondatrice de l'auteur est d'exposer que la société est productrice du rite.

Dans le rite de passage qui nous intéresse, le passager est confronté à un certain rapport à l'ordre qui témoigne du conformisme auquel il se plie auprès des autres voyageurs lorsqu'ils sont réduits à voyager ensemble l'espace d'un moment. La preuve que ces rites sont toujours actuels et actualisés est qu'ils peuvent faire l'objet de transgression temporaire des normes en vigueur. Ces rites peuvent tout simplement être appréhendés comme des manières codifiées d'interagir avec l'altérité dans un contexte donné.

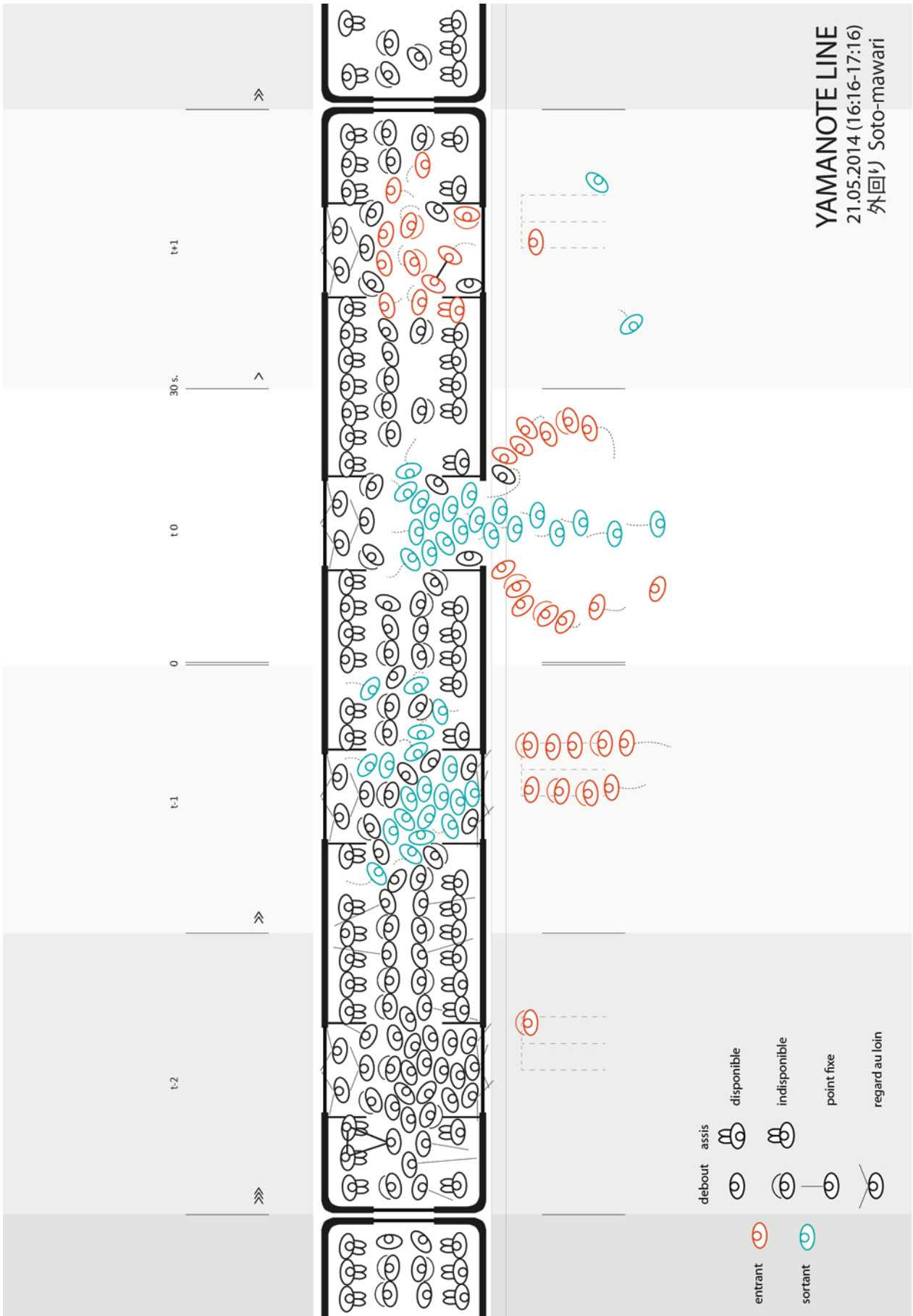
Par cette anthropologie du quotidien, les mœurs, usages et habitudes se trouvent cristallisées en séquences d'actions et de rôles, de valeurs et de communications, à retentissement affectif et à forte charge symbolique. Les rites ponctuent nos comportements répétitifs, particulièrement standardisés et théâtralissent plus ou moins nos relations à autrui pour contribuer à l'harmonie de la vie en société. Largement incorporés, ils peuvent passer totalement inaperçus. C'est pourquoi nous avons tenté de rendre perceptible par la carte l'ordre rituel du quotidien des transports en gare de Mumbai et Tokyo en décodant les séquences temporelles d'actions qui sous-tendent nos conduites individuelles et collectives.

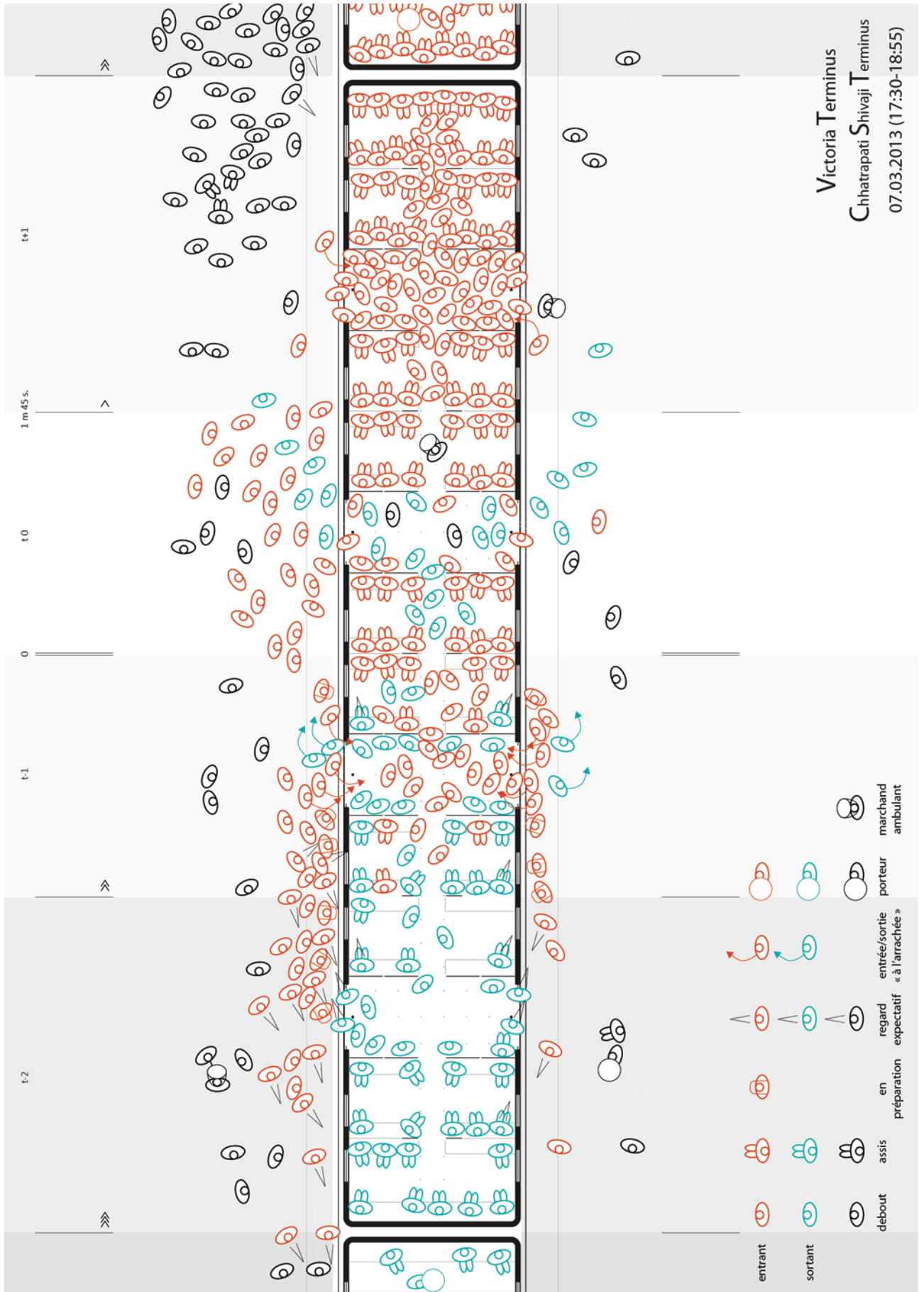
---

<sup>132</sup> Erving Goffman renvoie à la notion de *respect* du père fondateur de l'anthropologie et l'ethnologie britannique Alfred Radcliffe-Brown : « il existe une relation rituelle dès lors qu'une société impose à des membres une certaine attitude envers un objet, attitude qui implique un certain degré de respect exprimé par un mode de comportement traditionnel référé à cet objet » (Goffman 1998, 51). Il utilise cette définition pour présenter le rite comme cette activité simple et séculière qui représente l'effort que doit faire l'individu pour surveiller et diriger les implications symboliques de ses actes lorsqu'il se trouve en société.

### 6.3.2 Chorographie n°3 : *Inside-out Yamanote Line & Victoria Terminal*

Il paraît judicieux ici de présenter les chôographies qui ont été élaborées, afin de constater à quel point la carte appelle à l'interprétation des spatialités ritualisées.





Victoria Terminus  
 Chhatrapati Shivaji Terminus  
 07.03.2013 (17:30-18:55)

Fig.81 Comparaison entre la chorégraphie sur la Yamanote Line (à gauche) et à Victoria Terminal (ci-dessus)

L'aménagement ou le dispositif spatial en place peut offrir de multiples *prises* et alors faire l'objet de détournements mineurs. Une bonne façon d'anticiper le moment crucial de la sortie, comme celui de l'entrée, consiste par exemple à occuper l'espace situé au niveau de portes. Des convergences d'individus s'exercent plus ou moins intensément au niveau des seuils comme nous l'avons vu précédemment. Les mouvements se font plus fréquents là où les enjeux de placement et de disposition sont les plus importants. Aux heures de pointes, les situations les plus concurrentielles apparaissent du point de vue de l'utilisation de la ressource spatiale. Les principaux enjeux sont de pouvoir accéder dans une rame au Japon et en Inde et de prendre possession d'une place assise pour leur garantir le confort nécessaire pour le long trajet qu'ils entreprennent. Aussi, les usagers déploient des stratégies spécifiques, font preuve d'une certaine adresse ou encore déploient des procédés d'intimidation en vue d'accéder aux espaces désirés et de trouver la « bonne place ». C'est sous la forme d'une *conquête spatiale* que l'on peut considérer l'ensemble de ces spatialités qui s'expriment insidieusement à chaque arrêt du train en gare.

En cherchant à rendre compte de ces luttes par la carte, nous avons eu recours à trois procédés sémiologiques pour traduire ces formes de prises de position. Le premier décrit le cadre spatial, l'environnement physique immédiat, soit le dispositif propre à chaque infrastructure de transport dans chacune des villes. Il s'agit des quelques éléments de structure qui contraignent les voyageurs, tels que l'emplacement des portes d'accès, les principaux seuils, les assises, les parois séparatrices ou encore les marquages au sol et les poignées.

Le deuxième procédé convoque un ensemble de figurés significatifs, particulièrement simples et qui connaîtront de légères inflexions, des variations en fonction des circonstances et des besoins. Il s'agit d'un emboîtement de deux formes hélicoïdales, plus précisément d'un cercle pris dans un ovale, qui devient le symbole d'un individu debout. La zone de contact entre le cercle et l'ovale permet de marquer l'orientation, en fonction de la position du corps dans l'espace. De même, le sillon derrière certains figurés forme une emphase pour montrer que l'individu est particulièrement en mouvement. Un code couleur permet de distinguer s'il cherche à entrer (rouge) ou à sortir (bleu) et en noir, lorsqu'il ne cherche ni l'un ni l'autre et qu'il se trouve en position d'attente. Lorsque ce même figuré est complété par deux excroissances, nous avons à faire à un individu assis. Aussi, la position de la tête en avant ou en arrière dévoile également sa disponibilité ou son indisponibilité. Des cônes de vision complètent l'attitude des individus observés. Lorsqu'il est surmonté d'une flèche, le figuré désigne le comportement spécifique, dit « à l'arraché » de certains passagers indiens. De même, un symbole a été créé pour désigner les porteurs ou les marchands ambulants, qui font de la gare leur environnement de travail.

Un troisième choix sémiotique consiste à décliner le fond de carte en niveau de gris dans le but de faire apparaître des trames temporelles. Ces gradients soulignent la succession de moments particuliers dans le trajet du motile, sous la forme d'une contraction spatio-temporelle, qui permet de mettre en récit la mobilité effective des passagers. Quatre laps de temps ont été identifiés et se reproduisent à chaque station. Ces

séquences rythmiques nous ont servi à découper cartographiquement le trajet en fonction de la lancée du train : *entre deux stations* (t-2), *l'arrivée en gare* (t-1), *l'arrêt* (t0) et le *départ* (t1). La zone blanche est celle qui marque la simultanéité de l'espace entre le quai et la rame à t0. Elle comprend la période d'arrêt du train, qui correspond à 30 secondes exactement au Japon, alors qu'en Inde ce laps de temps est tout à fait irrégulier. Enfin, les flèches en haut qui bordent les intervalles de temps servent d'indicateur de la vitesse du train en marche. Le découpage temporel ainsi défini nous invite à une lecture synthétique de l'enchaînement des actions spatiales effectuées par le motile au cours de son déplacement. C'est à la lumière de cette division temporelle que nous allons (re)lire l'environnement d'un trajet au prisme de l'ensemble des spatialités qui ont cours à bord de la Yamanote Line ou à l'arrivée de la station Victoria Terminal.

Après ce bref éclairage sur la légende qui compose les chôrographies, il convient de poser une série de questions à la carte pour en apprécier les différentes lectures possibles :

1. Comment emprunte-t-on le train ? Comment le quai est-il occupé ? Que se passe-t-il au moment de l'arrêt du train en gare ?
2. Dans quel cas l'espace est-il structurant ? Que permet le dispositif spatial ? Qu'est-ce qui prend le relais lorsque le cadre est défaillant ?
3. À quel moment les entrées et les sorties se font-elles ? En quoi les temporalités structurent-elles l'espace ? Peut-on dégager des similitudes ?
4. En quoi les spatialités produisent-elles un nouvel environnement ? Peut-on lire des ambiances singulières ? Existe-t-il des tensions ou des frictions éphémères ?
5. Que nous apprennent les distances entre les individus, les intervalles entre les figurés ? Comment se négocient les passages ? Comment surviennent les altercations ?
6. De façon générale, que nous racontent ces cartes ? Et notamment, quelles sont les intrigues et les fictions qui s'y jouent ?

À ce foisonnement de questions, non exhaustives, les cartes peuvent nous apporter des éléments de réponses, à travers l'exemple de trois moments de la mobilité indienne et nipponne.

### 6.3.3 Une lecture de trois moments.

Le *moment* est un terme générique qui recouvre trois différentes acceptions. Au cours d'un déplacement en transport en commun, il peut être un *espace de temps* du trajet, un laps de temps, un espacement : le moment écoulé entre deux arrêts à une station par exemple. Il est aussi le *temps où survient un événement* : le moment de l'arrêt du train au terminus. Enfin, il peut également être considéré comme le *produit d'un calcul*, compris dans son acception physique où la combinaison d'un couple de force produit un « travail » : le moment où je m'apprête à sortir et à négocier mon passage.

En observant les différents passages qu'opèrent les motiles dans leurs déplacements, orchestrés à la manière de véritables rituels profanes (Rivière 1995), nous allons extraire de notre observation de terrain une lecture de trois moments : celui du trajet d'un passager à l'arrivée du Victoria Terminal, celui du temps de préparation à l'approche de l'arrêt en station à Mumbai et à Tokyo, puis celui d'une stratégie singulière exercée dans une rame de la Yamanote Line au Japon. Le décryptage de ces trois moments du trajet du motile comme des instants-clé nous invite à multiplier les lectures possibles des chôrographies proposées.

#### Lecture d'un trajet

Pour une première lecture des chôrographies *Inside-out Yamanote Line & Victoria Terminal*, nous proposons de suivre un trajet que va entreprendre un motile indien choisi parmi tant d'autres à la station Victoria Terminal et tenter de restituer le déroulement de ses actions par une mise en récit.

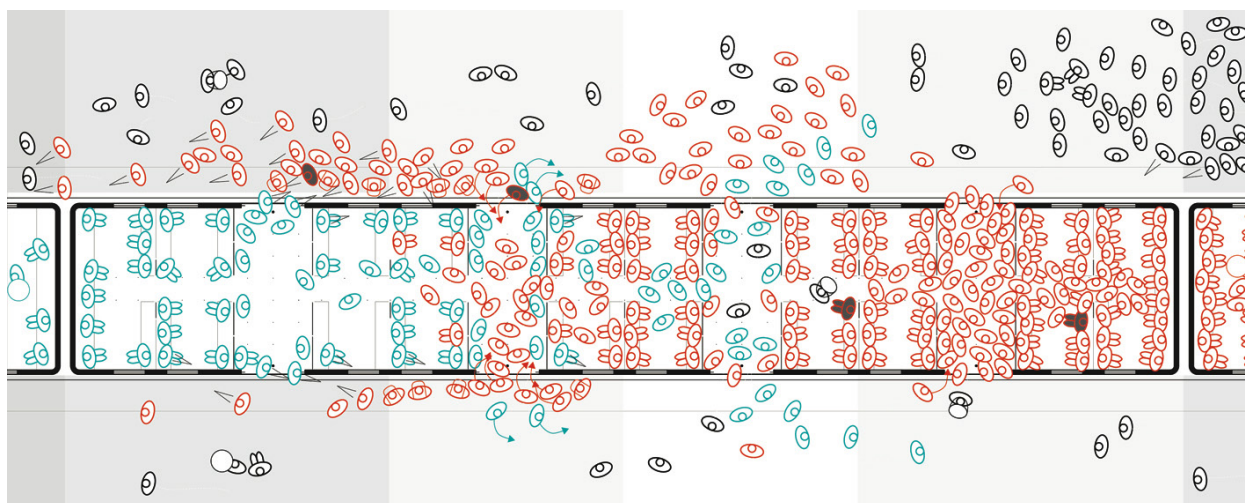


Fig.82 Extrait du trajet d'un motile (poché en noir) à Victoria Terminal, Mumbai

07.03.2013 \_ 17h46 / VT : « Les quais sont bondés. Une foule compacte a envahi toute la largeur. Des hommes essentiellement regardent au loin avec insistance, accompagnés d'un soupçon d'inquiétude. Viendra, ne viendra pas ! Quand arrivera leur train ? Ils scrutent avec acuité l'horizon, le questionnent



du regard et sans relâche. Ils patientent, s'impatientent, attendent un signe qui pourrait présager d'un train à l'approche. »

Notre motile est, comme ses futurs compagnons de routes, à quai. L'œil à l'affût, il scrute avec insistance l'horizon pour éventuellement voir se détacher la silhouette du train qui saurait débarquer à tout instant. Malgré le tohu-bohu ambiant, des voix crépitent du haut-parleur, résonnent dans la gare et évoquent les possibilités de retards et de changements de quais. Bien que son attention soit dirigée vers les rails, il n'omet pas moins ces annonces qui lui feront peut-être changer sa configuration d'attente, l'obligeant à investir probablement un autre quai. Il espère toutefois ne pas devoir s'y soumettre, vu son emplacement, il devra vraisemblablement descendre au niveau des rails, les traverser pour remonter sur le quai voulu. Malgré les dangers encourus, cette pratique reste coutumière.

07.03.2013 \_ 17h46 / VT : « Le train arrive. Cela est perceptible dans le regard des personnes en présence sur le quai. Leur attitude a changé. Ils s'occupent dorénavant de se préparer, de prendre la meilleure position dans leur environnement immédiat, un périmètre de plus ou moins 2 mètres autour. Un pas en arrière, un pas en avant. »

Le train est à vue. Le motile ajuste sa position par rapport aux autres pour se démarquer et occuper le premier rang. Il se prépare et se place à la bordure du quai, le train qui arrive à sa hauteur est à deux doigts de le frôler.

07.03.2013 \_ 12h25 / VT : « Certaines personnes sont déjà hissées dehors, leurs corps suspendus dans les airs. Ils ne se tiennent à la barre latérale qu'à une main, le pied sur le seuil. D'autres se lèvent et rejoignent ceux qui sont debout, prêts à bondir et s'extirper du train en marche.

Les premiers occupants s'extirpent du train. Ils donnent le coup d'envoi.

07.03.2013 \_ 17h46 / VT : « Le regard est toujours fixé sur le train à l'approche. On estime au fur et à mesure de son arrivée en gare le moment et le niveau où les portes vont s'arrêter. Alors que le train commence à décélérer, des individus isolés commencent à se lancer à l'assaut d'une entrée. Un premier s'élance seul et donnera le coup d'envoi aux suivants. »

07.03.2013 \_ 17h39 / VT : « Quelques secondes à peine suffisent pour que les premières personnes pénètrent en force. Cette pratique transgressive, souvent initiée collectivement, par grappe de 5 à 6 individus par porte, avec toutefois l'auto-proclamation d'un leader qui initiera la montée. Pendant ce temps, les passagers sont temporairement prisonniers ou ne pourront s'échapper qu'au compte-goutte.»

Notre motile qui scrute maintenant la porte d'accès qui lui paraîtra raisonnablement atteignable estime son « coup » du regard, le train décélérant sous ses yeux. Tout à coup, c'est parti, il lève fugacement ses bras en l'air comme s'il faisait un signe aux autres. Son geste, bref et énergique, mime le fait de vouloir saisir quelque chose en l'air. Un autre, devant lui, fait également un geste avant d'entreprendre sa montée. À y regarder de plus près, ces gestes ne sont pas tant des signes de communication. Ils traduisent des indices d'encouragement personnel : « c'est maintenant que je vais aller, que je vais attraper cette poignée de porte, là-bas qui vient à

moi », même s'ils conservent toutefois une vertu communicationnelle, rien que pour signaler son tour et l'annonce d'un départ imminent. De cette manière, ceux qui passent à l'acte confirment leur action à venir en rendant public leur projet.

07.03.2013 \_ 12h25 / VT : « Sans perdre une seconde, il inspecte en un coup d'œil périphérique l'intérieur du véhicule qu'il vient de pénétrer. Avec assurance, il se dirige pour s'installer sur une place qu'il vient de repérer. Il enlève son sac à dos pour le poser sur les genoux en s'asseyant, soulagé. »

Une fois qu'il a franchi le seuil en se hissant par la porte, le voilà accueilli par les passagers qui cherchent eux à descendre. Dans l'élan de sa « montée à l'arrachée », il renforce son empressement en cherchant à investir le plus rapidement possible une place assise qui resterait encore vacante et ainsi satisfaire son projet de voyager confortablement assis malgré les risques entrepris.

07.03.2013 \_ 12h20 / VT : « Les places privilégiées sont toujours celles assises aux extrémités jouxtant les fenêtres. Si elles sont déjà prises, on opte pour le côté couloir, sans oublier l'embrasure de la porte, souvent préférée par les plus jeunes passagers. »

Lorsque le train est à l'arrêt, il devient enfin possible d'entrer de façon normale et ceux qui souhaitent encore sortir peuvent le faire dans de meilleures conditions. Cependant, les banquettes sont déjà occupées, alors on se serre pour passer de 3 à 4 places, parfois de 4 à 5 passagers par banquette, qui sont autant de signes d'adaptation et de coopération à l'indienne.

Ceux qui entrent par la suite le font tranquillement. La « bataille » au cours de l'entrée et de la sortie du train ne se livre que pour l'attribution de places assises et ne concerne donc que les premières secondes de l'entrée en gare du train. Lorsqu'il est arrêté, il est déjà trop tard. Les prochains passagers voyageront debout. On se resserre.

Malgré tout, des individus pénètrent le sas d'entrée du véhicule et en ressortent aussitôt. Ils se servent du train comme passage à niveau. Des vendeurs ambulants profitent également des arrêts pour pénétrer dans les wagons et viennent à la rencontre de potentiels clients.

Le train redémarre sans crier gare. Notre motile part à bord du véhicule avec une nouvelle configuration jusqu'au prochain arrêt.

### Lecture d'un temps

Un trajet est composé de quatre temps, intrinsèquement liés à la vitesse de l'infrastructure de transport.

Le premier temps ( $t-2$ ) est celui du *confinement* lorsque le train est *entre deux stations*. Il s'agit d'une phase d'attente, où les passagers sont, soit en captivité dans le véhicule, soit en attente à quai. Cette période est

significative par la quasi-absence de mouvements. C'est la phase qui accueille le plus de stabilité. Peu de changements de position s'opèrent en cours de route, les motiles sont majoritairement occupés à d'autres activités connexes à celle de se transporter comme lire, regarder une vidéo, travailler ou encore d'autres formes de distractions comme des jeux de regard.

Le deuxième temps (t-1) est celui de la *préparation* en vue de l'*arrivée* du train. C'est une phase particulièrement prépondérante qui est bien souvent initiée par un événement déclencheur : l'annonce de l'arrivée imminente à destination d'une station d'arrêt. Peu avant l'arrêt du train, à quelques minutes près, les anticipations se multiplient pour trouver la meilleure position. Cette quête est actionnée grâce à l'annonce de la prochaine station d'arrêt à Tokyo ou du ralentissement du train à Mumbai.

Le troisième temps (t0) est celui de l'*évacuation* déclenchée soit par l'*ouverture des portes* au Japon, soit par l'*arrêt* du train en Inde. La majorité des stratégies étant déjà négociée en amont lors de la phase préparatoire, la plupart du temps, cette étape se caractérise par le moment de la libre accessibilité, le temps de l'action effective, mais l'interface entre l'entrée et la sortie n'est plus tant problématique, malgré l'intensification de la gestion de l'espace entre le dedans et le dehors. Le jeu des positions préalablement gagnées se dénoue alors.

Le quatrième et dernier temps (t+1) est celui d'un *réagencement* obtenu au moment du *départ* du train. Cette nouvelle configuration s'établit après la fermeture des portes au Japon et au départ du train en Inde. Elle se caractérise par un changement des prises de position et la présence d'ajustements spatiaux mineurs. Cet agencement tiendra peu ou prou jusqu'à l'annonce du prochain arrêt, et ainsi de suite. Il préfigure une nouvelle phase de confinement (t-2).

À titre d'exemple, nous allons nous occuper essentiellement du temps (t-1), celui de la préparation à la montée ou de la descente, en offrant une lecture transversale et comparée entre la Yamanote Line et le Victoria Terminal.

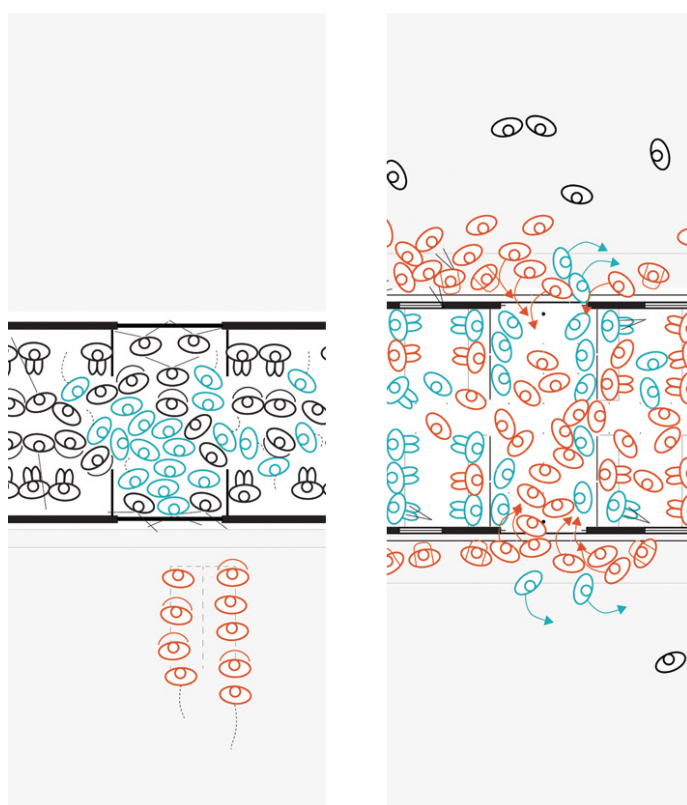


Fig.83 Extrait d'un temps (t-1) sur la Yamanote Line (à gauche) et à Victoria Terminal (à droite)

L'annonce d'un arrêt est bien souvent un événement à part entière : le moment où la confrontation entre les entrants et les sortants est anticipée. Les passagers vont expérimenter différentes stratégies en négociant leur passage à l'intérieur du train ou sur les quais en fonction de leur position relative par rapport aux autres usagers. Des moments de tension apparaissent pour accorder l'accès aux véhicules à ceux qui s'empressent ou hésitent d'y monter par manque de places ou par peur de ne pas obtenir de places assises.

Les préparatifs peuvent être de différents ordres en vue de répartir équitablement l'espace et conserver une *position défendable*, c'est-à-dire, ici, se tourner vers la porte ou le dos appuyé contre une paroi, si possible. Les premiers peuvent entrer sans obliger personne à se redresser, mais très vite, chaque nouvel arrivant – jusqu'à un certain nombre – force les occupants à changer de position et à se réorganiser en chaîne. Il en résulte ainsi la présence de deux inclinations opposées : s'éloigner le plus possible des autres et inhiber les comportements d'évitement qui pourraient offenser. Dans tous les cas de figure, il s'agit d'envisager les prémisses de la gestion de l'espace interne. Des jeux de places s'accompagnent des premières invitations à la négociation du passage par des échanges de regard, des transferts de positions (par exemple d'une place assise à une place debout), des pas de côté pour laisser le passage libre ou encore des rotations, des frottements, des contacts visuels et tactiles souvent récurrents. La plupart des interactions et des spatialités se jouent à ce stade.

Pendant ce temps, les prises de position à quai sont fréquentes et radicalement opposées entre le Japon et l'Inde. Dans les stations de la Yamanote Line, les motiles s'alignent les uns derrière les autres et font sagement la queue devant chaque porte (un marquage au sol indique l'emplacement prévu des accès aux véhicules). À Victoria Terminal, les voyageurs se préparent, mettent le sac à dos à l'avant sur le torse et s'approchent dangereusement de la bordure du quai, prêts à empoigner une des saillies du train en marche. En bordure de quais, une ligne au sol, à l'origine jaune, mais largement « passée », se laisse toutefois deviner. Cette zone de retrait qui correspond à environ 1 m marque l'écart qui devrait être tenu lorsque la locomotive fait irruption. Elle n'est cependant que rarement respectée. Globalement, peu de personnes s'en soucient. Elle n'a pas à proprement parler de valeur, du moins pas celle qui lui été attribuée au départ.

21.05.2014 \_ 12h17 / Ikebukuro (YL) : « Sur le quai on fait la queue, même s'il n'y a pas foule. »

07.03.2013 \_ 17h46 / VT : « Pour avancer à quai, il est nécessaire de slalomer entre les passagers en attente. La progression est lente, difficile, sous contrainte. Ou alors, comme alternative, il vaut mieux emprunter la fine bande à la lisière du quai pour optimiser la vitesse de sa trajectoire. »

Contrairement au Japon, il est difficile de distinguer la désignation des quais en Inde. Il semblerait qu'un des quais soit dévolu à l'entrée, l'autre à la sortie, mais le principe ne semble que partiellement respecté. Des futurs passagers se faufilent depuis le quai des sortants pour pénétrer le véhicule et ainsi s'assurer d'avoir plus de chance pour obtenir une place assise. Les limites sont labiles et toujours en négociation.

07.03.2013 \_ 12h20 / VT : « Sur le quai, les individus qui s'apprêtent à embarquer attendent mains dans les poches, bras croisés dans le dos, ils assistent nonchalamment au spectacle de l'entrée en gare du train qui les amènera chez eux ou à leur lieu de travail. Ils sont amassés tout au long du quai, de part et d'autre du train, chaque train possède deux quais d'accès. Les voyageurs sont répartis de façon éparse, par petites touches, par petits groupes diffus, égrenés le long des 300 m de quai. »

Selon l'affluence à quai ou dans le véhicule, les tactiques corporelles d'accessibilité, de positionnement ou d'appropriation d'une place assise changent. Dès qu'un voyageur tokyoïte arrive sur le quai, il se positionne immédiatement soit au droit d'un marquage au sol, soit derrière un autre passager qui est venu se positionner avant lui. Tous respectent une distance convenable d'au moins 50 cm si possible et l'alignement de la file japonaise est sans débordement.

21.05.2014 \_ 12h02 / Shibuya (YL) : « Une fois arrivé, on tient sa position. »

En Inde, par contre, on n'attend pas l'arrêt du train avant d'y monter. Des moments de frictions apparaissent et deviennent parfois des scènes intenses de violences présumées pour un observateur extérieur non initié (Lanoix 2014b). Le gain d'une place assise est bien souvent chèrement payé, au prix de quelques acrobaties totalement imprudentes et autres coups portés à ceux qui barrent par inadvertance le chemin des plus téméraires d'entre eux.

01.04.2013 \_ 17h55 / VT : «Une femme fait un signe de la main très distinctif au chauffeur du train au moment de son passage. Il semblerait qu'elle lui suggère de ralentir, en tapotant légèrement en l'air la paume de sa main tournée vers le sol. Puis le chauffeur n'étant plus en vue, elle rabat son bras sur son torse et complète par d'autres signes, comme pour effectuer une prière rapide de sa main. »

Le recours à une nouvelle catégorie sous la forme d'un cas critique est né de l'observation des pratiques indiennes. Les entrées et les sorties dites « à l'arraché » sont spécifiques aux contextes mumbaykars, et plus particulièrement encore à la situation de gare terminus comme celle de Victoria Terminal.

07.03.2013 \_ 18h08 / VT : *Depuis le train, la caméra légèrement en hauteur, je filme le seuil entre le vestibule et la porte grand ouverte.* « Deux hommes sont cramponnés à la barre centrale, l'un à moitié dehors, l'autre adossé à la paroi séparatrice.

Au loin, les contours de la gare terminus se profilent. Une voix féminine annonce l'arrêt en anglais, en Hindi, puis à nouveau en anglais. À l'appel, les premiers passagers se lèvent, enfilent leur sac à dos et se dirigent vers les sorties en passant d'une poignée scintillante à l'autre jusqu'à rejoindre l'une des portes. Les autres vont suivre, ceux qui sont assis près des fenêtres demeurent et observent ce qui se prépare...

Le premier des deux hommes qui tenaient la porte s'élanche sur le quai (0), le deuxième le rejoint aussitôt (0,03). Ils laissent ainsi le champ libre à ceux qui souhaitent entrer. À peine sont-ils sortis que le premier (0,06) vient s'agripper à la poignée de la porte pour entrer, un deuxième (0,07) le suit presque instantanément, puis un troisième (0,08), un quatrième (0,09), un cinquième (0,10), un sixième (0,11), un septième (0,12), un huitième (0,13), puis trois (0,14) en même temps, et ainsi de suite. Le train s'est arrêté (0,17).

Alors que l'on pourrait penser que seules les places assises sont convoitées pour des raisons de confort, on remarque que d'autres situations sont également souvent réclamées. La porte, plus particulièrement, l'embrasure est un des espaces de prédilection lors des trajets que ce soit à Mumbai ou Tokyo. Très convoitée des passagers qui préfèrent rester debout, cette place aux premières loges permet une meilleure aisance pour monter ou descendre à la prochaine correspondance, mais également de pouvoir s'extraire rien que momentanément du véhicule dans une forme d'évasion et s'adonner à une contemplation du paysage, si ce n'est de profiter d'une ventilation naturelle à Mumbai.

En Inde comme au Japon, des formes de coopérations sont fréquentes. La lutte pour l'obtention d'un siège n'est pas toujours systématique. Elle peut être suspendue en fonction du contexte. Il y a des situations où la place est volontiers laissée pour des personnes âgées, des femmes, des enfants, et d'autres où tous les moyens sont bons pour se l'approprier.

Nous avons pu voir à quel point l'approche du seuil est l'enjeu pour les différentes prises de position et les stratégies d'anticipation dont les individus font preuve dans leur conduite rituelle de transport. Le passage est autant au Japon qu'en Inde négocié, à la différence que les Tokyoïtes s'en remettent à l'espace, au cadre structurée par des marquages au sol, tandis que les Mumbaykar inventent de nouvelles formes d'accessibilité, moins conventionnelles, mais qui témoignent d'une certaine créativité et adaptabilité face à une infrastructure

plus permissive. Dans les deux cas, les intentions sont exprimées aux autres usagers bien que les façons de les transmettre et de les communiquer diffèrent en tout point.

### Lecture d'une stratégie

Une dernière lecture de la carte que nous souhaitons envisager est celle d'une stratégie spatiale spécifique, ou plus particulièrement le moment où un motile japonais qui a pénétré dans la rame du métro se détourne délibérément du contexte. Cette microstratégie prend les apparences d'un comportement d'évitement lié à une indisponibilité temporaire du motile et de son environnement immédiat. Elle pourrait se nommer *microstratégie d'indisponibilité*. Cette non-observance des règles implicites peut avoir pour conséquence un gain momentanée d'espace.

La question de la disponibilité apparaît de façon plus impérieuse au Japon qu'en Inde, en raison d'un usage intensif, voire intempestif d'appareils électroniques au cours des trajets. En effet, le principal facteur d'indisponibilité qui a été observé est l'usage des nouvelles technologies d'informations et de communication sous la forme d'appareils connectés (téléphone, smartphone, tablette, etc.). L'accessoire peut parfois devenir un alibi, pour faire semblant de ne pas s'intéresser aux autres dans une forme élégante d'« inattention polie » selon les termes de Goffman. Ces distractions momentanées sont en cause de nombreux incidents de l'attention au point où l'on pourrait parler du paradoxe de la connexion.

Pour ne prendre qu'un exemple qui a été indiqué sur la chôrographie de la Yamanote Line, les motiles connectés occupent beaucoup plus de places que ceux qui sont disponibles. Ces derniers se sont détournés de la porte d'accès et ne croyant déranger personne tiennent leur position, alors que les autres passagers s'empressent d'anticiper leurs sorties. Nous avons ainsi observé qu'au cours de plusieurs arrêts et donc de reconfiguration spatiale de la rame, ces derniers n'ont guère bougé de place, s'étant comme abstrait du lieu dans lequel ils se trouvent.

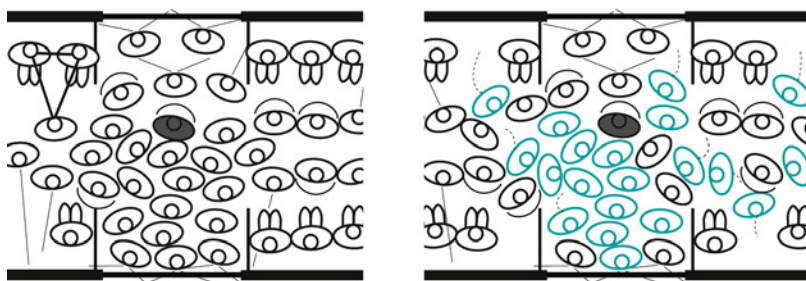


Fig.84 Extrait d'une stratégie d'évitement sur la Yamanote Line

La connexion procure de nombreux renseignements au motile et lui permet de mieux gérer ses déplacements en les rendant plus agréables puisqu'il profite de l'interface pour multiplier les activités et se plonger dans

d'autres occupations peut-être plus enrichissantes que le simple fait de se déplacer. La connexion excessive en tout temps et à tout moment produit néanmoins des effets pervers. À vrai dire, il semblerait que la connexion « déconnecte » de la réalité. Elle affaiblit l'attention et peut même produire une absence momentanée, voire permanente de la disponibilité des individus qui a pour conséquence de perturber grandement le fonctionnement collectif. En détournant l'attention du moment présent, de l'expérience urbaine à proprement parler, la vigilance du motile connecté est contrariée et peut l'amener à contrarier la publicité de l'espace. Cette forme d'exclusion nous révèle à quel point l'attention est une composante essentielle développée presque inconsciemment par les acteurs urbains de l'espace public.

Une autre interprétation possible est la volonté de s'exclure consciemment de l'environnement immédiat pour échapper à l'impudeur d'une situation donnée, par exemple lorsque la rame est saturée. Dans ce cas, certains passagers préfèrent abstraire leur présence de l'espace en fermant les yeux, ou pourquoi pas profiter de leur trajet pour s'endormir.

21.05.2014 \_ 11h30 / Ueno (YL) : « Une femme dort, parapluie à la main, la tête lourde repose sur la paroi qui sépare l'espace des sièges à celui de la porte. Le parapluie tombe et glisse entre ses mains. Elle se réveille, puis se rendort aussitôt. »

Jouer avec le regard est un moyen de préserver l'intimité. Il existe une grande variété de regards : de fixe à vide, impassible s'ils ne sont pas portés au loin. Georg Simmel parlait d'une forme d'« hypertrophie de l'œil » pour désigner les effets de la métropolisation sur les sens de l'individu. Suivre le regard des motiles est un moyen pour savoir ce qu'ils font ou du moins ce qu'ils comptent faire. Le regard précède bien souvent l'action.

21.05.2014 \_ 11h42 / Yurakuchô (YL) : « Téléphone, journaux, regard détaché au loin. »

21.05.2014 \_ 11h48 / Meguro (YL) : « On se met à regarder l'écran au-dessus des portes qui passe des publicités. Une jeune fille entre, porte un coup d'œil rapide, puis se retourne comme gênée, face au mur et reste debout. Un homme derrière elle la remarque, puis détourne son regard sur son téléphone portable. »

Malgré l'observance des règles tacites et explicites au Japon, le fait de tenir une position peut devenir tout aussi incommode. Cette tenue peut être un signe de déférence, mais peut également aller à l'encontre des autres individus en présence, lorsque l'individu est indisponible. Il peut gêner autrui, voire nuire au bon fonctionnement de la collectivité. Toute observance de règles peut se lire à travers le couple obligation/attente (Goffman 1998, 45), où les obligations des uns sont les attentes des autres. En effet, les contraintes morales à se conduire d'une telle façon répondent à ce que les autres sont moralement tenus de faire à leur égard. La description de cette situation montre l'importance de l'attention, et plus particulièrement la portée de l'attention visuelle, comme la garantie d'interactions sociales efficaces et harmonieuses.



\*

Ces moments présentés ici séparément sont en réalité imbriqués : l'espace du temps est déclenché par l'événement qui produit un calcul. Ces laps de temps sont interrompus à chaque fois par un événement qui survient dans le trajet et qui crée le passage d'un espace de temps à l'autre. En préparation ou en réaction à ces événements, il se produit un ensemble d'actions humaines qui sont le fruit d'un méticuleux calcul, plus ou moins audacieux, mais qui dans tous les cas orchestre des interactions en chaîne. L'espace du véhicule est ainsi travaillé par les mouvements des différents passagers.

En fonction des moments, les compétences spatiales du motile se déclinent ainsi selon différentes échelles, mais traduisent toujours une *ligne de conduite*, adoptée consciemment ou inconsciemment au cours des trajets. Ce canevas d'actes, principalement non verbaux, est un « guide pour l'action » (Goffman 1996b, 2:101) qui se matérialise dans la carte par les intervalles entre les figurés. La distance entre les individus témoigne des spatialités à l'œuvre, du positionnement des individus les uns par rapport aux autres, dans leurs manières d'habiter le réseau, qui est forcément une co-habitation certes momentanée.

Ces exemples nous montrent enfin que la plupart des différends rencontrés naissent de questions spatiales, d'enjeu de positionnement pour trouver les « bonnes places » et respecter la « bonne distance ». Les habitants de passage des lieux-mouvement activent ainsi des compétences pour ajuster leurs postures à l'espace tout en s'appliquant à trouver les meilleurs emplacements. Ils se plient alors aux contraintes imposées, mais simultanément déploient des microstratégies spatiales qui permettent d'habiter en propre un espace normé, aux pratiques codifiées et ritualisées. Tous ces ajustements spatiaux appellent à des redéfinitions permanentes que nous avons tenté de révéler par les chôrographies. Dans ce lien entre ancrage, mobilité et communication se jouent la chorégraphie et la dramaturgie des « manières de vivre » les espaces de la mobilité.

## Conclusion

En repensant l'espace urbain contemporain en termes d'hypermodernité, nous avons esquissé les traits d'un nouveau visage de l'urbanité, prénommée hypermobilité. Les villes accueillent dorénavant d'autres contours, ceux des réseaux de communication. Ils transforment non seulement le paysage urbain, mais bien plus encore les pratiques urbaines de mobilité. Au-delà de la question de transport et de déplacement, la mobilité s'est imposée comme un des vecteurs essentiels de l'urbanisation généralisée. Elle ne se mesure plus seulement en *quantité* de mouvement, mais en *qualité* de mouvement, c'est-à-dire dans l'aptitude à se mouvoir, soit en termes de *motilité*. Le personnage qui s'est distingué dans notre étude se nomme *motile* et se caractérise par des compétences à « habiter le réseau » et surtout par l'intelligence spatiale qu'il met à profit dans sa conquête de

*lieux-mouvement*, ces *hyper-lieux* de la mobilité, pour en faire son nouvel environnement de vie. Les gares deviennent ainsi des lieux de convergences de nouvelles spatialités éminemment urbaines, puisqu'elles concentrent l'ensemble des mobilités des individus dans un espace-temps restreint et, de ce fait, se traduisent par une *hyper-urbanité* à l'œuvre dans l'espace réticulaire des métapoles.

À travers l'examen de deux lieux de la mobilité, la Yamanote Line à Tokyo et le Victoria Terminal à Mumbai, nous avons cherché à évaluer l'existence de deux cultures de la mobilité. Après avoir exposé en quoi le cadre infrastructurel du réseau de transport contraint l'espace et le temps des trajets au Japon et en Inde, nous nous sommes attachés plus particulièrement aux limites invisibles traduites par les spatialités. Il en ressort des aptitudes singulières : la discipline est de rigueur dans la société japonaise marquée par le sceau de autocontrôle social et spatial pour assurer que « chacun a sa place », tandis qu'une plus grande permissivité est offerte en fonction du contexte dans l'idée indienne de donner « une place à chacun ». En résumé, d'un côté, l'espace structure les pratiques, de l'autre, les spatialités structurent l'espace. Devant la difficulté de traduire cette relation espace/spatialité avec des mots, nous nous sommes remis aux chôrographies pour parvenir à des éléments de réponses.

En cherchant à révéler l'ordre normatif qui prédétermine les contraintes les plus banales du cadre routinier du motile, les chôrographies ont eu pour finalité de rendre visible par la carte l'attachement à certaines règles tacites ou explicites dans la constance et le modelage du comportement en situation de mobilité. Ce matériel comportemental est fait de dispositions singulières (gestes, postures et regards), formant autant de micro-événements qui ont lieu lors d'une présence conjointe d'individu-mobile et en vertu de leur présence conjointe. Nous avons ainsi entrepris l'analyse d'une séquence-transport qui a donné lieu à différentes lectures cartographiques : selon les moments du trajet, l'identification de *lignes de conduite* et la suite d'interactions stratégiques suggère une variété de co-habitations effectives.

Par cette anthropologie des circonstances nous avons tenté de révéler certaines des compétences du motile parmi tant d'autres. La maîtrise des distances semble être la compétence la plus porteuse des enjeux spatiaux selon les cultures de la mobilité. En cherchant à nous accommoder de l'infrastructure de transport et des pratiques ritualisées, nous avons ainsi pu décliner la dynamique du trajet du motile en séquences d'actions afin de les appréhender avec plus d'acuité. En optant pour un langage cartographique qui envisage la présence de la co-spatialité et qui préfigure des contractions spatio-temporelles, nous avons cherché à exprimer les spatialités avec un même vocabulaire graphique, de sorte que les chôrographies traduisent à elles seules la capacité à « se tenir » au Japon et celle de « s'adapter » en Inde. Rien que visuellement, on constate d'un côté une forte déférence accordée au maintien de l'ordre chez les Tokyoïtes, de l'autre une grande souplesse et spontanéité de la part des Mumbaykers. La gestion collective et politique de la mobilité, et de son pendant, la coprésence, s'exprime alors par la spécificité des liens interpersonnels transcrite sur la carte. En acceptant l'épreuve spatiale, les motiles doivent trouver les moyens de conjurer la distance afin de trouver « la bonne

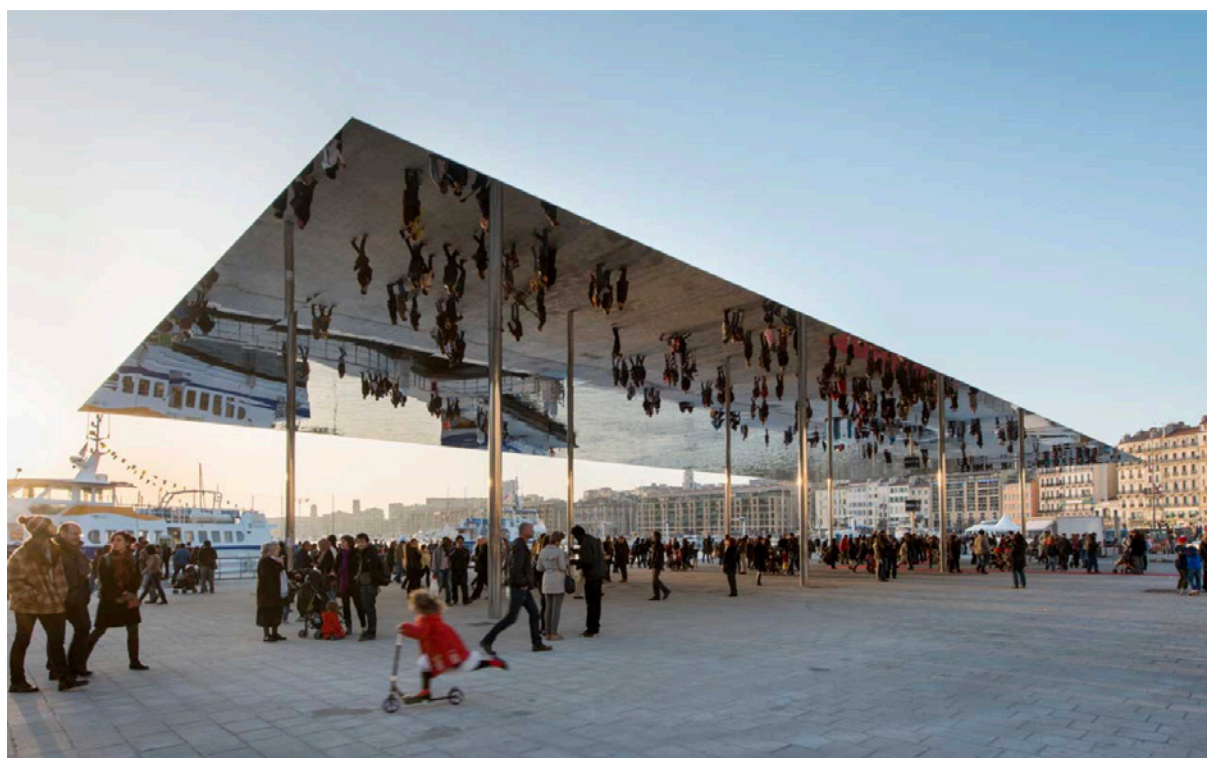
place ». Ils doivent ainsi *faire avec l'espace* et en apprécier les différentes *prises* pour envisager des nouveaux arrangements possibles et ainsi continuer à inventer de nouvelles formes de vie.

Dans le cas particulier de l'accès aux infrastructures de transport que nous avons étudié, le *rite de passage* s'accompagne presque obligatoirement d'une phase d'attente au sein d'un déplacement plus global. Le dispositif spatial des quais traduit cette ambiguïté : sa conception obéit aussi bien à l'impératif du flux qu'à la nécessité de prendre en compte l'attente. Les usagers se saisissent de cette dualité et élaborent diverses stratégies afin de maximiser le confort sans pour autant sacrifier leur mobilité. L'espace mobile de la gare est symptomatiquement associé à l'idée de la fluctuation, entre entrants et sortants. Chaque train déverse son flot de passagers pour accueillir les suivants. C'est la possibilité même d'évacuer et de recevoir qui est interrogée ici dans les différentes tentatives de prises de position. Se transporter, signifie prendre part dans une entité mouvante, évanescence et créée par les arrivées et supprimée par les départs, mais revient presque toujours à prendre place dans une « capsule ». Par conséquent le motile est aussi quelque part la figure de la mobilité sans déplacement, la versalité du citoyen avec le confinement comme mode de vie.



# Conclusion générale

« Le monde n'existe que pour une carte. »  
Jean-Luis Borges



Sur le Vieux-Port de Marseille, une installation composée d'une fine structure en acier supporte une grande surface réfléchissante pour célébrer la ville à l'occasion de l'initiative Capitale Européenne de la Culture 2013. En vue de relier le port à la ville, les architectes<sup>133</sup> proposent un dispositif permettant de mettre en valeur ce qui compose l'espace public : les piétons.

---

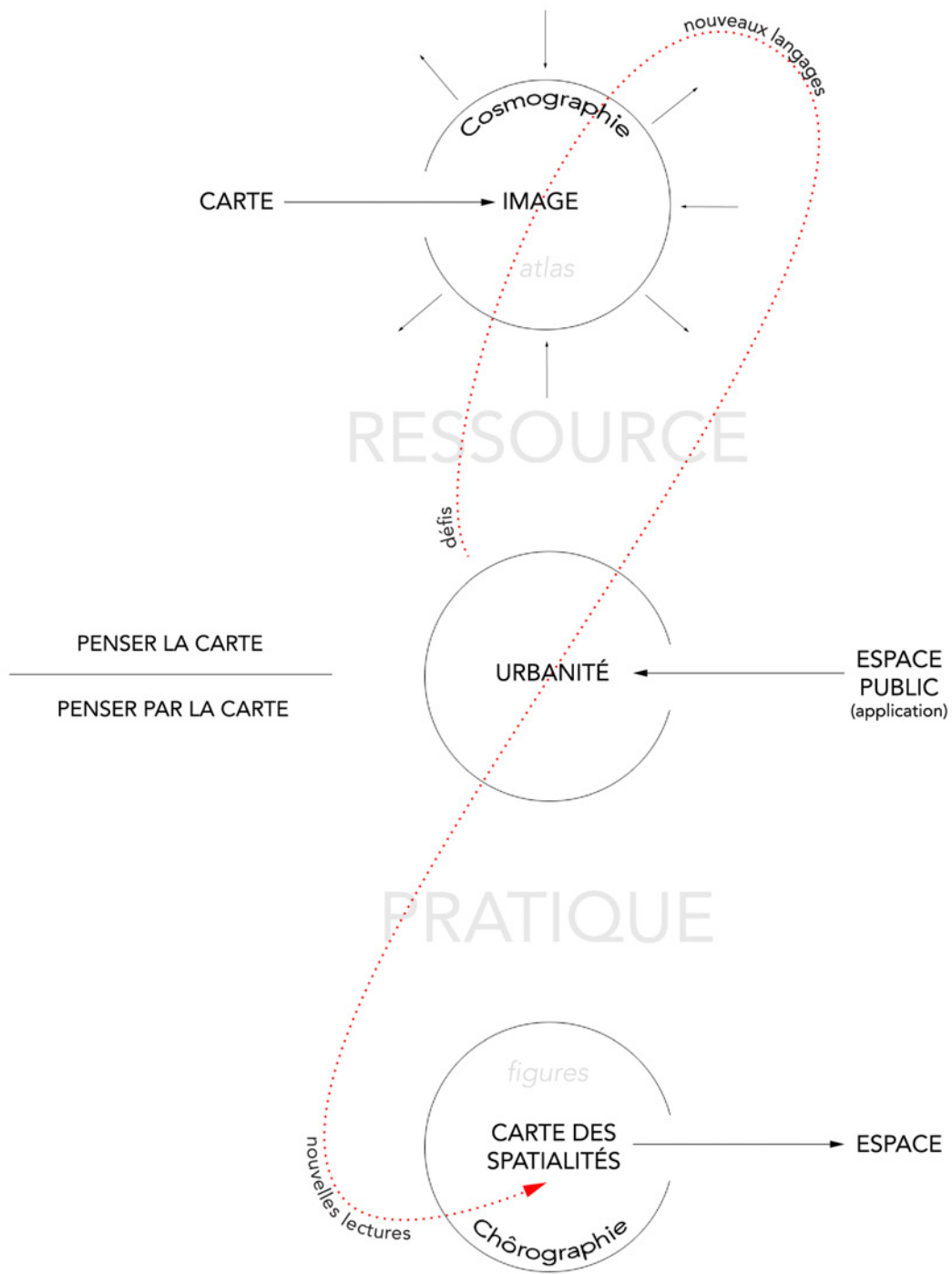
<sup>133</sup> Du cabinet d'architecte et d'urbaniste *Foster+Partner*.





Promeneurs, badauds, touristes et tous les autres citadins de passage profitent de cette occasion pour s'« observer ». Le piéton devient le paysage à contempler. Il est son propre spectacle, une forme d'« auto-captation » du monde. Avec cette installation, l'espace public reflète son image, à savoir le lieu de la coprésence entre des individus qui ne se connaissent pas, mais qui partagent pourtant un même espace. L'espace d'une marche qui se diffracte dans les miroirs et subjugué les passants d'une cartographie à l'échelle 1 :1. Il se produit alors une rencontre entre l'individu et le collectif, entre le singulier et le commun, entre l'homme et son environnement habité. Cette image projetée et toujours changeante, qui les occupe, génère un espace-temps singulier, une ambiance urbaine, une urbanité interactive qui évolue au gré du va-et-vient des passants qui traversent le portique.

Pour nous, le lieu n'existe que pour une marche.





Voir, donner à voir, « devenir voir »..., mais aussi repérer, désigner, assigner, (re)mettre en regard pour mieux y exercer le regard, la vision en mouvement. Évidemment, savoir voir, observer, reconnaître ou revoir, distinguer ou scruter parfois, si ce n'est construire ou cultiver le regard. Mais aussi « voir et être vu », s'exposer au regard, pourquoi pas voir ensemble, détourner les yeux, peupler ou croiser les regards<sup>134</sup>...

Le regard constitue le fil rouge de cette recherche, celui qui a permis d'en tisser l'objet, d'en confectionner les cartes, mais également d'en dérouler la pensée. Le regard est exposé dans cette recherche, il fait entrer en résonance image et observation, figure et figuré dans une perspective cartographique. Il nous permet de nous rappeler que la carte est avant tout un regard porté sur le monde qui nous entoure, un point de vue particulier, un angle d'attaque pour approcher un régime de vérité, un des aspects de la réalité. Aussi subjectif que puisse paraître ce regard dans cette recherche, et c'est le cas, puisque nous avons choisi, agencé, monté, comparé, puis observé, photographié, filmé, incarné, pris note et cartographié, nous avons vu, mais aussi pas vu. Il n'en est pas moins que ce regard singulier peut régir une partie des rapports au monde. Cette recherche est le fruit d'un point de vue singulier, l'unique pouvant aussi être significatif. La question est plutôt de savoir en quoi elle est socialement partagée et partageable.

Notre regard épouse un cheminement de pensée dont nous sommes parvenus aux termes. Sommes-nous en mesure de répondre dorénavant à notre double questionnement initial ?

- **Avons-nous su innover en cartographie ?** Modestement peut-être, mais plus encore qu'avons-nous apporté à la conception de la cartographie ?
- **Avons-nous su proposer une nouvelle lecture urbaine par la carte ?** Certainement, mais plus encore, que nous apprend le détour cartographique que nous avons opéré dans la compréhension de l'espace des sociétés ?

Il s'agit désormais de faire **l'épreuve de la méthode**.

Par une relecture critique de l'histoire de la cartographie, nous avons non seulement évolué dans un monde foisonnant d'images, mais plus encore nous avons conçu un espace pour la pensée. La vue synoptique engagée par les procédures de comparution, de montage et de comparaison des images de l'*atlas* a impliqué une « déconstruction » certaine des catégories usuelles. Et davantage encore, elle nous a incités à tirer parti du savoir inclus dans les images, mais non encore révélé. Ce potentiel de l'image a pu faire l'effet d'une révélation, dont il est possible, et même nécessaire, de tirer certains enseignements pour inventer d'autres horizons cartographiques. L'apport de l'*atlas* à la carte nous a ainsi transmis de nouvelles théories sur l'espace : **par l'hybridation des savoirs, il devient possible de libérer le langage cartographique.**

---

<sup>134</sup> Énumération inspirée (Jarrigeon 2007).

Ces pistes nous ont donnés l'impulsion d'approcher la cartographie sous un autre angle : par une incitation et une inclinaison proxémique. De là est née l'approche chôrographique. À partir de l'ensemble des opérations cartographiques initié ici, nous pouvons énumérer dorénavant les apports de la carte à l'appréhension de l'espace habité, en l'occurrence de l'espace public qui nous a plus particulièrement occupés. En quoi la carte nous a-t-elle permis de repenser l'espace public ?

- 1. La carte est puissante pour comparer visuellement des réalités complexes à saisir autrement.**  
L'abstraction offerte par la carte permet une mise en comparaison commode de la pluralité des espaces publics visible par le jeu des proximités. C'est l'une des leçons de notre approche comparée de l'urbanité indienne et nipponne. En dehors de ce constat sur la force graphique de la carte et le pouvoir de l'image, le processus chorographique nous a permis de nous questionner sur la singularité des manifestations de l'urbanité suivant les contextes et les situations observées. La chôrographie est plus qu'un résultat, un outil ou un instrument, c'est une pratique, à la fois physique, affective et cognitive, qui propose de traduire une réflexion spatiale en un langage idoine au travers d'un projet, d'une proposition en soi, jamais arrêté et toujours à questionner. En plaçant l'observation et l'immersion *in situ* comme préalable, elle implique de ce fait une distance par rapport aux modèles pour proposer une entrée par les individus en présence, les usagers des lieux, et demande ainsi de se repositionner constamment par rapport à l'objet d'étude, le thème de la carte. La chôrographie se fait enfin méthode lorsqu'elle permet à la fois de s'adapter au contexte et à la singularité de chaque situation tout en donnant un langage sémantique commun, testé et éprouvé. En cela, l'approche cartographique inaugurée ici peut nous inciter à reproduire ce procédé ailleurs et l'ouvrir à d'autres circonstances ou à d'autres terrains.
- 2. Le regard préfigure la marche dans la construction politique et le partage de l'espace public.**  
Si la marche a occupé une place centrale dans notre recherche sur l'espace public, il convient cependant de prendre en considération l'ensemble des gestes des acteurs spatiaux, dont le regard. Nous avons constaté qu'il existe une relation symbiotique entre la marche et le regard qui traduisent différents régimes de l'attention. Le regard est souvent décisif dans l'éventail des langages non verbaux que sollicitent les acteurs urbains au cours de leur mobilité : échanges de regard, coups d'œil, fixation, regards contemplatifs, introspecteurs, de convoitises, etc. L'œil comme organe de contrôle devance les pas, assure la régulation des distances interpersonnelles et détermine les manières de marcher ou de se comporter en public. Si nous avons intégré ces inflexions visuelles autant que possible, cette expression du cohabiter mériterait sans doute d'être approfondie.
- 3. L'espace public est tout en mouvements et temporalités, il se décline en rythmes.** L'espace public se compose d'un ensemble de mouvements (mobilités individuelles ou collectives) et connaît différentes temporalités (durée, cycle, saison) qui accusent le passage du temps. La question du temps reste une des difficultés majeures à laquelle nous nous sommes heurtés. En cherchant à figurer ces

réalités multichangeantes, nos différents choix cartographiques nous ont amenés à privilégier certains rythmes par rapport à d'autres. Nous avons ainsi cherché pour chacune des situations étudiées une concordance entre mouvement (des mobiles) et temporalité (des durées) la plus appropriée. Il en ressort un ensemble de rythmes inhérents à chaque lieu, suivant le tempo orchestré par la communauté de marcheurs en présence. Il a fallu faire des choix quant à l'expression de ses temporalités. Sur l'espace de la promenade à Marine Drive, le rythme circadien (*aïon*) s'est imposé dans sa capacité à dévoiler l'amplitude de la fréquentation des lieux selon les heures de la journée. Dans l'espace de la traversée à Shibuya, c'est la pulsation inhérente à l'alternance des feux qui a été déterminante pour montrer que quelque chose advient de façon ponctuelle (*kairos*), un événement de mobilité, qu'il s'agit de saisir au passage. Pour les situations de mobilités dans les transports en commun, le récit linéaire du trajet (*chronos*) a su le mieux rendre compte de l'idée de la succession d'étapes jusqu'à en devenir un motif.

4. **La spatialité est première dans l'équilibre espace/spatialité qui fonde l'habiter de l'espace public.** Nous sommes partis d'une définition de l'espace habité qui repose sur un équilibre entre espace et spatialité, entre l'environnement construit et les actions spatiales. À l'issue de notre projet cartographique, nous pouvons cependant avancer que pour les espaces publics, l'agir spatial prime sur l'environnement. La spatialité apparaît à bien des égards telle une langue première, primitive en quelque sorte, et davantage encore tel un langage adapté aux modulations contextuelles et culturelles, dont les configurations et les figures sont reconnaissables et porteuses de sens. Chaque individu, tour à tour locuteur ou auditeur, est pourvu de compétences à l'agir spatial plus ou moins développé. L'individu se construit non seulement dans l'espace, mais avec l'espace, par et à travers lui, c'est-à-dire au moyen de l'espace. Les mobilités comme acte et expérience passent alors au premier plan, ils construisent contextuellement des agencements spatiaux. Les chôrographies nous ont permis dans une certaine mesure de comprendre les formes d'organisation spatiale de l'*habiter*, dans ce qu'elles ont de commun et plus encore dans ce qu'elles ont de spécifique à une culture. Cela nous a forcés à exercer notre esprit à penser l'espace à partir des spatialités, au point que penser les spatialités, c'est penser l'espace tout court.
  
5. **La marche est plus qu'une action, en certaines situations, elle devient environnement.** L'espace est un cadre qui s'impose à tous. La spatialité influence ce cadre par l'ensemble des actions, des usages et des pratiques qui s'y déroulent. La marche par exemple n'est pas qu'une activité, elle définit dans notre étude un nouveau cadre spatial. Définir la marche comme espace implique que l'on considère la marche comme un des environnements possibles, un tout englobant et pas uniquement comme une action permanente, éphémère ou événementielle. C'est également se défaire de la dichotomie éphémère/permanente ou encore davantage de l'antinomie matérielle/immatérielle inhérente à la conception de l'environnement. Notre environnement influence nos déplacements, mais nos déplacements peuvent également influencer notre environnement, le construire, le produire

et le façonner. C'est cet espace nouvellement créé que l'on peut nommer espace public. Au delà d'une simple occupation, le public composé d'individus réalise et veille du fait de leur mobilité ou immobilité, de leur présence et de leur exposition, à toujours conserver l'environnement vivant. Par le détour chôrographique nous avons établi une carte qui parle de l'environnement habité et qui donne à voir, à lire et à comprendre ce nouvel espace.

En outre, le chemin cartographique entrepris nous a conduits vers de nouvelles lectures urbaines. L'histoire des quelques figures de marcheurs que nous avons exposés, celle du *promeneur*, du *passant* et du *motile*, nous a permis d'entrer au cœur des débats historiques, sociologiques, anthropologiques et politiques sur l'essence même des villes. Ces trois « personnages » urbains que nous avons cartographiés opèrent des actions spatiales enracinées dans leurs manières d'être et de se déplacer, qui n'ont eu de cesse que de modeler la ville à leurs images. « Se promener » est une pratique qui n'apparaît qu'aux Temps modernes pour progressivement se développer jusqu'à complètement s'individualiser. « Traverser » est l'aptitude primordiale que le piéton du siècle dernier a dû maîtriser avec dextérité au risque d'attenter à sa vie. « Se transporter », enfin, est devenu un savoir contemporain partagé par l'ensemble de la communauté des passagers aguerris qui donnent un nouveau visage à l'urbanisation généralisée. Aujourd'hui, le piéton ne peut plus se contenter de l'usage de ses seules jambes, il est irrémédiablement poussé à emprunter des transports en commun pour appréhender l'espace urbain qui se fait de plus en plus tentaculaire, et où les pôles d'attraction se sont significativement distendus. La conception des villes où le flux domine nous pousse à être toujours plus mobiles.

Ces différentes manières de marcher font échos aux façons de concevoir l'espace en son temps. Ces espaces urbains « vus du piéton » nous dévoilent à quel point les questions de mobilité sont des questions d'urbanité et qu'elles amènent à des choix d'aménagement. L'avenir des villes se construit aussi sur l'avenir des cartes.

« En transformant la carte, c'est la ville que nous changeons. » (Beaude 2010, 1)

Cette relecture urbaine par nos cartes des spatialités suggère enfin une ouverture possible dans les logiques de conception urbaine. **Peut-on penser l'urbanisme sans carte ?** Cette relation cartographie/urbanisme mériterait d'être davantage explorée en vue de renouveler la pratique, le métier et la conception comme les paradigmes parfois tenaces. L'originalité de notre approche cartographique préfigure ainsi une alternative possible à la pensée urbaine actuelle, partie prenante d'un urbanisme absolu, qui pense avoir la maîtrise sur tout. Elle inaugure le passage d'une pratique traditionnelle de l'urbanisme qui se veut *transcendant*, à un urbanisme *transcendantal*, qui va au-delà de ce qui a pu être imaginé. Cette nouvelle approche est avant tout relative, pragmatique et contextuelle, elle affirme l'avantage comparatif de l'urbanité sur les savoirs-faire urbains d'usage. Elle prône l'expérience sur le projet, l'existant sur le programme, la co-construction d'acteurs variés sur la série d'objets d'auteurs. Elle part des pratiques pour définir un lieu et non du lieu pour définir les pratiques. Enfin, elle appelle à une maîtrise d'usage plus qu'à une maîtrise d'œuvre.

S'agit-il d'une transition, d'un tournant pragmatique en urbanisme, qui vise le cohabiter ? Car, si différents concepteurs ont toujours établi leurs plans en présumant de la façon dont l'espace est habité, il revient d'apporter de nouvelles images, témoignant de l'espace effectivement habité. On peut ainsi attendre de l'approche cartographique inaugurée ici qu'elle conduise davantage à prendre en considération la façon dont les citoyens habitent les espaces en urbain.

À quoi sert la carte, hormis à penser et à imaginer d'autres horizons habitables ?



# Bibliographie

- Abe, Naoko. 2016. « Notation Laban: Quatre exemples de marche ». In *Le génie de la marche: poétique, politiques et savoirs du corps mobile*, édité par Sabine Darmaillacq, Georges Amar, et Mireille Apel-Muller, 347-53. Paris: Hermann Edition.
- Affergan, Francis. 2003. « La fabrique du texte ethnologique : stratégies et modèles ». In *Figures du texte scientifique.*, édité par Jean-Michel Berthelot, pp.107-141. Paris: Presses Universitaires de France.
- Alexander, Christopher. 1965. « A City is Not a Tree ». *Architectural Forum* 122 (1): 58-62.
- Allemand, Sylvain, François Ascher, et Jacques Lévy, éd. 2004. *Le sens du mouvement: modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris: Belin.
- Alpers, Svetlana. 1983. « L'œil de l'histoire: L'effet cartographique dans la peinture hollandaise au 17ème siècle ». *Actes de la recherche en sciences sociales* 49 (1): 71-101. doi:10.3406/arss.1983.2199.
- Alphand, Adolphe. 1867. *Les promenades de Paris: histoire, description des embellissements, dépenses de création et d'entretien des Bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées, études sur l'art des jardins et arboretum*. Paris: Rothschild.
- Alvarez de Toledo, Sandra, éd. 2013. *Cartes et lignes d'erre : traces du réseau de Fernand Deligny 1969 - 1979*. Traduit par Cyril Le Roy et Joshua Thorpe. Paris: L'Arachnéen.
- Amar, Georges, Mireille Apel-Muller, et Sabine Chardonnet-Darmaillacq, éd. 2016. *Le génie de la marche: poétique, savoirs et politique des corps mobiles*. Colloques de Cerisy. Paris: Hermann.
- Appert, Manuel. 2011. « Politique du skyline. Shard et le débat sur les tours à Londres ». *Métropolitiques*. <http://www.metropolitiques.eu/Politique-du-skyline-Shard-et-le.html>.
- Arendt, Hannah. 1995. *Qu'est-ce que la politique? (1958)*. Paris: Seuil.
- Ascher, François. 1995. *Métapolis, ou, L'avenir des villes*. Paris: Editions O. Jacob.
- . 2004. « Les sens du mouvement: modernités et mobilités ». In *Le sens du mouvement: modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, édité par Sylvain Allemand, François Ascher, et Jacques Lévy, 21-34. Paris: Belin.
- . 2005. *La société hypermoderne, [ou], Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*. Monde en cours. La Tour d'Aigues: Aube.
- Ascher, François, et Mireille Apel-Muller, éd. 2007. *La rue est à nous tous!* Paris: Au diable vauvert ; Institut pour la ville en mouvement.

- Assaf, Laure. 2013. « La Corniche d'Abu Dhabi : espace public et intimités à ciel ouvert ». *Arabian Humanities. Revue internationale d'archéologie et de sciences sociales sur la péninsule Arabique/International Journal of Archaeology and Social Sciences in the Arabian Peninsula*, n° 2 (septembre). <https://cy.revues.org/2625>.
- Augé, Marc. 1992. *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*. La Librairie du XXe siècle. Paris: Seuil.
- Augoyard, Jean-François. 1979. *Pas à pas: essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Paris: Editions du Seuil / Grenoble: A la croisée.
- Augustin. 2007. *Les aveux*. Traduit par Frédéric Boyer. Paris: POL.
- Bachelard, Gaston. 1934. *La formation de l'esprit scientifique*. Paris: Librairie philosophique J. Vrin.
- Balzac, Honoré de. 1992. *Théorie de la démarche*. (1851). Paris: Eugène Didier.
- Barthes, Roland. 2007. *L'empire des signes*. Paris: Seuil.
- Baudelaire, Charles. 1943. *Constantin Guys. Le peintre de la vie moderne*. (1863). Genève: Editions La Palatine.
- Beaude, Boris. 2010. « Espace de la ville, espace de la carte. Des analogies à la coexistence ». In *Nouvelles cartographies, nouvelles villes: HyperUrbain 2*, édité par Khaldoun Zreik. Paris, France: Europa. <https://infoscience.epfl.ch/record/161841/files/Beaude%20-%20Des%20analogies%20à%20la%20coexistence.pdf>.
- . 2012. *Internet, changer l'espace, changer la société: les logiques contemporaines de synchronisation*. Limoges, France: Éditions Fyp.
- . 2016. « Lost in Transduction: From Digital Footprints to Urbanity ». In *A Cartographic Turn. Mapping and the Spatial Challenge in Social Sciences*, édité par Jacques Lévy, EPFL Press, 273-97. Lausanne: Routledge.
- Beaudet, Gérard, et Pauline Wolff. 2012. « La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité. » *Vertigo*, n° Hors-série 11 (mai). doi:10.4000/vertigo.11703.
- Benedict, Ruth. 1995. *Le Chrysanthème et la sabre*. Traduit par Lise Mécréant. (1946). Arles: Picquier Poche / Houghton Mifflin Compagny.
- Benjamin, Walter. 1989. *Paris, capitale du XIXe siècle. Le livre des passages*. (1939). Paris: Editions du Cerf.
- . 1991. *Ecrits français*. Édité par Jean-Maurice Monnoyer. 1940<sup>e</sup> éd. Paris: Gallimard.
- Berger, John, et Jean Mohr. 1981. *Une autre façon de raconter*. Collection « Voix ». Paris: F. Maspero.
- Bergson, Henri. 2009. *La Pensée et le mouvant. Essais et conférences*. 1934<sup>e</sup> éd. Paris: PUF.
- Bernier, Xavier. 2013. « Espace et spatialités du traverser. » *EspacesTemps.net*, septembre. <http://www.espacestemp.net/articles/espace-et-spatialites-du-traverser/>.
- Berque, Augustin. 1982. *Vivre l'espace au Japon*. Espace et liberté. Paris: Presses universitaires de France.
- . , éd. 1987a. *La qualité de la ville: urbanité française, urbainté nippone*. Vol. 1. Tokyo: Maison franco-japonaise.
- . 1987b. « Urbanité française, urbanité nippone ». In *La qualité de la ville: Urbanité française, urbainté nippone*, par Augustin Berque, 318-27. Tokyo: Maison franco-japonaise.



- . 1992. « Représentations de l'urbanité japonaise ». *Géographie et cultures*, n° 1 (janvier): 72-80. doi:10.4000/gc.2548.
- . , éd. 1994. *La maîtrise de la ville: urbanité française, urbanité nippone*. Vol. 2. Paris: Editions de l'Ecole des hautes études en sciences sociales.
- . 2012. « La chôra chez Platon ». In *Espace et lieu dans la pensée occidentale*, par Thierry Paquot et Chris Younès, 13-27. Paris: La découverte.
- . 2013. « Marcher au Japon ». *Techniques & Culture*, 254-69.
- Bertin, Jacques. 1967. *Sémiologie graphique: les diagrammes, les réseaux, les cartes*. Paris: Éd. EHESS.
- Besse, Jean-Marc. 2003. *Face au monde: atlas, jardins, géoramas*. Paris: Desclée de Brouwer.
- . 2005. « Vues de ville et géographie au XVIe siècle: concepts, démarches cognitives, fonctions ». In *Figures de la ville et construction des savoirs. Architecture, urbanisme, géographie*. Paris: CNRS Editions.
- . 2006. « Cartographie et pensée visuelle. Réflexions sur la schématisation graphique ». Communication lors de la journée d'étude présentée à La carte, outils de l'expertise aux XVIIIe et XIXe siècles, Strasbourg.
- Besse, Jean-Marc, et Gilles A. Tiberghien, éd. 2017. *Opérations cartographiques*. 1re éd. Arles: Actes sud : ENSP.
- Bonnefoit, Régine, Fabienne Eggelhöfer, et Martina Dobbe, éd. 2014. *Taking a line for a walk*. Köln: Snoeck.
- Bonnin, Philippe, Masatsugu Nishida, et Shigemi Inaga, éd. 2014. *Vocabulaire de la spatialité japonaise*. Paris: CNRS Ed.
- Bordreuil, Samuel. 2004. « Culture, attentions visuelles et orchestrations des mobilités. » In *Le sens du mouvement: modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, édité par Sylvain Allemand, François Ascher, et Jacques Lévy, 207-15. Paris: Belin.
- Boria, Edoardo. 2012. « Mapping Time ». *EspacesTemps.net*, janvier. <http://www.espacestems.net/articles/mapping-time/>.
- Borsay, Peter. 2008. « The Rise of the Promenade: The Social and Cultural Use of Space in the English Provincial Town, C. 1660-1800 ». *Journal for Eighteenth-Century Studies* 9 (2): 125-40. doi:10.1111/j.1754-0208.1986.tb00516.x.
- Boulin, Jean-Yves, Pierre Dommergues, et Francis Godard, éd. 2002. *La nouvelle aire du temps: réflexions et expériences de politiques temporelles en France*. La Tour d'Aigues ; Paris: Aube ; Datar.
- Bouvier, Nicolas. 2012. *Le vide et le plein. Carnets du japon 1964-1970*. (2004). Paris: Gallimard.
- Brayer, Laure. 2013. « Filmer l'ambiance urbaine : Les dispositifs vidéographiques à l'œuvre chez William H. Whyte dans La vie sociale des petits espaces urbains ». *Ambiances*, mai. doi:10.4000/ambiances.335.
- Brisson, Jean-Luc. 2004. *Cheminements*. Édité par Ecole nationale supérieure du paysage (Versailles). Arles; Versailles: Actes Sud ; École nationale supérieure du paysage.
- Buci-Glucksmann, Christine. 2001. *L'esthétique du temps au Japon: du zen au rituel*. Collection Débats. Paris: Galilée.

- Buffet, Laurent. 2012. *Itinérances. L'art en déplacement*. Grenoble: De l'Incidence Editeur.
- Burte, Himanshu. 1996. « Launching off from the backyard. An approach towards a theoretical basis for the design of public places in India. » In *Public places Bombay*, édité par Rahul Mehrotra et Günter Nest, 45-49. [Mumbai: Max Mueller Bhavan : Urban Design Research Institute.
- Calbérac, Yann. 2001. « Le terrain des géographes est-il un terrain géographique? Le terrain d'un épistémologue ». *Carnets de géographes 2*.
- Calvino, Italo. 1986. *Palomar*. Paris: Seuil.
- Capron, Jean-Luc. 1994. « De l'actant urbain ou communication et architecture ». In *La maîtrise de la ville: urbanité française, urbanité nipponne*, édité par Augustin Berque, 295-308. Paris: Editions de l'Ecole des hautes études en sciences sociales.
- Careri, Francesco. 2002. *Walking as an aesthetic practice*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Castel, Jean-Charles. 2008. « Articuler mobilité et urbanisme: mythe et réalités. » In *La mobilité qui fait la ville*, par Yves Chalas et Florence Paulhiac, 122-45. Paris: CERTU.
- Castells, Manuel. 2001. *La société en réseaux. L'ère de l'information*. Traduit par Philippe Delamare. Paris: Fayard.
- Casti, Emanuela. 2000. *Reality as Representation: The Semiotics of Cartography and the Generation of Meaning*. Bergamo: Bergamo University Press : Edizioni Sestante.
- . 2012. « Le tournant proxémique : de la représentation à la spatialité cartographique. » *EspacesTemps.net*, janvier. <http://www.espacestemp.net/articles/le-tournant-proxémique-de-la-representation-a-la-spatialite-cartographique/>.
- . 2015. *Reflexive Cartography: A New Perspective in Mapping*. Modern Cartography 6. Amsterdam: Elsevier.
- Casti, Emanuela, et Jacques Lévy, éd. 2010. *Le sfide cartografiche: movimento, partecipazione, rischio*. Ancona: Il lavoro editoriale.
- Castro, Teresa. 2013. « Atlas : pour une histoire des images "au travail" ». *Perspective. La revue de l'INHA*, n° 1 (juin): 161-67.
- Cefai, Daniel, et Carole Saturno, éd. 2007. *Itinéraires d'un pragmatiste. Autour d'Isaac Joseph*. Paris: Economica.
- Certeau, Michel de. 1990. *L'invention du quotidien. Tome 1: Arts de faire*. (1980). Paris: Gallimard.
- Chalas, Yves. 1997. « Territoires contemporains et représentations : des vieux paradigmes urbanistiques aux nouvelles figures de la ville / Contemporary urban forms and representations : from old urban paradigms to new town patterns ». *Revue de géographie alpine* 85 (4): 11-36. doi:10.3406/rga.1997.3934.
- Chavier, Eric. 2011. *Anthropologie de l'ordinaire. Une conversion du regard*. Toulouse: Anacharsis Editions.
- Chavinier, Elsa. 2007. « Identité des origines, identité du devenir. Perspectives géographiques. Chenchu des Nallamalais, Inde du Sud. » Université de Rouen.
- . 2008. « L'ethnisation de la tribu: Quelques éléments sur les réinventions tribales en Inde ». *L'Information géographique* 72 (1): 21. doi:10.3917/lig.721.0021.
- . 2011. « Cartes d'identité(s). Où l'on se fait une certaine idée des cartes autochtones ». In *Les SIG au*

*service du développement territorial*, édité par Olivier Walser, 55-62. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Chavinier, Elsa, Lanoix, Jacques Lévy, et Véronique Mauron. 2016. « What the Atlas Does to the Map. » In *A Cartographic Turn. Mapping and the Spatial Challenge in Social Sciences*, édité par Jacques Lévy, EPFL Press, 79-110. Lausanne: Routledge.

Choay, Françoise. 2004. *Espacements: l'évolution de l'espace urbain en France*. Milan: Skira.

Christin, Anne Marie. 2011. *L'invention de la figure*. Paris: Flammarion.

Citton, Yves, et Saskia Walentowitz. 2012a. « Habiter par le mouvement: portrait des transmigrants en tisserands ». *Multitudes*, n° 49 (mai). <http://www.yvescitton.net/wp-content/uploads/2013/09/Citton-Walentowitz-HabiterParMouvement-Multitudes-49-2012.pdf>.

———. 2012b. « Pour une écologie des lignes et des tissages ». *Revue des Livres*, n° 4 (mars): 28-39.

Corbin, Alain. 1990. *Le territoire du vide: l'Occident et le désir du rivage (1750 - 1840)*. 218. Paris: Flammarion.

Corboz, André. 2001. *Le territoire comme palimpseste et autres essais*. Collection Tranches de villes. Besançon: Editions de l'Imprimeur.

Das, P K. 1996. « Restoration of Bombay's waterfronts. Political & cultural reflections. » In *Public places Bombay*, édité par Rahul Mehrotra et Günter Nest, 59-65. [Mumbai: Max Mueller Bhavan : Urban Design Research Institute.

Daston, Lorraine, et Peter Louis Galison. 2012. *Objectivité*. Dijon: les Presses du réel.

Davila, Thierry. 2002. *Marcher, créer. Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XXème siècle*. Paris: Editions du Regard.

Debié. 1993. « Une forme urbaine du premier âge touristique: les promenades littorales. » *Mappemonde* 1. <http://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M193/PROMENAD.pdf>.

Deleuze, Gilles, et Félix Guattari. 1980. *Mille plateaux. Capitalisme et schizophrénie* 2. Vol. 2. Paris: Éditions de minuit.

Derrida, Jacques. 1991. *Donner le temps*. Collection La Philosophie en effet. Paris: Galilée.

Descola, Philippe, et Tim Ingold. 2014. *Etre au monde: quelle expérience commune ?* Lyon: Presses Universitaires de Lyon.

Detienne, Marcel. 1990. *Tracés de fondation*. Louvain-Paris: Peeters.

———. 2000. *Comparer l'incomparable*. La librairie du XXe siècle. Paris: Seuil.

———. 2002. « L'art de construire des comparables: Entre historiens et anthropologues ». *Critique internationale* 14 (1): 68-78. doi:10.3917/criti.014.0068.

Detrez, Christine. 2002. *La construction sociale du corps*. Paris: Seuil.

Di Méo, Guy. 2010. « Subjectivité, socialité, spatialité: Le corps, cet impensé de la géographie ». *Annales de géographie* 5 (675): 466-91.

Didi-Huberman, Georges. 1995. *La ressemblance informe, ou, Le gai savoir visuel selon Georges Bataille*. Vues. Paris:

Editions Macula.

———. 2000. *Devant le temps: histoire de l'art et anachronisme des images*. Paris: Editions de Minuit.

———. 2011. *Atlas ou le gai savoir inquiet. L'oeil de l'histoire. 3. Paradoxe*. Paris: Minuit.

Didi-Huberman, Georges, et Laurent Mannoni. 2004. *Mouvements de l'air: Étienne-Jules Marey, photographe des fluides*. Paris: Gallimard : Réunion des musées nationaux.

Di Méo, Guy. 2009. « L'individu, le corps et la rue globale ». *Géographie et cultures*, n° 71 (septembre): 9-23. doi:10.4000/gc.1977.

D'Souza, Aruna, et Tom McDonough, éd. 2008. *The Invisible Flâneuse? Gender, Public Space, and Visual Culture in Nineteenth-Century Paris*. Critical Perspectives in Art History. Manchester: Univ. Press.

Dumont, Louis. 1992. *Homo hierarchicus: le système des castes et ses implications*. Reprod. Paris: Gallimard.

Eco, Umberto. 2009. *Vertige de la liste*. Paris: Frammarion.

Feriel, Cédric. 2013. « Le piéton, la voiture et la ville - Métropolitiques ». *Métropolitiques*.  
<http://www.metropolitiques.eu/Le-pieton-la-voiture-et-la-ville.html>.

Ferry, Jean-Marc. 1991. *Les puissances de l'expérience: essai sur l'identité contemporaine*. Paris: Cerf.

Fischer, Carmen, et Caroline Iorio. 2013. « Bombay Dilemma ». Mémoire de master, Lausanne: EPFL.

Flonneau, Mathieu. 2007. « Paris au coeur de la révolution des usages de l'automobile 1884-1908 ». *Histoire, économie & société* 26e année (2): 61. doi:10.3917/hes.072.0061.

Fort-Jacques, Théo. 2007. « Habiter, c'est mettre l'espace en commun ». In *Habiter, le propre de l'humain: villes, territoires et philosophie*, édité par Thierry Paquot, Michel Lussault, et Christiane Younès, 251-66. Paris: La Découverte.

Foucault, Michel. 2009. *Le corps utopique - Les hétérotopies*. Paris: Editions Lignes.

———. 2012. *Naissance de la clinique*. Paris: Presses Universitaires de France.

François, Baptiste. 2011. « Shinjuku No: Matérialisation, Perception et Application des règles de la gare de Shinjuku, Tokyo. » Mémoire de Master, Paris: Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville.  
<https://shinjukuno.files.wordpress.com/2012/07/version-finale.pdf>.

Galey, Jean-Claude, éd. 1985. *L'espace du temple 1: espaces, itinéraires, médiations*. Vol. 8. Paris: Ecole des Hautes Etudes de Sciences Sociales, collection Purusartha.

Gauchet, Marcel. 1998. *La religion dans la démocratie. Parcours de la laïcité*. Editions Gallimard.

Gehl, Jan. 2012. *Pour des villes à échelle humaine*. Montréal: Éditions Écosociété.

Ghorra-Gobin, Cynthia. 2010. « Promouvoir la figure symbolique du piéton. » *INRETS*, 83-91.

Gibson, James J. 1986. *The Ecological Approach to Visual Perception*. (1979). Boston: Houghton Mifflin.

Glowczewski, Barbara. 2006. *Rêves en colère. Alliances aborigènes dans le Nord-Ouest australien*. Paris: Plon.

Goetz, Benoît. 2006. « Théorie de la démarche. Ebauche d'une philosophie du geste ». *Le Portique*, n° 17.

<http://leportique.revues.org/index791.html>.

Goffman, Erving. 1996a. *La mise en scène de la vie quotidienne. La présentation de soi*. Traduit par Alain Accardo. (1973). Vol. 1. Paris: Ed. de Minuit.

———. 1996b. *La mise en scène de la vie quotidienne. Les relations en public*. Traduit par Alain Kihm. (1973). Vol. 2. Paris: Ed. de Minuit.

———. 1998. *Les rites d'interaction*. Traduit par Alain Kihm. (1974). Paris: Ed. de Minuit.

Gontcharov, Ivan Aleksandrovitch. 2012. *La terrible maladie*. Traduit par André Cabaret. Strasbourg: Circé.

Gracq, Julien. 1995. *En lisant en écrivant*. (1980). Paris: Gallimard.

Gubler, Jacques. 1997. « Motion, émotions. Notes sur la marche à pied et l'architecture du sol ». *Matières*, n° 1.

Habermas, Jürgen. 2010. *L'espace public: archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. (1988). Critique de la politique Payot. Paris: Payot.

Hagelstein, Maud. 2010. « L'histoire des images selon Warburg: Mnémosyne et ses opérations de cadrage. » In *Cadre, seuil, limite. La question de la frontière dans la théorie de l'art.*, édité par Thierry Lenain et Rudy Steinmetz, 252-79. Bruxelles: La Lettre volée.

Hall, Edward T. 1963. « A System for the Notation of Proxemic Behavior ». *American Anthropologist* 65 (5): 1003-26. doi:10.1525/aa.1963.65.5.02a00020.

———. 1978. *La dimension cachée*. Traduit par Amélia Petita et Françoise Choay. (1971). Paris: Éd. du Seuil.

Hall, Edward T., Ray L. Birdwhistell, Bernhard Bock, Paul Bohannan, A. Richard Diebold, Marshall Durbin, Munro S. Edmonson, et al. 1968. « Proxemics ». *Current Anthropology* 9 (2/3): 80-108.

Hall, Edward T., et Mildred Reed Hall. 1994. *Comprendre les japonais*. Paris: Éd. du Seuil.

Hall, Edward Twitchell. 1984. *La danse de la vie temps culturel, temps vécu*. Traduit par Anne-Lise Hacker. Paris: Ed. du Seuil.

Harley J. Brian, Woodward David, éd. 1987. *The History of Cartography. Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*. Vol. 1. Chicago, London: The University of Chicago Press.

———. , éd. 1992. *The History of Cartography. Cartography in the Traditional Islamic and South Asian Societies*. Vol. 2 Book 1. Chicago, London: The University of Chicago Press.

———. , éd. 1994. *The History of Cartography. Cartography in the Traditional East and Southeast Asian Societies*. Vol. 2 Book 2. Chicago, London: The University of Chicago Press.

Hartog, François. 2003. *Régimes d'historicité: présentisme et expériences du temps*. Paris: Éd. du Seuil.

Harvey, P. D. A. 1980. *The history of topographical maps: symbols, pictures and surveys*. London: Thames and Hudson.

Heidegger, Martin. 1958. « Bâtir habiter penser ». In *Essais et conférences*. Paris: Gallimard.

Hillier, Bill, et Julienne Hanson. 2005. *The Social Logic of Space*. Repr. Cambridge: Cambridge Univ. Press.

Hodgson, John. 2001. *Mastering Movements. The life and work of Rudolf Laban*. London: Methuen Publishing Ltd.

Ingold, Tim. 2007. *Lines: A Brief History*. Oxon, UK: Routledge.

- . 2011a. *Being Alive. Essays on Movement, Knowledge and Description*. Oxon: Routledge.
- . 2011b. *Redrawing Anthropology. Materials, Movements, Lines*. Burlington: Ashgate.
- . 2011c. *Une brève histoire des lignes*. Traduit par Sophie Renault. Paris: Zones Sensibles Editions.
- . 2013. *Marcher avec les dragons*. Paris: Zones Sensibles Editions.
- . 2016. « After Cartography ». In *A Cartographic Turn. Mapping and the Spatial Challenge in Social Sciences*, édité par Jacques Lévy, EPFL Press, 321 - 35. Lausanne: Routledge.
- Ingold, Tim, et Jo Lee Vergunst, éd. 2008. *Ways of walking: ethnography and practice on foot*. Anthropological studies of creativity and perception. Aldershot, England ; Burlington, VT: Ashgate.
- Ishizuka, Hiromichi. 1988. « Amusement Quarters, Public Squares and Road Regulations of Tokyo in the Meiji Era ». In *Tokyo: Urban Growth and Planning, 1868-1988*, édité par Hiromichi Ishizuka et Ishida Yorifusa, 71 - 75. Tokyo: Tokyo Metropolitan University Centre for Urban Studies.
- Jacob, Christian. 1980. « Ecritures du monde. Points de vue, parcours et catalogues ». In *Cartes et figures de la Terre*, édité par Jacques Mullender et Giulio Macchi, 104 - 10. Paris: Centre Georges Pompidou / Centre de création industrielle.
- . 1992. *L'empire des cartes: approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*. Paris: A. Michel.
- Jakob, Michael. 2014. *Poétique du banc*. Paris: Éd. Macula.
- Janicaud, Dominique. 1997. *Chronos: pour l'intelligence du partage temporel*. Le collège de philosophie. Paris: B. Grasset.
- Jarrigeon, Anne. 2007. « Corps à corps urbains vers une anthropologie poétique de l'anonymat parisien ». Paris: Paris IV Sorbonne.
- . 2013. « La Villette-Vies. Synchronies et polyrythmies d'un parc urbain ». In *Ambiances urbaines en partage pour une écologie sociale de la ville sensible*, édité par Jean-Paul Thibaud et Cristiane Rose de Siqueira Duarte, 267 - 83. [Genève]: MétisPresses.
- Jarvis, Robin. 1997. *Romantic writing and pedestrian travel*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire ; New York: Macmillan Press ; St. Martin's Press.
- Jinnai, Hidenobu. 1987. « Changement morphologique et continuité de la ville. » In *La qualité de la ville: Urbanité française, urbainté nippone*, par Augustin Berque, 73 - 80. Tokyo: Maison franco-japonaise.
- Jolé, Michèle. 2006. « Le destin festif du canal Saint-Martin ». *Pouvoirs* 116 (1): 117. doi:10.3917/pouv.116.0117.
- Joseph, Isaac. 1984. *Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public*. Paris: Librairie des Méridiens.
- . 1992. « L'espace public comme lieu de l'action. » *Annales de la recherche urbaine*, n° 57 - 58.
- . 1997. « Prises, réserves, épreuves ». *Communications* 65 (1): 131 - 42. doi:10.3406/comm.1997.1994.
- . 1998. *La ville sans qualités*. La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube.
- . 2000. « Décrire l'espace des interactions ». In *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*,

édité par Jacques Lévy et Michel Lussault, 49 - 55. Paris: Belin.

Jullien, François. 2000. *Penser d'un dehors (La Chine). Entretiens d'Extrême-Orient*. Paris: Editions du Seuil.

Kaufmann, Vincent. 2002. *Re-thinking Mobility*. Burlington: Ashgate.

———. 2008. *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

———. 2013a. « François Ascher ». *Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilière*.  
<http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/francois-ascher-852>.

———. 2013b. « Motilité ». Édité par Jacques Lévy et Michel Lussault. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.

———. 2014. *Retour sur la ville: motilité et transformations urbaines*. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Kaviraj, Sudipta. 1997. « Filth and the Public Sphere: Concepts and Practices about Space in Calcutta ». *Public Culture* 10 (1): 83-113. doi:10.1215/08992363-10-1-83.

Kawazoe, Noboru. 1987. « L'urbanité comme expression des pratiques et des liens sociaux. » In *La qualité de la ville: Urbanité française, urbaineté nippone*, par Augustin Berque, 211 - 16. Tokyo: Maison franco-japonaise.

Kirby, Peter Wynn. 2009. *Boundless Worlds. An Anthropological Approach to Movement*. New York, Oxford: Berghahn Books.

Kish, Georges. 1980. *La carte, Image des civilisations*. Paris: Editions du Seuil.

Klein, Etienne. 2013. *D'où viennent les idées (scientifiques)?* Paris: Editions Manucius.

Kôji, Taki. 1994. « Rhétorique de la rue. Résumé d'une analyse de la rue Parco ». In *La maîtrise de la ville: urbanité française, urbanité nippone*, édité par Augustin Berque, 287 - 94. Paris: Editions de l'Ecole des hautes études en sciences sociales.

*La qualité de la ville: Urbanité française, urbaineté nippone*. 1987. Maison franco-japonaise.

Laharie, Muriel. 2010. « Les cartes anthropomorphes d'Opicinus de Canistris (1337) ». In *Géographes et voyageurs au Moyen Âge*, édité par Henri Bresc et Emmanuelle Tixier du Mesnil, 67 - 89. Sciences humaines et sociales. Nanterre: Presses universitaires de Paris Ouest. <http://books.openedition.org/pupo/1582>.

Lanoix, Carole. 2010. « La construction de l'espace sacré à l'épreuve du profane en Inde. L'exemple de Bénarès et de Srirangam ». Mémoire de master, Paris: EHESS.

———. 2014a. « Images de pensée. Penser en images ». *Contour*. <http://contour.epfl.ch/en/images-de-pensee-penser-en-images-lecture-des-apparences-question-de-traduction/>.

———. 2014b. « L'Inde sans espace public. » *EspacesTemps.net*, septembre.  
<http://www.espacestems.net/articles/linde-sans-espace-public/>.

———. 2014c. « Notes, Notation, Narration : Le carnet de terrain comme « carto-ethnographie » ». *Belgeo*, n° 2 (décembre). doi:10.4000/belgeo.12862.

Lanoix, Carole, et Véronique Mauron. 2015. « Cartographier le temps, l'espace d'un moment. »

*EspacesTemps.net*. <http://www.espacestemp.net/articles/cartographe-le-temps-lespace-dun-moment-2/>.

Laplantine, François. 2005. *Le social et le sensible: introduction à une anthropologie modale*. L'anthropologie au coin de la rue. Paris: Téraèdre.

———. 2010. *Tokyo, ville flottante: scène urbaine, mises en scène*. Un ordre d'idées. Paris: Stock.

Lavadinho, Sonia, et Yves Winkin. 2004. « Quand les piétons saisissent la ville. Eléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain. » *MEI Médiation et information*, n° 21: 33-41.

———. 2005. « Les territoires du moi: aménagements matériels et symboliques de la marche urbaine ». In *Développement urbain durable*. Université de Lausanne.

Lazarotti, Olivier. 2006. *Habiter: la condition géographique*. Paris: Belin.

———. 2014. *Habiter le Monde*. Paris: La Documentation Française.

Le Breton, David. 2000. *Eloge de la marche*. Paris: Métailié.

Le Corbusier, Pierre Jeanneret, et Willy Boesiger. 1999. *Œuvre complète. Bd. 2: 1929 - 1934*. (1935). Basel: Birkhäuser.

Le Ru, Véronique. 2012. *Le temps, la plus commune des fictions*. Philosophies. Paris: Presses Universitaires de France.

Lefebvre, Henri. 1992. *Eléments de rythmanalyse: introduction à la connaissance des rythmes*. Paris: Editions Syllepse.

———. 2000. *La production de l'espace*. 4. éd. Paris: Éd. Anthropos.

Lemas, Nicolas. 2013. « Embellir la ville pour le piéton: La prise en compte esthétique et fonctionnelle du piéton dans la littérature sur les embellissements de Paris de Pierre Patte à Eugène Hénard ». In *Marche et espace urbain de l'Antiquité à nos jours: dossier thématique*, édité par Judith le Maire, 103-21. Bruxelles: Mardaga.

Lévy, Jacques. 1994. *L'espace légitime: sur la dimension géographique de la fonction politique*. Paris: Presses de la Fondation nationale des sciences politiques.

———. 1999. *Le tournant géographique: penser l'espace pour lire le monde*. Paris: Belin.

———. 2000a. « Les nouveaux espace de la mobilité ». In *Les territoires de la mobilité*, édité par Michel Bonnet et Dominique Desjeux, 155-70. Paris: Presses universitaires de France.

———. 2000b. « Les nouveaux espaces de la mobilité ». In *Les territoires de la mobilité*, par Michel Bonnet et Dominique Desjeux, Presses Universitaires de France, 155-70. Paris.

———. 2004. « Modèle de mobilité, modèle d'urbanité. » In *Le sens du mouvement: modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, édité par Sylvain Allemand, François Ascher, et Jacques Lévy, 157-69. Paris: Belin.

———. 2008. « Ville pedestre, ville rapide ». *Urbanisme* 359 (mars): 57-59 p.

———. 2011. « Le passant inconsideré. » *EspacesTemps.net*, août. <http://www.espacestemp.net/articles/le-passant-inconsideré/>.

———. 2012. « A Cartographic Turn ? » *EspacesTemps.net*, février. <http://www.espacestemp.net/articles/a-cartographic-turn/>.



- . 2013a. « Echelle ». Édité par Jacques Lévy et Michel Lussault. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.
- . 2013b. « Espace public ». Édité par Jacques Lévy et Michel Lussault. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.
- . 2013c. « Lieu ». Édité par Jacques Lévy et Michel Lussault. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.
- . 2013d. « Métrique ». Édité par Jacques Lévy et Michel Lussault. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.
- . 2015a. « Habiter Cheonggyecheon : l'exception ordinaire ». *Annales de géographie* 704 (4): 391-405. doi:10.3917/ag.704.0391.
- . 2015b. « Habiter Cheonggyecheon: l'exception ordinaire. » *Annales de Géographie*, n° 704: 391-405.
- . , éd. 2016a. *A Cartographic Turn. Mapping and the Spatial Challenge in Social Sciences*. EPFL Press. Lausanne: Routledge.
- . 2016b. « Mapping Ethics ». In *A Cartographic Turn. Mapping and the Spatial Challenge in Social Sciences*, édité par Jacques Lévy, EPFL Press, 183-97. Lausanne: Routledge.
- Lévy, Jacques, et Michel Lussault, éd. 2013. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.
- Lévy, Jacques, Ogier Maître, et Thibault Romany. 2016. « Rebattre les cartes. Topographies/topologies: langages spatiaux, spatialités, espaces ». *Réseaux Topographies/topologies: langages spatiaux, spatialités, espaces* (195).
- Lewis G. Malcolm, Woodward David, éd. 1998. *The History of Cartography. Cartography in the Traditional African, American, Arctic, Australian, and Pacific Societies*. Vol. 2 Book 3. Chicago, London: The University of Chicago Press.
- Lima, Manuel. 2013. *Cartographie des réseaux: l'art de représenter la complexité*. Traduit par Jérôme Cukier. Paris: Eyrolles.
- Livingston, Eric. 2002. « Le flot du trafic piétonnier ». In *Regards en action: ethnométhodologie des espaces publics*, édité par Jean-Paul Thibaud, 103-11. [Bernin, France]: A la croisée.
- Loir, Christophe. 2013. « Voir et être vu: les promenades bruxelloises aux XVIIIe et XIXe siècle. » *Bruxelles Patrimoines*.
- Loir, Christophe, et Laurent Turcot. 2011. « La promenade au tournant des XVIIIe et XIXe siècles. » *Etudes sur le XVIIIe siècle* XXXIX: 7-19.
- Longhurst, Robyn. 2001. *Bodies: exploring fluid boundaries*. Londres, New York: Routledge.
- Louiset, Odette. 2000. « L'urbanité ailleurs. » In *Logiques de l'espace, esprit des lieux.*, Belin, 157-64. Paris.
- . 2001. « Les villes invisibles ». *L'information géographique* 65 (3): 219-33. doi:10.3406/ingeo.2001.2760.
- . 2011. *L'oubli des villes de l'Inde. Pour une géographie culturelle de la ville*. Paris: Armand Colin.
- . 2015. « Contre la comparaison à sens unique. » *EspacesTemps.net*, septembre.

<http://www.espacestems.net/articles/contre-la-comparaison-a-sens-unique/>.

Loukaitou-Sideris, Anastasia, et Renia Ehrenfeucht. 2009. *Sidewalks: conflict and negotiation over public space*. Urban and industrial environments. Cambridge, Mass: MIT Press.

Lussault, Michel. 2007a. « Habiter, du lieu au monde. Réflexions géographiques sur l'habitat humain ». In *Habiter, le propre de l'humain: villes, territoires et philosophie*, édité par Thierry Paquot, Michel Lussault, et Christiane Younès, 35-52. Armillaire. Paris: La Découverte.

———. 2007b. *L'homme spatial: la construction sociale de l'espace humain*. La couleur des idées. Paris: Seuil.

———. 2013a. « Espace public ». Édité par Jacques Lévy et Michel Lussault. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.

———. 2013b. « Lieu ». Édité par Jacques Lévy et Michel Lussault. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.

———. 2013c. « Représentation ». Édité par Jacques Lévy et Michel Lussault. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.

———. 2017. *Hyper-lieux: les nouvelles géographies de la mondialisation*. La Couleur des idées. Paris: Éditions du Seuil.

Lynch, Kevin, et Malcolm Rivkin. 1959. « A walk around the block. » *Landscape. Magazine of Human Geography*. 8 (3): 24-34.

Maire, Judith le. 2013a. « La marche, outil des processus participatifs en architecture et urbanisme du XXe siècle ». In *Marche et espace urbain de l'Antiquité à nos jours: dossier thématique*, édité par Judith le Maire, 1:133-48. Bruxelles: Mardaga.

———. , éd. 2013b. *Marche et espace urbain de l'Antiquité à nos jours: dossier thématique*. Bruxelles: Mardaga.

Mann, Leon. 1969. « Queue Culture: The Waiting Line as a Social System. » *American Journal of Sociology* 75 (3): 340-54.

Marey, Etienne-Jules. 1994. *Le mouvement*. Nîmes: Editions Jacqueline Chambon.

Marin, Louis. 1988. « Le cadre de la représentation et quelques-unes de ses figures. » *Les cahiers du musée national d'Art Moderne*.

———. 1994. *De la représentation*. Hautes études. Paris: Gallimard : Seuil.

Martin, Jean-Clet. 2010. *Plurivers: essai sur la fin du monde*. Paris: Presses universitaires de France.

Mauron, Véronique. 2009. « Arpentage et représentation de la ville. » *EspacesTemps.net*. <http://www.espacestems.net/articles/arpentage-et-representation-de-la-ville/>.

Mauss, Marcel. 1936. « Les techniques du corps ». *Journal de Psychologie* XXXII (3-4).

McCloud, Scott. 2007. *L'art invisible*. [Paris]: Delcourt.

Mecke, Jochen. 2013. « Mimésis et poïésis du temps: Paul Ricoeur et la temporalité du roman (post-moderne) ». *Fabula Colloques*. <http://www.fabula.org/colloques/document1885.php>.

Miaux, Sylvie. 2008. « Le piéton : un acteur privilégié de l'espace public barcelonais ». *Cahiers de géographie du*

Québec 52 (146): 175. doi:10.7202/019587ar.

Michaud, Philippe-Alain. 1998. *Aby Warburg et l'image en mouvement*. Paris: Macula.

Milliot. 2013. « Portées d'une ambiance pluraliste: le quartier de la Goutte-d'or à Paris ». In *Ambiances urbaines en partage pour une écologie sociale de la ville sensible*, édité par Jean-Paul Thibaud et Cristiane Rose de Siqueira Duarte, 249-68. Genève: MétisPresses.

Milon, Alain. 2012. *Cartes incertaines: regard critique sur l'espace*. Paris: Encre marine.

Moles, Abraham-André, et Elisabeth Rohmer. 1972. *La psychologie de l'espace*. Paris: Casterman.

Monnier, Mathilde, et Jean-Luc Nancy. 2005. *Allitérations. Conversations sur la danse*. Paris: Editions Galilée.

Morant, Alix de. 2012. « Marcher pour voir. Marches et démarches chorégraphiques en milieu urbain ». In *Art et ville contemporaine: rythmes et flux*, édité par Jean-Pierre Mourey et Béatrice Ramaut-Chevassus, 167-90. 160. « Collection arts ». Saint-Etienne: Publications de l'Université de Saint-Etienne.

Morris, Desmond. 2002. *Peopewatching*. London: Vintage.

Naga, Ito. 2010. *Iro mo ka mo, la couleur et le parfum*. Le Chambon-sur-Lignon: Cheyne.

Nakagawa, Hisayasu. 2005. *Introduction à la culture japonaise*. Paris: Presses Universitaires de France.

Nijman, Jan. 2007. « Mumbai since Liberalisation: The Space-economy of India's Getaway City. » In *Indian Cities in Transition*, édité par Annapurna Shaw, 238-59. Hyderabad: Orient Longman Private Limited.

Nova, Nicolas. 2009. *Les médias géolocalisés*. Limoges: FYP éditions.

Nuti, Lucia. 2002. « Mapping Places: Chorography and Vision in the Renaissance ». In *Mappings*, édité par Denis Cosgrove, Reprint, 90-108. Critical Views. London: Reaktion Books.

Nuvolati, Giampaolo. 2009. « Le flâneur dans l'espace urbain ». *Géographie et cultures*, n° 70 (juillet): 7-20. doi:10.4000/gc.2167.

O'Byrne, Alison. 2008. « The Art of Walking in London: Representing Urban Pedestrianism in the Early Nineteenth Century ». *Romanticism* 14 (2): 94-107. doi:10.3366/E1354991X08000214.

Olmedo, Elise. 2012. « Hendrik Sturm, l'infatigable marcheur-sculpteur d'espace ». *Strabic*. <http://strabic.fr/Hendrik-Sturm-l-infatigable>.

O'Rourke, Karen. 2013. *Walking and mapping: artists as cartographers*. Leonardo. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.

O'Sullivan, Timothy M. 2012. *Walking in Roman Culture*. Cambridge University Press. Cambridge.

Paquot, Thierry. 2010. « Pour une anthropologie de l'ordinaire urbain ». *Urbanisme Petis riens urbains* (370).

Paquot, Thierry, Michel Lussault, Christiane Younès, et Institut d'urbanisme de Paris, éd. 2007. *Habiter, le propre de l'humain: villes, territoires et philosophie*. Armillaire. Paris: La Découverte.

Park, Robert E. 2007. *La Foule et le public*. Lyon: Editions Parangon.

Parkes, Don N., et Nigel Thrift, éd. 1980. *Times, Spaces, and Places: A Chronogeographic Perspective*. New York: John Wiley and Sons.

- Paterson, M. 2009. « Haptic Geographies: Ethnography, Haptic Knowledges and Sensuous Dispositions ». *Progress in Human Geography* 33 (6): 766-88. doi:10.1177/0309132509103155.
- Perec, Georges. 2008. *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*. Paris: Bourgois.
- . 2010. *Espèces d'espaces*. Nouv. éd. rev. et corrigée. Paris: Éd. Galilée.
- Perrier, Mélanie. 2015. « Du geste de conduite à celui de témoignage. Pour une communauté en mouvement dans cinq pratiques de la marche. » In *Gestes à l'oeuvre*, édité par Barbara Formis, 39-48. Saint-Vincent-de-Mercuze: De l'incidence.
- Pétrarque. 2011. *L'ascension du Mont Ventoux*. Traduit par Yann Migoubert. Paris: Éd. Sillage.
- Piron, Sylvain. 2015. *Dialectique du monstre: enquête sur Opicino de Canistris*. Bruxelles; Le Kremlin-Bicêtre: Zones sensibles.
- Poe, Edgar Allan. 2011. *L'homme des foules*. Paris: Éd. Manucius.
- Rancière, Jacques. 2000. *Le partage du sensible: esthétique et politique*. Paris: Fabrique : Diffusion Les Belles Lettres.
- Recht, Roland. 2012. *L'atlas Mnémosyne*. Paris: l'Ecarquillé.
- Reclus, Elisée. 2016. *Ecrits cartographiques*. Édité par Alexandre Chollier et Federico Ferretti. Genève: Heros-Limite.
- Regnault, Félix. 1898. *Comment on marche. Des divers modes de progression. De la supériorité du mode en flexion*. Paris: Henri Charles-Lavauzelle.
- Retailé, Denis. 1996. « La vérité des cartes ». *Le Débat* 92 (5): 87. doi:10.3917/deba.092.0087.
- . 2013. « Espace mobile ». Édité par Jacques Lévy et Michel Lussault. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.
- Ricœur, Paul. 1983. *Temps et récit. L'intrigue et le récit historique*. Vol. 1. Paris: Seuil.
- Ricoeur, Paul. 1985. *Temps et récit. Tome 3: Le temps raconté*. Vol. 3. L'ordre philosophique. Paris: Éd. du Seuil.
- Rieucou, Jean. 2012. « La promenade publique géosymbole de l'urbanité espagnole. La Rambla Nova de Tarragone ». *EchoGéo*, n° 22 (décembre). doi:10.4000/echogeo.13252.
- Rivière, Claude. 1995. *Les rites profanes*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Robic, Marie-Claude. 1992. « Epistémologie de la géographie ». In *Encyclopédie de Géographie*, par Antoine Bailly, Robert Ferras, et Denise Pumain, 37-55. Paris: Economica.
- Rohatgi, Pauline, Pheroza Godrej, Rahul Mehrotra, et Bharath Ramamrutham, éd. 1997. *Bombay to Mumbai: changing perspectives*. Mumbai: Marg Publications.
- Rosenberg, Daniel, et Anthony Grafton. 2010. *Cartographies of Time. A History of the Timeline*. New York: Princeton Architectural Press.
- Rouillard, Dominique. 2013. « La marche, le marketing du corps. » In *Marche et espace urbain de l'Antiquité à nos jours: dossier thématique*, édité par Judith le Maire, 1:149-66. Bruxelles: Mardaga.

- Rousseau, Jean-Jacques. 1966. *Emile ou de l'éducation*. (1762). Paris: Flammarion.
- . 1990. *Les rêveries du promeneur solitaire*. (1782). Paris: Gallimard.
- Ruby, Christian. 2008. « Comment distinguer la foule et le public ? » *EspacesTemps.net*, novembre. <http://www.espacestems.net/articles/comment-distinguer-la-foule-et-le-public/>.
- Sacks, Harvey. 2002. « Faire “être comme tout le monde” ». In *Regards en action: ethnométhodologie des espaces publics*, édité par Jean-Paul Thibaud, 201 - 10. Bernin: A la croisée.
- Sansot, Pierre. 1996. *Poétique de la ville*. (1971). Paris: Armand Colin.
- Sartre, Jean-Paul. 2012. *L'être et le néant: essai d'ontologie phénoménologique*. Ed. corrigée. Paris: Gallimard.
- Schaut, Christine. 2013. « La meilleure façon de marcher. Une analyse des rapports inégaux à la mobilité contemporaine ». In *Marche et espace urbain de l'Antiquité à nos jours: dossier thématique*, édité par Judith le Maire, 1:177-88. Bruxelles: Mardaga.
- Schelle, Karl Gottlob. 1996. *L'art de se promener*. Paris: Editions Payot & Rivages.
- Schneider, Pierre. 2001. *Petite histoire de l'infini en peinture*. Paris: Hazan.
- Schoggen, Phil, Karl August Fox, et Roger G. Barker. 1989. *Behavior settings: a revision and extension of Roger G. Barker's Ecological psychology*. Stanford, Calif: Stanford University Press.
- Schüler, C.J. 2011. *La ville. La cartographie urbaine de l'Antiquité au XXe siècle*. Paris.
- Seidensticker, Edward. 1983. *Low city, high city: Tokyo from Edo to the earthquake*. New York: Knopf.
- Sennett, Richard. 2009. *Ce que sait la main la culture de l'artisanat*. Traduit par Pierre-Emmanuel Dauzat. Paris: A. Michel.
- Shannon, Kelly, et Janina Gosseye, éd. 2009. *Reclaiming (the urbanism of) Mumbai*. Explorations in/of urbanism 3. Amsterdam: SUN Academia.
- Simay, Philippe, et Stéphane Füzessery. 2008. *Le choc des métropoles. Simmel, Kracauer, Benjamin*. Paris: L'Eclat.
- Simmel, Georg. 1981. *Sociologie et Epistémologie*. Paris: PUF.
- . 2013. *Les grandes villes et la vie de l'esprit ; suivi de Sociologie des sens*. Traduit par Jean-Louis Vieillard-Baron et Frédéric Joly. Paris: Éd. Payot & Rivages. <https://lectures.revues.org/11348?lang=en>.
- Solnit, Rebecca. 2001. *L'art de marcher*. Arles: Actes Sud.
- Srinivas, Smriti. 2001. *Landscapes of urban memory: the sacred and the civic in India's high-tech city*. v. 9. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Stock, Mathis. 2004. « L'habiter comme pratique des lieux ». *EspacesTemps.net*.
- . 2006. « L'hypothèse de l'habiter poly-topique: pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles. » *Espace Temps*.
- . 2007. « Théorie de l'habiter. Questionnements ». In *Habiter, le propre de l'humain: villes, territoires et philosophie*, édité par Thierry Paquot, Michel Lussault, et Christiane Younès, 103-25. Armillaire. Paris: La Découverte.

- Tanaka, Akio. 1994. « Tokyo as a city of consumption: space, media, and self identity in contemporary Japan. » Mémoire de master, The University of British Columbia.
- Tardits, Manuel. 1994. « Initiateurs urbains. Gares et grands magasins ». In *La maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nippone.*, édité par Augustin Berque, 309-20. Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.
- Tassin, Etienne. 1992. « Espace commun ou espace public ? L'antagonisme de la communauté et de la publicité. » Édité par Paris: CNRS Editions. *HERMES*, n° 10: 23-37.
- Terrin, Jean-Jacques. 2011. *Le piéton dans la ville*. Paris: Editions Parenthèses.
- Tester, Keith, éd. 1994. *The Flâneur*. London ; New York: Routledge.
- Thibaud, Jean-Paul. 2002. *Regards en action: ethnométhodologie des espaces publics*. Bernin: A la croisée.
- . 2008. « Je, Tu, Il. La marche aux trois personnes ». *Urbanisme*, n° 359: 63-65 p.
- Thibaud, Jean-Paul, Aurore Bonnet, Martine Leroux, et Rachel Thomas. 2007. « Les compositions de la marche en ville ». CRESSON UMR 1563 Ambiances Architecturales et Urbaines. Grenoble: Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble.
- Thibaud, Jean-Paul, et Cristiane Rose de Siqueira Duarte. 2013. *Ambiances urbaines en partage pour une écologie sociale de la ville sensible*. Genève: MétisPresses.
- Tholbecq, Laurent. 2013. « La ville en chantier ou la marche entravée: vers une perception renouvelée de l'urbanisme oriental romain ». In *Marche et espace urbain de l'Antiquité à nos jours: dossier thématique*, édité par Judith le Maire, 33-44. Bruxelles: Mardaga.
- Thomas, Rachel. 2007. « La marche en ville. Une histoire de sens. » *L'espace Géographique*, n° 1: 15-26.
- . 2013. « Décrire l'arrière-plan corporel de l'expérience urbaine ». In *Ambiances urbaines en partage pour une écologie sociale de la ville sensible*, édité par Jean-Paul Thibaud et Cristiane Rose de Siqueira Duarte. [Genève]: MétisPresses.
- Thrift, Nigel. 2008. *Non-Representational Theory. Space, politics, affect*. London, New York : Routledge.
- Tisseron, Serge. 2003. « Le désir « d'extimité » mis à nu ». *Le Divan familial* 11 (2): 53. doi:10.3917/difa.011.0053.
- Torricelli, Gian Paolo. 2003. « Le réseau et la frontière : approche comparative des mobilités des espaces montagnards dans les Alpes occidentales et les Andes du sud / Networks and borders : A comparative approach to the study of mobility in the mountain areas of the Western Alps and Southern Andes ». *Revue de géographie alpine* 91 (3): 83-100. doi:10.3406/rga.2003.2252.
- Turcot, Laurent. 2007. *Le promeneur à Paris au XVIIIe siècle*. Paris: Gallimard.
- Ulysse. 2009. « Tokyo au rythme de la Yamanote », janvier 3, Le Monde édition. [http://www.lemonde.fr/voyage/article/2009/03/01/tokyo-au-rythme-de-la-yamanote\\_1339340\\_3546.html](http://www.lemonde.fr/voyage/article/2009/03/01/tokyo-au-rythme-de-la-yamanote_1339340_3546.html).
- Unwin, Raymond. 2012. *L'étude pratique des plans de villes introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension*. Traduit par Henri Sellier. Marseille: Ed. Parenthèses.
- Urlberger, Andrea. 2010. « Où suis-je? Comment cartographier un monde mobile? » In *Actes Sud et l'Ecole*

- Nationale Supérieure du Paysage*, 20:75-89. Les carnets du paysage.
- Urry, John. 2006. « Travelling Times ». *European Journal of Communication* 21 (3): 357-72.
- Veyne, Paul. 1976. *L'inventaire des différences*. Paris: Editions du Seuil.
- . 1983. *Les Grecs ont-ils cru à leurs mythes?* Paris: Seuil.
- Volvey, Anne. 2003. « L'espace vu du corps ». In *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*, édité par Jacques Lévy et Michel Lussault, 319-32. Paris: Belin.
- Volvey, Anne, Yann Calbérac, et Myriam Houssay-Holzschuch. 2012. « Terrains de je. (Du) sujet (au) géographique ». *Annales de géographie* 687-688 (5): pp.441-461. doi:10.3917/ag.687.0441.
- Wallace, Anne D. 1994. *Walking, Literature, and English Culture*. Oxford University Press.  
<http://www.oxfordscholarship.com/view/10.1093/acprof:oso/9780198183280.001.0001/acprof-9780198183280>.
- Westphal, Bertrand. 2011. *Le monde plausible. Espace, lieu, carte*. Paris: Les Editions de Minuit.
- Wiel, Marc. 1999. *La transition urbaine, ou, Le passage de la ville-pédestre à la ville-motorisée*. Sprimont, Belgique: P. Mardaga.
- William H., Whyte. 1980. *The Social Life of Small Urban Spaces*. New York: Project for Public Spaces.
- Winkin, Yves. 2001. « Propositions pour une anthropologie de l'enchantement. » In *Unité-Diversité. Les identités culturelles dans le jeu de la mondialisation.*, édité par Midol et Triki, 169-79. Paris: L'Harmattan.
- . 2005. « La notion de rituel chez Goffman. De la cérémonie à la séquence. » *Hermès, La Revue* 3 (43): 69-76.
- Wölfflin, Heinrich. 1952. *Principes fondamentaux de l'histoire de l'art. Le problème de l'évolution du style dans l'art moderne*. Traduit par Claire Raymond et Marcel Raymond. (1915). Paris: Pion.
- Wood, Denis. 1987. « Pleasure in the Idea: The Atlas as Narrative Form ». *Cartographica: The International Journal for Geographic Information and Geovisualization* 24 (1): 24-46. doi:10.3138/3163-659Q-J502-W858.
- Woodward, David, éd. 2007. *The History of Cartography. Cartography in the European Renaissance*. Vol. 3. Chicago, London: The University of Chicago Press.
- Wunenburger, Jean-Jacques. 2011. *L'imagination mode d'emploi*. Paris: Editions Manucius.
- Zumthor, Paul. 1993. *La mesure du monde. Représentation de l'espace au Moyen-Age*. Paris: Seuil.





# Liste de figures

Fig.1	La carte de Madaba, Empire byzantin, VI <sup>e</sup> siècle.....	30
Fig.2	La carte de la votation anti-minarets, Suisse, 2009.....	31
Fig.3	Lienzo de Zacatepec 1: Une présence de la trace narrative en cartographie.....	36
Fig.4	Meddo polynésien: Une cartographie pour l'espace mobile en réseau.....	37
Fig.5	Mark Bradford, Kryptonite, 2006. Carte et art contemporain: une proximité troublante. ....	38
Fig.6	Comparaison: Planche Itinéraire 1 et Planche Itinéraire 2.....	49
Fig.7	Planche Itinéraire 1.....	53
Fig.8	Planche Réseau.....	61
Fig.9	Planche Récit.....	73
Fig.10	Photo-montage illustratif du principe de la « seiche et de la méduse ». Diagramme conceptuel métaphorique de la démarche de recherche Cosmographies (CL).....	86
Fig.11	<i>Net map</i> , MIT SLAB sidewalk laboratory, 2010.....	94
Fig.12	Bill Hillier, <i>Space is the Machine</i> , global and local integration maps of Central London, 1998.....	95
Fig.13	Masataka Nakano, <i>Tokyo Nobody</i> , Ginza Chuo-ku Jan, 1996.....	104
Fig.14	Schéma synthétique du couple espace/spatialité et de leur incidence pour l'urbanité.....	110
Fig.15	Tableau et diagramme synthétiques illustrant les distances proxémiques (intimes, personnelles, sociales ou publiques) (Edward T. Hall et al. 1968, 93).....	131
Fig.16	Une file indienne dans le hall de la gare de Mumbai (CST, Victoria Terminal).....	136
Fig.17	Une file japonaise devant l'arrêt d'un bus à Ginza, Tokyo.....	136
Fig.18	Planche opposant géographie et cosmographie, extraite de <i>Libro de Cosmografia</i> de Pedro Apiano, 1548. 160	
Fig.19	Portrait de la ville de Dijon, <i>également nommé</i> Plan Brédin, 1574.....	161
Fig.20	Carte des interactions entre usagers dans le hall d'accueil d'un centre commercial, Balexert, Genève, 30-04-2014. Élaborée par les étudiants de la semaine ENAC Cartographie: Portrait urbain, de l'EPFL de Lausanne (Léo Ficheux, Clément Perrier, Martin Handley, encadrés par Carole Lanoix).....	168
Fig.21	Poétique des regards anonymes selon leurs "awareness", élaborée sur le parvis de la gare de Lausanne par des étudiants du cours Sciences de la ville 2014-2015 à l'EPFL de Lausanne (Garbo Chan, Hestia Mallet-Contoz, Travix Rozich, encadrés par Carole Lanoix).....	169
Fig.22	Chronophotographique de la marche, Etienne-Jules Marey (Marey 1994).....	182
Fig.23	Exemple de Labanotation avec légende (Valerie Preston, Choreutic Study, Laban Art of Movement Centre, 1958).....	184
Fig.24	Exemple de notation Benesh avec explications (Royal Academy of Dance).....	185
Fig.25	Système de notation proxémique (Edward T. Hall 1965).....	187

Fig.26	Exemple de ligne d'erre. L'omniprésence de cerne dévoile ici le motif de l'enfermement (Granier, janvier 1974) .....	188
Fig.27	Calques 9, A et B, superposés à la carte de Monoblet, <i>La maison Y</i> , tracés par Thierry Bazzana et Marie-Madeleine Gobet (Alvarez de Toledo 2013, 287) .....	189
Fig.28	Jeremy Wood, <i>My Ghost</i> , London GPS Map (2009), <a href="http://www.jeremywood.net/artworks/my-ghost2009.html">http://www.jeremywood.net/artworks/my-ghost2009.html</a> .....	190
Fig.29	Esther Polak, Jeroen Kee et Waag Society, <i>Amsterdam Real Time</i> (2002) <a href="http://realtime.waag.org">http://realtime.waag.org</a> .....	191
Fig.30	Randy Olson, Churchgate Railway Station, Mumbai, date inconnue .....	194
Fig.31	Carto-ethnographies Gare CST Mumbai, 1. 11h-11h30, 2. 17h19h, 01.04.2013 (Carole Lanoix) .....	194
Fig.32	A la recherche de profils de marcheurs, Inde (CL) .....	198
Fig.33	León Ferrari, <i>Passarelas</i> pour Heliografias, c. 1981 (signé 2007), 79.7 x 108.8 cm .....	199
Fig.34	León Ferrari, <i>Caminos</i> pour Heliografias, c. 1982 (signé 2007), 68.7 x 99.8 cm .....	200
Fig.35	León Ferrari, <i>Gente</i> pour Heliografias, c. 1983 (signé 2007), 102.2 x 101.8 cm .....	201
Fig.36	Extrait de <i>Following Piece</i> , Vito Acconci, 1969 .....	203
Fig.37	Capture vidéo de la prise en filature de deux femmes en promenade sur Marine Drive à Mumbai (CL, 08.04.2013) .....	204
Fig.38	Exemple de trois différentes lignes augmentées selon les profils de marcheurs : 1. joggeur-marcheur, 2. promeneur, 3. passant affairé (CL, 08.04.2013) .....	205
Fig.39	<i>A Day in the Life of The North Front Ledge at Seagram's</i> (William H. 1980, 70-71) .....	207
Fig.40	Le territoire vierge de Black Bay. L'une des vues les plus anciennes de Mumbai, prise par William Johnson et William Henderson (c. 1855) .....	229
Fig.41	Les premières propriétés s'installent sur la baie. Panorama depuis Malabar Hill, par Raja Deen Dayal, fin du XIX <sup>e</sup> siècle .....	230
Fig.42	Carte postale de Marine Drive, dans les années 1930 .....	230
Fig.43	Les espaces de promenades à Mumbai (CL) .....	231
Fig.44	Vue Nord du promontoire (CL, 12.04.2012, 19:00) .....	233
Fig.45	Vue Sud du promontoire (CL, 12.04.2012, 19:00) .....	234
Fig.46	Photo prise sur la baie de Mahim, Dadar West, Mumbai (Lanoix Carole, 09.03.2013) .....	239
Fig.47	Photo d'un couple isolé prise à 13h sur Marine Drive, Mumbai (Lanoix Carole, 09.04.2013) .....	240
Fig.48	Fiche synthétique du promeneur (CL) .....	241
Fig.49	Fiche synthétique du joggeur-marcheur (CL) .....	243
Fig.50	Fiche synthétique de l'affairé (CL) .....	245
Fig.51	Fiche synthétique de l'ambulancier (CL) .....	247
Fig.52	Chôrographie Walking Marine Drive (CL, 08.04.2013) .....	253
Fig.53	Photo d'une traversée à l'indienne (CL, 02.04.2013) .....	267
Fig.54	Yamanote et Shitamachi (Source : Iozawa, Tomoya (1994) <i>Aruite Miyo Tokyo</i> , Tokyo, Iwanami-shoten, p.10, cité dans (Tanaka 1994)) .....	270
Fig.55	Localisation des <i>sakariba</i> à travers l'histoire (CL, d'après (Berque 1992)) .....	273
Fig.56	Une des images de Shibuya proposée sur Internet .....	277
Fig.57	Fascination d'un passant devant le « mur d'images » à Shibuya (CL, 28.05.2014) .....	278
Fig.58	Série photographique rendant compte de la traque d'un <i>précurseur</i> (CL, 28.05.2014, 18 :51-18 :52) .....	281
Fig.59	Série photographique rendant compte de la naissance à la dissolution de l'essaim chez les <i>suiveurs</i> (CL, 28.05.2014, 16:16) .....	283

Fig.60	Plan fixe sur une séquence du <i>One Minute Public Space</i> (CL, 28.05.2014, 23:30 – 23:31).....	288
Fig.61	Les séjours et stations comme des arrêts sur image.....	289
Fig.62	Le moment (n-1) juste avant que le feu passe au vert .....	291
Fig.63	Le moment (n+20) au milieu de la traversée .....	292
Fig.64	Les trajectoires comme trame.....	293
Fig.65	Quelques stratégies d'acteurs mises en scène.....	295
Fig.66	La progression des traversées sous la forme d'isolignes offre autant d'intrigues .....	296
Fig.67	L'animation diurne autour de 11h .....	298
Fig.68	L'effervescence du soir autour de 19h .....	299
Fig.69	L'animation nocturne autour de 01h.....	300
Fig.70	Shibuya 24/7 .....	301
Fig.71	Plan du réseau Tokyo Metro. En gris pointillé, la boucle de la Yamanote Line. ....	322
Fig.72	Plan du réseau de transport en commun JR East. Au centre, en vert, la Yamanote Line qui dessert le grand Tokyo. ....	323
Fig.73	Affluence estimée sur la Yamanote Line, le 21.05.2014 (source: CL).....	324
Fig.74	Composition d'un véhicule sur la Yamanote line.....	325
Fig.75	Réseau de local trains du Central Railways de Mumbai (Ilma Begicevic et Montserrat Guzman, étudiante ENSAPLV Apprendre des villes indiennes, 2010-2011) .....	326
Fig.76	Plan actuel du Mumbai Suburban Railways.....	327
Fig.77	Comparaison entre une rame de la Yamanote line et un train du réseau indien avec la logique d'attributions des véhicules (CL).....	328
Fig.78	Composition d'un véhicule du réseau indien .....	329
Fig.79	Michael Wolf, <i>Tokyo compression 1</i> <a href="http://photomichaelwolf.com/#multiples/10">http://photomichaelwolf.com/#multiples/10</a> (consulté le 06.11.2016).....	332
Fig.80	Photo en gare de Mumbai, Victoria Terminal (CL, 01.04.2013).....	334
Fig.81	Comparaison entre la chorographie sur la Yamanote Line (à gauche) et à Victoria Terminal (ci-dessus) .....	343
Fig.82	Extrait du trajet d'un motile (poché en noir) à Victoria Terminal, Mumbai.....	346
Fig.83	Extrait d'un temps (t-1) sur la Yamanote Line (à gauche) et à Victoria Terminal (à droite).....	350
Fig.84	Extrait d'une stratégie d'évitement sur la Yamanote Line .....	353



# Glossaire

- Apna* (I) Ou *ghare* en Bengali, signifie le territoire du dehors, celui du Monde en Inde.
- Baire* (I) Ou *paraya* en Hindi, signifie le territoire domestique de la maison en Inde.
- Bhakti* (I) Adoration, piété ou dévotion dans le culte hindou.
- Bhel puri* (I) Spécialité locale composée d'une sorte de salade de céréales préparée à la minute et servie dans un cornet de papier journal. Ce mets typique de Mumbai peut uniquement être apprécié sous la forme de *street food*.
- Bhakti* (I) L'adoration et la dévotion d'une divinité en particulier dans l'hindouisme.
- Chó* (J) Nom donné au quartier au Japon.
- Chónaikai* (J) La communauté de quartier japonaise.
- Depáto* (J) Grand magasin, contraction japonisée de *department store*.
- Eki* (J) Nom donné à la gare japonaise.
- Gaothan* (I) Village urbain de pêcheurs à Mumbai présent dès l'origine et actuellement fortement menacé.
- Ghát* (I) Ensemble d'embarquement en pierre autour d'un point d'eau (*kund*), d'un puits (*tank.s*) ou d'un fleuve, permet l'accès au public pour les ablutions rituelles.
- Ghare* (I) Ou *apna* en Hindi, signifie le territoire du dehors, celui du Monde en Inde.
- Gramá* (I) Le *grama* védique (ou village) désigne une concentration d'hommes, un réseau d'institutions, bien plutôt qu'un territoire fixe. Le *grama* tient à la cohésion du groupe qui le forme plutôt qu'à l'espace qu'il occupe.
- Hawker* (I) Nom donné aux marchands pouvant rapidement déplacer leurs marchandises en Asie du Sud.

<i>Jati</i>	(I) Groupes endogames de petite taille (de <i>jat</i> pour « naissance »).
<i>Jidobanbaiki</i>	(J) Nom donné aux distributeurs automatique postés à chaque coin de rue, avec le préfixe <i>jido</i> pour « automatique », <i>hanbai</i> pour « vente » et <i>ki</i> pour « machine ». On y trouve de tout !
<i>Kirana</i>	(I) Petite épicerie. On y vend de tout !
<i>Koban</i>	(J) Petit poste de police de proximité au Japon.
<i>Kolam</i>	(I) Motif d'inspiration géométrique tracé avec de la poudre de riz à l'entrée des maisons et commerces en guise de bienvenue et pour porter chance, en Inde du Sud.
<i>Ksetra</i>	(I) Nom donné au parcours d'une procession en Inde.
<i>Kund</i>	(I) Grand réservoir d'eau souvent à proximité d'un temple.
<i>Machi-zukuri</i>	(J) Principe d'aménagement des villes japonaises (littéralement « construire la ville »).
<i>Maidan</i>	(I) Espace ouvert.
<i>Mumbaikars</i>	(I) Nom donné pour les habitants de Mumbai en Marathi, le suffixe <i>-kar</i> désigne les « résidents de ... ».
<i>Paan</i>	(I) Poudre à mâcher, préparée à base de feuille de bétel et de noix d'arec, parfois de tabac. Fortement consommée en Asie du Sud et plus particulièrement en Inde pour ses effets stimulants et coupe-faim.
<i>Pachinko</i>	(J) Jeu d'argent japonais utilisant de petites billes métalliques.
<i>Panchayat</i>	(I) Conseil de village élu au suffrage universel à la tête duquel on trouve un <i>sarpanch</i> .
<i>Paraya</i>	(I) Ou <i>baire</i> en Bengali, signifie le territoire domestique de la maison en Inde.
<i>Puja</i>	(I) Rite d'offrande et d'adoration de l'hindouisme, du bouddhisme et du jaïnisme.
<i>Rûru</i>	(J) Règle en japonais.
<i>Sakariba</i>	(J) Littéralement un lieu ( <i>ba</i> ) d'épanouissement ( <i>sakarî</i> ), désigne traditionnellement les lieux animés ou zones d'amusement au Japon.
<i>Samourai</i>	(J) Membre de la classe guerrière qui a dirigé le Japon féodal.
<i>Sari</i>	(I) Vêtement traditionnel porté habituellement par les femmes mariées en Asie du Sud, constituant en un drapé d'une longue pièce d'étoffe.
<i>Seiza</i>	(J) La manière traditionnelle compassée de s'asseoir au Japon.
<i>Skywalk</i>	Passerelle piétonne aérienne, reliant des infrastructures de transports en commun, gare, station de métro ou survolant des zones non aménagées, comme certains bidonvilles à Mumbai.
<i>Shogun</i>	(J) Dirigeant du Japon.

<i>Sumo</i>	(J) Lutteur traditionnel japonais.
<i>Táminari depáto</i>	(J) Le grand magasin situé à une gare terminale, à la fois centralité ferroviaire et commercial.
<i>Tank</i>	(I) Puits ou réservoir d'eau.
<i>Tatami</i>	(J) Revêtement au sol des habitations traditionnelles nipponnes. Leurs dimensions standardisées font de ces surfaces de natte une unité de mesure.
<i>Tchai</i>	(I) Thé, bouilli avec du lait, du sucre et parfois des épices: cardamome, gingembre...
<i>Tirtha</i>	(I) Nom donné pour les lieux de culte hindou, signifie littéralement « carrefour sacré ».
<i>Tsugo</i>	(J) Circonstance en japonais.
<i>Varna</i>	(I) Forme de division sociale hiérarchique qui met en scène quatre groupes selon leur degré de pureté: <i>brahman</i> , <i>ksatrya</i> , <i>vaisya</i> , <i>sudra</i> , inégaux, mais complémentaires, voire interdépendants du fait de leur spécialisation fonctionnelle ( <i>varna</i> pour couleur).
<i>Yorishiro</i>	(J) Espace rendu sacré dans le culte shinto.





# Annexe 2

## Lexique de la marche et du piéton

Vers une entreprise lexicale de la marche pour une grammaire générative des jambes

Allure	Manière d'aller, de se mouvoir, de se tenir ou de se comporter. Vitesse de déplacement, train, marche.
<i>Ambulant</i>	_ du latin <i>ambulans</i> , « se promenant » _ Qui se déplace en vue d'exercer son métier en différents endroits (ex : un marchand ambulant).
<i>Arpenteur</i> Arpenter Arpentage	_ du latin impérial <i>arepennis</i> , « arpent » (ancienne unité de superficie agraire valant 20 à 50 ares) _ Agent dont la tâche est de mesurer et d'arpenter les terres, de faire des relevés de terrain au moyen de certains instruments de mesure et d'optique.
<i>Babaud</i>	_ emprunt à l'ancien provençal <i>badau</i> , « niaiserie », et de l'occitan <i>badar</i> , « ouvrir la bouche » _ Flâneur qui passe le temps en regardant tout ce qui lui semble extraordinaire ou nouveau et dont la curiosité est un peu naïve. Niais qui admire tout, s'amuse de tout, qui est d'une curiosité frivole et qui s'attarde au moindre spectacle de la rue. Une des postures visuelles de l'espace public avec le <i>lorgneur</i> conceptualisée par le sociologue Samuel Bordreuil : « celui qui « bée » (...) celui qui s'oublie devant un spectacle, qui, donc, contrôle mal « son voir et notamment ne se voit plus vu, se soustrait aux attentions latérales » (Bordreuil 2004).
Balancement	Mouvement alternatif imprimé à un corps qui s'écarte latéralement ou de bas en haut et inversement de son centre d'équilibre. Etat d'équilibre.
Bipède	_ du latin <i>bi-</i> , « deux », et <i>-pède</i> , « pied » _ Qui a deux pieds, qui repose, qui marche sur deux pieds.
Cadence	_ emprunt de l'italien <i>cadenza</i> , « rythme » _ Rythme d'un mouvement régulier, d'une succession de sons, d'actions.
Chemin	_ de latin populaire <i>camminus</i> , « chemin » _ Voie reliant un point de l'espace à un autre. Ce qui conduit à un lieu ; voie, passage pour avancer, se déplacer, se rendre quelque part. Itinéraire, trajet ou direction vers un lieu déterminé.
<i>Chiffonnier</i>	_ de l'anglais <i>chip</i> , « petit morceau », avec l'influence du français <i>chiffre</i> , « chose sans valeur » _ Personne qui fait le commerce de vieux chiffons, de vieux objets, achetés ou ramassés dans les rues.
Circulation	_ du latin <i>circulari</i> , « se former en cercle » _

Circuler	Déplacement de personnes, de véhicules sur des voies.
<i>Colporteur</i>	_ du latin <i>comportare</i> , « transporter dans le même lieu » _ Marchand ambulant qui vend ses marchandises à domicile, de porte en porte.
Dandiner Dandinement	_ de l'onomatopée <i>da-da</i> , « bruit d'une personne qui bredouille » _ Balancer d'un mouvement régulier, spontané ou voulu son corps ou une partie de son corps, comme ses hanches d'un côté et de l'autre, de façon gauche, nonchalante, plus ou moins ridicule, soit en marchant, soit à l'arrêt.
<i>Dandy</i>	_ de l'anglais <i>dandy</i> , « homme élégant » _ Homme élégant qui associe à la tenue vestimentaire et aux manières raffinées une certaine affection d'esprit.
Déambuler Déambulation	_ du latin <i>deambulatio</i> , « promenade » _ Aller au hasard des rues, marcher selon sa fantaisie, sans but précis.
Démarche	_ du francique <i>markon</i> , « faire une empreinte » _ Manière de marcher.
Défiler	_ du latin <i>filare</i> , « transformer en fil » _ Se déplacer, marcher en file. Passer, se succéder régulièrement et sans interruption.
Dérive Dériver	<i>Au figuré</i> : Fait de se laisser aller, de ne plus être guidé ou conduit. Technique du passage hâtif à travers des ambiances variées qui fait figure de grand appel d'air vis-à-vis des grands plans d'urbanisme qui se mettent en place au milieu des années 1960. (cf. Guy Debord, <i>Théorie de la dérive</i> )
<i>Errant</i> / Errer	_ du latin classique <i>errare</i> , « vagabonder » _ Qui ne se fixe pas, qui va d'un endroit à un autre, qui mène une vie nomade et est toujours en voyage.
<i>Flâneur</i> Flâner	_ du haut-normand <i>flanner</i> , « errer », du norois <i>flana</i> , « courir ça et là » _ Personne qui flâne, qui aime flâner. Ce mode inédit de marche a été dépeint pour la première fois au début du XIX <sup>e</sup> siècle, avec Baudelaire et ensuite Benjamin. Il devient le nouveau passe-temps favori consistant à la contemplation du spectacle de rue et de la scène des villes par des déambulations répétées. Atrophie du sens de l'orientation et hypertrophie de l'œil (selon Virginia Woolf et Georg Simmel).
Foule	_ du latin populaire <i>fullare</i> , « fouler », équivalent entre « écraser » et « beaucoup de monde » _ Rassemblement, réunion d'un grand nombre de personnes en un lieu donné, regroupement d'êtres humains vu comme une unité psychologique et sociale ayant un comportement et des caractéristiques particulières. Le commun des hommes, pris collectivement. Masse d'inconnus irréductiblement étrangers. Multitude de personnes rapprochées les unes des autres. Une forme particulière de groupe de personnes. La foule partage avec le groupe l'idée de proximité géographique et de quantité de personnes, mais possède en plus des attributs de conscience collective et d'intelligence émotionnelle.
Groupe	Marche stimulée par un discours, une idée de masse, dont la circulation à ampleur variable dans les limites de la symbolique et de l'action sociale et politique, dans les limites de l'ordre ou du désordre toléré, est encouragée. À chaque fois un « système hiérarchisé et articulé de valeurs » (Marin 1994, 55) apparaît explicitement, s'expose dans l'espace public soit sous la forme triomphante, soit sous toute autre forme protestataire violente ou non, soit sous une forme commémorative, soit sous toute autre forme qui implique que la marche est une façon de faire signe, une manière de vouloir dire. Ces déplacements, et plus particulièrement les cortèges, défilés et processions qui, par leur structure répétitive, fonctionnent comme des rites. Ils délivrent un message, s'adressant à une mémoire

collective, utilisent en tout cas l'énergie d'un groupe pour exprimer, exposer ou démontrer quelque chose.

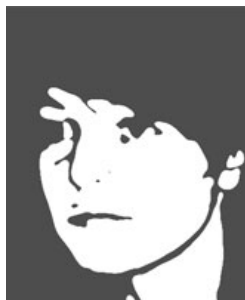
<i>Itinérant</i>	<p>_ du latin tardif <i>itinerans</i>, « qui voyage » _ Qui voyage, qui se déplace dans l'exercice de ses fonctions, d'une charge, d'une profession.</p>
Locomotion	<p>_ du latin <i>loco-</i>, « lieu », et <i>-motivus</i>, « mobile » _ Faculté qu'ont certains êtres vivants de se mouvoir ; fonction qui assure ce mouvement. Action de se déplacer d'un lieu à un autre. Transport de choses ou de personnes.</p>
<i>Lorgneur</i> Lorgner	<p>_ de l'ancien français <i>lorgne</i>, « qui louche » _ Quelqu'un qui regarde avec une intension précise et qui considère quelqu'un ou quelque chose avec convoitise. Une des deuxièmes postures visuelles de l'espace public avec le <i>badand</i> conceptualisé par le sociologue Samuel Bordreuil, qui « détaille, anatomise et transperce les apparences » proche de la posture du physionomiste (Bordreuil 2004).</p>
<i>Manifestant</i> Manifestation	<p>_ du latin chrétien <i>manifestatio</i>, « révélation », et du latin classique <i>manifestus</i>, « évident » _ Personne qui participe à une manifestation. Action fait de révéler. Rassemblement de personnes occupant un lieu public ou sur une voie publique, dans le but de faire connaître, de défendre une opinion. Evènement culturel, commercial ou sportif destiné à attirer un large public.</p>
Marchabilité	<p>Qualité d'être accessible à pied. Etat de ce qui est parcourable à pied, souvent exprimé sous la forme d'un indice d'un potentiel piétonnier. Trois méthodes de calcul établies par des chercheurs américains dans les années 2000 sont désormais reconnues au niveau international, le PEDS (Pedestrian Environment Data Scan), le Spaces (Systematic Pedestrian and Cycling Environmental Scan) et l'IMI (Irvine-Minnesota Inventory).</p>
Marche Marcher	<p>_ du francique <i>markon</i>, « faire une empreinte » _ Action physique de marcher et manière dont s'opère cette action (vitesse, cadence, rythme, etc.). Passage d'un lieu à un autre, au moyen du mouvement que l'on peut donner aux parties du corps destinées à cet usage. Distance parcourue</p>
Marche afghane	<p>Technique de respiration rythmée synchronisée sur la marche, née dans les années 1980 à partir des observations effectuées par le français Edouard G. Stiegler, auprès des caravaniers afghans, capables d'effectuer des marches de plus de 60 km par jour pendant des dizaines de jours.</p>
Marche en extension	<p>Pas rapide, long et rasant le sol pratiqué auprès de certaines populations nomades, en l'occurrence chez les indiens d'Amérique, rapporté et acquis par Yves Gallo dans son recueil d'expérience de la marche, <i>L'art de marcher</i>.</p>
Marche en flexion	<p>Marche préconisée par le commandant de Raoul en 1893 qui permet de parcourir l'espace avec une dépense de force moindre, théorisée par le physionomiste Félix Regnault en 1898 dans <i>Comment on marche. Des divers modes de progression. De la supériorité du mode en flexion</i>. Le corps est penché en avant, les genoux fortement ployés, le pied ne se lève que pour éviter des aspérités du sol. Le pas est glissé plus que marqué.</p>
<i>Marcheur</i>	<p>Personne qui marche, qui peut marcher longtemps ou qui participe à une marche.</p>
Mobilité	<p>_ du latin <i>motilis</i>, dérivé de <i>motum</i>, « mouvoir » _ Faculté de déplacement de quelque chose.</p>

Caractère de ce qui peut être déplacé ou de ce qui se déplace par rapport à un lieu, à une position.

Mouvement	<p>_ du latin <i>movere</i>, « déplacer » _ Changement de localisation continu. Déplacement (d'un corps) par rapport à un point fixe de l'espace et à un moment déterminé.</p>
<i>Motile</i>	<p>Individu doté de <i>motilité</i>, qui habite les transports en commun et peut ainsi être considéré comme le nouveau « nomade urbain » des sociétés « hypermobiles ».</p>
Motilité	<p>_ du latin <i>motilis</i>, dérivé de <i>motum</i>, « mouvoir » _ Faculté de se mouvoir que possède un corps ou une partie du corps. Terme récemment conceptualisé par le sociologue Vincent Kauffman comme disposition à la <i>mobilité</i>.</p>
Motion	<p>_ du latin <i>motio</i>, « action de bouger » _ Action de déplacer, de se déplacer.</p>
<i>Musard</i>	<p>_ de l'ancien français <i>mus</i>, « museau » _ Personne qui passe son temps à musier, à ne rien faire, à rêver, désœuvré, oisif.</p>
<i>Nomade</i>	<p>_ du latin <i>nomadis</i> et du grec <i>nomados</i>, « pasteur nomade de Numidie » _</p>
Nomadisme	<p>Qui n'a pas de demeure, d'établissement fixe. Se dit d'une personne ou d'un groupe qui n'a pas de domicile fixe, qui se déplace constamment, de façon saisonnière ou continue ; migrateur.</p>
Parcours	<p>_ du latin <i>percursus</i>, « parcouru » _ Action de parcourir. Déplacement déterminé accompli ou à accomplir d'un point à un autre ; espace correspondant, chemin, distance parcourue.</p>
Pas	<p>_ du latin <i>passus</i>, « pas » _ Action de faire passer l'appui du corps d'un pied à l'autre, dans la marche. Trace laissée sur le sol au cours de cette action. Démarche, allure, façon de marcher, de se déplacer en marchant.</p>
Passage	<p>_ du latin <i>passare</i>, « traverser » _ Action, fait de passer d'un lieu à un autre (ou de faire passer). Moment où quelqu'un, quelque chose passe d'un lieu à un autre. Endroit par où l'on passe.</p>
<i>Passager</i>	
<i>Passant</i>	<p>_ du latin populaire <i>passare</i>, « traverser », du latin classique <i>passus</i>, « pas » _ Personne qui passe à pied dans un lieu, une rue, sur un chemin, généralement dans une agglomération ; homme de la rue.</p>
Pédestre	<p>_ emprunt du latin classique, <i>pedem</i>, accusatif de <i>pes</i>, « pied » _ Le fait d'être à pied. Personne qui se déplace à pied ou qui aime voyager à pied. Qui se pratique à pied.</p>
Pied	<p>_ du latin <i>pedem</i>, accusatif de <i>pes</i>, « pied » _ Chez l'être humain, partie inférieure articulée de la jambe servant à se tenir debout et à marcher.</p>
<i>Piéton</i>	<p>_ du latin tardif <i>pediare</i>, « aller à pied », du latin populaire <i>passare</i>, « traverser », du latin classique <i>passus</i>, « pas » _ Personne qui se déplace et circule à pied (en ville, sur une route).</p>

Pèlerin Pèlerinage	_ du latin chrétien <i>pelegrinus</i> , « celui qui marche en pays étranger », du latin classique <i>peregrinus</i> , « étranger » _ Personne qui fait un pèlerinage ( <i>au figuré</i> , qui voyage). Voyage individuel ou collectif effectué dans un lieu saint à des fins religieuses et dans un esprit de dévotion.
Podomètre Procession	Odomètre pour piétons qui évalue la distance parcourue en se basant sur le nombre de pas. _ du latin classique <i>processio</i> , « action d'avancer » _ Indiquant ou impliquant l'action d'avancer, de progresser. Longue suite, succession de personnes, de véhicules. Cérémonie religieuse consistant en un cortège solennel où l'on chante et l'on prie.
Promenade Promener	_ de l'ancien français <i>pourmener</i> , « mener, faire aller en différents endroits » _ Action de se promener, d'aller à l'extérieur pour se divertir ou faire de l'exercice ; déplacement effectué, trajet parcouru pendant cette action. Lieu spécifique aménagé pour se promener. Endroit ou chemin au long duquel on se promène.
Promeneur	_ de l'ancien français <i>pourmener</i> , « mener, faire aller en différents endroits » _ Celui qui se promène, qui aime à se promener ou qui promène quelqu'un, une forme de divertissement, à la fois action et lieu aménagé pour la déambulation.
Randonneur Randonnée	_ de l'ancien français <i>randon</i> , « grande vitesse » et d'une racine germanique <i>rand</i> , issu de l'allemand <i>rennen</i> ou de l'anglais <i>run</i> , « courir » _ Marcheur qui pratique la randonnée, qui fait une randonnée. Longue promenade.
Vagabond	_ du latin <i>vagabundus</i> , formé à partir de <i>vagari</i> , « vaguer » _ Personne qui voyage sans cesse de par le monde, qui se déplace à l'aventure, qui erre ça et là, sans ordre, inconstant et changeant.
Virvoucheur Virvoucher	C'est dans sa <i>Théorie de la démarche</i> que Balzac dessine le portrait du <i>virvoucheur</i> , qui se distingue par un mouvement saccadé qui trahit un vice ou une mauvaise éducation : « <i>Virvoucher</i> exprime l'action d'aller et de venir, de tourner autour de quelqu'un, de toucher à tout, de se lever, de se rasseoir, de bourdonner, de tatillonner ; <i>virvoucher</i> , c'est faire une certaine quantité de mouvements qui n'ont pas de but ; c'est imiter les mouches. Il faut toujours donner la clef des champs aux <i>virvoucheurs</i> ; ils vous cassent la tête ou quelque meuble » (Balzac 1992, 69 (1833)).
Voyageur	_ du latin classique <i>via</i> , « voie » _ Personne qui voyage ou qui conduit une expédition.





## Carole Lanoix

Laboratoire Chôros  
EPFL ENAC INTER  
Station 16  
CH-1015 Lausanne  
Suisse

<http://choros.epfl.ch>  
<https://personnes.epfl.ch/carole.lanoix>  
+41 21 69 373 28  
+41 78 606 58 11  
[carole.lanoix@epfl.ch](mailto:carole.lanoix@epfl.ch)

## Formation / Diplôme

---

- 2011-2017 **Doctorat ès sciences**  
*Penser (par) la carte. L'espace public et la marche à Mumbai et à Tokyo*  
sous la direction de Jacques Lévy (Chôros, EPFL)  
**École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse**
- 2010 **Master recherche en Sciences Sociales**  
**Territoires, Espaces, Sociétés (TES)**  
*La construction de l'espace sacré à l'épreuve du profane en Inde.*  
*Les exemples de Bénarès et de Srirangam. (mention très bien)*  
sous la direction de Blandine Ripert (CNRS, CEIAS)  
**École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris**
- 2007 **Habilitation à la Maîtrise d'œuvre en son nom propre (HMONP)**  
**École Nationale Supérieure d'Architecture, Strasbourg**
- 2006 **Diplôme d'architecture (DE)**  
**Architecture, Ville, Territoire et Temporalité (AVTT)**  
*Mutation de l'ancien Hôpital Civil de Strasbourg : d'une ville enserrée dans ses murs à une ville ouverte sur son cours d'eau*  
sous la direction d'Éric Albisser (ENSAS)  
**École Nationale Supérieure d'Architecture, Strasbourg**

## Projet de recherche

---

- 2011-2015 **Collaboration dans le projet de recherche**  
*Cosmographies. Sources et ressources pour la cartographie contemporaine*  
financé par le Fonds National Suisse (FNS)  
avec Jacques Lévy, Elsa Chavinier, Véronique Mauron (Laboratoire Chôros)  
**École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse**

## Bourses d'étude

---

- 2015-2017 **Sejour de recherche Doc.Mobility**  
financé par le Fonds National Suisse (FNS)  
auprès du laboration LOUISE du centre de recherche Clara  
**Université Libre de Bruxelles La Cambre-Horta, Belgique**

## Publications

---

### Chapitre d'ouvrage

Chavinier, Elsa, Carole Lanoix, Véronique Mauron et Jacques Lévy. 2016. « What Atlas does to maps. », in Jacques Lévy (dir.), *A Cartographic Turn. Mapping and the Spatial Challenge in Social Sciences*, Editions Routledge, EPFL.

### Revue avec comité de lecture

Lanoix, Carole et Véronique Mauron. 2015. « Cartographier le temps, l'espace d'un moment. », *EspacesTemps.net*, Travaux, (en ligne 15.12.2015)  
<http://www.espacestemp.net/articles/cartographier-le-temps-lespace-dun-moment-2/>

Lanoix, Carole. 2014. « Notes, Notations, Narrations: Le carnet de terrain comme « carto-ethnographie », *BelGeo*, 2 / 2014, publication des actes de colloques: « Arpenter le monde, Dessiner les lieux », MSH LIDO Clermont-Ferrand, (en ligne 17.12.2014)  
<http://belgeo.revues.org/12862>

Lanoix, Carole. 2014. « L'Inde sans espace public », *EspacesTemps.net* (en ligne 30.09.2014)  
<http://www.espacestemp.net/articles/linde-sans-espace-public/>

Lanoix, Carole. 2014. « Images de pensée. Penser en images. Lecture des apparences. Question de traduction », *Contour* (en ligne 14.05.2014) <http://contour.epfl.ch/en/images-de-pensee-penser-en-images-lecture-des-apparences-question-de-traduction/>

Lanoix, Carole. 2012. *Apprendre de Navi Mumbai: Portraits d'une ville nouvelle. L'espace du piéton, pour quel espace public en Inde?* (en ligne) [www.epublicspace.net](http://www.epublicspace.net)

### Revue spécialisée

Bouché, Pierre et Carole Lanoix. 2012. « Apprendre de Navi Mumbai 2011 », *LATITUDES - Ateliers Internationaux 2011*, Editions ENSA Paris La Villette.

Bouché, Pierre et Carole Lanoix. 2011. « Apprendre des villes indiennes. Atelier Karaikudi 2010 », *LATITUDES - Ateliers Internationaux 2010*, Editions ENSA Paris La Villette.

Bouché, Pierre et Carole Lanoix. 2010. « Des Chettiars au Chettinad: la fin d'un conte de fées? », *Newsletter n°4 - La lettre du D.S.A. «Architecture et Patrimoine»*, Identifier le Patrimoine oriental, ENSA Paris-Belleville, pp.10-13.

Bouché, Pierre et Carole Lanoix. 2009. « Gwalior: une histoire de famille » (pp.40-44) ; « The Scindia Code Family » (pp. 23-27) ; « Srirangam, du temple à la ville: une évolution. Dynamique et projet urbain aujourd'hui ? » (pp.40-44), *Newsletter n°3 - La lettre du D.S.A. «Architecture et Patrimoine»*, Observer les Villes Indiennes, ENSA Paris-Belleville.

### Infographie

Chavinier, Elsa, Luc Guillemot, Carole Lanoix et Jacques Lévy. 2013. *Une histoire de l'urbanisation, carte animée et interactive de l'Histoire de l'urbanisation de -10000 à nos jours*, Laboratoire Chôros, EPFL (en ligne) <http://choros.epfl.ch/page-95606-fr.html>



## Contributions scientifiques

---

### Communications

- 2016 **Journée d'étude « Il n'y a pas de savoir sans transmission »**  
*Devant l'histoire : l'@tlas pour repenser le temps en cartographie*  
Organisation : Annick Lantenois, option « design graphique »  
**Ecole supérieure d'art et de design de Valence, France**
- Séminaire public MICM-arc « autour d'une recherche »**  
*Cartographier le temps. Mettre la carte en mouvements*  
Organisation : Judith Le Maire (LOUISE, Clara)  
**Université Libre de Bruxelles La Cambre-Horta, Belgique**
- 2014 **Colloque « Temps, Art & Cartographie »**  
*Cartographier le temps. L'espace d'un moment,*  
avec Véronique Mauron (Chôros, EPFL)  
Comité Français de Cartographie et la Politecnico di Milano  
Comité scientifique : L. Gwiazdzinski, J. D. Salachas, O. Klein, G. Devron  
**Universita di Milano-Bicocca, Milan, Italie**
- Colloque « Faire lieu dans l'espace urbain »**  
*Ce que la marche fait au lieu. S'exposer sur Marine Drive à Mumbai, Inde*  
Comité scientifique : A. Chapuis, C. Cuny-Robert, A. Collet, L. Fournier, M. Giroud, S. Guillard, D. Masson, C. Morel, R. Mullon, A-L Pailloux, L. Peynichou (Lab'Urba)  
**Institut d'Urbanisme de Paris, Créteil**
- 2013 **Colloque « Arpenter le monde, Dessiner les lieux »**  
*Notes, notations, narrations : Le carnet de terrain comme « carto-ethnographie »*  
Comité scientifique : Mauricette Fournier, Stéphane Gomis, Annick Stoehr-Monjou  
(Programme LIDO : « Des lieux, des œuvres »)  
**Maison des Sciences de l'Homme, Clermont-Ferrand**
- Communication au colloque « Art et Géographie »**  
*L'Atlas à l'œuvre*  
Comité scientifique : A. Volvey, I. Lefort, T. Joliveau, M. Drozoz, M. Appert  
ANR Médiagéo, Dynamiques et médiations des savoirs géographiques  
esthétiques et pratiques des savoirs spatiaux  
**Université Lumière Lyon 2, Lyon**
- 2010 **École d'Hiver « Avec quoi n'êtes-vous pas d'accord ? »**  
*L'Inde sans espace public : Hommage à A.K. Ramanujan*  
Comité scientifique : Jacques Lévy  
**École Doctorale EDAR (EPFL) & CUSO, Rolle, Suisse**

### Posters

- 2016 **Proposition non verbale pour GéoPoint16**  
*Dans l'ancre du Denkraum : @tlas ou offrir un espace à la pensée*  
GéoPoint16 : « De l'espace pour la théorie. A-t-on besoin de théorie pour décrire, expliquer, comprendre l'espace ? »  
**École Polytechnique Fédérale de Lausanne**

## Enseignements

---

### Cours & TD

- 2014 **Encadrement et chargée de cours**  
*Sciences de la ville : Espace public & Cartographie*  
avec Jacques Lévy (Chôros, EPFL)  
Faculté Environnement Naturel, Architectural et Construit (Master 1)  
**École Polytechnique Fédérale de Lausanne**
- 2011-2013 **Assistante de l'enseignement et chargée de cours**  
*Sciences de la ville : Espace public & Cinéma*  
avec Jacques Lévy et Eduardo Camacho-Hübner (Chôros, EPFL)  
Faculté Environnement Naturel, Architectural et Construit (Master 1)  
**École Polytechnique Fédérale de Lausanne**
- 2010-2012 **Encadrement de l'optionnel de projet et chargée de cours**  
*Apprendre des villes et territoires de l'Inde*  
avec Pierre Bouché  
Apprendre des Villes Indiennes (Master 1)  
**École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La Villette**
- 2008-2010 **Encadrement des cours-TD de morphologie urbaine**  
*Les villes des Routes de la Soie & Les villes-ports de la Méditerranée*  
avec Pierre Bouché  
DSA Architecture et Patrimoine des Villes Orientales  
**École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville**
- 2013 **Intervention Semaine ENAC Cartographie : Portrait urbain**  
*La marche, un espace. Quelles cartes ?*  
encadrée par Elsa Chavinier (Chôros, EPFL)  
Faculté Environnement Naturel, Architectural et Construit  
**École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse**

### Ateliers de projet

- 2010-2012 **Encadrement de l'atelier de projet**  
*Apprendre des villes et territoires de l'Inde : Mumbai, ville-métropole*  
avec Pierre Bouché  
Apprendre des Villes Indiennes (Master 1)  
**École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La Villette**
- 2009-2010 **Encadrement de l'atelier de projet**  
*Karaikuddi, Tamil Nadu : formes urbaines, situations et processus de projet*  
avec Pierre Bouché  
Apprendre des Villes Indiennes (Master 1)  
**École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La Villette**
- 2006-2007 **Assistante à l'atelier de projet**  
*Strasbourg et l'axe Est-Ouest*  
avec Bendicht Weber (ENSAS, ENSAPLV)  
Architecture, Ville, Territoire et Temporalité (PFE)  
**École Nationale Supérieure d'Architecture, Strasbourg**

## Workshops

- 2013-2014      **Encadrement, chargée de cours de la Semaine ENAC**  
*Cartographie : Portrait urbain*  
avec Dario Negueruela et Shin Koseki (Alice, EPFL)  
Faculté Environnement Naturel, Architectural et Construit  
**École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse**
- 2010-2012      **Encadrement de workshops franco-indien**  
Karaiukuddi (2010), Navi Mumbai (2011 et 2012)  
avec Pierre Bouché  
Apprendre des Villes Indiennes (Master 1)  
**École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La Villette**
- 2008-2009      **Encadrement de workshops franco-indien**  
Gwalior (2008), Srirangam (2009)  
avec Serge Santelli et Pierre Bouché  
DSA Architecture et Patrimoine des Villes Orientales  
**École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville**
- 2007              **Assistante au workshop franco-indien (Bénarès)**  
avec Serge Santelli (ENSAPB) et Pierre Bouché (ENSAS)  
DSA Architecture et Patrimoine des Villes Orientales  
**École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville**  
**École Nationale Supérieure d'Architecture, Strasbourg**
- 2006-2008      **Assistante aux voyages d'études**  
Zagreb (2008), Trieste (2007), Hambourg (2006)  
avec Claudio Secci (ENSAS)  
Découverte active d'une ville (Licence 2)  
**École Nationale Supérieure d'Architecture, Strasbourg**

## Directions de diplôme

- 2013-2014      **Co-direction de projet de master**  
Projet de Master – Diplôme d'Architecture de l'EPFL  
Faculté Environnement Naturel, Architectural et Construit  
**École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse**

## Directions de mémoire

- 2010-2011      **Co-direction de mémoire**  
DSA Architecture et Patrimoine des Villes Orientales  
**École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville**

## Séminaire de recherche

- 2014              **Animation et encadrement d'un séminaire doctoral**  
*Apprendre la thèse en sciences sociales et en architecture*  
Programme doctoral Architecture & Sciences de la ville EDAR  
**École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse**
- 2013              **Intervention au séminaire « La ville & les sciences sociales »**  
*Cartographier l'espace public. Mesurer l'urbanité.*

sous la responsabilité scientifique d'Anna Dewaele (EHESS)  
**École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris**

2010 **Intervention au séminaire « Représenter la ville »**  
*De l'espace de la représentation à la représentation de l'espace.*  
*L'exemple des ghâts de Bénarès dans la construction du sacré en Inde*  
sous la responsabilité scientifique d'Alain Musset (EHESS, CNRS)  
**École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris**

## Activités dans l'édition

---

depuis 2013 **Création et co-direction de la revue *Contour***  
Revue scientifique fondée par les doctorants de l'EDAR  
*Pour une recherche au-delà de l'architecture*  
<http://contour.epfl.ch>  
École Doctorale d'Architecture et en Sciences de la ville  
**École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse**

depuis 2012 **Co-éditrice de l'encyclopédie *epublicspace.net***  
*Abécédaire de l'espace public en ligne*  
<http://www.e-publicspace.net>  
Laboratoire Chôros  
**École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse**

## Activités professionnelles

---

depuis 2009 **Création de la Fabrique des Possibles**  
Collectif pluridisciplinaire à géométrie variable  
**La Fabrique des Possibles, Paris**

2011 **Collaboratrice et chargée de projet**  
Agence d'architecture, d'urbanisme et de paysage  
**AP5 Stéphane Lemoine, Paris**

2007-2008 **Collaboratrice et chargée de projet**  
Agence d'architecture et d'urbanisme  
**SEURA David Mangin, Paris**

2006-2007 **Collaboratrice et chargée de projet**  
Agence d'architecture et d'urbanisme  
**Heintz-Kehr, Strasbourg**