

LA MEILLEURE FAÇON DE MARCHER

UNE ANALYSE DES RAPPORTS INÉGAUX À LA MOBILITÉ CONTEMPORAINE

Christine Schaut

177

Depuis quelques années, la pratique de la marche et les discours à son propos ont le vent en poupe. Les colloques, comme celui à l'origine de cet article, se multiplient. L'Europe a lancé un programme de recherche COST 258 «*Pedestrian quality needs*»¹ mettant, de manière encore prospective, le piéton et la marche au cœur des politiques de mobilité et des politiques de développement urbain. La Région de Bruxelles-Capitale, constatant la faible place qu'occupe la marche dans sa politique de mobilité, élabore actuellement un plan piéton et a, il y a quelques années déjà, initié et soutenu le projet «Les chemins de la ville» visant à améliorer la qualité du cheminement urbain entre le haut et le bas du centre historique de Bruxelles. D'autres exemples pourraient être donnés qui soulignent que la marche et ceux qui la pratiquent font l'objet de l'attention scientifique et politique et s'inscrivent de plain-pied dans l'imaginaire urbain dominant. Pour s'en persuader, il n'est qu'à voir les projets dessinés d'architecture et d'urbanisme se représentant dans un univers urbain à la nature très présente et où ses usagers sont des flâneurs, des groupes de personnes à l'air détendu qui cheminent lentement. On vante les vertus écologiques de la marche, mode de déplacement doux et durable qui a d'autant plus sa place que le projet urbain, prôné par les tenants du développement durable, repose sur les principes de la ville compacte et dense où la marche devient un mode de transport efficace et possible.

1

Voir le site
<http://www.walkeurope.org/>.

Ce faisant elle s'inscrit pleinement dans ce que certains auteurs appellent le nouvel urbanisme valorisant la proximité, la durabilité, la mixité, la préservation du bâti existant et la participation (Quellet, 2006). Ce projet de ville s'oppose à celui de la ville diffuse, étalée dans un espace métrique de plus en plus grand et où la voiture est le mode de transport privilégié. En plus d'être écologique, la marche, considérée avec le vélo comme une forme active de mobilité, est bonne pour la santé et constitue un outil de santé publique à l'heure où les risques d'obésité et de problèmes cardiovasculaires s'accroissent. Elle est aussi vantée pour ses vertus sociales: ne coûtant rien, elle serait économiquement neutre, comme hors du jeu social et aurait par là des vertus d'égalisation entre les individus. Plus, elle favoriserait «la rencontre des individus et des différentes communautés bruxelloises, renforce[rait] [n.d.l.r.] le tissu social de la ville» et permettrait à l'usager urbain de «se [la] [n.d.l.r.] réapproprier»². Loin d'être le signe de ringardise, le stigmate d'un handicap physique (la vieillesse, la cécité) ou de la précarité sociale, la marche est au contraire un des signes de l'hypermodernité urbaine.

Bien loin de moi l'idée de m'opposer à ces principes de justification auxquels, en tant que marcheuse moi-même, je ne peux qu'adhérer. Je voudrais simplement tenter d'aller au-delà de la puissance magique du mot et de la pratique pour en proposer une lecture sociologique. La marche est une pratique comme une autre et demande à être replacée dans l'espace des positions sociales et dans le jeu social qui s'y manifeste. Elle peut être vécue comme pénible, éprouvante (Eaux, Lannoy, Lord, 2011) et dont on se passerait bien si on n'y était pas contraint. Elle ne se décline donc pas seulement et pas tout le temps sous le thème du plaisir, de la grâce, de la flânerie et de l'élégance urbaines; elle peut se faire pressée, haletante, triste et être associée à l'expérience de l'errance, de la contrainte ou de l'ennui. Par ailleurs, si dans les discours évoqués ci-dessus elle est bien vue socialement, certaines de ses manifestations peuvent, quant à elles, être perçues comme une forme de mobilité illégitime.

C'est en particulier à ces usages contraints et/ou illégitimes que cet article s'intéresse. Ils sont en quelque sorte la face sombre de la mobilité contemporaine étudiée sous l'angle de la marche. Avant d'en évoquer certains et pour en éclairer la présentation, l'article débutera par une courte analyse théorique et critique de la mobilité contemporaine et des logiques sociales et politiques qui y sont à l'œuvre et qui produisent des conditions d'usages de la marche construits sous le mode de la contrainte et de l'illégitimité. Cette analyse se prolongera dans l'étude des aménagements urbains contemporains, lesquels, en s'appuyant sur ces mêmes logiques, développent une relation ambiguë et complexe à la marche et au piéton en favorisant certaines modalités de son expérience au détriment d'autres. Enfin, la conclusion propose une échappée à

2

Voir le plan Iris 2, 2011, p. 23.
www.bruxellesespacespublics.
irisnet.be/static/.../na/.../
Iris_2-FR_.pdf

cette lecture critique et analyse, dans une perspective plus micropolitique, les conditions de pratiques résistantes et subversives de la marche, lesquelles contribuent à redessiner un rapport alternatif à l'espace public dans ses dimensions tant matérielle que politique.

LA MOBILITÉ, LES INÉGALITÉS SOCIALES ET LA VILLE

En 1999, avec leur ouvrage « *Le nouvel esprit du capitalisme* », Luc Boltanski et Ève Chiappello élaborent le concept du monde connexionniste. Celui-ci se caractérise par la prééminence de la flexibilité, de la multiplication des réseaux et de la mobilité, y compris virtuelle, via les nouvelles technologies d'information et de communication (les NTIC). Dans ce monde, pour acquérir et accumuler les différentes formes de capital, il ne suffit plus d'être à proximité des lieux qui comptent, les grandes villes, les lieux de conception et de production de biens et services, il faut surtout avoir un accès privilégié aux réseaux qui organisent l'économie-monde et dont les métropoles constituent des nœuds importants. Par ailleurs, l'accès aux réseaux n'est pas distribué socialement de manière aléatoire. Les « grands » de ce nouveau monde sont, disent Luc Boltanski et Ève Chiappello, « des *networkers*, mobiles, légers, ayant l'art d'établir et d'entretenir des connexions nombreuses, diverses et enrichissantes, et la capacité d'étendre les réseaux » (Boltanski; Chiappello, 2002). S'il apparaît que les anciennes catégories socioprofessionnelles ne parviennent pas à contenir l'ensemble des bénéficiaires du monde connexionniste, ce sont bien les positions sociales hautes, en particulier celles qui sont dotées de capitaux culturels importants, qui ont le plus de chance de coller à cette description et d'être considérées, dans la perspective boltanskienne, comme des « grands ». Mais pour accéder à ces positions et s'y maintenir, ces « grands » ont besoin des « petits », ils ont besoin de ceux qui n'ont pas accès aux réseaux qui comptent ou alors de manière subalterne, limitée et temporaire. C'est, en particulier, de leur immobilité dont ils ont besoin pour produire les biens et les services dans des entreprises et des bureaux qui ne peuvent pas tous et complètement se dématérialiser, pour nettoyer les bureaux des quartiers généraux et les maisons de l'élite internationale ou, encore, pour les servir au restaurant ou dans les hôtels internationaux dont l'existence est fortement liée à celle des réseaux (Scandella, 2009). Zigmunt Bauman nomme ce processus la « fabrique de l'immobilité » (Bauman, 1999). Mais la place prépondérante que les immobiles occupent dans le fonctionnement des réseaux n'est pas reconnue, loin s'en faut. Être un immobile, c'est au contraire subir l'exploitation et être confronté à une précarité grandissante car, dans le monde connexionniste, ceux qui comptent dans les réseaux peuvent toujours se délocaliser et, en contrepartie de leur présence toujours incertaine, demandent aux immobiles d'être flexibles. Dans ce contexte de flexibilité et de mobilité, les situations de non-emploi et de mauvais

emploi éprouvées par les « petits » se multiplient et les frappent au premier chef³. L'incertitude vécue en cette fin 2012 par les travailleurs liégeois ou florangeois des aciéries appartenant au groupe ArcelorMittal en est la terrible illustration.

Les métropoles sont sans doute le lieu d'expression spatiale la plus achevée du monde connexionniste. Elles constituent, de manière privilégiée, les nœuds des réseaux où s'installent les quartiers généraux des grandes entreprises à proximité des institutions politiques sur lesquelles ils entendent peser. Ces quartiers généraux et ceux qui les peuplent aiment aussi être proches les uns des autres; le monde connexionniste, pour se déployer, a aussi besoin de lieux valorisant le face-à-face des puissants. Comme l'évoque Manuel Castells, il privilégie les lieux où l'élite internationale aime à se retrouver et à développer un style de vie et de ville qui lui est propre (Castells, 1998). Ces lieux sont les grands hôtels, mais aussi les hypercentres des métropoles vantés pour leur ambiance et pour leur qualité patrimoniale. Ils attireraient non seulement l'élite internationale économique, mais aussi les artistes, les concepteurs de nouvelles technologies, tous ceux qui, par leur créativité, produiraient les nouvelles ressources de la ville. Le géographe Robert Florida, évoque, à propos de ces « élites », la notion de classe créative (Florida, 2002). Les villes, capables de l'attirer, par une politique d'attractivité ambitieuse, qu'elle soit culturelle, patrimoniale ou urbanistique, et de créer une ambiance urbaine faite d'innovations, d'échanges, d'ouvertures connaîtraient une croissance économique probante. Si ces notions de classe et de ville créatives sont très critiquées au niveau analytique – le lien entre attractivité culturelle et développement économique n'est guère démontré; la mobilité de l'élite ne serait pas si massive et autant liée à ces facteurs d'ambiance (Eckert; Grossetti; Martin-Brelot, 2012) –, elles ont néanmoins un effet performatif en particulier sur les politiques urbaines. Aux USA et au Canada où la notion de classe créative est née, son appropriation par les politiques promeut une certaine image de la ville, belle, lisse, patrimoniale, lisible⁴. En Région de Bruxelles-Capitale, le label ville créative n'est pas utilisé. La mise sur pied d'un Plan de Développement International (PDI) qui peut être considérée comme une politique d'attractivité, basée à la fois non seulement sur une politique de marketing urbain, sur le développement de la présence de l'Europe et sur la construction d'équipements culturels et touristiques, mais aussi sur la rénovation des quartiers centraux et populaires, prise en charge, quant à elle, par d'autres politiques urbaines liées au nouvel urbanisme⁵, s'inscrit par contre dans une politique assez proche de ce que

3

Les études empiriques montrent le lien qui existe entre mobilité et position sociale: «les catégories sociales plus élevées parcourent en effet davantage de distances que les catégories plus modestes et se déplacent plus rapidement» (Kaufmann, 1999).

4

La classe créative, si on peut la considérer comme telle, par son hypermobilité, s'investirait peu et pas très longtemps dans les villes qu'elle ne fait que traverser. Voir (Bourdin, 2005) et le dossier de l'Observatoire des politiques culturelles, 2009-2010, «La ville créative: concept marketing ou utopie mobilisatrice?», n° 36.

5

On pense ici, en Région de Bruxelles-Capitale, au dispositif contrat de quartier.

propose Robert Florida avec la notion de ville créative (Van Criekingen; Decroly, 2009).

Or ce sont ces quartiers centraux qui abritent également les immobiles issus des classes populaires contemporaines, constituées en bonne partie par une population d'origine immigrée remplaçant, à Bruxelles, progressivement la classe ouvrière d'origine belge à la fois sur le marché de l'emploi urbain et sur le marché du logement. Les politiques urbaines qui y sont appliquées, tout en améliorant le cadre de vie de ces populations, concourent dans le même temps à accélérer le processus de gentrification et à provoquer, à terme, leur éviction et leur remplacement par une population plus aisée, que Robert Florida assimilerait sans doute à la classe créative. Parallèlement, soucieux de favoriser la découverte des espaces locaux, la proximité, l'ouverture et l'échange aux autres, méfiant à l'égard des entre-soi, des territoires fermés sur eux-mêmes, jugés insécurisants et « ghettoïsants », le nouvel urbanisme promeut des espaces publics ouverts, accueillants pour les non-familiers des lieux, fluides, aux courbes douces interdisant les coins et recoins jugés peu hospitaliers parce que trop favorables à des pratiques cachées et aux entre-soi jugés hostiles au caractère polyvalent des espaces publics promus par l'urbanisme contemporain. On le verra dans la deuxième partie de l'article, ces nouveaux aménagements des quartiers populaires et centraux qui entrent en résonance avec les images de la ville convoquées dans les politiques d'attractivité et de marketing urbain, peuvent s'avérer inhospitaliers à certaines formes d'expérience d'appropriation des immobiles.

Et la marche dans tout ça? Alors que la société fordiste promouvait la voiture comme mode de déplacement parce qu'elle permettait l'étalement urbain et rendait possible le zonage de la ville entre les différentes fonctions urbaines – le travail, les loisirs, le repos et le commerce –, notre hypothèse est que le monde connexionniste est, quant à lui, non seulement sensible à des modes de transport ultra-rapides (les avions et trains à grande vitesse), mais aussi aux pratiques de mobilité douce et active, telles que le vélo et la marche, prônées par le discours urbain contemporain. Ces dernières participent pleinement de l'image et de l'esthétique urbaines que les métropoles veulent donner d'elles-mêmes et qui sont en phase avec les goûts de l'élite urbaine: démocratiques, belles, à hauteur d'hommes, polyvalentes et respectueuses du cadre bâti (Thomas, 2010). L'usage de la notion de marchabilité (la *walkability*) est, à cet égard, assez évocateur de la relation ambiguë existant entre politiques d'attractivité et politiques urbaines qui promeuvent le nouvel urbanisme. D'une part, elle est utilisée par des aménageurs et des scientifiques soucieux d'évaluer le degré d'hospitalité d'un lieu par rapport à la marche (*pedestrian friendly*) et de trouver des moyens pour l'améliorer. D'autre part, elle est également convoquée par des promoteurs immobiliers comme argument de vente d'appartements situés dans le centre de certaines villes américaines,

lesquels sont progressivement réinvestis par des membres des classes supérieures (Tissot, 2011). La *walkability* y indique le degré de proximité, en marchant, d'un bien immobilier avec des services urbains tels que les commerces, les écoles, les restaurants. L'usage de cette notion par des acteurs urbains aux objectifs différents montre à la fois l'intérêt généralisé pour la marche et les capacités d'instrumentalisation par les promoteurs de discours qui peuvent être considérés comme progressistes.

Mais toutes les formes de marche sont-elles à ce point valorisées? On l'a dit, 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*. Certains, en phase avec l'image que l'on se fait du bon marcheur, courtois, dégagé, ouvert, marchant vite mais sans être pressé, sont admis socialement et valorisés dans les discours et les politiques urbaines. D'autres semblent plus malvenus ou trop banals pour compter. C'est à ceux-là, parce qu'ils sont souvent ignorés socialement et politiquement et parce qu'ils interrogent, en creux, les modes de fabrication du social urbain contemporain, que l'article s'intéresse maintenant.

QUAND LA MARCHE SE FAIT MALVENUE ET CONTRAIGNANTE

«Tout se passe comme si les piétons ne se rendaient jamais en masse à leur travail, ne faisaient jamais de courses en vitesse, n'utilisaient jamais les trottoirs et autres espaces de circulation mis à leur disposition pour se déplacer au mieux, au plus efficace. Ils semblent seulement les spectateurs d'une scène riieuse qui les amuse mais qui ne les concerne pas au premier chef.» (Lavadinho; Winkin, 2006.)

Au gré d'enquêtes de terrain, qui n'avaient pas pour objet l'observation de la marche urbaine et de ses pratiquants, j'ai pu collecter des données qui témoignent du caractère difficile, voire éprouvant, de la marche évoqué dans l'extrait ci-dessus. La marche n'est pas toujours une pratique plaisante ni même appréciée de tous. La présentation de quelques-uns de ses usages, jugés malvenus ou vécus comme contraignants, est impressionniste et incomplète; elle ne poursuit en aucun cas l'ambition de l'exhaustivité.

LA FIGURE DU MARCHEUR EN ROND

«Les gens sont dans la lune, et nous on est toujours là à discuter, dans la rue, à aller et venir... On s'ennuie, dans un coin, nulle part où aller.» (Saïd, 18 ans, Anneessens; Schaut, 2010.)

Les quartiers populaires bruxellois se caractérisent, entre autres, par une population importante de jeunes. Certains d'entre eux, essentiellement des garçons, occupent, en groupe, les espaces publics du quartier, les coins, les halls d'entrée et les escaliers d'immeubles collectifs. On les appelle bien souvent les «hittistes», terme venant du mot algérien *hit*, signifiant le mur et désignant par extension les jeunes qui se tiennent le dos au mur: les teneurs de mur. Leur rapport à la mobilité est complexe. Suivant le constat empirique selon lequel la mobilité est fortement liée à la position sociale occupée, les habitants des quartiers populaires, les jeunes en particulier, n'échappent pas à la règle. Leur mobilité est relativement réduite, mais elle est surtout hésitante et insécurisée. Ces jeunes, souvent considérés comme menaçants, expriment bien plus leur insécurité lorsqu'ils sortent de leur quartier, ils disent bien plus la peur d'aborder un monde non maîtrisé, d'être regardés de travers et d'être ridicules que leur pouvoir d'intimidation et leur plaisir de la provocation. Tout les porte à rester, entre eux, dans les limites de leur chez-eux. Alors ils marchent en rond dans leur quartier, occupent les coins, y refont le monde qui tourne sans eux. Et quand ils quittent le quartier, ils le prennent avec eux et sortent en bande autant pour se rassurer que pour faire les fous.

«Si je sors de mon quartier tout seul, je me sens ridiculisé. On me regarde en disant "celui-là n'est pas d'ici, c'est un nouveau" alors on sort ensemble.» (Rachid, 17 ans.)

Ces formes de déambulation dans les quartiers et dans les centres urbains sont souvent assimilées à la menace et apparaissent à ce titre illégitimes. *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. Il faut bouger, ne pas rester trop longtemps fixé au même endroit, dans des coins par exemple. Or les jeunes ne font pas toujours preuve de «prudence dramaturgique» (Hannertz, 1983:262), selon la belle expression de Goffman. Alors qu'on attendrait d'eux qu'ils courbent l'échine et se fassent tout petits, ils ne passent pas inaperçus en marchant en bande et en exhibant fort et haut leur présence qui cache en fait un fort sentiment d'illégitimité, effet retour de la stigmatisation sociale dont ils sont l'objet. En installant des caméras de surveillance, en multipliant

la présence d'intervenants sociaux chargés d'animer les jeunes en les extrayant des espaces publics et en privatisant les espaces intermédiaires, les politiques sécuritaires urbaines s'attachent à faire disparaître cette forme de présence, jugée insécurisante, des espaces publics.

LA FIGURE DU MARCHEUR CONTRACTUALISÉ ET SOLITAIRE

Cette figure s'inscrit dans la théorie des non-lieux de Marc Augé. Les non-lieux désignent à la fois des espaces d'anonymat, mono-fonctionnels, destinés au transport, au commerce, au loisir et le rapport que les individus entretiennent avec ces espaces. Ce dernier est fait de vide relationnel entre les usagers, de solitude, de consommation et de passage. Pour Marc Augé, ce type de rapport instrumental à l'espace ne participe pas à la construction de la mémoire collective rattachant les individus à certains lieux qui font sens pour eux, tels les places, les cimetières, les quartiers d'histoire... Les non-lieux obéissent à des règles qu'ils définissent eux-mêmes et qui placent l'utilisateur dans un rapport contractualisé. Il y marche seul, pressé d'arriver et n'a d'autre choix que d'avancer, sans se retourner. La marche y est avant tout fonctionnelle. Il s'agit d'arriver à un lieu précis pour y faire quelque chose de précis. Elle peut s'y révéler éprouvante et lassante. Les non-lieux ne favorisent pas l'immobilité ou la marche lente, le nez en l'air. Elle y est parfois impossible – s'arrêter ou marcher lentement ou à contresens du flux aux heures de pointe dans les métros et les gares urbaines relève de l'exploit. Elle y est parfois interdite – dans un shopping-center comme à City 2 à Bruxelles, les agents de la sécurité font la chasse aux regroupements de jeunes. L'utilisateur doit y être mobile, il doit consommer sans s'attarder. Il doit circuler.

Le concept de non-lieu ne résiste pas toujours aux études ethnographiques qui montrent que leurs usagers développent des pratiques de contournement des règles fixées dans les non-lieux, qu'ils leur désobéissent en s'immobilisant plutôt que de s'intégrer aux flux des passants incessants, en s'attachant à ces non-lieux parfois à l'insu de ceux-ci et en y tissant des liens interpersonnels (quel meilleur endroit qu'une gare pour y fixer des rendez-vous amoureux?). Il n'en reste pas moins vrai que les non-lieux ne favorisent guère une appropriation par la marche qui soit douce, ralentie, ouverte à tous et épanouissante.

LA FIGURE DU MARCHEUR INCESSANT

Djemila Zeneidi-Henry et Sébastien Fleuret ont raison de noter que l'image du vagabond, dépeint par Bronislaw Geremek et Robert Castel comme un individu hypermobile et désinscrit de tout territoire, ne peut suffire à décrire

le sans-abri des villes contemporaines. Au contraire, sa mobilité est relativement circonscrite à des territoires limités. Mais elle est incessante⁶. Le sans domicile fixe ne peut ne pas marcher. Quand il cherche à se fixer, s'arrêter, pauser, à s'asseoir, il trouve de moins en moins facilement un lieu dans l'espace public qui soit prêt à l'accueillir, en dehors des institutions *ad hoc* (et encore elles ne les accueillent que le soir et la nuit). S'arrêter pour se créer malgré tout un espace à lui, une parcelle d'intimité – un coin, un parc, un banc, une cabine téléphonique – est de plus en plus souvent entravé par une ville peu hospitalière à son égard. Les bancs du métro et de la ville, quand ils ne sont pas tout simplement enlevés et remplacés par des sièges individuels, sont trop glissants pour pouvoir s'y coucher. Des pointes en fer sont placées sur les rebords de certains immeubles pour empêcher la pause. Des arrêtés communaux, au-delà de toute légalité, interdisent aux sans-abri de se reposer sur les bancs de centre-ville et les nouvelles formes urbaines qui, selon D. Terrolle, favorisent les lignes droites au détriment des coins qui « risquent » de constituer des abris trop accueillants. Face à tous ces dispositifs, le sans-abri n'a alors d'autre choix que de marcher, de marcher encore à la recherche d'un abri provisoire et de ruser avec les règles urbaines pour y parvenir.

6

(Zeneidi-Henry; Fleuret, 2007.) Cette analyse, basée sur une enquête empirique dans des petites villes, ne prend pas en compte la présence de réfugiés clandestins, présents en nombre dans les SDF des grandes villes, comme Bruxelles, ni l'effet d'attractivité puissant qu'elles ont sur eux.

Ces pratiques de la marche sont donc l'objet d'un travail de classement social les qualifiant et, surtout, les disqualifiant. Peu évoquées dans les discours marquant le retour en grâce de la marche, elles contribuent pourtant à faire et refaire la ville, parfois à l'encontre du modèle urbain promu. Sont-elles pour autant entrées en résistance?

SOUS FORME DE CONCLUSION: LA MARCHÉ URBAINE COMME PRATIQUE DE RÉSISTANCE?

Dans son ouvrage *Accélération*, Hartmut Rosa estime la modernité en danger face à l'accélération du temps⁷. Les innovations technologiques, qui auraient dû libérer du temps à soi, en rentrant en consonance avec des transformations sociales fortes (dans les champs du travail, de la famille, des styles de vie), ont en fait concouru à augmenter les rythmes de vie, à nous déposséder de notre propre temps et à nous le rendre rare. Cette situation est d'autant plus difficile à vivre qu'elle se double d'une inquiétude, voire d'un désarroi face à un avenir incertain. L'accélération du temps nous saisit tous et, si Rosa entrevoit des îlots de décélération, ils sont, selon lui, plus des inerties à l'accélération que des résistances. Il évoque à cet égard les limites naturelles de la vitesse, le ralentissement non intentionnel des activités lié

7

Lire aussi (Gardella, 2011).

à des situations d'exclusion sociale qui rendent les individus «inutiles au monde» selon l'expression de Robert Castel, à des embouteillages, à la dépression nerveuse qui ralentit les activités sociales de l'individu ou à des moments de respiration qui servent à mieux accélérer ensuite (le temps des vacances, les séminaires de méditation) (Rosa, 2010: 105-116). Seules celles qu'il appelle les oppositions idéologiques, comme le mouvement *Slow Food*, sont intentionnelles, mais incapables de changer l'action publique.

Peut-on restituer la marche, du moins certaines de ses formes, dans cette perspective? Pourrait-on la considérer à certaines conditions comme une inertie intentionnelle ou, mieux, comme une pratique de résistance à l'accélération du temps? Tout l'article s'est attelé à se défier d'une vision trop romantique de la pratique de la marche. Celle-ci peut être éprouvante, strictement fonctionnelle, se faire pressante justement parce que l'on court derrière le temps. Elle peut aussi être une caractéristique, parmi d'autres, de stigmates liés à certaines figures du social comme le SDF ou le jeune en bande et être le signe de leur exclusion sociale. Quand elle est valorisée dans les discours urbains contemporains comme forme douce et active de la mobilité urbaine, elle ressemble parfois davantage à un argument de marketing urbain qu'à une pratique de résistance. Pourtant, si on s'éloigne de la vision pessimiste d'Hartmut Rosa, on peut saisir la marche sous un angle plus politique et traquer en elle des formes de contestation. Les Indignés de plusieurs pays marchent sur Bruxelles, porteurs d'un calicot évocateur « On va lentement parce qu'on va loin », et s'approprient ses espaces publics pendant une semaine; les travailleurs sidérurgistes de Florange marchent jusqu'à Paris; *Occupy Wall Street* campe dans les rues du quartier des affaires à New York. Ces formes de manifestation ne revivifient-elles pas le lien, qui fut auparavant plus étroit, entre l'espace public matériel (la place, la rue) et l'espace public politique? Ces contestations ne le réinventent-elles pas à leur manière? Plus loin, à côté du politique, les pratiques illégitimes de la marche telles qu'évoquées ci-dessus ne peuvent-elles être considérées comme des tactiques des *petits* pour quand même exister, ne serait-ce qu'à petits pas, de façon « rusée et têtue » (de Certeau, 1990: 146) en détournant la ville, même de manière éphémère et non intentionnelle, de ses usages dominants et en construisant, selon les termes de de Certeau, une ville « métaphorique » (*idem*: 142) sur les lieux mêmes de la ville dominante? L'ensemble de ces pratiques peut-il prétendre agir sur l'action publique? La réponse n'est pas *a priori* très positive, mais il faut tenter d'aller voir malgré tout et d'observer la marche et la ville au ras des expériences sociales et politiques.

Christine Schaut est docteure en sociologie, chargée de cours à la Faculté d'architecture La Cambre-Horta de l'ULB et professeure aux Facultés universitaires Saint-Louis. Elle y enseigne des cours de méthodologie, l'anthropologie de l'espace et la sociologie des politiques de la ville. Ses terrains de recherche portent sur l'analyse de la mise en œuvre des nouveaux référentiels de l'action publique, tels que la participation, la mixité, la

transversalité, la territorialisation, sur l'étude des conditions de réception de ces politiques par leurs « bénéficiaires » et de leurs effets de recomposition sur les espaces publics urbains. Elle étudie également les conditions du vivre ensemble dans les quartiers populaires urbains et s'intéresse aux « nouvelles » tactiques urbaines qui composent, à côté de l'ordre urbain dominant, une ville « métaphorique » (M. de Certeau). Ses recherches adoptent la démarche ethnographique.

BIBLIOGRAPHIE

- AUGÉ, M. 1992. *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil.
- BAUMAN, Z. 1999. *Le coût humain de la mondialisation*, Paris, Hachette.
- BOLTANSKI, L.; CHIAPPELLO, E. 1999. *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.
- Entretien avec Luc Boltanski et Ève Chiapello, 2002. « Inégaux face à la mobilité », *Ceras-revue Projet*, n° 271. URL: <http://www.ceras-projet.com/index.php?id=1777>.
- BOURDIN, A. 2005. « La "classe créative" existe-t-elle? », *Urbanisme*, n° 344, http://www.urbanisme.fr/issue/rapport.php?code=344&code_menu=FOCUS#
- CASTELLS, M. 1998. *La société en Réseaux. L'ère de l'information*, Paris, Fayard.
- DE CERTEAU, M. 1990. *L'invention du quotidien*, Tome 1, Paris, Gallimard.
- ECKERT, D.; GROSSETTI, M.; MARTIN-BRELOT, H. 2012. « La classe créative au secours des villes? », *La Vie des idées*, 28 février 2012. ISSN: 2105-3030. URL: <http://www.laviedesidees.fr/La-classe-creative-au-secours-des.html>.
- ENAU, C.; LANNOY, P.; LORD, S. 2011. « Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires », *Articulo-Journal of Urban Research*, n°7, *Online since 19 September 2011, connection on 07 August 2012*. URL: <http://articulo.revues.org/1765>.
- FLORIDA, R. 2002. *The Rise of the Creative Class*, New York, Basic Books.
- GARDELLA, E. 2011. « Vers une pétrification du politique? », *La Vie des idées*, 18 février 2011. URL: <http://www.laviedesidees.fr/Vers-une-petrification-du.html>.
- GOFFMAN, E. 1973. *La mise en scène de la vie quotidienne. T 2. Les relations en public*, Paris, Les éditions de Minuit.
- HANNERTZ, U. 1983. *Explorer la ville*. Paris, Les éditions de Minuit.
- KAUFMANN, V. 1999. *Mobilité et vie quotidienne: synthèse et questions de recherche*, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, 2001 Plus, Synthèses et Recherches, n° 48, juin 1999; cité par S. De Coninck, 2005. « La mobilité quotidienne: analyse des comportements des ménages », dans *Le protocole de Kyoto: aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, Études et Documents, CPDT 6, Namur, p. 16-50 <http://orbi.ulg.ac.be/bitstream/2268/34913/1/Protocole%20Kyoto-Et&Doc2005.pdf>.
- LAVADINHO, S.; WINKIN, Y. 2006. « Quand les piétons saisissent la ville », *Airs de Paris*, Centre Pompidou, <http://www.airseparis.centrepompidou.fr/viewtopic.php?t=131>.
- QUELLET, M. 2006 « Le smart growth et le nouvel urbanisme: synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne », *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 50, n° 140, p. 175-193. <http://id.erudit.org/iderudit/014083ar>.
- ROSA, H. 2010. *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte.
- SCANDELLA, F. 2009. « Travail invisible dans un secteur de relégation: la double condition des nettoyeurs de bureaux », *Les Mondes du travail*, n° 7, p. 75-86.
- SCHAUT, C. 2010. « Les disputes locales et leur traitement politique: vers l'invisibilisation des corps », dans G. Lebeer; J. Moriau (sous la dir. de), *(Se) gouverner. Entre souci de soi et action publique*, Bruxelles, Berne, Frankfurt, New York, Oxford, Wien, Peter Lang, p. 67-80.
- TERROLLE, D. 2004. « La ville dissuasive: l'envers de la solidarité avec les SDF », *Espaces et sociétés*, n° 116-117, p. 143-157.
- THOMAS, R. (sous la dir. de) 2010. *L'aseptisation des ambiances piétonnes, au 21^e siècle*, Rapport de recherche n° 78, Programme de Recherche interdisciplinaire « Ville et Environnement » (CNRS – MEEDDM), http://doc.cresson.grenoble.archi.fr/opac/doc_num.php?explnum_id=359.
- TISSOT, S. 2011. *De bons voisins. Enquête dans un quartier de la bourgeoisie progressiste*, Paris, Raisons d'Agir.
- VAN CRIEKENGEN, M.; DECROLY, J.M. 2009. « Le Plan de Développement International de Bruxelles (PDI). Promesses de développements immobiliers et d'inégalités croissantes? », *Brussels Studies*, n° 25, www.brusselsstudies.be.
- ZENEIDI-HENRY, D.; FLEURET, S. 2007. « Fixes sans domicile, réflexion autour de la mobilité des SDF », *L'Espace géographique*, Tome 36, p. 1-14.