

Urbanités

Février 2019 - #11 / Bouger en ville

Édito #11

Marine Duc et Charlotte Ruggeri



Couverture : Le parvis de la gare Bordeaux Saint-Jean (Ruggeri, 2015)

Pour citer cet article : Duc M. et Ruggeri C., 2019, « #11 / Édito », *Urbanités*, #11 / Bouger en ville, [en ligne](#).

« La bataille des trottoirs est un combat pour les droits de diverses catégories d’usagers : les piétons qui y marchent ; les sans-abris qui y dorment ; les colporteurs et les petits marchands qui gagnent leur vie dessus ; les automobilistes qui s’y garent. Savoir qui en a le plus besoin est ici l’objet de débats interminables et déchirants. »

Suketu Mehta, *Maximum city. Bombay Lost and Found*, 2006.

Des trottoirs à la chaussée, de l’automobile au métro en passant par les tunnels et téléphériques urbains, c’est la congestion qui semble être devenue le maître mot des modes de penser les déplacements dans la ville contemporaine. Elle rappelle l’augmentation et la diversification des mobilités, corollaire obligé de la croissance et de la spécialisation des espaces urbains, mais également de la transformation des infrastructures qui les portent. Cela invite alors à penser un ensemble de phénomènes qui se co-produisent : urbanisation, mutation des politiques de transport, transformation des modes d’habiter, mais aussi, évolution du sens accordé aux déplacements en ville. Alors que le développement urbain conduit à la concentration spatiale de la production de richesses, les logiques de métropolisation fabriquent des villes toujours plus inégalitaires (Sassen, 2002 ; Harvey, 2006). La fonctionnalisation des villes et la séparation toujours plus forte entre lieux de vie et lieux de travail contribue depuis longtemps à l’augmentation des mobilités urbaines : un contexte qui semble d’autant plus pertinent pour questionner les modalités des déplacements tout comme les capacités individuelles et collectives à se déplacer.

Voici quinze ans que Mimi Scheller et John Urry ont développé l’idée d’un « nouveau paradigme mobilitaire » et du « *mobility turn* » (Scheller et Urry, 2006), pour désigner, dans un double mouvement, la diversification et l’intensification des mobilités à l’échelle mondiale d’une part, et d’autre part, l’éloignement des représentations et approches « statiques » du monde, mobilisées alors majoritairement par les sciences sociales. De nombreuses critiques de ce nouveau « tournant », voire « paradigme » ont vu le jour, et notamment celle d’un relatif oubli de l’immobilité dans les analyses proposées par les chercheurs·e·s qui s’en revendiquent. Cela se traduit par un manque de remise en cause de la mobilité comme norme sociale, où elle est associée à une valorisation de la flexibilité de la main d’œuvre (voir par exemple Cresswell, 2010 ; Faist, 2013). Si l’une des suggestions de Mimi Scheller et de John Urry était de réfléchir davantage au lien entre politiques de transport et de mobilités, infrastructures et pratiques de déplacement, comment peut-on relire cette proposition aujourd’hui en questionnant les valeurs accordées aux mobilités urbaines ? Des villes produites par les mobilités et les infrastructures, mais aussi des manières de se déplacer, qui transforment les rapports individuels et collectifs aux espaces urbains : tel est le postulat que ce numéro d’*Urbanités* souhaite explorer, en s’intéressant plus particulièrement aux liens entre matérialités urbaines (infrastructures, mobilier urbain, objets du quotidien) et déplacements.

Transporter et créer la ville

Dans ce #11, *Urbanités* propose d’ouvrir la réflexion sur les relations entre infrastructures de transport, mobilités et espaces urbains. Alors que les infrastructures et les réseaux de transport ont souvent été créateurs d’urbanité, ils révèlent également une relation ambiguë à la ville. Ainsi, Maëlle Lucas, dans son [article sur Medellín](#), part du postulat que les infrastructures de transport peuvent être un levier pour transformer l’image de la ville, en favorisant notamment des pratiques touristiques et récréatives puisque l’on vient y contempler les téléphériques. Au-delà de la construction d’un certain modèle urbain, c’est aussi la question de l’acceptation sociale des infrastructures qui est interrogée : une politique d’urbanisme social aux visées de désenclavement, la « *cultura metro* » est appropriée de manière différente par ses habitant·e·s (Depraz, Cornec et Grabski-Kieron, 2016).

Les politiques publiques de transport sont en effet souvent avancées comme un outil de désenclavement, ce que nous confirme le maire de Clichy-sous-Bois (Seine-Saint-Denis), Olivier Klein, dans [un entretien](#). En effet, dans le cadre du projet de métro du Grand Paris Express, cette commune francilienne pourrait obtenir une desserte commune avec Montfermeil, ce qui améliorerait son accessibilité. Si Olivier Klein demeure prudent sur le calendrier politique du projet, il reste également modéré sur les conséquences territoriales de la desserte, là où le discours sur les effets structurants est maintes fois mobilisé par

d'autres maires de communes sur le tracé du métro du Grand Paris Express (*L'Espace Géographique*, 2014).

Si dans le cas de [Medellin](#) ou de [Clichy-sous-Bois](#), les acteur·trice·s de l'échelle locale sont au cœur des enjeux de la production urbaine via les politiques de transport, force est de constater leur diversification, mais aussi leurs implications différenciées dans les politiques de mobilité. Les éléments non-humains, et notamment les marchandises, y jouent ainsi un rôle croissant, en devenant le support d'une redéfinition des hiérarchies urbaines. C'est en effet à partir d'un article sur le transport logistique que cette question de la diversification des acteurs et des échelles du transport en ville se pose. Nora Mareï, Jean Debrie et Jérôme Lombard réfléchissent ainsi au cas du [transport logistique à Casablanca](#) au Maroc. À partir d'une étude des acteurs qui gravitent autour de plusieurs projets visant à renforcer les mobilités logistiques marocaines, ils exposent l'idée que le transport logistique permet à Casablanca d'affirmer son caractère métropolitain. La logistique intervient dès lors comme un moyen de repenser l'inscription des échanges et mobilités aux échelles intra-urbaines, marocaines et africaines, en redéfinissant le rôle de pôle régional que pourrait jouer Casablanca.

Le grand partage des mobilités : de la gouvernance aux pratiques

Selon nous, s'il est important de réfléchir aux enjeux, acteurs, actrices et politiques du transport urbain, en particulier dans un contexte de congestion des réseaux de transports, ces débats sont aussi l'occasion de s'intéresser aux alternatives et solutions proposées, en étant attentif·ve·s à ce que les spatialités, entendues comme des manières de faire avec l'espace, produisent : (dis)continuités topologiques, usure des infrastructures, nouveaux besoins ou encore émergence de nouveaux marchés et de nouvelles réglementations, mais aussi appropriations différentielles des réseaux de transport. C'est notamment ce qu'évoque Marion Sabrié [à propos de Yangon](#). Depuis l'ouverture économique et démocratique du Myanmar, la libéralisation des marchés, la croissance urbaine et le manque d'infrastructures ont contribué à une augmentation de la congestion. L'absence d'une autorité de transport spécifique et d'un réseau public correspondant à la demande font qu'un certain nombre de stratégies de substitution, plus ou moins institutionnalisées, sont mises en place (réseau de bus privés, minibus, voitures partagées). Pourtant, elles participent à leur tour de la congestion yangonnaise – une situation partagée par bien d'autres villes en forte croissance (voir par exemple Kassi-Djodjo, 2010 ; Desmoulières, 2017). Les phénomènes de déplacement des classes populaires, organisés par le pouvoir militaire jusque dans les années 1980, ont aujourd'hui changé de signification : encouragés par la métropolisation et couplés à l'organisation du réseau de transport, ils ont provoqué une augmentation des inégalités et de la ségrégation.

Bouger en ville, c'est donc aussi s'interroger sur l'identité et la position sociale de celles et ceux qui se déplacent. Au-delà des infrastructures, c'est finalement le rapport au déplacement qui permet de dire quelque chose du statut social des individus. Dans cette logique, la mobilité n'est pas seulement à envisager comme un acte, mais aussi comme un potentiel. Bien avant le « *mobility turn* », Vincent Kaufmann développait ainsi le concept de motilité (2002) pour désigner l'idée qu'au-delà des différentiels économiques qui influencent les capacités individuelles à se déplacer existent également une compétence physique, ainsi qu'une compétence à faire des choix, qui jouent sur le potentiel de mobilité des individus – se rapprochant ainsi de la théorie des capacités d'A. Sen (1992), qu'il applique aux déplacements. Dans [l'entretien](#) qu'il nous a accordé, Vincent Kaufmann revient sur toute l'actualité de la notion de motilité, en montrant, par rapport à ses premiers travaux, que l'on peut dessiner deux types de motilités : l'aptitude aux mobilités réversibles d'une part, et l'aptitude au déracinement/ré-enracinement d'autre part. Il souligne le rôle des statuts administratifs dans ces aptitudes, et la manière dont les politiques de mobilité, à différentes échelles, et notamment à l'échelle européenne, construisent des aptitudes différenciées à se déplacer. Des demandeur·euse·s d'asile aux hypermobiles, en passant par l'incitation à être mobile pour le travail, ce sont des valeurs très différentes qui sont accordées à la mobilité : l'existence d'un « droit » à la mobilité ne doit ainsi pas faire oublier ce qu'il appelle un « droit à la proximité » ou à l'immobilité.

À l'échelle de la ville, c'est dès lors aussi bien l'accès à des modes de transport spécifiques qu'aux services urbains qui est questionné. Ces différentiels de motilité créent des hiérarchies et des rapports de pouvoir, une « *politics of mobility* » (Cresswell, 2010) en ce qu'elle est à la fois productrice et révélatrice d'inégalités. Dans ce contexte, la question de la mise en place des politiques de gratuité pourrait apparaître comme une manière d'agir pour plus de justice sociale, où la mobilité est tant

envisagée comme un moyen que comme une fin. Henri Briche rappelle pourtant dans [son entretien](#) que la gratuité des transports publics n'est pas qu'une politique de justice sociale. Principalement mise en place à l'échelle municipale, elle recouvre des objectifs plus ou moins explicités : revalorisation des centres-villes et action contre la vacance commerciale, lutte contre la congestion urbaine via la réduction de la place de l'automobile en ville et recherche d'une diminution des émissions de gaz et de particules. Différemment justifiés, ces choix politiques sont pourtant questionnés dans un contexte de pressions austéritaires et d'une gestion de plus en plus néolibéralisée des villes, bien que les municipalités qui y ont recours démontrent que sa mise en place demande un effort budgétaire limité.

Enfin, la congestion doit être relue à l'aune de la diversification des usager·ère·s, mais aussi des modes de gestion des transports publics, qui ouvrent de nouveaux espaces de friction autour du partage des mobilités. La libéralisation des services de transport urbain, et notamment l'ouverture à de nouveaux gestionnaires, se lit de manière très visuelle, par la multiplication des vélos, des trottinettes, ou encore des automobiles en libre-service sur les trottoirs et la chaussée. Leur multiplication produisent des villes « d'occurrences », qui cherchent à mettre en relation des client·e·s et des prestataires *via* la mobilisation d'outils numériques qui viennent se superposer à des formes de circulations agrégées (Picon, 2018). Cette multiplication questionne finalement les usages des infrastructures et des espaces publics, comme le rappelle Vincent Kaufmann dans [son entretien](#). Au-delà des modes de gestion des mobilités, c'est aussi par le développement de nouvelles pratiques que des espaces de friction autour du partage des infrastructures urbaines peuvent émerger. [Olivier Bories, Corinne Eychenne, Guillaume Leterrier et Julie-Lou Dubreuilh](#) reviennent ainsi sur l'émergence du pâturage urbain dans les communes de première couronne de la banlieue parisienne. En utilisant les trottoirs, la mobilité des troupeaux de moutons travestit l'usage initialement prévu de ces infrastructures de la mobilité urbaine, et se confronte à l'absence de réglementation sur la circulation de l'animal en ville. Dans ce cas, la mobilité, par les acteurs humains et non-humains qu'elle engage, est l'un des vecteurs du brouillage des catégories entre espaces ruraux et espaces urbains. Entre signe d'un désir accru de nature en ville (Torre et Bourdeau-Lepage, 2013 ; Bories, Eychenne et Chaynes, 2016) et place discutée des animaux dans les espaces urbains (Blanc, 2000), c'est aussi la normativité des déplacements en ville qui est questionnée, où les infrastructures des déplacements deviennent des scènes de tensions entre usager·ère·s. Si ces nouveaux modes de gouvernance et nouvelles pratiques mobilitaires renouvellent les modèles de la circulation en ville, elles ne doivent pas cependant occulter l'ancienneté des tensions et conflits d'usage portant sur la voirie (Mohl, 2004 ; Opillard, 2015).

Corps (im)mobiles et citadinités

Alors que le regard des chercheur·e·s s'est tourné, dès les premiers travaux de l'école de Chicago, vers l'analyse des paramètres économiques de la mobilité (Fol, 2009), le rôle joué par les corps dans les études portant sur le déplacement a, pendant un temps, été occulté (Cresswell, 2010), notamment parce qu'ils ont longtemps été considérés comme des obstacles à la connaissance scientifique légitime plutôt que comme des « vecteur(s) ou détermination(s) de la connaissance » (Hancock, 2011). Les épistémologies poststructuralistes, féministes et postcoloniales ont mis en valeur la manière dont s'incarnent les rapports de pouvoir dans et par les corps : corps jeunes, corps âgés, malades, racisés, genrés et sexualisés mais aussi corps stigmatisés participent d'une appropriation différenciée des espaces urbains, mais aussi d'accès inégalitaires tant aux modes de déplacement qu'aux services. [Karine Ginisty](#) se penche ainsi sur la manière dont les femmes font avec des rôles d'identité de genre qui les assignent à une place sociale et spatiale au Mozambique. En explorant leur citadinité, c'est une entrée originale de la mobilité urbaine qui est proposée ici : bouger en ville, pour les jeunes femmes qui cherchent l'émancipation, c'est se confronter au stigmate de la prostituée. C'est dans le déplacement que va alors se manifester une forme d'*agency*, un moyen de faire avec les temporalités (le soir et la nuit) ainsi qu'avec les représentations associées à certains quartiers. La mobilité devient alors un moyen d'incarner des rôles sociaux et de se mettre en scène, par le récit de ses pratiques de consommation auprès de la famille, ou encore par un recentrage de leur citadinité autour des espaces domestiques.

Le corps est donc un média de la construction de la place des individus dans la ville. Dans un tout autre contexte, [Robin Lesné](#) montre comment à Nantes, la pratique du parkour, en ce qu'elle constitue une mobilité ayant sa propre fin, constitue une manière de discuter la production fonctionnaliste de la ville. Les usages des aménagements tout comme les normes de genre qui marquent fabrique urbaine et pratiques du parkour sont travestis. Une « mise en mouvement politique » apparaît alors, parfois

incompatible avec d'autres modèles de participations à la fabrique de la ville. Par les corps, les choix politiques ou les infrastructures, les auteur·e·s de ce numéro entretiennent ainsi un rapport plus ou moins étroit au droit à la ville.

Urbanités tient à remercier l'ensemble des auteur·e·s qui ont participé à ce numéro. Issu·e·s de disciplines variées, géographes, aménageur·se·s et urbanistes, mais aussi sociologues, se sont emparé·e·s de la question du bouger en ville pour proposer une diversité de cas d'études ancrées dans des contextes très différents (Medellín, Casablanca, Yangon, des communes franciliennes, Maputo et Nantes) afin de s'interroger sur les productivités spatiales des nouvelles manières d'envisager et de penser les déplacements en ville.

MARINE DUC ET CHARLOTTE RUGGERI

Bibliographie

Blanc N., 2000, *Les animaux et la ville*, Odile Jacob, 240 p.

Bories O., Eychenne C. et Chaynes C., 2016, « Des troupeaux dans la ville : représentations et acceptation sociales d'une démarche d'éco-pâturage dans la première couronne toulousaine (Cugnaux) », *Revue Oppenfield*, n°7, [en ligne](#).

Cresswell T., 2010, "Towards a politics of mobility", *Environment and planning D: society and space*, vol. 28, n° 1, 17-31.

Depraz S., Cornec U. et Grabski-Kieron U., 2016, *Acceptation sociale et développement des territoires*, Lyon, ENS Éditions, 266 p.

Desmoulière R., 2017, « La mise en lignes des minibus de Jakarta : construction et usages d'une ressource par les acteurs du transport urbain », *Géocarrefour*, 91 (3), [en ligne](#).

Faist T., 2013, "The mobility turn: a new paradigm for the social sciences?", *Ethnic and racial studies*, vol. 36, n°11, 1637-1646.

Fol S., 2009, *La mobilité des pauvres*, Paris, Belin, 261 p.

Hancock C., 2011, « Le corps féminin, enjeu géopolitique dans la France postcoloniale », *L'Espace politique*, n° 13, [en ligne](#).

Harvey D., 2006, *Spaces of global capitalism. Towards a theory of uneven geographical development*, New York, Verso, 154 p.

Kassi-Djodjo I., 2010, « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n°251, 391-402, [en ligne](#).

Kaufmann V., 2002, *Re-thinking mobility, Contemporary Sociology (Transport and Society)*, Farnham, Ashgate, 118 p.

L'Espace géographique, 2014, « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, 2014/1, tome 43, 51-67, [en ligne](#).

Metha S., 2006, *Maximum city. Bombay Lost and Found*, Buchet Chastel, 780 p.

Mohl R.A., 2004, "Stop the Road. Freeway Revolts in American Cities", *Journal of Urban History*, vol. 30, n°5, 674-706.

Opillard F., 2015, « La gentrification à San Francisco. Autour des Google Buses. », *La vie des idées*, [en ligne](#).

Picon, A., 2018, « Villes et systèmes d'information : de la naissance de l'urbanisme moderne à l'émergence de la *smart city* », *Flux*, vol. 111-112, n°1-2018, 80-93, [en ligne](#).

Sassen S., 2002, "Introduction: locating cities on global circuits", *Global networks, Linked cities*, New York, Routledge, 1-38.

Sen, A., 1992, *Inequality reexamined*. Clarendon Press, 224 p.

Sheller M. et Urry J., 2006, « The new mobilities paradigm », *Environment and Planning A*, volume 38, 207-226.

Torre A. et Bourdeau-Lepage L., 2013, « Quand l'agriculture s'installe en ville... Désir de nature ou contraintes économiques ? », *Métropolitiques*, [en ligne](#).

Sommaire du #11 / **Bouger** en ville

Transporter et créer la ville

[La "Culture Metro" à Medellín, matérialisation du droit à la ville ou instrument de transformations des pratiques urbaines ? par Maëlle Lucas](#)

[Sur la route des logistiques du Sud. L'exemple de Casablanca, par Nora Marei, Jean Debie et Jérôme Lombard](#)

Le grand partage des mobilités : de la gouvernance aux pratiques

[La crise de mobilité dans la métropole émergente de Yangon \(Myanmar\), accélératrice d'inégalités socio-spatiales ? Par Marion Sabrié](#)

[Mobilités, ancrages et inégalités. Actualité du concept de motilité, entretien avec Vincent Kaufmann](#)

[La gratuité des transports publics, une politique urbaine au-delà de la justice sociale, entretien avec Henri Briche](#)

[Quand les moutons circulent sur les trottoirs de nos villes, par Olivier Bories, Corinne Eychenne, Guillaume Leterrier et Julie-Lou Dubreuilh](#)

Corps (im)mobiles et citadinités

[Bouger dans le centre-ville de Maputo pour se prostituer : regard sur des citadinités contraintes, par Karine Ginisty](#)

[Quand le déplacement devient une fin en soi. La pratique du parkour, une mobilité qui fait bouger l'urbanité, par Robin Lesné](#)