

DE LA DENSITÉ HABITANTE AUX DENSITÉS MOUVANTES : L'HYPERURBANITÉ

DÉVELOPPEMENT PÉRIPHÉRIQUE ET MOBILITÉ

2123

Samuel Bordreuil

La densité de peuplement est un critère à la fois savant et profane pour faire le départ entre zones urbaines et zones non urbaines. Ce critère est certes manipulé de manière différente d'un continent à l'autre, d'une culture à l'autre¹, mais la variation des manipulations ne fait que consacrer l'universalité de son application.

Or le développement de la métropolisation, et son corrélat de «régions urbaines», de conurbations, etc. introduisent des valeurs intermédiaires qui mettent à rude épreuve les compétences taxinomiques des citoyens. La question de savoir si, en tels ou tels lieux on est, ou pas, en ville, trouve plus difficilement une réponse non ambiguë. Quant au spécialiste, un doute l'habite : est-ce qu'on ne réserve pas un seul et même nom à deux choses désormais différentes² ?

Si le moment présent est un moment de doute c'est parce qu'il en est un de transition, entre une ville qui s'appréhendait comme compacte, et une autre qu'on escompte comme diluée. Diluée, c'est-à-dire «délayée, étendue dans un liquide quelconque» (définition du Petit Robert). Ce cadrage temporel assigne un rôle foncièrement destructeur à la mobilité, à la fluidité : si elle dilue c'est, au fond, qu'elle délue.

Une autre détermination «profane» de la notion de densité est celle du lien, quasi intrinsèque, qu'elle établit avec l'idée d'interaction : la densité, la proximité habitante, «résulterait», s'accomplirait inévitablement en densité interactionnelle. A tel point que lorsque Marx³ écrit que les Indes (surpeuplées) sont moins denses que les États-Unis (sous-peuplés), tout le monde comprend que la densité qui compte, notamment en matière économique, c'est la densité des échanges, des communications.

Il importe donc d'établir un *distinguo* catégoriel entre ces deux sortes de densités, puisque, en ces temps de révolution des transports et des communications, on peut très bien avoir une «densité d'échanges» forte avec une densité habitante faible.

Mais opérer cette distinction est une chose, et penser leurs rapports spatiaux en est une autre. Qu'en est-il de l'articulation spatiale de ces deux densités ?

En particulier, et suivant en cela des scénarios dont le modèle emblématique est celui du «village planétaire»

de Marshall Mac Luhan, faut-il, à partir de la dispersion résidentielle, conclure à la dispersion communicationnelle et, par là, à la dissolution de la ville ? Nous ne le pensons pas.

En premier lieu, est-on sûr que le *graphe spatial* des échanges entre unités dispersées soit lui-même «dispersé», pulvérisé ? La constance avec laquelle, dans l'histoire des implantations urbaines, les gains de mobilité «précipitent» spatialement en gains de centralité amènerait plutôt à soutenir l'hypothèse inverse. Ensuite, est-on sûr de l'équivalence entre dispersion communicationnelle et éclatement de la ville ? Dès lors que les communications ne font plus centre – dense – la ville n'aurait plus lieu. La ville ne serait-elle qu'à être *centrée autour d'un centre* de communication ? N'existe-t-il pas des formes urbaines qui tiennent les lignes de communication en lisière ? Partant, n'y en aurait-il pas d'autres qui pourraient s'accommoder de formes plus déconcentrées de réseaux de communication ? N'y a-t-il, au fond, qu'une manière pour les villes de composer densité résidentielle et densité communicationnelle ?

Les jeux de la mobilité et de la centralité

Dans la ville médiévale, dont la prospérité dépend de la circulation marchande, les territoires de ces circulations sont en quelque sorte tenus à distance, ou pénètrent diffi-

1. L'Européen empruntant l'autoroute qui, au cœur de Los Angeles, traverse le massif qui sépare le bassin central de la ville du secteur de San Fernando, aura du mal à se convaincre qu'il est «en ville». Pareillement, l'Angelinos qui roule sur l'autoroute du littoral, à Marseille, celle qui enjambe le massif de la Nerthe, entre ports et bassin de l'Etang de Berre, aura du mal à se situer «entre deux villes».

2. Cf. Françoise Choay, «Le règne de l'urbain et la mort de la ville», Catalogue de l'exposition de Beaubourg «La Ville», 1992.

3. «Un pays dont la population est proportionnellement clairsemée possède néanmoins, si les voies de communication sont développées, une population plus dense qu'un pays plus peuplé dont les communications sont moins faciles» (*Le Capital*, livre 1, t. 2, p. 43, éd. Sociales).

Les Annales de la Recherche Urbaine n° 67, 0180-930-VI-95/67/5110 © METT

cilement les densités résidentielles. Par exemple, les «foires», ces grands moments de l'échange médiéval, se tiennent au dehors des villes (ce que veut dire «foire»); mais même les marchés plus ordinaires prennent place généralement aux portes de la ville (ce pourquoi on les nomme «ports»)⁴. Bien sûr, des échanges se nouent aussi à l'intérieur, aux échoppes des artisans, mais la géographie de ces échanges n'élit pas des points privilégiés de densité communicationnelle. Cette géographie est attenante à l'espace de la production⁵, et cet espace productif est lui-même structuré selon la logique *segmentaire* des corps de métiers.

A l'exception tardive de la halle, la fonction d'échange ne marque donc que marginalement le tissu urbain médiéval⁶. Au total, et s'agissant de la manière dont s'y compose densité résidentielle et densité communicationnelle, on aurait plutôt l'image d'une ville *qui fait corps contre le mouvement*.

L'hypercentralité haussmannienne

Cette topologie respective du résidentiel et du communicationnel va lentement se recomposer, mais c'est surtout la grande ville du XIX^e siècle qui la bouleverse, radicalement. A cet égard, il nous semble que les mutations considérables dont la ville du XIX^e est le cadre ne sont pas dues qu'à l'essor de la révolution industrielle, mais résultent aussi d'une *restructuration des tissus urbains autour de la fonction d'échange*: ce sont les flux de longue portée (flux de marchandises rares, flux de clients lointains) qui s'approprient le centre des villes et qui poussent à une restructuration de ces centres qui les rend sans cesse plus accessibles⁷. Ces «flux de longue portée», non seulement s'intègrent dans l'économie urbaine mais *président à une refonte de la morphologie urbaine*, le schème «gare centrale/boulevards» étant ici la «forme urbaine» essentielle. A terme on aboutit à cette figure paradoxale du centre moderne, le «centre-ville», point le plus intérieur qui se trouve le plus ouvert sur l'extérieur⁸.

Typique à cet égard, et pour l'opposer au phénomène des foires médiévales, est l'exemple «très XIX^e» des «Expositions Universelles». Non seulement ces gigantesques concentrations prennent place au cœur des villes, mais elles sont l'occasion d'accentuer la *fonction centrale* (capacité attractive ou d'influence) des espaces centraux (topographiquement) où elles prennent place: ces opérations par lesquelles les villes qui accueillent l'exposition se promeuvent comme capitales, sont toujours l'occasion de doter les villes d'équipements de prestige (Crystal Palace, Grand Palais, Tour Eiffel, etc.). De telle sorte que, là, les concentrations continentales ou planétaires sont toujours mobilisées pour renforcer des concentrations urbaines.

Ici, donc, la densité communicationnelle «fait son trou» dans le tissu urbain: la boutique prend la place de l'échoppe, le boulevard de la rue, la gare de la porte etc.; en même temps cette densité communicationnelle s'ente sur

la densité résidentielle, et en même temps elle la suscite d'autant plus qu'elle capitalise les lignes de déplacement. La ville tout à la fois *s'ouvre au mouvement et l'attire*.

Les artères centrales de la grande ville *capitalisent localement le surcroît de mouvements*.

D'un côté ces nouveaux centres type «centre-ville» émergent aux points de plus grande accessibilité⁹, mais de l'autre ils exploitent cet avantage de départ – cette «donne initiale» d'accessibilité – en creusant encore plus l'écart avec les zones avoisinantes, les gains en attractivité exigeant des gains supplémentaires en accessibilité de la zone.

Au total ces centres confortent leur *position dominante* en «faisant le lit» urbain de nouveaux flux (le mouvement va au mouvement), approfondissant ainsi dans leur propre développement, et à leur profit, l'*inégalité initiale d'accessibilité* des lieux urbains.

Cette dynamique «localisante» du mouvement était d'autant plus agissante qu'elle était fortement corrélative d'infrastructures de transport *liantes* parce que collectives (chemins de fer, premiers réseaux d'omnibus...), dans un contexte où le «potentiel de mobilité» des individus était très dépendant de la proximité de leur résidence à ces lignes de déplacements.

Si bien que des artères rayonnantes au centre, à la planimétrie *en doigts de gant* à la périphérie, la conséquence formelle est bonne. Les densités résidentielles viennent s'adosser «contre» (tout contre) les flux; elles contribuent à renforcer les trafics, localisant les gains de mobilité, lesquels à leur tour attirent des résidences supplémentaires etc.

Placer cette donne d'une *rareté spatiale des (lignes de) mobilité* – d'une dimension très localisée des lignes de «délocalisation» – à la racine de la synthèse qui *agglutine densités résidentielle et communicationnelle* devrait nous mettre en bonne position pour décrire et comprendre la suite.

4. Cf. Lewis Mumford, *La Cité dans l'histoire*, Paris, éd. du Seuil, cf. pp. 387-388.

5. L'échoppe n'est pas la boutique qui, elle, est strictement dévolue à l'échange, et n'apparaît que plus tardivement dans la ville du XVII^e siècle. Cf. Fernand Braudel, *La dynamique du capitalisme*, Paris, Arthaud, 1985.

6. Cf. notamment les travaux de Lavedan sur les bastides du Sud-Ouest de la France. P. Lavedan et J. Huguency, *L'urbanisme au Moyen Âge*, éd. du CNRS.

7. Cf. sur ce point dans *l'Histoire de la France Urbaine*, tome 4, éd. du Seuil, le chapitre que Marcel Roncayolo consacre à la période de l'Haussmannisation, et l'accent qu'il met sur l'accessibilité.

8. Sur tous ces points on ne peut que renvoyer à notre travail de thèse (*La production de la centralité*, Université de Toulouse le Mirail, 1987), consacré à l'émergence de la forme moderne de la centralité, dans le Paris du milieu du XIX^e siècle.

9. Et c'est pourquoi la forme «avant-coureuse» du «centre ville» comme centre de mouvement et non plus comme centre de figure (on doit à Victor Considérant ce distinguo) émerge, à Paris, à partir de 1830, à distance du centre ancien et encombré, dans les allées plus dégagées des quartiers nord-ouest de la ville: d'où cette «catastrophe topologique» d'un centre qui passe les boulevards perçus, à l'époque, comme bords de la ville (Cf. *La production de la centralité*; op. cit. supra).

L'avènement de l'automobile

A cet égard, ce qui est en cause dans la refonte de nos modèles urbains tient sans doute moins à un nouveau gain de mobilité qu'à une modification introduite dans la «qualité interne» des flux qui accomplissent cette mobilité.

Ce qu'apporte avec elle la circulation automobile, puisque c'est bien d'elle qu'il s'agit, c'est, outre un accroissement des potentiels de mobilité individuels, une sorte de gain de «liquidité», ou pour mieux dire une capacité à la *déplaçabilité des lignes de déplacements*.

L'idéal topologique qui correspond à ce nouveau véhicule est celui de la grille (le damier), qui permet de «prendre la tangente», qui n'aspire pas vers un centre¹⁰. Il est réalisé par la ville américaine (surtout celle d'après la révolution industrielle et d'après le chemin de fer). La «conduite automobile» porte ainsi en elle un idéal d'espace qu'on dira «d'iso-accessibilité»¹¹, à l'écart de la géographie fortement hiérarchisée de l'espace urbain antécédent.

A quel réagencement du résidentiel et du communicationnel préside donc cette nouvelle consistance des mobilités ?

Tout d'abord elle ne fait pas disparaître les espaces de concentration ; bien au contraire, elle en multiplie les occurrences. On passe du centre aux «pôles», souvent périphériques, comme on sait. Mais, dans le bain «iso-accessible», ces nouveaux pôles ont plus de mal à capitaliser durablement les mobilités. Ils ne se situent pas aux terminaux privilégiés d'une structure ossifiée et hiérarchique de déplacements captifs. Les pôles, à cet égard, ne sont jamais que les effets, temporaires, de polarisations, qui convergent à tel moment sur tel nœud de réseau, pour se reporter éventuellement sur d'autres, *également accessibles*.

Ensuite, dans ce contexte, le principe de la localisation du résidentiel à proximité du communicationnel se vide de sens.

On sait que la «motorisation» des ménages a substitué à l'urbanisation en «doigts de gant» de la période précédente une urbanisation plus homogène, qui procède non par épaissement des lignes densément occupées (le plein allant au plein), mais par comblement des vides intersticiels¹².

Mieux même, habiter loin d'une zone dense de mouvements peut être un avantage, puisque cela représente la possibilité de *commuter* entre plusieurs lignes de flux. On connaît l'exemple paradigmatique des couples d'actifs qui s'implantent *entre* plusieurs pôles d'activités pour maximiser leur position sur le marché de l'emploi. Et l'on sait que cette logique *intercalaire* de l'urbanisation se lit maintenant sur la carte qui spatialise les évolutions démographiques : non plus le modèle de l'agglomération, mais plutôt celui des «filaments urbains»¹³.

La prise d'écart contemporaine

Certes, à cette échelle interurbaine, on retrouve la superposition du communicationnel et du résidentiel, puisque la ville croît sur les lignes qui relient les noyaux urbains. Mais tout change si l'on passe à l'échelle *intra-urbaine*. A cette échelle la règle de développement des nouveaux



«La ville croît sur les lignes qui relient les noyaux urbains».

pôles communicationnels est de s'implanter à *bonne distance* des anciens centres résidentiels, supposés congestionnés. De même, et nous l'avons vu, les nouvelles unités résidentielles s'implantent à *l'écart* des lignes de flux et de leurs nuisances.

Si, au total, la ville semble se diluer, on voit qu'elle ne le fait pas n'importe comment. En d'autres termes on est passé d'un *principe morphogénétique* de l'urbanisation à un autre : non plus la superposition des densités résidentielle et d'échange, mais la tension, régulièrement reconduite, de leur *écartement*. Cette ville-là ne fait plus «corps» contre le mouvement, ni ne «s'y ouvre et l'attire» : on dirait qu'elle s'installe plutôt dans ses pores. Dès lors ce sont les «briques de base» de l'édification urbaine qui changent : on passe de l'îlot (entouré, rappe-

10. Cf. sur ce point Richard Sennett, *The Conscience of the Eye*, New York, Knopf ed., 1991. Sennett montre bien ce que le «graphe» du damier, «the grid» doit à l'inconscient spatial et puritain du «pionier». En ce sens, «the grid» anticipe largement la «révolution automobile».

11. Qui se confirme et s'exprime dans la vogue contemporaine du «tout-terrain».

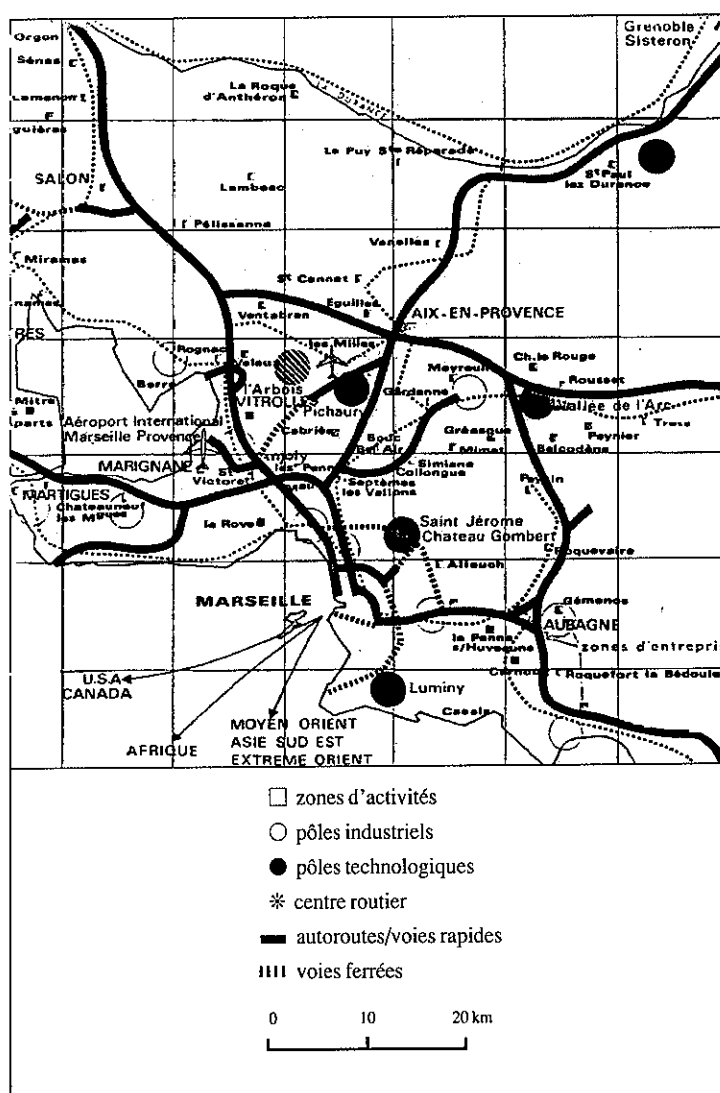
12. Cf. le travail d'Eric Monkkonen, *America becomes urban ; the development of US cities and towns 1780-1980*, University of California Press, 1988, p. 176 et seq.

13. Cf. Hervé Le Bras, *La planète au village*, éd. de l'Aube, 1993.

14. Cf. J. Castex, J.-C. Depaule et Ph. Panerai, *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Paris, éd. Dunod, 1977.

lons-le, de voies de circulation), à la *barre*¹⁴ (des grands ensembles) ou à l'*enclos* (des lotissements), tous deux *séparés* des flux voisins de transit. Changent également les principes de liaison entre ces «briques». Non plus le bout à bout, l'adjonction locale du plein au plein, mais l'intercalation à distance, aux lieux de plus grande vacance territoriale. La ville expérimente ainsi d'autres

SCHÉMA D'ENSEMBLE
ET LOCALISATION DE ZONES D'ACTIVITÉS
DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE



manières de «sortir de terre», mais c'est du coup son «ecceité» – l'apparaître de la ville – qui change de substance. Comme si donc, au lieu de se présenter par ses pleins, elle «advenait» à distance d'elle-même, dans les écarts et les circulations, comme autant d'attestations de sa réalité encore mal vue d'être un espace de rapports.

L'hyperurbanité marseillaise

Nulle part mieux que dans le cadre de l'agglomération marseillaise cette nouvelle donne urbaine n'est peut-être aussi tangible, en tout cas facile à lire. En effet dans les autres grandes agglomérations françaises (organisées de manière plus polaire), tout ce qui se présente à l'enseigne du «péri» (centres périphériques, zones péri-urbaines), peut toujours être perçu comme autant de modalités de la «moins ville», de la ville par défaut, à laquelle la ville-centre fait de l'ombre, et dont elle n'est qu'un pâle *prolongement*. Ici, la singularité du contexte fait que l'on retrouve le développement le plus vigoureux du «péri», lotissements, cités, centres commerciaux, au *centre géographique* de la – mal dite – «agglomération». Entre les trois noyaux urbains de Marseille, d'Aix et de Vitrolles, et sans que ces noyaux se touchent, se multiplient des implantations spatiales qui, malgré leurs faibles «plénitudes» physiques (leur faible densité), matérialisent néanmoins la *continuité* de l'espace de trafic qui rend leur émergence possible. Une nouvelle unité physique se dessine donc à l'*horizon* de ces trafics, un espace d'intégration qui s'atteste au minimum dans la densité de ces trafics.

Encore une fois, la tangibilité de cette nouvelle urbanité n'est pas celle d'un corps plein, dont on pourrait faire le tour¹⁵.

Mais précisément parce que ces implantations spatiales ne peuvent être lues comme prolongement d'unités pleines, elles se perçoivent *a contrario* comme manifestant un principe englobant de «*plongement*» de ces noyaux urbains.

Et c'est pourquoi nous attribuerons à cette nouvelle urbanité le nom de code «*d'hyperurbanité*», puisque l'unité urbaine qui monte à son horizon procède, en quelque sorte, par le dehors des noyaux urbains, ou mieux «par en-dessus», les reprenant, les insérant dans un espace de rapport englobant.

Maintenant, cet espace a ses modes de composition propres ; on n'y débouche pas sur une capillarité généralisée, mais au contraire – quoique dans les creux de l'ancienne structure rayonnante – une sorte de contre-trame se tisse, qui vient s'apposer à l'ancienne. Notons-le, c'est cette trame nouvelle, permettant de prendre les anciens territoires en écharpe, qui organise majoritairement les déplacements des résidents des quartiers Nord de Marseille¹⁶.

15. Mais précisément les villes qu'on chérit, les «vraies villes», ne sont-elles pas celles qu'on oppose à ces bourgades provinciales dont «on a vite fait le tour» ?

16. A la question de savoir quels sont les espaces qu'ils fréquentent quand ils sortent de leurs quartiers, les habitants des quartiers Nord de Marseille ne citent le centre que dans 1 cas sur 3, mais désignent l'ensemble quartiers Nord et communes limitrophes dans 1 cas sur 2 (enquête en cours INSEE, CNRS, Plan Urbain, CAF, sur les «conditions de vie dans les quartiers défavorisés»).



«La ville expérimente ainsi
d'autres manières
de sortir de terre»

La composition des mobilités dans la ville

Mais qu'en est-il de la «société hyperurbaine»? Peut-elle trouver sa pâture relationnelle dans ces étirements pendulaires, ces glissements cursifs de pôles à pôles?

S'il semble plausible d'escompter une dilution sociale de la vie urbaine à l'horizon de sa dilution spatiale, c'est sans doute en raison d'un argument qui a pour lui une évidence quasi physique. Tout ensemble urbain cadre en lui un «volume» de trajets qui s'y chevauchent; donc sa perte de densité doit s'accompagner d'une diminution statistique du nombre des occurrences d'intersections de trajectoires. Les lieux, places, moments dans lesquels les citadins sont à portée les uns des autres se font rares. Inversement la ville dense, c'est la densité interactionnelle.

Or, à partir de ces mêmes considérations, on peut, comme on a commencé à le faire, mener un raisonnement inverse. La condition de possibilité de la ville «diluée» repose sur un surcroît des mobilités citadines. A son tour ce surcroît de mobilités peut donner lieu, favoriser l'émergence de concentrations à des échelles jusque là impensables.

Tant qu'on ne sait pas comment ce surcroît de mobilité se «consomme» on ne peut donc sauter de la donne du «non-dense» à la conclusion de l'atomisation de la vie sociale (par disparition des entours de «co-présence»). Discuter l'implication dédensification/atomisation, supposerait ainsi au minimum un supplément d'enquête, dont la question, lapidairement formulée, serait la suivante: est-il vrai que les trajets qui sillonnent l'hyper-ville exposent moins que par le passé les citadins les uns aux autres¹⁷?

Il faut cependant remarquer, avant de la discuter, que l'hypothèse de l'atomisation, qui fleurit dans les paysages de la ville diluée, s'est éclose il y a plus d'un siècle dans le terreau autrement dense de l'expérience de la foule (précisément saisie comme modalité ramassée de confrontation entre mobiles).

Laissons parler Engels¹⁸ et son effarement à la découverte de la grande ville (Londres, dans les années 40 du XIXe siècle):

«Une ville comme Londres..., est vraiment quelque chose de très particulier... Cette centralisation énorme, cet entassement de 3,5 millions d'êtres humains en un seul endroit a centuplé la puissance de ces 3,5 millions d'hommes». Et pourtant: «ces gens se croisent comme s'il n'avaient rien en commun, rien à faire ensemble... Et pourtant il ne vient à l'esprit de personne d'accorder à autrui ne fut-ce qu'un regard.»

L'expérience ainsi restituée – et déjà – est celle dite, plus tard, de la foule solitaire (David Riesman), de ce paradoxe saillant de la plus grande promiscuité et de l'absolue distance.

Mais elle se décline ici moins sur une tonalité psycho-affective qu'elle n'exprime un outrage: «Si au moins ces vies se composaient, si simplement ces gens s'arrêtaient et mettaient en commun leurs projets, quelle «puissance»!».

Ce que disperse le mouvement ce sont autant de petites cités locales, d'associations et de gestion maîtrisée de devenir collectifs... Toujours-déjà le mouvement ato-

17. Et l'on ne se cache pas le travail à accomplir pour construire cette catégorie «d'exposition» comme concept opératoire.

18. F. Engels, *La situation des classes laborieuses en Angleterre*, éd. Sociales.

mise, même au plus dense, et casse la société urbaine, du moins sous son incarnation «citoyenne».

Ainsi, dans ce cadre conceptuel, la dilution est déjà saisie comme la preuve (en extension) du fait que, foncièrement, le contenu social de la mobilité, c'est l'esquive, l'éloignement, bref, la séparation : la ville du trafic se déserterait d'autant plus que l'espace du trafic en est déjà un de désertion. Mais alors, de l'une à l'autre, de la dense à la diluée, en matière d'atomisation, rien de nouveau, sinon des moyens techniques qui permettraient d'accomplir des pulsions centrifuges déjà à l'œuvre, au cœur même des densités.

Parades et co-présences : la publicité de l'espace

Plutôt que de tenir pour quantité négligeable les co-présences cursives entre inconnus (supposément «en route» vers de «vrais échanges»), on peut considérer que ces co-présences délivrent une expérience sociale tout à fait typique des sociétés urbaines ; et que, tant que cette expérience se reconduit, il n'y a pas de raison pour ne pas nommer urbaine la société qui la reconduit. Bref, la singularité de la ville c'est celle de son espace social, et la question de sa disparition est celle de la disparition de ses espaces publics. Mais cette disparition, comme on l'entend, n'est pas que géographique, elle est sociologique, puisqu'avec ces espaces ce sont autant de formes «d'être ensemble» caractéristiques des sociabilités publiques qui risquent de disparaître.

Le premier effet de ce recadrage est qu'il permet de renouer le lien rompu entre mobilité et sociabilité. Non pas que les mouvements soient «liants» parce qu'ils permettraient d'accéder aux théâtres de la relation vraie, mais parce qu'ils confrontent immédiatement les mobiles à une exigence d'ajustement de leurs trajets respectifs.

On retrouve ici le vif de la microsociologie Goffmanienne, celle des *Relations en public*, et sa déduction – minimaliste – de l'ordre social (interactionnel) à partir de la simple matrice des relations de trafic.

Du Goffman des *Relations en public*, on retient en général le long chapitre sur les «territoires du moi», et le raffinement de l'analyse qui multiplie les types de barrières dont l'individu s'entoure : peau, vêtements, «espace personnel», «stalls»¹⁹, «tours», «domaines réservés d'information», etc. Mais cette multiplication de membranes fait moins sens dans le registre identitaire (on n'en finirait pas de «s'exprimer» à travers toutes ces surfaces) qu'elle ne déploie ces membranes comme autant de surfaces de vulnérabilité, où l'intégrité individuelle se trouve exposée à l'intrusion de tiers²⁰.

Ainsi, quand on passe du central au périphérique, par exemple de la membrane vestimentaire à la membrane «domaine réservé d'information», on suit moins le trajet rayonnant d'une individualité qui s'exprimerait de manière «expansive», qu'on excentre au fond la vulnérabilité

du sujet, dont l'intégrité territoriale peut ainsi être violée à distance même de son corps : il suffira pour cela d'un regard mal placé²¹.

D'où les dégâts symboliques possibles dans les simples situations de co-présence : «Chaque fois que des individus se trouvent mutuellement en présence, leurs territoires du moi tendent sur la scène un vaste filet de clôtures que chacun d'eux est particulièrement bien équipé pour franchir.»²²

Mais ces dégâts, ces empiétements sont bien souvent involontaires et réciproques. Ils n'en mettent pas moins l'offense à l'horizon de la moindre des situations publiques, et déclenchent donc plus souvent qu'à leur tour le menu ballet des échanges réparateurs (excuses, justifications...). L'autre rituel qui sert de nervure à l'ordre sociable de nos rues est celui dit de «l'inattention polie». Il s'agit de cet échange de regard furtif par lequel une attention fugitivement marquée aux voisins de circonstances est aussitôt retirée. Ce battement d'attention (qui s'effectue dans la «pose» et le retrait du regard) a pour effet de notifier à l'autre qu'il n'est pas l'objet d'une surveillance ou d'un intérêt particulier, et qu'il peut donc «vaquer à ses occupations»²³, signifiées ainsi comme non alarmantes. En quoi on peut parler de ce rituel comme d'un opérateur de «naturalisation de présence». D'un mot on dira que ces deux parades rituelles ont donc pour effet de restituer au voisin de circonstance l'espace de sa course.

Ce fil analytique, qui fait passer, via la composition rituelle des mouvements, de la mobilité aux sociabilités publiques, on peut le retisser autour de la notion, médiane, d'accessibilité.

On sait que cette notion, surtout doublée du qualificatif «universelle», est définitoire du concept d'espace public. Est public tout espace auquel on peut accéder sans la médiation d'un gate keeper, où donc l'intrusion est impossible, parce que la présence y est de droit pour quiconque.

Cependant, cette absence de contrainte d'entrée suppose l'adjonction de contraintes de «séjour». L'accessibilité est une propriété que les présents se doivent de maintenir, de laisser ouverte. Et c'est pourquoi les propriétés de cadre – l'évidence qu'on est sur une voie publique – doivent être confirmées, entretenues par des conduites appropriées. Un espace public en est donc un «d'accompli»²⁴. Au demeurant, la densité de trafic multiplie les situations où les acteurs sont des obstacles pour les autres

19. Emplacements temporairement réservés.

20. Cf. Isaac Joseph, *Le parler frais d'Erving Goffman*, éd. de Minuit, 1990.

21. Cherchant donc à prélever des informations «réservées».

22. E. Goffman, *Les Relations en Public*, éd. de Minuit, 1973, p. 110.

23. Puisqu'on lui a accordé notre «congé» d'attention.

24. Cf. l'article de Louis Quéré et Dietrich Brezger, «L'étrangeté mutuelle des passants», *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 57-58, déc. 1992-mars 1993, pp. 89-100.

acteurs, où ils doivent donc rendre à l'autre le bénéfice de la «non-intrusion» qu'ils ont trouvé en arrivant.

Bref, la publicité est moins quelque chose qui appartient au cadre physique de l'espace, qu'une *valeur* qui se réattribue sans cesse à ce cadre, à l'horizon ou à la périphérie des rituels interpersonnels, où chacun est *rendu*, et comme «quiconque», à l'espace de sa course.

En d'autres termes, la publicité de l'espace est «coopérée» au motif même de la composition des mouvements et c'est le socle réitéré de ces coopérations qui rafraîchit le sens qu'on en prend.

Ville et visibilité mutuelle

Ce domaine des *co-présences cursives*, des *expositions mutuelles mouvantes entre inconnus*, domaine pourtant caractéristique des sociétés urbaines, comme le rappelle Lynn Lofland²⁵, est largement ignoré par les analystes de la (fin de la) société urbaine, soit au motif que ses relations seraient intrinsèquement atomisantes, soit qu'elles deviendraient archaïques (à l'horizon des diverses formes de «télé-vie»). Pourtant n'est-il pas essentiel à notre «sens de l'urbain» ?

Où commence et où finit la ville ? On pose en général cette question en terme de périmètre ; reposons-la, mais cette fois-ci à l'horizon des parcours.

A quoi savez-vous, si vous prenez la «Route One», entre New York et Washington – celle donc qui traverse la megalopolis de Jean Gottman –, à quoi savez-vous que vous êtes «en ville», à Trenton, Philadelphie ou Baltimore ? Aucun indice stable, ou dressant sa verticalité à l'horizon du parcours ; ou du moins guère d'indices et bien souvent trompeurs²⁶. Simplement des indices *relatifs*, des gradations dans la densité des signaux, dans la fréquence des voies adjacentes, mais peut-être et surtout dans la *densité du trafic*. Certes, la densification du trafic est une expérience urbaine que réserve la ville classique. Mais cette densification y accompagne généralement la densification du bâti alentour²⁷, et c'est celle-ci qui nous sert de guide pour savoir où nous sommes ; et sachant cela nous comprenons le pourquoi du trafic dense. C'est l'inverse dans l'hyper-ville américaine : ce qu'on y teste (y éprouve) c'est la fluctuation des trafics ; de quoi on déduit le reste, c'est-à-dire la présence en ville.

La même propriété se partage donc, même si elle préside à des expériences différentes : *accéder à un espace urbain rend en général les «accédants» accessibles les uns aux autres*. La version automobile de ce processus en est évidemment la version «maigre», et pour ainsi dire négative : vous avez un plus grand nombre de «voisins de parcours» dans votre champ visuel, et vous êtes pris dans le champ visuel (du moins vous l'espérez) d'un plus grand nombre de conducteurs (et/ou de passagers).

Mais, du même coup, il n'est pas indifférent, que, même sous cette forme extraordinairement mince de la relation de co-présence – il y va sommairement d'une connexion réflexe qui relie des pieds sur des pédales de frein ou

d'accélérateur, *via* des yeux qui déchiffrent des voyants lumineux – ce soit l'accessibilité mutuelle des accédants qui signe l'entrée en ville.

Phénoménologiquement, la ville s'atteste ou s'éprouve comme attenante à l'expérience de la densité, non de choses, mais d'*êtres* ; ce que nous avons désigné comme «entours sociaux». Ceux qui s'y donnent à voir, comme visibles, donc, y sont aussi des «voyants». A la fois il y a beaucoup à y voir ; à la fois on y est vu par beaucoup, et «beaucoup de fois» ; vu *en continu*, même si la «pellicule» environnante qu'on impressionne ne cesse de se défaire et de se recomposer : de se dissembler²⁸.

Métropolisation et hyperurbanité

Tout autant que les formes urbaines, l'emprise du nouveau principe morphogénétique qui découple densité résidentielle et densité communicationnelle dérange aussi les modes d'accès aux espaces urbains ; c'est-à-dire dérange la séquentialisation et la coexistence des «entours sociaux» dans lesquels nos parcours nous plongent. Cependant, pour se faire une idée des modifications introduites dans les «paysages publics» traversés il faut mobiliser *deux lignes* distinctes d'analyse. Si ces espaces de côtoiement changent, c'est d'une part parce que les modes de déplacement des citadins, l'ampleur de leurs rondes, etc. ont fortement évolué ; mais d'autre part, parce que le cadre concret, urbanistique, dans lequel ils évoluent a lui aussi, et entre temps, changé. *La réorganisation des entours sociaux traversés est la résultante de ce double changement, de mobilité et de cadre*.

Comment donc schématiser différentes manières de «faire sillage», contemporaines ou attenantes à nos deux modèles urbains, distingués, rappelons-le, à partir de la manière dont ils combinent spatialement résidentiel et communicationnel²⁹ ?

On peut postuler, dans le cadre initial (celui des villes en armature), une ventilation hiérarchisée des trajets, selon les axes du temps et de l'espace ; supposer un étagement spatial des *orbites* selon leur ampleur, et les distribuer selon leur fréquence.

25. Lynn H. Lofland, «Social life in the public realm», *Journal of Contemporary Ethnography*, p. 452-482, jan. 1989.

26. Dans la zone, repérée sur la carte comme «zone Baltimore», vous apercevez les tours verticales d'un «CBD» flamboyant neuf : est-ce là le centre de Baltimore, ou celui d'une «Edge City», récemment sortie de terre ?

27. Sauf dans les cas de bouchons de retour de vacances.

28. Notons au passage que cette qualité continue/discontinue des attentions est la condition de base de l'exercice de la *flânerie* : à la fois le renouvellement des flux donne au flâneur sa pâture, et à la fois son «droit de regard» : il n'est pas enserré dans une continuité d'attentions dont il serait la cible, puisque ces attentions affluent pour mieux se dissiper, emportées plus loin.

29. Si, à l'échelle *intra-urbaine*, l'opposition typologique entre la ville classique et l'«hyperville» repose sur l'opposition entre «agglutination» et «écartement» des deux densités, à l'échelle *inter-urbaine* la distinction pertinente est celle qui oppose l'organisation spatiale en armature urbaine, à l'organisation en réseau.

Ainsi, à des rondes quotidiennes courtes (du fait de la faible mobilité), on peut ajouter des « excursions » *occasionnelles* vers des « centres intermédiaires », et d'autres, enfin, *exceptionnelles* vers la ville-centre. Maintenant, ces « fréquences » différentes laissent deviner des modes de *fréquentation* des espaces parcourus à ces différents étages également différents : sautant du local au central, on passerait de « fréquentations » *couvrantes*, parce que reprises dans tous les sens, à des fréquentations plus « minces » ou *linéaires*, au « centre central », pratiqué surtout dans sa zone dite « hyper-centrale ». Enfin ces sillages, diversement étagés, trimbalerait leurs citadins dans des paysages où l'entrée en ville est en général progressive (structure en « doigts de gant »).

Evidemment ces coordonnées sont bouleversées dans l'hyperurbanité contemporaine. Non seulement les orbites quotidiennes peuvent être au moins aussi longues que les hebdomadaires, mais la *latéralité* des trajets peut également être plus forte à grande échelle qu'à l'échelle locale : un « péri-urbain », peut par exemple ne sillonner son espace proche qu'en empruntant le plus court chemin qui sépare son pavillon de la bretelle d'autoroute la plus proche, mais par contre parcourir en continu et dans tous les sens ce réseau autoroutier. Quant aux paysages physiques traversés, leur complexion change également du tout au tout : le déplacement s'y effectue majoritairement à distance du résidentiel, un résidentiel qui au lieu de border les artères de circulation leur tourne le dos. Et l'entrée en ville s'y effectue « en piqué », au contrebas d'une rocade ou d'une pénétrante, etc.

Enfin, la ventilation des achats selon le critère de l'exceptionnalité se brouille, les hypermarchés mêlant les genres ; et, au total, même les centres commerciaux « intra-muros » peuvent être pratiqués, du fait de leur accessibilité externe et de leur refermement sur eux-mêmes, comme de vulgaires centres périphériques³⁰.

La réversibilité des résidents et des passants

Que déduire maintenant de ces quelques considérations rudimentaires quant aux régimes des « co-présences curatives », à leur teneur sociable, dans ces conditions très contrastées de l'accessibilité urbaine ?

Le « paysage public » de la ville en armature s'organise en extension sur le chevauchement du résidentiel et du communicationnel ; ceci dans un contexte où la mobilité est une ressource rare et localisée et selon une structure urbaine qui gradualise le poids relatif des trafics locaux et globaux, qui les affecte de coefficients graduellement changeants quand on monte dans la hiérarchie de l'armature.

Qu'en déduire d'un point de vue « intensif », c'est-à-dire du point de vue de la manière dont les acteurs y négocient leurs « co-présences », des formes rituelles qu'ils y déploient, etc. ?

Le premier point important c'est sans doute le mélange, et l'indifférenciation qui s'y opère entre résidents et passants. On retrouve, certes au milieu des parcours, les rituels qui

rendent les uns et les autres à « l'espace de leur course », la réaffirmation résonante donc, du sens public de l'espace, chacun « vaquant à ses occupations ».

Mais en même temps, ces plages laissées à l'horizon des parcours sont entourées de domaines plus sédentaires, plus privatifs, moins anonymes. Les « quiconque » évoluent dans un entour qui, ça et là, et souvent sur les bords du mouvement, est composé d'ensembles qui ne sont pas des « quiconque » les uns pour les autres. Aux degrés inférieurs de l'armature urbaine, là où la composante résidentielle pèse d'un poids relatif, s'il y a bien du « passage », ce « passage » s'effectue sous les yeux d'autres occupants du lieu, qui peuvent opérer comme « collectifs d'attention », démentant, ou érodant la structure d'*attentions dispersées* caractéristique des espaces publics. Dans ce contexte, le « passant » est accessible, exposé à des attentions qui ne passent pas, qui ne se renouvellent pas, et il offre ainsi prise à un regard possible qui prend une sorte de profondeur temporelle, donnant à voir, au minimum un « segment d'emploi du temps » : que fait-il là ?

Mais il faut limiter le caractère inconvenant de ces attentions accentuées. D'un côté le résident ne s'y oublie jamais comme « riverain », faisant droit au flux passant, quand il n'en vit pas, ou quand, à son tour, il ne s'y fond pas. De l'autre, le passant, parce qu'il y fait retour de manière périodique, en vient à « habiter » un minimum l'espace.

Si le citadin réédite ses séjours, de manière récurrente, peut-être conviendra-t-il de faire tomber quelques barrières territoriales, et négocier à travers quelques brefs échanges dont le contenu est surtout de saluer ces retours, la distribution de « jetons de présence » ; c'est-à-dire introduire une modalité plus durable de « la présence à la présence de l'autre » que dans le cadre de l'inattention polie ; marquer ces présences comme revenant. L'hypothèse de l'intrusion est légère : les rues appartiennent tout autant aux passants qu'aux locaux. Elle est en outre d'autant plus facilement déjouée dans des simulacres d'hospitalité que ceux-ci ne prêtent pas à conséquence : le passant s'attarde, mais il finira bien par passer.

La civilité mobilisée

Les espaces centraux sont, eux, marqués par une prédominance du passager sur le résidentiel, mais cette prédominance ne donne pas forcément lieu à une complexion fluide de l'espace social. Ou bien plutôt, ce fond fluant ménage la possibilité d'agencements spatiaux – en son « bain » donc – qui prennent la forme du « retour du flux » sur lui-même, du *tourbillon*, cet espace métastable dans le fil même du courant ; la forme, par exemple, de l'*attroupement*³¹. Mais il importe de ne pas en rester à la forme phénoménale de l'attroupement, ou plutôt de sim-

30. Cas, à Marseille, du « Centre Bourse ».

31. Cf. sur ce thème Abraham Moles, *Les labyrinthes du vécu*, éd. Dunod.

plement retenir qu'il n'est qu'une figure, particulièrement saillante, d'un mode de composition des ensembles qui opère sur la base de la figure du *recrutement*. De la «levée», nouvelle : entités, prélevées dans le flux, et éminemment révisables, «releposables». Ce sont ces latitudes offertes à la cooptation latérale qui ménagent la possibilité de l'émergence, certes plus lente, des «régions morales» (quartiers chauds, quartiers «d'amateurs» spécialisés, etc.), dont parlait Park. Et l'on comprend le pourquoi du mot «moral» : c'est que le principe d'individuation de la «région» ne repose pas sur des disjonctions physiques préétablies ; des frontières (formelles ou sociales). L'entité s'enlève par la grâce d'une communauté d'intérêt, qui se lève donc. Puis se sédimente, au gré des retours et récurrences.

Plus généralement, traverser l'espace public, «emprunter telle voie», c'est toujours risquer d'empiéter des poches privées, et non pas simplement sur les bords, mais au milieu. Il faut, à cet égard, ajouter aux compétences que le citadin se doit de déployer, la capacité à discriminer entre différentes qualités de territoires vulnérables : entre la vulnérabilité du territoire individuel d'une course, et celle de la zone «entre» que se réservent des «avec».

Toutes ces notations ont pour but de souligner que la fluidité constitutive de l'espace central n'empêche pas qu'il se structure comme un espace *strié*, tramé de seuils. Et que les franchissements inopinés de ces seuils sont en général autant d'occasions de faire preuve de civilité ; comme si, plus la dispersion d'attention était difficile à atteindre et plus l'inattention polie compromise, plus son bénéfice *accordé* était mis au crédit des coopérations et renforçait donc le sentiment d'une teneur civile de la vie en ville.

Un surcroît de justification

Quels traits assigner, maintenant, aux «paysages publics» hyperurbains ? Quelles «assiettes» d'entours sociaux, et quelles consistances internes ? Comment se déploie la géographie des expositions mutuelles, et quel «ordre sociable» se déduit des négociations de parcours qui s'y composent ?

On a décrit, dans le contexte classique des armatures urbaines, une certaine *progressivité* de l'accès à l'urbain. Ici, la motorisation des déplacements, outre les entours spatiaux, change les conditions de cet accès.

En un sens, le caractère collectif des transports en commun avait pour effet de faire «commencer» la ville comme espace d'accessibilité mutuelle, bien avant l'entrée en ville.

Réciproquement, l'usage du véhicule individuel permet un sillonnement, un accès solitaire jusqu'au centre : il permet de retarder le partage des espaces publics sinon d'en faire l'économie.

Un deuxième trait qui oppose fortement les modalités de l'exposition mutuelle du centre classique aux pôles,

notamment marchands, de l'hyperurbanité, tient à la manière dont la dispersion des attentions s'y trouve produite. Cette dispersion des attentions est en quelque sorte *préfabriquée par l'agencement des lieux et n'y est donc pas à la charge des pratiquants de ces lieux* : présence minimale de seuils, calibrage des espaces sur les affluences maximales, homogénéisation des vitesses de déplacement par l'usage des caddys ; autant de facteurs



Civilités.

qui évacuent l'hypothèse de l'intrusion, ou la reportent sur les «agissements» des jeunes qui mobilisent ces espaces comme «terrain d'aventures»³².

Enfin, dernier élément, la «logique morphogénétique» hyperurbaine, qui dispose résidentiel et communicationnel à l'écart l'un de l'autre, favorise l'émergence de pôles d'échanges sans guère de ville autour, et de zones résidentielles sans guère d'échange au milieu (habitat sériel, si l'on veut). Si bien qu'on passe de l'un à l'autre *sans transition*. On passe, de manière abrupte, de l'espace lisse des circulations pré-calibrées, à l'espace strié des réserves territoriales résidentielles.

Les espaces hors circulation, d'être rabattus sur leur appropriation résidentielle, installent alors le passant qui s'y retrouve dans une position délicate : il est celui à qui *l'on ne peut pas ne pas prêter attention* ; celui dont *la présence n'est pas naturelle*, et ne peut être rendue telle qu'à apporter des motifs, des «titres de présence» supplémentaires («pourriez-vous m'indiquer le chemin pour aller à la maison d'un tel ?»). Et, notons-le, cela vaut *tout autant*, pour les errances dans les zones pavillonnaires, que pour les «incursions» dans l'espace des cités. Dans les deux cas il faudra bien souvent écar-

32. Sur tous ces points, cf. J.S. Bordreuil, S. Ostrowsky, B. Barilero, P. Chaudoir, *La civilité tiède*, Aix-en-Provence, éd. du Cercle, 1988.

ter l'hypothèse *inconvenante* de la «simple visite». Dans les entours riches, pour raturer des «scenarii» suspects ; mais dans les déshérités, pour neutraliser le potentiel éventuellement *offensant* du moindre des regards, puisqu'il ne peut faire que de s'y poser «en coulisse».

Le côtoiement obligé de l'inconnu

On voit donc qu'il est possible de penser les effets sociaux de la dé-densification autrement qu'en présupposant un retrait du «face à face» au profit du «télé».

Non pas que, les prophéties du télé étant déjà partiellement réalisées (télé-travail, télé-formation...), il nous faille faire monter les enchères prophétiques en pronostiquant un retour du «face à face»³³. Parce que, du face à face, s'en est-on jamais passé ? et surtout, a-t-il jamais constitué *la seule* modalité de la *co-présence* ?

La dé-densification n'est pas la dilution de la ville, sim-

plement elle amorce une nouvelle étape dans la recomposition des mobilités. Ce faisant elle offre d'autres sites à l'expérience urbaine princeps : celle de l'exposition mutuelle et nombreuse, et *cursive*, d'inconnus. La question critique, en l'occurrence, n'est pas celle de savoir si nous y sommes présents ou absents les uns aux autres. Mais comment nous y négocions *et* nos présences *et* nos absences. Comment nous y accordons nos inattentions et comment nous y rendons acceptables nos attentions ; acceptables nos absences, supportables nos présences. Comment faire, par exemple, pour «parer» à ces sautes brusques qui nous font passer de «côte à côte» insipides, à des «nez-à-nez» difficilement négociables. ■

Samuel Bordreuil

33. Cf. l'article de Marc Guillaume, «Vers un monde commutatif», in *Libération* du 28 mars 1995 (page «Rebonds»).

Samuel Bordreuil, chargé de recherches au CNRS, travaille au CRES à Aix-en-Provence. Il a collaboré pendant trois ans au Committee on Theory and Culture de New York University. Ayant publié plusieurs articles sur la centralité urbaine et les espaces publics, il prépare actuellement un ouvrage sur «les malaises dans les civilités» dans la métropole new yorkaise.