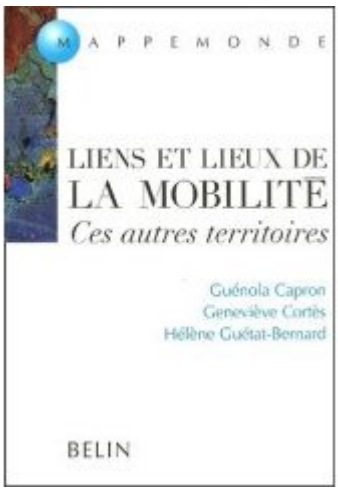
Mobilités des marges, un autre regard sur l’urbanité.

Guénola Capron, Geneviève Cortès, Hélène Guétat-Bernard, Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires, 2005.

Par Maie Gérardot



L’ambition de cet ouvrage est d’analyser conjointement la mobilité et l’échange, « à travers le prisme des constructions territoriales qui se donnent à voir aujourd’hui » (p. 9) dans des situations de marge et de disqualification spatiale et/ou sociale. C’est dans ce choix, dans cette approche de la mobilité et des territoires des exclus que réside un nouveau regard sur la construction des lieux et de la ville. L’enjeu est de taille puisqu’il s’agit de remettre en cause la « prééminence des modèles centre/périphérie, centre/marges, intégration/exclusion » (p. 11), en démontrant que les mobilités des marges peuvent créer de nouveaux territoires, symptomatiques d’une nouvelle urbanité. C’est dans une logique résolument transdisciplinaire que s’inscrit ce projet, puisque des géographes, des sociologues et des anthropologues ont participé à cet ouvrage, dirigé par Guénola Capron, Geneviève Cortès et Hélène Guétat-Bernard.

Seize articles, répartis dans trois parties (I. Mobilité spatiale et identification sexuée ; II. Inventer une citadinité dans les marges ; III. Tisser du lien dans les lieux d’échange) présentent les situations sociales (femmes, jeunes, migrants,

réfugiés,…) et spatiales (*barrios* de Caracas, banlieue lointaine de Toulouse, vallée industrielle indienne de la Palar,…) de multiples acteurs, qui ont en commun de transformer leur espace quotidien par leurs pratiques de la mobilité. Parce qu'il n'est pas « certain que la disqualification sociale entraîne une disqualification spatiale et territoriale » (p. 11), il importe de saisir comment ces acteurs construisent par l'échange et la mobilité des formes territoriales et urbaines renouvelées.

Les différents articles transportent le lecteur bien loin des sentiers battus de la recherche en développant des exemples forts, parfois dérangeants, du bout du monde ou du coin de la rue.

L'article « Les territoires de l'errance au féminin », de Djemila Zeneidi-Henry, clôt la première partie de l'ouvrage (I. Mobilité spatiale et identification sexuée). Cette recherche s'inscrit dans un contexte européen qui cherche à combler de grandes lacunes sur la connaissance des femmes Sdf et leurs pratiques de la mobilité. En effet, ces femmes ont longtemps été considérées comme « un sous-groupe homogène » (p. 111) parmi les Sdf, alors que, d'une part, elles ont des mobilités et des comportements radicalement différents des hommes ; et que, d'autre part, elles n'ont pas toutes les mêmes pratiques des territoires urbains. Outre la distinction fine qui est faite des différentes situations des femmes Sdf (femmes/jeunes filles), la description de leurs pratiques des lieux urbains ne tombe pas dans le cliché, et pose la question de la disparition corporelle par la mobilité. Car il s'agit bien là de corps, ceux de femmes en errance, devenus discrets, voire invisibles, allant de lieux d'accueil en lieux de refuge, évitant les dangers d'un univers souvent violent, et le regard des autres. Le fait de redonner une matérialité et une réalité à ces corps, une identité à des femmes aux territoires mouvants, c'est faire une géographie véritablement humaine et militante de la ville, qui redonne une place à ces femmes oubliées.

La géographie peut également contribuer à déconstruire des mythes urbains, en l'occurrence périurbains, dans le cas de l'article « Les "captifs" du périurbain. Voyage chez les ménages modestes installés en lointaine périphérie », (II. Inventer une citadinité dans les marges) de Lionel Rougé. L'auteur s'attache à décrire l'envers du décor périurbain, à montrer que derrière l'image d'Épinal du

pavillon, du jardin et de la qualité de vie onirique, il y en fait la souffrance d'habitants captifs d'une banlieue sans vie, sans équipements, d'une maison banale, sans grande valeur foncière et d'une voiture indispensable. Parce que la mobilité conditionne l'accès à l'urbanité, les ménages déjà affectés par des difficultés financières, se placent dans des situations de repli, d'immobilisme, voire de frustration, situations mal vécues et subies. Le mal être de ces ménages, rendu sensible par des extraits d'entretiens (« c'est pauvre, c'est nul, c'est simple, c'est la misère », p. 138 ; « c'est presque comme une prison », p. 137), montre les limites d'un modèle contemporain d'urbanité qui ne cesse pourtant de se développer[1], sans que le politique ne s'en émeuve.

Il est beaucoup question de l'attitude du politique, à travers l'institution policière, dans l'article « Une figure du territoire en mouvement : le vendeur ambulant transfrontalier en Amazonie », (III. Tisser du lien dans les lieux d'échange) de Caterine Reginensi. L'enjeu de cette recherche est de comprendre comment des acteurs pris dans le mouvement de flux migratoires ou commerciaux constants, parviennent à construire « une identité urbaine dans leur rapport au territoire » (p. 291). Les acteurs sont saisis au travers de figures symboliques, comme le *wakaman**[2]** ou les *colporteuses**[3]**, dans plusieurs villes du Plateau des Guyanes. Ces vendeurs ambulants sont en lutte permanente (avec l'autorité, voire entre eux) pour garder leur place dans un territoire de l'échange toujours en mouvement, celui des fleuves frontaliers (Maroni, Oyapock). La grande mobilité des vendeurs ambulants met à mal la notion de frontière, puisque les fleuves sont traversés sans contrôle ; et contribue également à créer une zone transfrontalière d'économie informelle. Cela explique le renforcement des contrôles policiers, comme en Guyane Française, où la chasse aux clandestins, aux activités et aux constructions illégales s'intensifie. Du fait de leur mobilité, liée à leurs impératifs de vente et à une stratégie d'évitement de la police, les marchands ambulants construisent un autre rapport à la ville, caractérisé par « la rapidité, l'urgence, la rencontre et la violence » (p. 310). C'est un nouveau type d'espace urbain qui émerge, marqué par une territorialité mouvante et précaire. D'où l'ultime interrogation de l'auteur sur l'informel comme « enjeu de société » (p. 310) et enjeu de la ville de demain.

Ces trois articles permettent d'entrevoir un autre visage de la mobilité, processus trop souvent présenté comme le corollaire positif de la mondialisation. La mobilité peut, en effet, être douloureuse, car contrainte, violente, difficile ou contrôlée. Les territoires construits en portent alors les stigmates. C'est l'exemple étonnant de la création d'un semblant de ville dans un camp de réfugiés au Kenya[4]. C'est une ville invisible qui n'apparaît pas sur les cartes et qui n'a pas d'existence légale. Pourtant, c'est une ville, avec des quartiers, des populations qui se rencontrent, des lieux de cultes et des commerces, c'est un lieu où des citadins sans ville créent une identité urbaine. C'est dire à quel point la réflexion sur la ville devrait systématiquement être enrichie par la problématique de « qui fait la ville ? », et que les politiques urbaines devraient prendre en compte les processus sociaux qui construisent les territoires urbains d'aujourd'hui.

Cet ouvrage, qui veut mettre l'accent sur la construction de « brèches » (p. 11) territoriales, prend place dans les interstices de la recherche sur la mobilité, en revisitant des modèles périmés (centre/périphérie, exclusion/intégration) et en participant au renouvellement des problématiques. Il possède trois grandes qualités. La première est de mêler les recherches de géographes, d'anthropologues et de sociologues, les articles formant un tout cohérent et s'éclairant réciproquement. D'autre part, il met en lumière les acteurs des marges sociales (femmes, jeunes, Sdf,…) et spatiales (banlieues, ghettos, favelas, …) trop souvent considérés comme des exclus de la mobilité, et par conséquent comme de non créateurs de territoires urbains et d'identités urbaines. Enfin, et c'est assez rare pour être soulignée, il met le lecteur en situation de réflexion, grâce à la multiplicité des exemples et à la pertinence des questions, explorées ou laissées en suspens.

L'ouvrage est cependant handicapé par quelques défauts. Le propos est parfois à la limite de la caricature, en particulier dans la première partie, consacrée à la relation entre mobilité spatiale et identification sexuée. Les hommes sont, au choix, paresseux, violents ou alcooliques[5]. Dans le meilleur des cas ils daignent s'investir dans leur vie de famille en allant chercher leur progéniture à l'école[6]. L'appel aux rapports de genres devrait absolument se défaire de ces travers manichéens qui posent les femmes en victimes[7] et les hommes en

incapables. La force des propos n'en serait que renforcée et crédibilisée. Une autre faiblesse réside dans le fait que certains lieux sont trop souvent pris comme exemple, à l'image des centres commerciaux[8], même s'ils se situent dans des aires géographiques différentes (Amérique latine, Afrique, Europe). Le propos global de l'ouvrage souffre parfois de répétitions et de redites, qui mettent à mal la promesse indiquée dans le titre de découvrir de « nouveaux territoires ». Enfin, il aurait été souhaitable de voir un plus grand enracinement politique des articles[9], pour ancrer véritablement ces écrits dans un temps contemporain, où les exclus de la mobilité sont souvent marginalisés par les discours politiques et les politiques de la ville[10].

En définitive, *Liens et lieux de la mobilité. Ces nouveaux territoires*, est un ouvrage permettant d'enrichir les réflexions actuelles sur les mobilités. La diversité des exemples, des aires géographiques et des populations étudiées témoignent de la vitalité et de la qualité de la recherche. La pertinence des pistes de travail explorées ou évoquées dans l'attente d'une recherche ultérieure laisse présager la publication de nombreux autres travaux sur la mobilité, et les liens de celles-ci avec la création de nouveaux territoires, ce qui permettra au lecteur d'interroger la construction de ses propres territoires, de son identité, par le truchement de ses mobilités.

Guénola Capron, Geneviève Cortès et Hélène Guétat-Bernard, *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires,* Paris, Belin, 2005.

Résumé

L'ambition de cet ouvrage est d'analyser conjointement la mobilité et l'échange, « à travers le prisme des constructions territoriales qui se donnent à voir aujourd'hui » (p. 9) dans des situations de marge et de disqualification spatiale et/ou sociale. C'est dans ce choix, dans cette approche de la mobilité et des territoires des exclus que réside un nouveau ...

Notes

[1] « Entre 1968 et 1999, la ville de Toulouse connaît une relative stabilité démographique (passant de 370 000 à 390 000 habitants) alors que, sur cette même période, le nombre de résidents hors de la ville et dans les limites de l'aire urbaine de 1999 a plus que quintuplé » (p. 129).

[2] « Littéralement "l'homme qui marche" », vendeur ambulant « jeune, de 15 à 30 ans, d'origine créole, noir marron, amérindienne ou brésilienne » (p. 294). Se reconnaît par des signes distinctifs, comme les vêtements, le langage et les activités.

[3] « Femmes, entre 13 et 45 ans […] vendent dans toute la ville de Saint-Laurent », (p. 295).

[4] « Faire ville, aujourd'hui, demain. Réflexions sur le désert, le monde et les espaces précaires », Michel Agier.

[5] « Mobilités de travail et reconstruction des rapports de genre : un exemple dans une vallée industrialisée du Sud de l'Inde », Kamala Marius-Gnanou et Céline Brandenberg, p. 53.

[6] « Les inégalités sexuées entre déplacements et mobilité », Jacqueline Coutras, p. 108.

[7] « Mobilités spatiales des femmes Bamiliké au Cameroun : des médiations et des continuums », Hélène Guétat-Bernard, pp. 74-75.

[8] « Centralités commerciales, centralités immigrées à Abidjan », Sylvie Brédeloup ; « Formes de l'échange social et accessibilité dans les centres commerciaux latino-américains », Guénola Capron.

[9] Seules Virginie Baby-Collin (« Des marges dans la ville : mobilités citadines et métissage de l'urbanité ») et Sylvie Brédeloup (« Centralités commerciales, centralités immigrées à Abidjan ») font explicitement référence au politique, l'une en évoquant les discours d'Hugo Chavez qui opposent systématiquement habitants des *barrios*, classes moyennes et élites ; et l'autre en liant la crise de « l'ivoirité » au déplacement des centralités commerciales à Abidjan.

[10] Les articles de Jérôme Boissonade (« Capter les flux. Cultures territoriales et mouvements de rassemblements de jeunes ») et de Michel Kokoreff (« L'expérience urbaine des jeunes. Des territoires périphériques ») illustrent une politique de la ville qui « ghettoïse » des catégories entières de population.