



HAL
open science

La conduite piétonnière et sa métaphore cartographique

Jean-François Augoyard

► **To cite this version:**

Jean-François Augoyard. La conduite piétonnière et sa métaphore cartographique. Centre Pompidou. Cartes et figures de la Terre, pp.132-133, 1980. hal-02104059

HAL Id: hal-02104059

<https://hal.science/hal-02104059v1>

Submitted on 19 Apr 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Tracés
URBAINS

In Cartes et Figures de la Terre.
Paris, Centre Pompidou - CCI, 1980

la conduite piétonnière
et sa métaphore
cartographique

①

Dans nos paysages urbains ordinaires, quelles rencontres entre le passant et la carte ? Rares ; ou peu probables. Le piéton va et passe ; la carte persiste, en fixant la ville dans une représentation qui nous donne simultanément le tout et les parties. L'homme du commun qui vaque à ses activités quotidiennes méconnaît cette ubiquité cartographique. Vivant sa ville tantôt très présentement, tantôt oublieusement, il ne donne jamais pour équivalents ici et là-bas.

Jusqu'à présent, la simultanéité urbaine planigraphique ne se risquait guère à surgir en travers du chemin des marcheurs urbains. C'est dire que son existence est restée fort abstraite—quoiqu'efficace—ne prenant sens que dans les cabinets des généraux, des géographes et des planificateurs ou, plus sporadiquement, dans le projet ambitieux du touriste qui aborde la ville, carte en mains, par un de ces matins limpides où l'espace urbain paraît promis tout entier dans un trait de lumière.

Mais voici apparaît peu à peu des plans et des cartes dressés, à titre d'information municipale, le long des cours et des avenues, au revers de ces panneaux publicitaires qu'on nous dit être du mobilier urbain et qui prennent insidieusement le pas sur les inévitables platanes. Encore embusquée, la carte-affiche pourrait bien s'enhardir et, reproduite intensivement, venir troubler la naïve immédiateté qui accompagne la plupart de nos déambulations quotidiennes, ce sentiment confus que le lieu où résonnent présentement mes pas compose le véritable corps de la ville.

Grande est la tentation que le modèle cartographique ne vienne régenter et réduire cette humble réalité des cheminements quotidiens que la science a tenue jusque-là pour négligeable et insignifiante. Ainsi la mode des «histoires de vies»—qui signifie aussi bien le désir de mettre à nu les obscurs vécus de l'histoire que celui d'apposer le sceau de l'historicité sur l'actuel quotidien soudain susceptible d'être banalisé, classé et conservé—entraîne inévitablement le retour du référent topographique dans le champ du singulier. Aurons-nous des cartes de vie comme, autrefois, des cartes du sentiment ? Dans quelle mesure la carte des trajets d'un habitant dans sa ville traduit-elle, ou trahit-elle, la nature de sa vie quotidienne ?

Observons quelques exemples de cheminements urbains établis à partir de quatre récits de vie quotidienne se référant à un même espace : le quartier de l'Arlequin à Grenoble¹. Nous choisissons des cas de figures bien typés, toutes formes intermédiaires entre l'étendu et le restreint, l'absent et le présent, le fermé et l'ouvert pouvant facilement être reconstituées à partir de notre propre expérience du quotidien.

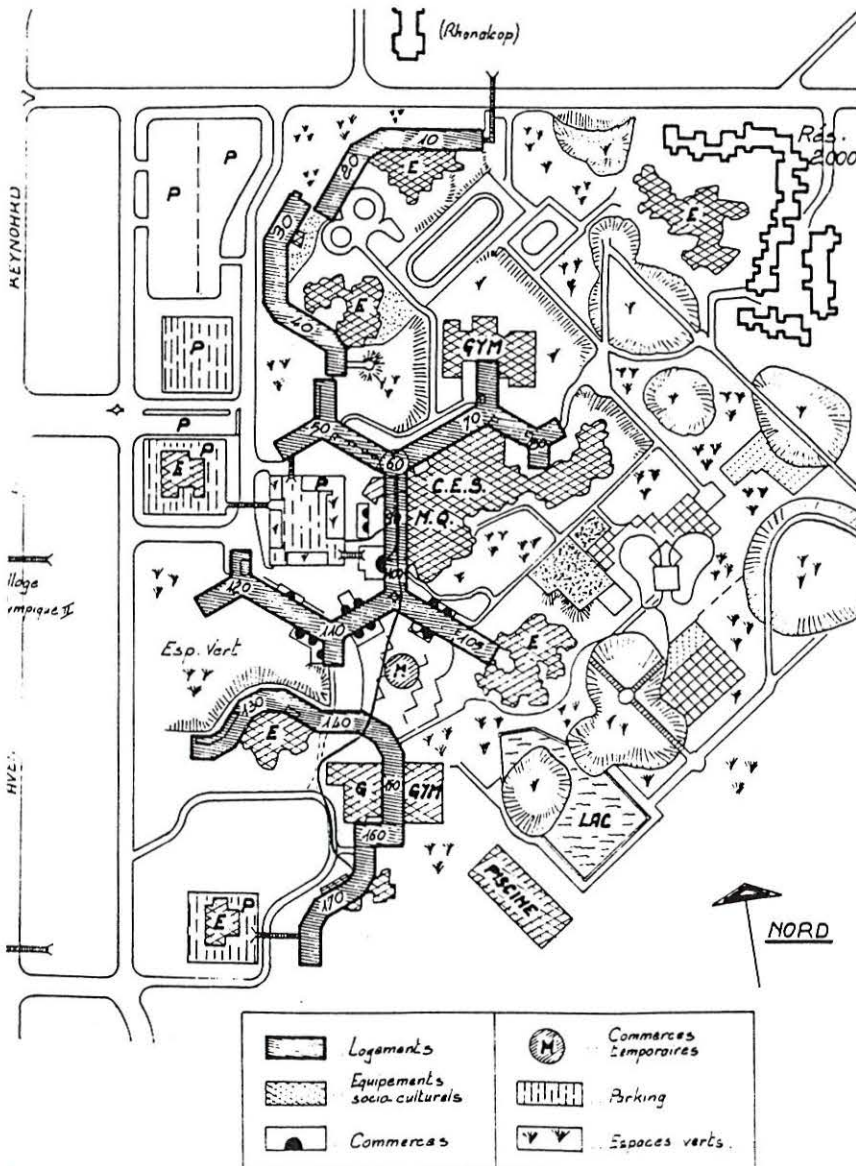
Ainsi pour quiconque s'intéresse à la manière dont l'espace banal est vécu, l'usage de la transcription cartographique garde un intérêt très limité. Certes, on peut affiner les codes graphiques, sérier les plans chronologiquement, superposer les cartes de trajets de multiples habitants—comme pour l'étude des flux de circulation—dans l'espoir d'obtenir une image collective. Mais ces manipulations se limitent essentiellement à départager les espaces fréquentés des espaces non fréquentés. Elles ne diront jamais si un chemin est subi ou, au contraire, frayé. Elles ne rendront pas la significa-

Quelques mètres et toute une vie

La carte des trajets de cette habitante de quarante ans frappe par sa pauvreté. Trajets répétitifs entre le domicile et le garage ou la Supérette. Une seule fois : un trajet jusqu'à la maison médicale. Elle reconnaît tout ignorer du quartier. Autant de caractères qui donneront sans doute l'image d'une appropriation peu réussie. Mais voici déjà un indice qui ébranle une telle certitude. Cette habitante nous raconte comment le quartier finit pour elle dès le garage quand elle « part en ville », mais commence deux kilomètres avant la limite administrative dans le sens du retour : « Ah, dès que je vois ces couleurs, je dis : Ça y est, je suis chez moi. » Exemple extrême d'une anticipation spatiale qui existe à divers degrés dans tous les récits recueillis et qui vient ôter toute signification à l'idée de limite représentée comme un trait.

Dans ce cas, l'anticipation prend aussi une forme temporelle notoire. Car le quartier, bien que mal connu, n'est pas mal vécu pour autant. Il mérite au contraire de longs récits, chaque précision apportée sur le présent évoquant des développements sur l'avenir.

Le territoire minime actuellement fréquenté prend sa qualité sur le fond de la globalité du quartier à « découvrir, plus tard ». Pauvre en chemins réels, il est riche de possibles. « Quand j'irai partout, dit cette habitante... bien... je serai moi, quoi ! »



1—Ce sont des cas réels analysés avec d'autres en 1974, lors d'une recherche sur les cheminements quotidiens dont l'essentiel est rassemblé dans l'ouvrage de Jean-François Augoyard, *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris : Ed. du Seuil, 1979.

tion de l'évitement d'un lieu qui peut être extrêmement révélatrice quant aux pratiques individuelles et collectives. Le trait tiré sur la carte reste une très lointaine métaphore de la conduite des pas dont il ne rend ni la qualité temporelle, ni le style d'existence, ni les résonances imaginaires.

Métaphore improbable, en définitive. Entre l'aplatissement de la carte et les pratiques déambulatoires, il y a la même différence qu'entre l'espace conçu et l'espace vécu, c'est-à-dire une fêlure profonde et toujours inquiétante.

La tentation cartographique garde la même fascination, qu'il s'agisse de construire et d'aménager l'espace, ou de représenter l'usage de l'espace. Le pouvoir de maîtriser l'espace ne peut se défaire d'une représentation du remplissement et de la contenance. Tout commence par la maîtrise du contenant : boîtes d'emballage, boîtes à habiter, ou fond de plan. Remplir l'espace et vider les lieux, telle pourrait être la formule de l'opération urbaine réussie, telle aussi celle de la métaphore d'une cartographie efficace. En remplissant l'espace du fond de plan, le trait laisse apparaître la nature d'un pouvoir réducteur qui se fonde sur la continuité, la totalisation et l'insignifiance du singulier. La disposition des espaces devient claire et « lisible » à partir du moment où les lieux ont perdu toute qualité propre, et dès lors que les « une fois » sont réductibles en « toujours » ou « jamais ».

Conformément à leur nature, les pratiques quotidiennes, et en particulier celle du cheminement, procèdent tout à l'inverse. Créant des vides : trous dans l'espace et absences dans le temps, afin qu'une action minimale soit encore possible dans un urbain explétif, elles commencent par le détail, le particulier, le local, en supprimant une globalité où l'imaginable prend toujours une belle part.

Ainsi les habitants qui, tout en racontant leur vie quotidienne, dessinent distraitemment sur un bout de papier, comencent-ils toujours par un lieu précis qui évoque un autre, ensuite, ou résonne avec lui : enchaînement hésitant qui peu à peu gestualise l'espace, mais ne le cartographie jamais. Ces graffiti disproportionnés, irrespectueux des règles planimétriques paraissent sans doute plus proches de la réalité vécue, laissant imaginer le reste, deviner l'inexprimé. Et en ce sens, si une métaphore est possible, à tout prendre et si l'on passe le jeu de mots, ne tiendrait-elle pas de la cartomancie plutôt que de la cartographie ?

Jean François Augoyard

Le temps de la ligne droite et le temps du méandre

Les trajets de cet ouvrier de trente-trois ans doivent se distinguer facilement selon deux classes, par ailleurs bien indiquées par les adverbes du récit : les trajets du « en général » ou du « toujours », et les trajets du « quelquefois » ou du « rarement ». D'où le code graphique qui semble aller de soi : traits pleins d'une part, pointillés d'autre part.

Mais la qualité du vécu est inversement proportionnelle à la densité du trait. Le relevé des fréquences de trajet trahit complètement la signification de l'appropriation vécue par cet habitant. Le récit se fait sur deux tons, eux-mêmes indicateurs de deux temps : d'une part le temps de la ligne droite qui est celui de l'aller-retour entre le domicile et le travail, quand le quartier n'a aucune consistance, quand le souci et le monde de l'usine sont présents dès les premiers pas matinaux, gommant toute autre réalité, et, d'autre part, le temps du circulaire et du méandreux, temps des promenades et des courses flâneuses dans le territoire du temps libre. Ce second espace qui mérite des récits chargés de détails et de sensations variées, se superpose au précédent, mais sans recouvrements. Il faudrait au moins deux cartes. Mais comment rendre graphiquement la grande imprécision des trajets de loisir pourtant très riches, mais dont cet habitant semble vouloir cacher l'exact tracé, comme s'il refusait dans ce temps libre ce qu'on exige de lui dans le temps du travail ?

