

Explorer les interstices de la ville

Julien Simard

Numéro 803, juillet–août 2019

Invitation à la marche

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/91239ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Centre justice et foi

ISSN

0034-3781 (imprimé)

1929-3097 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Simard, J. (2019). Explorer les interstices de la ville. *Relations*, (803), 21–22.

EXPLORER LES INTERSTICES DE LA VILLE

La marche urbaine ne se limite pas aux promenades aménagées à cet effet. Elle est un moyen de produire la ville, même dans les espaces à première vue inhospitaliers pour le marcheur.

Julien Simard

L'auteur, doctorant en études urbaines à l'INRS, est boursier au Centre justice et foi

On associe souvent la marche à des décors paisibles, à des sentiers bucoliques, à la nature et à la beauté. La promenade, au-delà de son sens commun consistant à « faire une balade », est également un terme urbanistique désignant un parc linéaire généralement aménagé sur un littoral, consacré aux loisirs et aux flâneries des citadins. Nice, Montréal, Long Beach et Barcelone possèdent toutes leurs promenades urbaines où l'on peut, le temps d'une glace ou d'un baiser, voir la ville s'interrompre brusquement dans l'eau. Ces zones liminaires, interstitielles, où le tissu urbain ne peut qu'être stoppé par des espaces naturels, ont été aménagées, dessinées et pensées pour *produire* certaines expériences de marche et mettre en scène des représentations particulières de la ville pour accompagner les piétons.

La promenade riveraine est aussi une manière de dompter ces frontières au-delà desquelles la ville ne peut s'étendre davantage. Qui dit frontières dit un certain désordre. À Barcelone, l'aménagement du Passeig Maritim, une promenade de près de huit kilomètres qui s'étend aujourd'hui du quartier de la Barceloneta jusqu'à celui d'El Maresme, fut entamé autour

de 1920. Par contre, ce n'est qu'à l'occasion des Jeux Olympiques de 1992 qu'il a pris sa forme actuelle, facilitant dès lors la transformation de la côte méditerranéenne de la capitale catalane en espace « marchandisé » et lisse. Pendant la majeure partie du XX^e siècle, les plages de Barcelone, plutôt que de répondre aux besoins insatiables du tourisme de masse comme elles le font aujourd'hui, représentaient le lieu de multiples manifestations de transgression de l'ordre bourgeois : gitans, itinérants, homosexuels, marins, *dealers* et punks en ont profité simultanément ou à tour de rôle. Que reste-t-il de ces formes de vie, hormis leur souvenir, immortalisé dans quelques romans, photographies, films ou chansons ?

Bref, s'il y a consensus sur le fait que les promenades maritimes, lacustres ou fluviales peuvent souvent être qualifiées d'« agréables », il n'en demeure pas moins que leurs fonctions, leurs formes et leurs usages sont prédéterminés et couchés sur papier par des architectes ou des urbanistes. Le jésuite Michel de Certeau, intellectuel inclassable et prolifique, distinguait dans *L'invention du quotidien* (Gallimard, 1990) la ville « d'en haut » de la ville « d'en bas ». La première est celle des planificateurs, qui prévoient la forme urbaine à partir d'une « pulsion scopique », omnisciente et verticale. La seconde appartient aux « pratiquants ordinaires de la ville », dont « le corps obéit aux pleins et aux déliés d'un "texte" urbain qu'ils écrivent sans pouvoir le lire » (p. 141). À ras le sol, le regard des passants ne peut saisir la ville dans son entièreté. Par contre, ce sont eux qui la « font ». Pour de Certeau, la marche est un acte d'énonciation et les pas « façonnent les espaces » de manière sinueuse, aléatoire et tortueuse. Bref, la marche représente un désordre créatif dans une morphologie statique et ordonnée. Contrairement à ce que suppose l'utopie ancienne d'une ville entièrement planifiée, les pratiques des citadins, bien que contraintes, débordent toujours les cadres étroits dans lesquels on tente de les confiner.

La non-ville

Justement, qu'arrive-t-il lorsqu'on « se perd », ou lorsqu'on prend malencontreusement le « mauvais chemin » ? Qui n'a pas choisi, lors d'un voyage quelconque, un itinéraire qui paraissait logique sur une carte, mais qui s'est finalement révélé pénible, sordide ou dangereux ? Que se passe-t-il lorsqu'on traverse les limites de la promenade programmée ? À Barcelone, si l'on pousse la balade jusqu'à l'extrémité est du Passeig Maritim, on débouche sur un



stationnement clôturé et une friche industrielle. À Nice, l'extrémité ouest de la Promenade des Anglais meurt sur le tarmac de l'aéroport Nice-Côte d'Azur. À Montréal, la Promenade du Vieux-Port s'essouffle vers l'ouest dans le bassin Peel et les dessous de l'autoroute Bonaventure avant de rejoindre le canal de Lachine pour respirer de nouveau. Sans l'avoir cherché, les marcheurs et marcheuses, guide de voyage à la main, ont dévié de leur but – les jolies façades, les palmiers, les cafés – pour buter sur des obstacles imprévus et se retrouver, probablement contre leur gré, dans des espaces aussi gris que sinistres.

Pour l'anthropologue Manuel Delgado, ces périphéries urbaines, ces stationnements, ces aéroports, ces zones abandonnées ou ces bords d'autoroute nous mettent face à l'existence d'une « non-ville¹ ». Celle-ci n'est pas simplement l'opposé de la ville ou sa « face sombre », elle est plutôt sa dissolution. Ces interstices entre des lieux « stables » sont striés par des trajectoires nomades, par le passage des quidams effectuant la navette entre leur cité-dortoir et leur lieu de travail, ou encore par le transport des marchandises. Chose certaine, les fissures qui forment la non-ville sont évacuées des guides touristiques et du marketing visuel dont se parent les métropoles mondialisées. Elles gênent. Normalement, on ne marche pas dans la non-ville, on la traverse dans un véhicule, on ne s'y attarde pas. Pourtant, elles rythment la ville, lui confèrent une limite.

Marcher dans les interstices

À Montréal, le chemin de fer du Canadien Pacifique, qui sépare le Plateau-Mont-Royal de l'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie, nous fournit un bel exemple de pratiques que de Certeau qualifiait de « braconnages ». Malgré le risque de récolter une amende salée, de nombreuses personnes défient les règlements et mettent même leur propre sécurité en jeu pour franchir deux lignes de clôtures en métal de neuf pieds de haut et traverser une voie ferrée où passent encore plusieurs trains. Une fois refermés par la compagnie ferroviaire, les trous béants dans les grilles – sectionnées chirurgicalement à la cisaille – sont systématiquement rouverts par des anges vagabonds qui ne peuvent accepter que cette frontière entre deux quartiers centraux soit étanche. On y promène son chien en été, on y fait de la raquette en hiver, on y fait des feux entre amis et on y teste ses nouvelles bonbonnes de peinture. La « track », comme on l'appelle communément, est un véritable terrain de jeu. Une promenade illégale, dont les usages et les fonctions sont détournés par les marcheurs et les habitants pour répondre à leurs besoins, montrant que les interstices de la ville, plutôt que de constituer de simples taches aveugles ou des flaques de laideur, recèlent d'innombrables possibilités.

L'anthropologue Marc Augé définit le « non-lieu² » comme « un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique ». Les non-lieux seraient donc des espaces en suspens, étrangers à l'activité humaine. Or, cette vision n'est pas tout à fait juste. Quiconque se donne la peine d'investir pleinement ces fissures du tissu urbain peut arriver à un autre constat. L'auteur anglais Iain Sinclair, dans *London Orbital* (Penguin Books, 2002), nous offre une véritable méthode pour y arriver. Avec quelques acolytes, il entreprend de parcourir à la marche l'entièreté des abords de

l'autoroute M25, le périphérique de 188 kilomètres qui ceinture Londres. Sinclair, fidèle à la tradition psychogéographique initiée par les situationnistes, et Guy Debord en particulier, chemine ainsi à travers des ambiances diverses : stations-services, anciens canaux, développements immobiliers, asiles abandonnés et cimetières oubliés. L'auteur découvre que les tracés d'autoroute suivent parfois des chemins plus anciens, précédant de loin l'avènement de l'automobile. Il propose ainsi un travail minutieux d'archéologie pédestre. En effet, seule la marche peut nous permettre d'appréhender la topographie et les traces de mémoire enfouies sous l'étalement industriel.

Sinclair se compare à ces *mad travellers* (ces « voyageurs fous ») du XIX^e siècle, qui erraient sans but sur les chemins de campagne anglais. Dans le même esprit, pourquoi ne pas se perdre et fouler des espaces qui ne nous attendent pas ? Si, comme l'affirme l'anthropologue David Le Breton, « le corps est un reste contre quoi se heurte la modernité³ », pourquoi ne pas forcer la modernité à se dévoiler en imposant nos propres corps et le rythme de nos pieds dans les interstices urbains, dans la non-ville ? Cet été, faisons le pari de quitter les promenades, les beaux quartiers et les squares et imaginons ce qu'étaient et ce que pourraient être ces innombrables champs couverts d'asphalte et de béton si le capitalisme n'en monopolisait pas l'usage. Même si nous nous butons inexorablement à des grillages, le résultat pourrait être surprenant. ☺

1. M. Delgado, *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*, Barcelone, Anagrama, 2007.

2. M. Augé, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992.

3. D. Le Breton, « Chemins de traverse : éloge de la marche », *Quaderni*, vol. 44, n° 1, 2001, p. 6.

