

La marche comme dimension fondamentale de l'habiter. Apprentissages depuis la cartographie participative dans une périphérie populaire de Mexico

AUTEUR

Eliott DUCHARME

RÉSUMÉ

Cette proposition de communication a trois objectifs : apporter des éléments de réponse à un paradoxe des études urbaines autour des questions de proximité dans les périphériques urbains populaires ; contribuer à mieux définir la notion de « marchabilité » des espaces urbains ; défendre une proposition méthodologique qui serait utile autant pour l'enquête en sciences sociales que pour l'implémentation de politiques publiques. Le travail présenté se base sur des ateliers de réalisation de cartes mentales en groupe ouverts aux habitant·es du *pueblo originario* de San Gregorio Atlapulco, situé dans la périphérie populaire de la ville de Mexico. Les difficultés croissantes rencontrées par les habitant·es dans l'exercice de leurs déplacements piétons quotidiens, restituées dans les cartes mentales servent de base à une réflexion collective sur le lieu, l'habiter et la manière dont les dynamiques métropolitaines affectent leur rapport à la proximité. Les ateliers permettent également de restituer le caractère situé de la marchabilité, au-delà des questions d'infrastructures.

MOTS CLÉS

marchabilité, cartes mentales, périphéries urbaines, Mexico, habiter, lieu

RESUMEN

Esta propuesta de comunicación tiene varios propósitos: brindar elementos para la aclaración de una paradoja de los estudios urbanos respecto a la temática de la proximidad en las periferias urbanas populares, contribuir a definir mejor la noción de "caminabilidad" de los espacios urbanos, y defender una propuesta metodológica que puede ser útil, tanto para la investigación en ciencias sociales como para la implementación de políticas públicas. El trabajo que se presentará está basado en talleres de producción de mapas mentales en grupo, a los cuales participaron habitantes del pueblo originario de San Gregorio Atlapulco, ubicado en la periferia popular de la Ciudad de México. Las dificultades crecientes encontradas por los habitantes en sus desplazamientos peatonales cotidianos, plasmados en los mapas, sirven como base para una reflexión colectiva sobre el lugar, el habitar, y sobre la forma en la cual las dinámicas metropolitanas afectan su relación con la proximidad. Los talleres permiten también restituir el carácter situado de la caminabilidad, más allá de las cuestiones infraestructurales.

PALABRAS CLAVES

Caminabilidad, mapas mentales, periferias urbanas, Ciudad de México, habitar, lugar

Cette proposition de communication a plusieurs objectifs : apporter des éléments de réponse à un paradoxe des études urbaines, contribuer à mieux définir la notion de « marchabilité » des espaces urbains, et défendre une proposition méthodologique qui serait utile autant pour l'enquête en sciences sociales que pour l'implémentation de politiques publiques.

Le paradoxe est le suivant : d'une part, la marche est devenue une thématique de premier plan pour la recherche en science sociale et l'action publique, s'inscrivant dans un regain d'intérêt pour l'échelle de la proximité (Bahers & Durand, 2017) ; de l'autre, le quartier populaire, longtemps valorisé comme une « ressource de la pauvreté », est désormais associé au stigma et à la relégation (Bayón, 2017), et le recours à la marche, à l'insularité (Le Breton, 2016). La marche et la proximité n'auraient-elles de sens que dans les centres urbains, et pour les catégories sociales les mieux dotées ?

J'ai choisi de m'intéresser à la pratique de la marche dans une périphérie populaire de la ville de Mexico, dont l'aire métropolitaine compte près de 22 millions d'habitants et dont le processus d'expansion a été fulgurant et brutal depuis le début du XX^e siècle. Je base mon étude sur le « *pueblo originario* »¹ de San Gregorio Atlapulco, situé dans la municipalité² de Xochimilco. Cet ancien village s'est vu rattrapé par l'urbanisation périphérique, qui a profondément redéfini sa nature sociale et paysagère, en lien avec d'importantes migrations de populations précaires et avec le développement de mobilités pendulaires longues et éprouvantes, dans une ville fortement structurée sur un modèle centre-périphéries³. Ces changements urbains ont été vécus comme une profonde « déterritorialisation » : l'accroissement du trafic automobile, la forte diminution des espaces naturels, l'arrivée de

1 J'ai choisi de ne pas traduire l'expression « *pueblo originario* » qui relève d'une réalité spécifique au contexte urbain de la ville de Mexico, et dont la traduction en français pourrait amener à une interprétation erronée. Ici, les *pueblos originarios* (traduire *pueblo* par village) ne sont pas exactement liés aux « peuples premiers », reconnus par exemple par les Nations unies : il s'agit avant tout d'une entité spatiale, produit du contexte spécifique du développement urbain de la ville de Mexico.

2 La ville de Mexico (*Ciudad de Mexico*) est une entité fédérale constituée de 16 municipalités (*alcaldías*) dont le/la maire est élu·e ; l'agglomération de Mexico (*zona metropolitana del valle de Mexico*) s'étend sur trois entités fédérales : la *ciudad de Mexico*, l'état de Mexico, l'état d'Hidalgo.

3 Il est nécessaire de préciser que les mobilités résidentielles des classes populaires ne sont pas l'unique forme d'urbanisation périphérique de la métropole de Mexico. Il convient de mentionner également les quartiers résidentiels fermés des classes aisées, ainsi que les immenses ensembles de logements sociaux construits par des entreprises privées à destination des classes moyennes-basses. Je ne m'intéresse ici qu'à l'urbanisation périphérique de caractère populaire et non planifiée.

nouvelles populations et la montée croissante de l'insécurité et du trafic de drogue ont eu un profond impact sur la pratique de la marche et le rapport à la proximité. Ce travail part du constat fait par les habitant·es de « l'impossibilité de marcher librement et dignement ».

MARCHABILITÉ ET HABITABILITÉ : PRÉSENTATION DES QUESTIONNEMENTS DIRECTEURS

Je m'intéresserai ici à la dimension affective de la proximité et aux liens entre marchabilité et habitabilité, dans cette périphérie populaire, en abordant la marche comme :

- Un objet d'étude à part entière. Quels facteurs font que l'on marche avec plus ou moins d'aisance dans tel ou tel espace ? Comment marche-t-on dans des espaces *a priori* peu marchables ? Il s'agit de poser un regard critique sur la notion de marchabilité – qui tend souvent à être réduite à des questions infrastructurelles et à des indices de densité urbaine et de sécurité – en mettant l'accent sur son caractère situé.
- Un « dispositif d'observation » (Jiron & Imilan, 2018) permettant, de par son rôle fondamental dans l'ancrage du citoyen dans la ville (Thomas, 2007), d'étudier le rapport affectif aux lieux. Quels sont les facteurs et vecteurs de l'attachement au lieu ? Comment apparaissent-ils dans les récits et représentations des déplacements quotidiens à pied ? L'intérêt porté au lieu et à sa valorisation est primordial, en tant que le lieu est le cadre des déplacements piétons, mais aussi en tant que ces derniers, vecteurs d'une expérience sensible de l'espace local, jouent un rôle majeur dans sa production matérielle et idéelle.
- Un possible commun (Dardot & Laval, 2014). Comment les revendications citoyennes d'un droit à « marcher librement et en sécurité » peuvent-elles devenir vecteurs d'un engagement politique local ? Quelle peut être la vertu pédagogique de ces ateliers, tant pour les habitant·es que pour le chercheur ? Quelles perspectives nouvelles apportent-ils sur le territoire étudié ?

Nous verrons que, dans le contexte de San Gregorio, ces trois dimensions de la marche se croisent dans une problématique commune : la marche apparaît comme une dimension fondamentale de l'habiter (Giglia, 2012), alors même que sa pratique est mise à mal par les changements urbains à l'œuvre à l'échelle métropolitaine. Ce lien entre marchabilité et habitabilité n'est certes pas spécifique à ce terrain d'étude, mais il ressort dans cet exercice de cartographie collaborative avec une acuité particulière : « l'inmarchabilité » exprimée par les habitant·es est le point de départ d'une réflexion sur leur rapport au lieu et sur l'impact des changements urbains.

PRÉSENTATION DE LA MÉTHODE : LA CARTOGRAPHIE MENTALE COLLECTIVE

Ce travail s'appuie sur des ateliers d'élaboration de cartes mentales en groupe – cinq ateliers réalisés sur cinq tronçons des principales avenues de San Gregorio – organisés en 2022, en collaboration avec des représentant·es de l'autorité locale, et auxquels ont participé des habitant·es. Ces ateliers sont le fruit d'un travail collectif, dont le but initial était de réaliser un diagnostic de la mobilité piétonne dans le « *pueblo* ». Mes contacts locaux se sont chargés de définir les tronçons, de convoquer les habitant·es et d'établir le lieu de chaque réunion. Les objectifs et orientations des ateliers ont été définis collectivement.

Les participant·es étaient réparti·es en groupe de quatre environ, formant de un à trois groupes selon les sessions. La consigne donnée était volontairement vague : « représenter San Gregorio sur une carte et, en partant de votre expérience personnelle, représentez, de la manière dont vous le souhaitez, les endroits où la marche vous semble problématique, dangereuse, désagréable ; et ceux où elle vous semble fluide, facile, agréable ». S'il y avait plus d'un groupe, comme ce fut le cas trois fois sur cinq, nous organisons un temps de restitution, où chaque groupe présentait sa carte devant les autres (voir fig. 1 & 2). Je n'intervenais jamais dans le processus de création des cartes, ou seulement pour apporter des précisions sur l'exercice. Il est important de préciser que les cartes ne sont finalement qu'un prétexte, et non une fin en soi : c'est le processus d'élaboration, les discussions entre les habitant·es, les récits, qui sont la matière première de ce travail.

Le contexte social et spatial de San Gregorio a été particulièrement favorable à l'implémentation de ces ateliers. La dynamique a bénéficié notamment de la présence d'habitant·es porteur·es de revendications à base territoriale et du maintien d'un certain « esprit de village », que les habitant·es opposent à la « périphérisation » de San Gregorio et aux dynamiques métropolitaines jugées déprédatrices.

Figures 1 & 2. Processus de production et de restitution collective des cartes mentales (Ducharme, juin 2022)

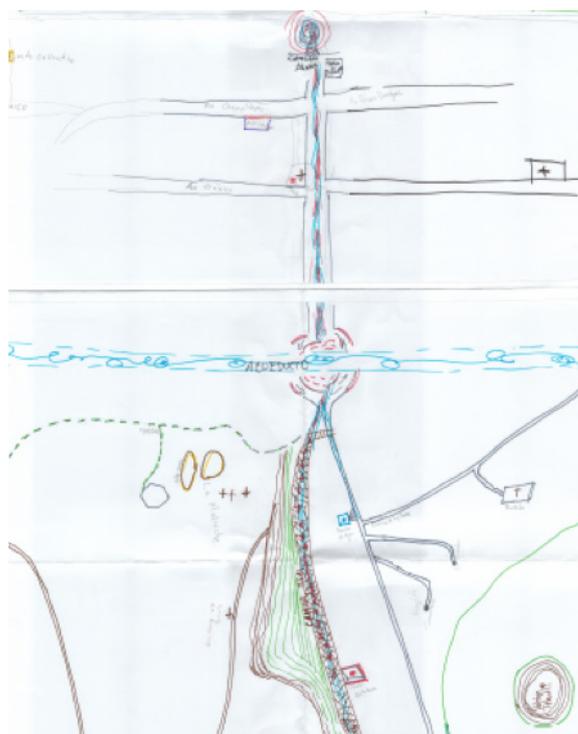


RÉSULTATS

Ces ateliers, dont le but était de faire un diagnostic de la (non-)marchabilité de l'espace local, ont finalement donné lieu à des discussions et des représentations cartographiques, qui ont largement dépassé l'objet initial pour aborder de nombreux aspects du rapport de ses habitant·es au lieu (patrimonial, paysager, affectif, vécu..., voir par exemple fig. 3). À travers les cartes et les récits qui les ont accompagnés, le territoire acquiert une forme « concrète », façonnée par les expériences sensibles de l'espace. La marche y apparaît à la fois comme produit et productrice du rapport au lieu, entendu comme rapport à une portion d'espace, mais aussi au tissu social qui la compose (Appadurai, 1996).

Le lien entre la marche et la connaissance de l'espace est apparu très nettement : les portions d'espaces « cheminées », sont les mieux connues et représentées ; à l'inverse les habitants justifient les « blancs » des cartes en disant que « ce n'est pas leur coin ». La non-pratique de certaines rues ou portions d'espace s'explique régulièrement par l'image négative qu'ils renvoient, principalement liée au sentiment d'insécurité. La fragmentation de l'espace de la marche qui en résulte (fig. 4) n'est pas seulement spatiale ; elle est le produit du contexte spécifique de situations (selon qui marche, quand, avec qui, comment...). Certains publics sont davantage vulnérables et enclins à pratiquer des territoires plus réduits, notamment les femmes, les enfants, les personnes âgées ou à mobilité réduite.

Figure 3. Carte mentale réalisée par des habitant·es de San Gregorio Atlapulco, août 2022



Commentaire : ce groupe a, de manière très intéressante, décidé de sortir largement de l'espace construit du *pueblo*, représenté dans cette carte par quelques rues seulement (les principales avenues qui en structurent la trame, en haut de la carte, sous la trame verte), pour s'intéresser principalement aux éléments paysagers, topographiques et patrimoniaux, situés dans ses proches environs, avec l'idée que la perte des espaces naturels et patrimoniaux avait une influence directe sur les conditions de vie et de déplacement.

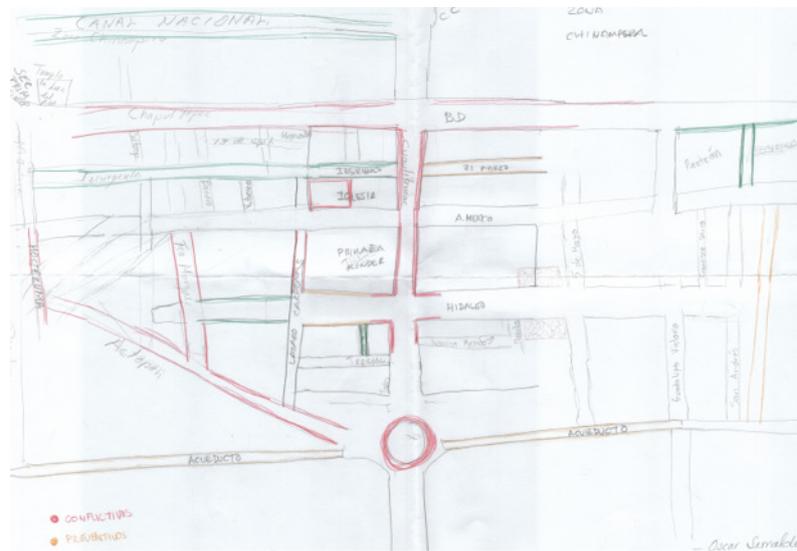
Les récits des habitant·es nous montrent également que la marchabilité des espaces urbains n'est pas donnée *a priori* par leurs caractéristiques physiques⁴ et ne s'épuise pas non plus dans l'argument « sociologique » selon lequel la perception de marchabilité serait uniquement fonction des caractéristiques sociodémographiques des personnes et de leur « socialisation à l'espace ». Elle apparaît fortement liée à des formes d'apprentissages, à des savoirs et des savoir-faire plus ou moins conscientisés et ancrés dans les corps, qui impliquent une capacité fine d'interprétation des situations vécues et qui jouent un rôle majeur dans le choix d'emprunter tel ou tel itinéraire, la manière de se mouvoir, la disponibilité cognitive à l'interaction, etc. La construction d'un capital d'autochtonie (Renahy, 2010) est également un élément essentiel de la marchabilité.

Pour finir, ces ateliers ont donné lieu à un important travail réflexif sur les liens entre lieu, sociabilité et pratiques quotidiennes ; une des réussites de ce travail est la « richesse organisationnelle » qu'il a contribué à créer, selon les termes d'une des participantes : la volonté de récupération d'un « droit à marcher librement » s'imbrique avec celle de récupération patrimoniale, paysagère, mémorielle, et cristallise une forte volonté d'« agir en commun ». De ces expériences naissent des formes d'apprentissages multidirectionnelles : 1) en tant que (jeune) chercheur, les récits et les cartes des habitant·es m'ont permis d'acquérir une connaissance fine de mon terrain d'étude et répondent aux exigences d'une méthode de recherche « ancrée » (*grounded*) ; 2) les expériences spatiales des participant·es s'enrichissent mutuellement, par la confrontation de leurs représentations ; 3) les

⁴ Cela ne veut pas dire, bien sûr, que la qualité des infrastructures et du design urbain n'importe pas. La présence de trottoirs continus et suffisamment amples, d'éclairage public, de mobilier urbain, etc., joue un rôle important. Mais du fait de l'absence ou de la mauvaise qualité de ces équipements, d'autres facteurs comme les compétences développées par les habitant·es, les réseaux de sociabilité, etc., deviennent déterminants. Par ailleurs, on observe certaines réalités contre-intuitives : par exemple, une des rues les plus appréciée et « marchable » n'a pas de trottoirs...

cartes collectives apportent une perspective nouvelle sur le territoire, qui n'est pas tout à fait celle à hauteur du sol décrite dans les « arts de faire » de Certeau (1980), mais qui se situe quelque part entre celle-ci et celle « en surplomb » que l'auteur attribue aux « techniciens ».

Figure 4. Carte mentale réalisée par des habitant·es de San Gregorio, août 2022



Commentaire : en rouge, les espaces « conflictuels », où il vaut mieux éviter de marcher de nuit, principalement pour une femme seule ou un enfant et où il faut marcher avec précaution même le jour ; en jaune, les espaces « préventifs », que l'on peut traverser mais pas à toutes les heures et en étant toujours en alerte ; en vert les espaces « sûrs ».

Quels éléments de réponse nous apporte ce travail au sujet du « paradoxe de la proximité » et du rôle de la marche dans la production du lieu ? La relation matérielle et affective des habitant·es de San Gregorio avec leur espace de vie local est complexe et plurielle, et l'entrée par la marche nous permet de restituer la place centrale de l'expérience. La marche apparaît comme vecteur d'une connaissance empirique de l'espace, du développement de savoirs situés, de la production et de la consolidation d'un capital social local, et se trouve au cœur de la relation affective à l'espace : elle est clairement productrice de proximité. L'impossibilité de marcher avec aisance dans l'espace local fait ressortir le lien fort entre marche et habiter, et révèle l'attachement des habitant·es à la proximité, comme espace vécu, « patrimonialisé », sédimenté de mémoires sociales, de sociabilités diverses, etc. Ce lien est d'autant plus important à souligner que les périphéries urbaines populaires restent souvent à la marge des efforts des gouvernements urbains en termes d'amélioration des mobilités piétonnes.

En termes de politiques publiques, ce travail propose plusieurs recommandations : tourner le regard vers les périphéries populaires, où la marche est centrale mais éprouvante et peu considérée ; ne pas limiter les politiques d'amélioration de la marchabilité aux seules infrastructures ; prendre en compte les spécificités locales (sociales, paysagères, patrimoniales...) et la diversité des publics ; favoriser l'implantation d'équipements de proximité, principalement en lien avec les activités du *care* et en assurant un accès piéton sécurisé ; promouvoir la participation citoyenne locale et la doter d'un réel pouvoir de décision.

RÉFÉRENCES

- Appadurai A., 1996, *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*, Minneapolis (MN), University of Minnesota Press.
- Bahers J., Durand M., 2017, « Le retour de la proximité ! Quelles implications pour les services urbains en réseau ? », *Flux*, n°s 109-110, p. 1-8.
- Bayón M. C., 2017, « Ciudadanías periféricas. Desigualdad, pobreza y fragmentación en los márgenes urbanos | Ciudad Neoliberal y Derechos Urbanos », in P. Ramírez (dir.), *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal*, Mexico, UNAM, p. 815-843.
- Dardot P., Laval C., 2014, *Commun. Essai sur la révolution au XXI^e siècle*, Paris, La Découverte.
- De Certeau M., 1980, *L'invention du quotidien, 1. Arts de faire*, Paris, Gallimard.
- Giglia A., 2012, *El habitar y la cultura : Perspectivas teóricas y de investigación*, Paris, Anthropos [1^{re} éd.].
- Jiron P., Imilán W., 2018, « Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea », *Quid* 16, n° 10, p. 17-36.
- Le Breton É., 2016, « La marche "paysanne". Une contradiction de la société mobile », in S. Chardonnet Darmaillacq (dir.), *Le génie de la marche. Poétique, savoirs et politique des corps mobiles*, Paris, Hermann, p. 109-119.
- Renahy N., 2010, « Classes populaires et capital d'autochtonie. Genèse et usages d'une notion », *Regards sociologiques*, n° 40, p. 9-26.
- Thomas R., 2007, « La marche en ville. Une histoire de sens », *L'Espace géographique*, n° 36, p. 15-26.

L'AUTEUR

Eliott Ducharme
 Université Gustave Eiffel – LVMT
 CEMCA (Mexique)
eliott.ducharme@gmail.com