

Marc RELIEU

Cédric TERZI

LES POLITIQUES ORDINAIRES DE LA VIE URBAINE

L'organisation de l'expérience publique de la ville

Ce texte programmatique est issu de la rencontre entre deux perspectives respectivement centrées sur l'analyse des activités de déplacement dans les espaces publics urbains (Relieu, 1994 et 1999 ; Relieu & Quéré, 1998) et sur l'étude des controverses politiques dans les espaces publics démocratiques (Terzi, 2000 ; Ingold & Terzi, 1996 ; Widmer & Terzi, 1999). Nous soutenons une approche praxéologique du politique, à partir d'une double proposition. D'une part, nous suggérons que certaines des formes les plus concrètes de l'expérience publique urbaine revêtent une dimension politique, en ce sens qu'elles incarnent et constituent pratiquement différentes modalités du vivre-ensemble. D'autre part, nous considérons que les activités plus classiquement qualifiées de « politiques » – telles que les controverses, les disputes, ou les débats publics – s'appuient étroitement sur ce caractère organisé et orienté des activités urbaines ordinaires, sans toutefois s'y épuiser.

Ces deux options témoignent d'un double refus et d'une sensibilité à la posture ethnométhodologique. D'abord, nous refusons de séparer clairement au plan conceptuel le niveau « micro » du niveau « macro ». Nous éviterons donc de jouer le tour rhétorique consistant à commencer par dresser une caricature de deux camps – on connaît par exemple la fortune de l'opposition entre « subjectivisme et objectivisme » – avant de prôner le dépassement de leurs impasses respectives, voire leur réconciliation. Ensuite, nous refusons de régler les questions de définition du politique, de l'urbain ou du public à coup de définitions. Nous préférons suggérer quelques pistes pour l'étude empirique de la publicité urbaine au lieu de spécifier les contours de cette notion. Enfin, nous étairons

notre démarche sur le corpus d'études ethnométhodologiques pour proposer une analyse sociologique prenant son point de départ là où se font et se défont les activités ordinaires, sans préjuger de leur ontologie, mais en accordant une attention forte aux détails de leur mise en ordre.

Suivant cette orientation, nous proposerons de considérer que la politique urbaine elle-même est non le résultat de définitions communes ou une catégorie de la pensée ordinaire, mais bien le corrélat d'activités pratiques¹. Autrement dit, nous analyserons la distinction entre le politique et le social comme un phénomène pratique et public, et donc susceptible d'être observé et décrit. Ainsi, la détermination du caractère social ou politique d'un attroupe-ment de personnes autour d'un accident ne relève pas d'une stipulation théorique, mais d'une étude empirique. En effet, c'est dans et par leurs activités que les personnes impliquées dans un tel incident (au titre de responsables, de victimes, de témoins ou d'agents des forces de l'ordre) vont déterminer si une telle situation restera inscrite dans les relations d'indépendance entre les acteurs co-présents, ou si elle se déploiera en une enquête² impliquant, sur d'autres scènes, une multitude d'acteurs individuels et collectifs prenant part à des controverses discursives (juridiques, médiatiques ou politiques).

Au fil des pages qui suivent, nous proposerons quelques intuitions permettant de conduire des recherches articulant systématiquement les publicités urbaines et politiques. D'un côté, nous soulignerons que les espaces urbains, et la forme de publicité qui leur est propre, ne peuvent être analysés indépendamment des opérations qui les orientent, les circonscrit, et les temporalisent (Certeau, 1980). De l'autre, nous rappellerons que le concept d'« espace public » – habituellement utilisé pour traduire la notion allemande « *Öffentlichkeit* » – tend à spatialiser et à réifier ce que Jürgen Habermas analysait avant tout comme un phénomène indissociable de l'organisation procédurale des activités de communication (Habermas, 1993 [1962] ; Plinio, 1995). Sur ce double fil, nous proposerons donc de systématiquement ramener l'analyse des propriétés publiques des espaces urbains et politiques à des pratiques. Plus encore, nous suggérons que la distinction entre les composantes sociales et politiques de ces espaces est elle-même constitutive de leur « publicité », et mérite donc d'être analysée en référence aux pratiques qui la constituent et la rendent publiquement intelligible.

Dans cette perspective, la ville apparaît comme un lieu politique par excel-

1. Cette respecification du statut des catégories est l'une des marques de fabrique de l'ethnométhodologie : cf. Fradin, Quéré & Widmer (1994).
2. Tout au long de ce texte, nous réserverons la notion d'enquête au travail de détermination des situations effectuée par les acteurs sociaux qui y sont impliqués. Nous reprendrons donc la définition de John Dewey (1993 [1938] : 169) : « L'enquête est la transformation contrôlée ou dirigée d'une situation indéterminée en une situation qui est si déterminée en ses distinctions et relations constitutives qu'elle convertit les éléments de la situation originelle en un tout unifié. »

lence. En effet, elle se présente comme un milieu de constitution de problèmes publics, de formation des identités collectives, et comme une scène en référence à laquelle s'articulent et se développent nombre de débats et de controverses discursives. Qu'il s'agisse d'insécurité, de logement, de circulation, d'aménagement ou encore d'accessibilité, la ville constitue un domaine problématique par excellence. Traversée par des sensibilités multiples, elle rassemble des populations hétérogènes, enchevêtrée des segmentations hétéroclites. Elle recèle ainsi d'innombrables occasions de constituer, d'affirmer ou de confirmer une pluralité de collectifs, dont les membres sont liés par les relations les plus diverses : rassemblements de curieux devant des vitrines en période des fêtes de fin d'année, déambulation de petits groupes de jeunes sur les trottoirs des centre-ville (Bordreuil, 2000), regroupement d'usagers pendulaires du RER habitués à se retrouver chaque matin aux mêmes places pour échanger quelques mots, activités des militants associatifs de défense des intérêts des citoyens « à roulettes » – rollers, vélos et fauteuils roulants³. Parce qu'elle offre une scène publique, la ville est un lieu d'expression et de manifestation, mais également un espace normatif, animé par des principes de justice, d'équité et d'accessibilité dont les usagers peuvent se réclamer pour demander plus de crèches pour leurs enfants, plus de transports publics pour leurs déplacements, ou plus de sécurité.

Faut-il alors faire dépendre la rencontre entre le politique et l'urbain de la constitution de querelles, de la formation de mobilisations ou de la présence de collectifs en débat ou en lutte ? Plus généralement, est-il souhaitable de restreindre le champ d'application du concept de politique à un domaine spécifique d'activité se déroulant en ville, ou à un quelconque registre d'activité bien définissable ? Dans leur ensemble, les différents travaux conduits en France sur la notion d'espace public urbain apportent d'eux-mêmes une réponse négative⁴. Le politique y apparaît bien plutôt comme une dimension

3. Cf. l'association « mobiles en ville » (<http://www.mobile-en-ville.asso.fr/>) qui regroupe tous les usagers de la ville se déplaçant sur des roues, quelles qu'elles soient : rollers, personnes en fauteuil, cyclistes, etc.

4. Ces études, très présentes dans le colloque « *Espaces publics : esthétiques de la démocratie* » (Joseph, 1995), ont en effet opéré un curieux croisement entre des interrogations classiquement issues de la philosophie politique, des questionnements hérités en partie de l'école de Chicago et de ses prolongements dans la sociologie goffmanienne des comportements en public, et une conception renouvelée de l'observabilité et de la visibilité dérivée de l'ethnométhodologie (Quéré, 1991 ; Relieu, 1992 ; Chanial, 1992). On peut dire globalement que ces travaux ont permis de redécouvrir les significations sociales des conduites publiques et urbaines que le sociologue parvient difficilement à thématiser, sans doute parce qu'elles échappent en partie aux discours secondaires, qui demeurent pour l'essentiel le matériau sur lequel il construit ses interprétations. Grâce à l'observation et à l'utilisation de vidéos, qui ont fait une entrée timide dans l'arsenal méthodologique du sociologue, on a pu ainsi montrer que les conduites sociales en ville, même muettes, reposent sur un ensemble de compétences à voir, à sentir et à agir, non seulement avec, mais aussi parmi et entre les autres (Relieu, 1999).

constitutive de la diversité urbaine. Il se situe à l'horizon de pratiques incarnées – la coordination des piétons et des automobilistes, les activités administratives d'aménagement du bâti ou les manifestations – sans jamais pourtant s'épuiser dans chacune de leurs apparitions localisées.

Afin d'en rendre compte, nous proposerons un cadre général pour questionner les diverses formes des « politiques ordinaires de la vie urbaine ». Ce faisant, nous nous situerons en marge de l'opposition traditionnelle entre les études qui s'attachent à décrire les activités ordinaires des usagers de la ville et les recherches consacrées aux controverses et aux mobilisations urbaines. Les premières sont accusées d'écarter d'emblée la dimension politique au profit de l'observation méticuleuse de comportements. Les secondes se voient reprocher de reposer implicitement sur une conception agonistique de la ville. Pour notre part, nous refuserons délibérément de prendre position dans cette confrontation. En effet, s'y engager revient à supposer qu'il est possible d'isoler *a priori* un domaine d'activité politique en le distinguant des actions ordinaires qui composent la vie urbaine. Or, nous entendons justement remettre en cause le bien-fondé de cette distinction en modifiant la perspective qui la supporte. Nous n'allons donc supposer ni que les controverses politiques constituent un ordre relativement autonome de la vie urbaine ordinaire, ni que cette dernière serait politique de part en part⁵, ni que le politique constitue le sens des pratiques urbaines, ni que celles-ci se déploient sans référence au politique. Entre ces deux pétitions de principes, nous proposons une série d'arguments pour étudier empiriquement les liens et les distinctions entre les activités ordinaires de citoyens et les politiques urbaines, tels qu'ils sont établis quotidiennement. Il deviendra ainsi perceptible que les formats publics des relations en ville manifestent une certaine manière d'être ensemble susceptible de définir un « bien commun ». De même, il apparaîtra que les controverses politiques les plus virulentes relatives aux aménagements urbains font sens dans la mesure où elles réfèrent à une pratique ordinaire et partagée de l'espace dont il est question.

Nous formulerons l'esquisse d'un projet qui se donne pour tâche d'élucider empiriquement comment les articulations et les distinctions entre les pratiques et les politiques de la ville sont dessinées au sein même des ces activités ordinaires. Ce programme impliquera un déplacement de problématique. Nous

5. Claude Lefort a vigoureusement dénoncé la rhétorique du « tout est politique ». À ce sujet, il notait que « le totalitarisme est ce régime, semble-t-il, où tout se présente comme politique : le juridique, l'économique, le scientifique, le pédagogique ». « Comment [...] pourrait-on s'arrêter à l'idée que la politique envahit tout ? S'il n'existe pas de frontière entre la politique et ce qui est non politique, la politique elle-même disparaît, car elle a toujours impliqué un rapport défini entre les hommes, régi par l'exigence de répondre à des questions qui mettent en jeu le sort commun. » (Lefort, 1986 : 68 et 69.)

nous détacherons de l'alternative menant à se concentrer soit sur les controverses politiques, soit sur les interactions entre citoyens. Au contraire nous proposerons un mode d'analyse reliant étroitement la *publicité* des espaces urbains aux *activités* qui la constituent et aux *engagements pratiques* qu'elle implique. À l'aide d'une série d'exemple convoqués au titre d'illustrations, nous observerons l'articulation systématique entre le caractère organisé et orienté des espaces urbains et les accomplissements méthodiques des activités qui s'y déploient (Mondada, 1999). Nous serons alors en mesure d'identifier comment les politiques ordinaires de la vie urbaine se réalisent pratiquement dans et par l'inattention civile dont font preuve des passants qui ne se connaissent pas ; les manières dont se reconnaissent et se saluent les habitants d'un quartier ; les activités des témoins d'un accident inopinément saisis dans des intrigues pouvant les mener à appeler des secours, prodiguer les premiers soins à des blessés, déposer dans un commissariat ou devant un tribunal ; ou les actions des manifestants qui constituent l'espace urbain comme une scène leur permettant de faire valoir leur point de vue ou leurs revendications.

Cette appréhension de la publicité urbaine comme une articulation pratique d'aménagements, de dispositifs de régulation et de procédures nous conduira à réexaminer quelques questions théoriques. Tout d'abord, nous interrogerons les pratiques de recherche considérant les expériences ordinaires de la ville et leurs mises en forme dans des controverses discursives comme des objets distincts et autonomes, relevant de différents modes d'analyse. Nous proposerons au contraire de les considérer comme des pratiques interdépendantes, dont la distinction et l'articulation méritent d'être étudiées empiriquement. Ensuite, nous en tirerons que la publicité urbaine n'est pas substantive, mais qu'elle se présente comme une diversité de formes de vie urbaines, spécifiques à une ville, un quartier, une période du jour ou de la nuit. Enfin, nous indiquerons que la publicité urbaine comporte une profondeur historique qui n'échappe pas à l'analyse praxéologique.

Au croisement des espaces publics urbains et politiques, cet article ouvrira donc un programme d'analyse des espaces urbains qui invite à penser leur publicité – et ses composantes politiques, culturelles et historiques – comme autant de dimensions d'une publicité indissociables de pratiques ordinaires.

PUBLICITÉ URBAINE ET ENGAGEMENT

Le déplacement au sein d'un ensemble indéterminé de personnes utilisant toutes sortes de moyens de locomotion est l'une des caractéristiques constitutives de la vie urbaine. Encore faut-il préciser que cette indétermination de principe ne préjuge en rien de la qualité des personnes qui peuvent être croisées à un moment donné, ni de l'éventualité de s'arrêter et d'entamer avec elles une rencontre.

En particulier, ces personnes peuvent être soit inconnues, soit plus ou moins familières et susceptibles d'être soumises à différentes modalités de reconnaissance. Une petite ville ou un quartier sont des espaces urbains bien que l'on y reconnaisse fréquemment des personnes que l'on croise. En fait, la façon même dont est accomplie la reconnaissance, ou la non-reconnaissance, témoigne de son ancrage dans un espace public. Comme l'avait brillamment montré David Sudnow (1972), éviter une personne après l'avoir reconnue requiert un savoir-faire qui exploite astucieusement l'indétermination des espaces urbains. Par exemple, il est possible de manifester son indisponibilité en se tournant rapidement vers une vitrine de manière à paraître absorbé par ce qui y est exposé. Les rencontres en ville avec des familiers témoignent de leur ancrage urbain. Elles s'insèrent dans des parcours dont elles ne constituent que des étapes. Nous nous arrêtons quelques instants pour échanger quelques mots, ou nous nous installons sur une terrasse. Mais nous poursuivons ensuite notre chemin au fil duquel nous croiserons d'autres personnes, familières ou non, que nous reconnâtrons ou avec lesquelles nous maintiendrons cette relation d'inattention civile qui fascinait tant Goffman.

Ensuite, les inconnus croisés en ville ne peuvent être assimilés *de facto* à des étrangers, comme l'ont rappelé à de nombreuses reprises les ethnométhodologues (Lee & Watson, 1992 ; Relieu, 1994). En effet, les passants sont susceptibles d'être perçus sous l'auspice de différentes catégories visuellement disponibles, telles que le genre sexuel, l'âge, ou les identifications ethniques. D'autres catégories, rendues pertinentes par la déambulation dans un lieu, peuvent également être mobilisées, comme celles de vendeur ou d'acheteur sur un marché par exemple. La disponibilité visuelle de ce « flux de catégories » (Lee et Watson, 1992) est caractéristique de la *publicité* et de la *diversité* de la vie urbaine. Parfois, ces identifications catégorielles disparaissent avec le croisement d'une personne ; parfois, elles précipitent l'adoption de conduites spécifiques, comme lorsqu'un piéton s'écarte pour laisser passer une personne aveugle ou une dame âgée. Mais jamais elles ne disparaissent de la scène publique au profit d'une catégorie omnipotente comme celle de « l'étranger » (Sacks, 1992).

Régimes d'engagement de l'ordinaire urbain

Prenons un premier exemple issu de la circulation. La coordination entre un automobiliste et un piéton qui s'apprête à traverser la rue est fondée, nous rappelait Harvey Sacks (1992), sur la manifestation commune d'apparences ordinaires. Dans ces circonstances, la traversée sûre ressortit de la capacité dont font preuve l'un et l'autre de se voir mutuellement comme piéton et automobi-

liste ordinaires qui se conduisent selon des schémas routiniers⁶. On pourrait ajouter – sans perdre de vue sa connexion interne à des pratiques – que l'espace urbain soutient cette production d'ordinarité par la mise en place d'un environnement organisé. La division de la rue en voies spécialisées « surexpose » la visibilité des diverses catégories d'usagers de la voie publique. Conjointement, des dispositifs de régulation (feux, passages protégés) « soutiennent » la coordination entre piétons et automobilistes (Relieu & Quéré, 1999).

Maintenant, supposons qu'un automobiliste heurte un piéton. Apparemment, le caractère ordinaire de la situation sera suspendu. Le cours d'action recatégorisera ses agents. Jusqu'alors engagés comme des « anonymes localisés », ces derniers apparaîtront par exemple sous les catégories de « responsable » et de « victime », lesquelles instituent un nouvel ensemble de droits et de devoirs. D'autre part, l'accident opérera une « reparticularisation » de l'ensemble des traits de la situation. Là même où, quelques instants auparavant, se tenait une scène ordinaire, anonyme et appelée à disparaître avec le passage de la voiture et du piéton, on découvre une intersection mal signalisée, un « jeune » automobiliste impatient, son véhicule rapide de marque allemande, et un piéton étranger ne connaissant pas les manières de traverser à Marseille, etc. Enfin, l'interruption du cours ordinaire des choses impliquera que les personnes présentes au moment de l'incident s'engagent différemment dans la situation. Ils pourront interrompre leur course, se rassembler autour de la scène, venir en aide au piéton, appeler des secours...

Supposons ensuite que les secours médicaux et la police interviennent sur les lieux de l'accident. La situation sera alors à nouveau profondément redéfinie. Tous les agents présents seront engagés dans un travail d'enquête. Une simple balade dans l'espace public pourra éventuellement les conduire à déposer dans un commissariat, peut-être même à témoigner devant un tribunal. Le développement de cette enquête pourrait alors établir par exemple le manque de visibilité du carrefour ou la défectuosité des signalisations lumineuses. La situation serait ainsi ouverte à l'établissement de nouvelles responsabilités (impliquant par exemple des responsables municipaux de la voirie ou des fonctionnaires de l'équipement). De nouveaux agents collectifs – tels que des associations de riverains ou de proches des victimes d'accidents de la route –

6. « Voir le caractère ordinaire d'une scène, *écrivait Harvey Sacks (1992)*, offre d'énormes avantages. Cela permet de disposer de toutes sortes de manières routinières pour s'y conduire. Ainsi, si vous avez affaire à quelqu'un qui vous est complètement étranger, par exemple un quidam dans une voiture qui s'approche tandis que vous êtes sur le point de traverser une rue, il semble terriblement utile de savoir que ce qu'il voit en vous regardant correspond non pas à quelque chose que Dieu seul connaît, mais aux traits ordinaires que n'importe qui peut voir avec les mêmes éléments pertinents. »

pourraient alors se constituer et se mobiliser pour demander auprès des pouvoirs publics de nouveaux dispositifs de régulation (des signaux lumineux ou des miroirs par exemple).

En se développant de la sorte, l'enquête sera susceptible de se déployer dans des arènes judiciaires, médiatiques ou associatives, franchissant du même coup les frontières théoriques entre espaces publics urbain et politique. La conduite de reconstitutions, la publication de photographies ou la mise en forme de schémas établissant le lien entre des prises de positions discursives et la scène originelle d'un accident particulier parachèvera cette déconstruction. Pour retracer de telles péripéties – qu'il s'agisse d'en conduire le récit ou d'en produire une analyse –, l'observateur devra multiplier les scènes qu'il prend en compte. Pour suivre le déroulement de l'enquête, il devra repérer comment elle définit sa propre situation, intégrant en un tout organisé et orienté une pluralité de scènes. Il ne pourra donc se satisfaire ni de définitions restrictives enserrant la « situation sociale » dans les limites d'une zone matérielle de co-présence, ni du postulat de l'autonomie des discours – constitutifs des espaces judiciaires, médiatiques ou politiques – à l'égard des scènes dont ils rendent compte⁷. Autrement dit, le sociologue soucieux de rendre compte de tels phénomènes publics ne peut se concentrer sur l'une ou l'autre des multiples scènes articulées par l'enquête. Au contraire, il doit s'attacher à suivre le développement pratique de cette dernière, de manière à observer comment son développement la constitue en un « cours d'action » unifié, déterminant sa propre origine et sa propre conclusion. Il sera ainsi en mesure d'observer, de décrire et d'analyser comment les activités pratiques et discursives de nombreux acteurs sociaux reconfigurent, selon des modalités qu'il convient de découvrir, des dimensions autrement scindées par la division des espaces publics urbains et politiques.

La publicité urbaine comme engagement

Ce petit exemple montre que « l'indifférence civile » (Goffman, 1963) entretenue entre piétons et automobilistes « ordinaires », l'implication de témoins dans une enquête de police ou l'engagement militant en faveur d'une modification de la régulation du trafic sont autant de modalités ordinaires et formellement diversifiées de production continue de la publicité urbaine. Ces trois types

7. Dans le sillage naturaliste de Erving Goffman, les recherches ethnographiques tendent à circonscrire la *situation sociale* en une « zone matérielle en n'importe quel point de laquelle deux personnes ou plus se trouvent mutuellement à portée de regard et d'oreille » (Goffman, 1987 [1981] : 91). Inversement, les études consacrées à l'espace public politique se concentrent habituellement sur des productions discursives – politiques, médiatiques, scientifiques, littéraires, etc. Elles reprennent ainsi à leur compte la définition de la « sphère publique bourgeoise » en tant qu'espace de discussion, fondée par Jürgen Habermas (1993 [1962]).

d'activité correspondent à différentes formes d'engagement. Mais il est impossible de déterminer *a priori* – c'est-à-dire indépendamment du destin local d'une intrigue particulière – laquelle sera privilégiée par les membres, ou comment elles seront agencées les unes avec les autres. Autrement dit, leur articulation constitue un problème pratique pour les membres et une question empirique pour le sociologue.

Mais cette illustration montre surtout à quel point il n'est pas anodin de s'engager dans l'espace urbain. À chaque fois que nous le faisons, nous pouvons être pris dans des intrigues imprévisibles, dans lesquelles nous sommes susceptibles d'apparaître « responsables », « victimes » ou « témoins » d'accidents. Nous sommes alors impliqués dans des « histoires » dont le caractère localement occasionné n'a rien de « localiste ». En effet, tout événement survenant dans l'espace public urbain peut donner lieu à des articles de journaux, ou à des débats publics. Or, ces activités discursives font plus que redéfinir ou apposer des étiquettes sur des faits initiaux. Elles en exploitent certains éléments constitutifs de manière à leur conférer de nouveaux publics. Par exemple, une altercation entre des quêteurs de rue et des passants est susceptible de devenir un cas constitutif ou illustratif d'un problème public (Barthélémy, 2002). Inversement, ces controverses politiques ou médiatiques sont elles-mêmes disponibles en tant que ressources susceptibles d'être convoquées par les quêteurs et les passants pour réguler leur interaction. Ainsi, récemment, l'un d'entre nous a passé son chemin alors que des quêteurs de rue lui demandaient une aumône. Ces derniers l'ont alors apostrophé en utilisant les catégories du débat public en cours : « *Vous êtes pour Sarkozy, il faut évacuer les mendiants de la rue!* ». Cette interpellation s'efforçait de prolonger et de recadrer la situation. À cette fin, elle appareillait une paire de catégories issue du débat public en cours (soutien au ministre de l'intérieur/victimes de sa politique) à une situation organisée par l'usage pratique des catégories quêteur/passant. Autrement dit, cette apostrophe tentait de rendre le passant moralement redevable non seulement de ne pas avoir répondu à une demande mais de son adhésion supposée à une politique.

Ainsi, les contraintes de la publicité urbaine impliquent toutes les activités qui se déploient à son sujet et engagent leurs agents, en ce sens qu'ils sont, en public, redevables de critères moraux (Goffman, 1963). C'est en partant de cette intuition que nous déploierons une suggestion relativement simple. Nous questionnerons le caractère « politique » de l'ordinaire à partir de l'ancrage des contraintes normatives propres à la vie urbaine. Nous suggérerons son caractère politique en montrant que son organisation pratique implique et rend possible une multiplicité d'engagements qui définissent les « modalités du vivre ensemble » propres à une diversité de situations.

Accessibilité et visibilité comme principes de la publicité urbaine

Arrêtons-nous sur deux principes complémentaires constitutifs de la publicité urbaine.

D'une part, un *principe d'« accessibilité »*, fondant la liberté de tout un chacun d'aller et de venir librement dans l'espace urbain. Encore faut-il préciser qu'il faut entendre « principe » dans un sens faible : nous employons ce terme pour désigner un ensemble d'opérations, de savoir et d'attitudes qui s'inscrivent à la jonction des individus et des aménagements urbains. Prenons un exemple simple. Le caractère public d'une gare est reconnaissable au fait que tout est mis en œuvre (par la forme du bâtiment, ses aménagements, le mobilier qui y est disposé et les conduites de ceux qui la fréquentent) pour favoriser la libre circulation de tout un chacun. Que des travaux en cours gênent l'accès aux quais, et l'entreprise affichera ses excuses pour le dérangement occasionné. Que des voyageurs lourdement chargés stationnent devant les portes d'entrée et ils s'exposeront aux récriminations des personnes désireuses d'entrer et de sortir de l'édifice.

D'autre part, la publicité urbaine implique un *principe de visibilité des actions et d'orientation des espaces*, garantissant le caractère immédiatement intelligible de ce qui se passe pour tout un chacun. Il suffit que je courre dans une gare, en direction des voies, pour que les personnes qui se trouvent sur mon chemin comprennent que je suis en train de rater mon train, et pour qu'ils agissent en conséquence à mon égard. La plupart du temps, il s'arrêtent, s'écartent, pour faciliter mon passage. Tout cela est structuré par le cours de mon action, laquelle sera immédiatement intelligible comme la pratique commune de « prendre le train ». Mais cette intelligibilité de ce qui se passe et de ses conséquences normatives repose sur une quantité de dimensions publiquement non questionnées relatives à ce qu'est une gare, comment elle fonctionne, ce qu'on y fait, etc., lesquelles renvoient notamment au principe de son accessibilité.

Ces modes d'organisation de l'espace, de pratiques et d'attitudes constituent des modalités du « vivre-ensemble ». La mise en œuvre routinière de ces composantes ordinaires de la vie urbaine comporte donc une dimension *politique*, en ce sens qu'elles sont déjà pétries de généralité par leur inscription dans des formes de publicité urbaine. Autrement dit, plutôt que d'évoquer une « montée en généralité » produite à travers des controverses (Boltanski & Thévenot, 1991), leurs éventuelles thématisations dans des débats publics exploitent l'organisation originaire – même muette – de leur publicité. Ces controverses ont certes la particularité d'en suspendre l'évidence routinière, d'en faire un objet de polarisation constitutif de nouveaux publics, mais elles ne se séparent pour autant de toute référence à leur organisation interne. En

outre, elles ne s'effectuent ni au gré d'épreuves discrètes, ni en s'adossant à des « capacités pratiques » ou à des contraintes pragmatiques » qui seraient disponibles indépendamment de leur mise en œuvre⁸.

Il est même possible de faire un pas de plus. L'accessibilité et l'intelligibilité sont des attentes normatives constitutives de la publicité de tous les espaces publics. Cependant, leur pertinence et leur mise en œuvre sont variables et participent de la définition particulière de collectivités spécifiques. Des principes qui ne sont pas pensés en extériorité du social, de la ville et de ses occupants, puisqu'ils sont imbriqués dans des formes de vie qui les ont « digérés » de diverses façons, en les infiltrant, les manifestant, les incarnant ou les traduisant dans des objets, des dispositifs, des savoir-faire, des attentes, etc. Ils constituent pourtant des référents externes, qui ne sont jamais épuisés par les règles de droit, les conduites ou les aménagements qu'ils inspirent sans les déterminer. On conviendra alors qu'ils ne sont déposés nulle part, pas plus dans les têtes comme représentations que dans l'expérience en tant qu'arrière-plan.

Une forme de vie urbaine (cet ensemble d'aménagements, de dispositifs de régulation, de procédures et de pratiques) contribue à la définition de « styles urbains » extrêmement divers. Reprenons l'exemple de la traversée de la route. Cette activité implique l'adoption d'attitudes congruentes et un travail de coordination constitutif d'une vie urbaine ordinaire. Cependant ces attentes normatives ne sont pas mises en œuvre de la même manière à Stockholm, Paris ou Rome. Les routines de coordination entre les piétons, les automobilistes, les deux-roues sont des « indicateurs » de « cultures politiques » de la vie urbaine ordinaire.⁹ D'une part, le voyageur qui découvre de telles différences, par exemple en éprouvant des difficultés nouvelles pour traverser une rue, pourra les thématiser précisément comme des différences culturelles. Tandis que la maîtrise routinière de ces savoir-faire les projette dans le domaine de l'évidence et de l'allant de soi, l'irruption d'un dérèglement les fait apparaître

8. Nous interrogeons donc l'analyse des « capacités pratiques » et des « contraintes pragmatiques » constitutives des jugements et des revendications en termes de « grandeurs », c'est-à-dire de formes du bien commun légitimes préalablement établies et référées à des « ordres » ou des « cités » relativement indépendants des situations pratiques (Boltanski & Thévenot, 1991). Cette manière de procéder établit une distinction analytique d'une part entre le « cours ordinaire des choses » et les « controverses » et d'autre part entre les « pratiques » de justification et les « ressources » qu'elles mettent en œuvre. Autrement dit, elle résout théoriquement ce que nous voulons placer au cœur de l'analyse empirique.
9. Nous rejoignons ici Daniel Cefaï (2001) lorsqu'il place les contextes d'expérience et d'activité des acteurs sociaux au cœur de l'analyse des « cultures politiques ». Dans cette perspective, cette notion ne renvoie pas aux systèmes fonctionnels ou symboliques habituellement objectivés par les études sociologiques et politologiques. Elle désigne plutôt des structures formelles articulant des logiques d'action et de situation, dont le déploiement constitue des organisations, des réseaux, des traditions et des territoires.

comme construits et surtout elle rend sensible une différence culturelle. D'autre part, ces thématizations des différences culturelles s'accompagnent de jugements et d'évaluations sur le bien-fondé de ces pratiques, qui en appellent aux qualités générales de publicité des espaces. Ainsi la confrontation pratique avec les pratiques urbaines est l'un des lieux où se phénoménalise la différence culturelle.

LA PUBLICITÉ COMME ANCRAGE POLITIQUE DES ACTIVITÉS URBAINES ORDINAIRES

L'observation, la construction et la délimitation du fait politique, considéré dans sa particularité, dérivent « d'une expérience de la vie sociale, à la fois primordiale et singulièrement façonnée par notre insertion dans un cadre historiquement et politiquement déterminé » (Lefort, 1986 : 19). Autrement dit, nous considérons que le caractère « public-politique » de la vie urbaine est indissociable de la diversité des activités ordinaires qu'il organise. Il se spécifie par les réponses routinièrement apportées à une pluralité de problèmes pratiques : que faire en présence des personnes que nous croisons en ville ou devant lesquelles nous passons ? Comment faisons-nous la distinction entre ceux qui participent à une manifestation et ceux qui se trouvent là par hasard ? Comment prenons-nous appui sur les dispositifs de régulation pour traverser une intersection ? Dans quelles situations devons-nous saluer les personnes que nous rencontrons ? À quelles occasions voyons-nous que nous sommes invités à venir en aide à un piéton en difficulté ? Comment identifions-nous les situations qui sont susceptibles d'être racontées à des proches, et celles que l'on s'attendra à retrouver dans les médias ?

Procédures et attentes normatives

Une première manière de répondre à ces questions est de suivre Garfinkel (1967) lorsqu'il associe étroitement d'une part un ensemble de procédures, de savoirs, d'attitudes à, d'autre part, des attentes normatives.

Les premiers interviennent tant au niveau de la production de l'action qu'à celui de sa reconnaissance et de sa description. Il s'agit par exemple de :

- suivre des procédures : esquiver un piéton au dernier moment en effaçant l'épaule (Goffman, 1973), adopter une démarche, un regard, des postures manifestant sans équivoque que nous ne faisons que passer ou bien que nous nous apprêtons à aborder quelqu'un pour lui demander notre chemin (Kendon, 1990) ou pour lui venir en aide (Relieu, 1994) ;

- adopter des attitudes : considérer ceux que nous croisons dans la rue comme des passants ordinaires (Sacks, 1992) ou bien les observer depuis une terrasse de café tout en commentant leurs apparences singulières ;

– mobiliser certains savoirs : reconnaître les surfaces dévolues à la marche de celles qui sont réservées aux automobilistes, aux deux-roues ou qui sont momentanément interdites à la circulation¹⁰ ;

– adopter un certain rapport aux institutions : savoir reconnaître que certaines situations requièrent une aide ponctuelle, que d'autres impliquent l'intervention de secours organisés, tandis que d'autres encore font de nous des témoins oculaires engagés à déposer (Dulong, 1998).

À ces opérations méthodiques sont attachées, selon Garfinkel, des attentes normatives réciproques :

– tout un chacun s'attend à ce qu'autrui soit en mesure de les mettre en œuvre sans les questionner ni même les thématiser (*seen but unnoticed*). Ce savoir est considéré comme possédé et utilisé sur le mode de « l'allant de soi ». Sauf circonstances exceptionnelles, il est doté de deux propriétés essentielles : 1) il demeure à l'arrière-plan des pratiques ordinaires, 2) tout en les *constituant* de l'intérieur pour ce qu'elles sont ;

– maîtriser ce savoir pratique en société, c'est se constituer en « membre ordinaire » capable de se sentir en confiance et de voir en « apparences d'événements familiers »¹¹ ce à quoi on contribue ou ce que l'on regarde ;

– en réalisant une opération ou une autre, les membres se placent réciproquement dans un réseau d'attentes normatives relatives à ce qu'il convient ou non de faire par la suite. On connaît l'exemple souvent donné par Garfinkel (2002) de la formation d'une file d'attente, qui illustre comment l'adoption d'une position spatiale relative constitue une institution sociale, des droits et des obligations réciproques – des *engagements* –, en même temps qu'un objet social déterminé.

Dimensions politiques de la publicité urbaine

Modalités du vivre ensemble

Cet arrière-plan normatif est le fondement sans cesse mis en œuvre pour résoudre des problèmes pratiques auxquels nous sommes quotidiennement confrontés en ville comme dans le reste de notre vie courante. Il est donc « public » en ce sens qu'il participe de l'organisation d'un « espace public urbain », qu'il est mis en œuvre pour y conduire des activités adéquates, ordinairement observables et rapportables en tant que telles. Cependant, il ne peut

10. Par exemple, les surfaces dévolues aux travaux publics. Pour l'analyse d'un cas intermédiaire, où les passants sont confrontés à un espace difficile à déterminer, cf. Relieu, 1999.

11. Ceux qui ne parviennent pas à trouver ce ton juste, à s'ajuster rajouterait Goffman, encourrent le risque d'être taxés de « fous » (Joseph & Proust, 1996).

pas être isolé *a priori* de la mise en forme d'un « espace public politique ». En effet, ces opérations méthodiques et ces attentes normatives instituent des manières communes et ordinaires de voir, d'agir, de juger. Leur mise en œuvre quotidienne les constitue comme autant de ressources en référence auxquelles les degrés de familiarité, d'étrangeté, d'accessibilité et d'intelligibilité sont localement définis, manifestés, identifiés. Elles déterminent, dans le même mouvement, le point de vue à partir duquel une collectivité peut se voir comme unifiée et les dispositifs de catégories pertinents pour s'y orienter. En ce sens, les pratiques urbaines ordinaires définissent des *modes ordinaires d'organisation de la vie commune*, des *modalités du vivre ensemble*.

Cette approche éclaire la pertinence de l'observation d'activités banales pour analyser non seulement la publicité urbaine, mais également la publicité politique. Leur conduite peut en effet être considérée comme une expérience et une élaboration continues d'une *forme de société*. Elles rendent tangibles un monde social et un monde commun, de même que les modalités de leur distinction. Ainsi, chaque fois que nous nous engageons dans un espace urbain, nous sommes conduits à en manifester notre connaissance pratique, notamment en agissant de manière à distinguer adéquatement ce qui est public et ce qui ne l'est pas, ou ce qui relève de la vie sociale et ce qui participe de l'espace politique. En la matière, les distinctions sont particulièrement fines et ne peuvent être traitées judicieusement par des considérations générales. D'un côté, tout ce qui se passe dans les espaces urbains ne peut pas être considéré comme public au même titre. Ainsi, seule l'expérience routinière d'un espace particulier permet d'y discerner pratiquement les événements publics, dans lesquels chacun peut s'engager d'une manière ou d'une autre. Ainsi, l'intervention des passants confrontés à une altercation peut être requise dans certaines circonstances, alors qu'elle serait inconvenante dans d'autres (Relieu, 1994). De même, tout ce qui se passe dans la rue n'est pas public au point de pouvoir être photographié, et la distinction entre ce qui est susceptible de l'être et ce qui ne l'est pas varie considérablement d'une circonstance à une autre. Dans la même perspective, il faut une certaine expérience pour distinguer sans hésitation la portée politique de certains événements. Ainsi, les manifestations de rue ne revêtent pas la même signification dans tous les contextes. De même, une certaine expérience contextuelle permet parfois de repérer, dans un comportement ou une tenue vestimentaire d'apparence anodine, des signes de résistance ou d'opposition politique.

Cependant, il serait réducteur de considérer les activités urbaines ordinaires uniquement comme la trame expérientielle des publicités urbaine et politique. Cette hétérogénéité de dispositions spatiales, de procédures, d'attentes normatives est synthétisée sous les auspices de cours d'action, dont il est possible de se demander qui en sont les agents. Autrement dit, les pratiques les plus ordinaires

de la vie urbaine comportent une composante politique en ce sens qu'elles sont au fondement de la définition d'*identités* collectives et individuelles et d'assignation de *responsabilités* (Ricœur, 1983 ; 1985 : 442sq). Ainsi, il est possible de dire que les aménagements d'un quartier, les manières de les habiter, des les traverser, de s'y arrêter ou de s'y saluer organisent et orientent des *rencontres*. Lorsque ces dernières surviennent, elles permettent de repérer des habitants du quartier, des voisins, des visiteurs de passage ou des touristes, ainsi que le type de relation qu'ils sont supposés manifester. Comme l'a montré Harvey Sacks (1992 : 169-174), ces phénomènes gagnent beaucoup à être analysés en termes de catégorisation. Dans cette perspective, il apparaît que les formes et les procédures qui organisent la stabilité de l'ordre social le rendent également disponible à des activités subversives. C'est ainsi que les « *hotrodders* » se sont distingués, dans les États-Unis des années soixante, par leurs pratiques singulières de la conduite automobile. Par leurs activités, ils ont mis en forme une catégorie « révolutionnaire », en ce sens qu'ils se sont non seulement présentés comme les « propriétaires » de leurs propres dispositifs d'auto-catégorisation, mais qu'ils ont également tenté d'en imposer l'usage à d'autres groupes.

Cette approche indique que l'étude attentive des pratiques de l'espace urbain peuvent être riches d'enseignements. Elle permet notamment d'observer la constitution de collectifs, les manières dont ils se désignent, se distinguent ou se discriminent et, du même coup, se présentent comme des catégories disponibles pour polariser des discussions au sujet de problèmes publics, ou pour orienter des actions politiques.

L'orientation des activités par les aménagements

Cette dimension politique des pratiques ordinaires mérite d'être spécifiée s'agissant des activités urbaines. En effet, ces dernières se déploient dans des espaces *orientés* et *aménagés* de manière particulière. Tout d'abord, les espaces urbains sont des situations organisées, dans l'espace et dans le temps. L'espace oriente les pratiques urbaines par le placement qu'il leur propose en organisant des perspectives. La densité et la précision de ces aménagements (allant de la mesure entre un passage clouté et les premières places de stationnement au rythme imperturbable des signalisations lumineuses, en passant par la régularité des horaires de bus) marquent une vie urbaine qui rappelle sans cesse les interventions organisées et coordonnées par lesquelles elle est travaillée. Ils délimitent le territoire, segmentent des trajets, rythment des flux. Ce faisant, ils offrent des positions dans lesquelles les agents acquièrent une visibilité publique, et sur lesquelles ils peuvent prendre prise pour déployer leurs activités. Ainsi, ces marques sont des ressources ordinaires permettant d'observer ou d'inférer l'activité d'agents inconnus en fonction de la seule position qu'ils occupent dans ces

dispositifs. Cette reconnaissance peut être immédiate, comme c'est le cas lorsque nous saisissons sur le champ qu'une personne s'apprête à traverser, du simple fait que nous la voyons s'approcher du bord de la route, face à un passage protégé. Mais elle peut être également dérivée de savoirs implicites, par exemple lorsque nous déduisons que des personnes se rendent au travail, parce que nous les retrouvons chaque jour de la semaine dans le même train du matin que nous.

Cette organisation visible de l'espace urbain instaure une possibilité d'être face à une perspective dans laquelle se déploient des plans, irréductiblement spatiaux et temporels. Reconnaisant par exemple un point de repère familier face auquel je me situe, je peux, dans le même temps, me positionner sur le trajet qui me conduit vers ma destination. Mais il offre simultanément une perspective dans laquelle je me glisse et qui oriente mon déplacement pendant son effectuation. Pendant un trajet, elle était la sûreté de mon pas, mon allure, comme les directions dans lesquelles je regarde. Lorsque je la perds, je me perds et cela se voit. Le rythme de mon pas ralentit, ma course pouvant même s'interrompre, pour laisser le temps à mon regard de partir à la recherche de nouveaux repères. C'est relativement à un lieu, aux catégorisations possibles des personnes qui le fréquentent, à l'heure de la journée ou de la nuit, que mon égarement deviendra publiquement observable, invitant à toutes sortes d'actions. Je deviendrai alors un touriste égaré susceptible d'être aidé ou la victime potentielle de pickpockets (Watson, 1995).

La profondeur socio-historique des aménagements

Ces dernières années, de nombreuses recherches ont tâché de prendre en compte la profondeur socio-historique des ordres pratiques, institutionnels et politiques (Heurtin & Trom, 1997). Ces travaux proposent judicieusement de considérer la temporalité vécue et produite dans le développement d'activités. Ils indiquent notamment que déploiement de ces dernières constitue une pluralité de temps sociaux et s'appuie sur un « passé à portée de main », présent sous la forme de restes, de sédimentations, d'objets divers¹². Ces derniers participent sans conteste au caractère organisé et orienté des espaces urbains fondant

12. Dans leur introduction à ce volume de *Politix* (1997), Jean-Philippe Heurtin et Danny Trom se réfèrent judicieusement à Hannah Arendt, pour indiquer que les activités ordinaires sont incessamment confrontées à « l'épreuve des choses » qui fonde une expérience pratique de la « durabilité du monde ». En revanche, nous allons tâcher de montrer dans la suite de ce paragraphe qu'ils ont tort de considérer que cette composante échappe aux sociologies d'inspiration ethnométhodologique. Comme nous le verrons, ces dernières ne thématisent pas le temps comme une « succession de maintenant ». Au contraire, elles peuvent parfaitement s'attacher à l'analyse détaillée de l'implication et de la constitution des archives, des documents ou toute autre trace du passé au fil des procédures déployées pour établir le passé historique. (Pour une analyse des procédures pratiques de constitution d'un discours historique, voir par exemple Lynch & Bogen, 1996).

l'intelligibilité de la ville. Ces traces étayent de manière discrète l'ensemble des activités urbaines ordinaires, affleurant au fil de l'expérience de passants ou de flâneurs sensibles aux marques que le territoire garde d'innombrables activités humaines. Les activités touristiques constituent parfois ces traces du passé comme autant de « hauts lieux » qui orientent la trajectoire de visiteurs désireux de les voir, de les toucher, de les contempler ou de les photographier (Augé, 1997). Certaines pratiques habitantes peuvent également en faire un environnement susceptible d'être défendu et préservé (Breviglieri *et al.*, 2000).

Cette intelligibilité de la ville et de sa profondeur historique est constituée d'une manière particulière par les pratiques d'aménagement qu'elle oriente d'une manière spécifique. Les agents chargés de conduire ces procédures sont en effet sans cesse confrontés à de nombreux problèmes pratiques, tels que : comment réduire le sentiment d'insécurité dans certains quartiers ? Comment articuler la pluralité des activités qui interagissent dans le même espace ? Comment fluidifier la circulation dans les centres encombrés ? Comment intégrer de nouvelles conceptions architecturales dans un site déjà bâti ?

Dans la perspective de ces pratiques, l'organisation ordinaire de la vie urbaine constitue une pluralité de profondeurs historiques. En effet, ces cours d'action rendent tangible un environnement contemporain qu'ils articulent à un passé parfois révolu (manifesté notamment par ce qu'il est devenu coutumier d'appeler le « patrimoine ») et à un avenir vers lequel ils l'orientent (souvent désigné par la notion de « planification »). Cette orientation pratique peut être dite « politique » en un double sens. D'une part, cette articulation pratique du passé et de l'avenir dans le présent est constitutive de la définition des collectivités urbaines. Elle rend sensibles des continuités et des ruptures entre les mondes des contemporains, des prédécesseurs et des successeurs (Schütz, 1970). D'autre part, les pratiques d'aménagement reposent sur la conception de priorités et de projets, elles impliquent généralement l'intervention d'institutions publiques et donnent régulièrement lieu à des controverses, des débats et des mobilisations dans des arènes publiques. En ce sens, elles présentent nombre de caractéristiques propres à l'activité politique dans le sens le plus courant de ce terme. Or, nous tâcherons de montrer que cette incursion de l'urbain dans la publicité dite « politique » trouve son ancrage dans le caractère organisé et orienté de ce que nous avons appelé les « politiques ordinaires de la vie urbaine ». Prenons deux exemples pour illustrer ce point :

Supposons tout d'abord que le maire d'une grande ville décide de favoriser la fluidité des transports publics de surface. Il pourra, par exemple, suggérer l'aménagement de couloirs de bus protégés. En un sens retreint, ce projet pourra être considéré comme relevant d'un composante socio-historique en raison de son caractère processuel : son développement organisera sa propre

temporalité, de ses premières esquisses à sa réalisation sous la forme d'aménagements et à l'évaluation pratique et discursive de ces derniers. Plus largement, son déploiement pourra être considéré comme participant à la constitution de la durée d'une législature : il marquera une rupture avec de politiques antérieures et structurera un horizon d'attentes susceptible d'être sanctionné à l'échéance de prochaines élections. Plus largement encore, ses promoteurs pourront répondre à des critiques en justifiant sa mise en œuvre par la convocation d'expérimentations passées ayant déjà fait leurs preuves dans d'autres lieux. Ce faisant, ils rendront ce projet intelligible comme participant d'une transformation historique des politiques urbaines. Dans cette perspective, cette mesure locale apparaîtra comme participant de la mise en forme – aux échelles locale, nationale et internationale – de politiques d'aménagement du territoire sensibles notamment à l'impact des déplacements urbains sur l'environnement.

De telles analyses reviendraient à mettre en évidence la constitution du caractère socio-historique d'un « programme politique », impliquant la mise en œuvre de pratiques novatrices sur l'arrière-plan de dispositifs juridiques, de routines d'interventions administratives et techniques, ou de réseaux d'institutions ou d'agences. Cependant, cette mise en évidence de la profondeur socio-historique serait avant tout discursive. Du même coup, elle oublierait que ces composantes « politique » et « socio-historique » ne peuvent être isolées des connaissances pratiques relatives aux manières routinières de se placer et de se déplacer dans cette ville particulière. Ainsi, les aménagements mis en place en vue de transformer durablement les pratiques des usagers de ces voies publiques prendront la forme de dispositifs irrémédiablement localisés. Plus encore, l'évaluation (positive ou négative) de leur pertinence reposera sur l'intelligibilité des opérations méthodiques et des attentes normatives routinièrement mises en œuvre par les usagers de ces voies publiques particulières.

Supposons maintenant que des attentats détruisent des tours abritant un pôle économique et financier mondialement connu. Une fois les travaux de secours et de déblaiement achevés, les responsables de l'aménagement seront confrontés à un problème pratique. Ils devront déterminer que faire de l'espace laissé en friche. Faut-il reconstruire les tours à l'identique ? Construire de nouvelles tours, symboliquement plus hautes que les précédentes ? Ou tout au contraire interdire toute nouvelle construction sur ce territoire et y installer un monument commémoratif ? Chacune de ces options comporte une dimension historique, en ce sens qu'elle articule, dans le présent, la grandeur passée d'un symbole national et l'avenir de son souvenir.

Tentons de suivre plus avant la trajectoire de ces activités de planification urbaine en supposant que la sécurisation des voies de bus et le projet d'ériger un mémorial sur les lieux de l'attentat deviennent des objets de controverses.

Ces dernières polariseront des positions, donneront lieu à débats, des argumentations, des justifications, des manifestations, qui prendront place dans des arènes politiques, médiatiques, associatives (Cefaï, 1996). Nous aurons alors affaire à un ensemble de pratiques susceptibles d'être observées, décrites et analysées dans le registre d'une sociologie pragmatique de l'action collective et des mobilisations.

Il fait peu de doute que ces activités transformeront l'intelligibilité de la publicité urbaine, notamment en la configurant sous une forme empruntant largement au registre discursif et narratif. Elles auront notamment pour effet de leur constituer un public « politique » confronté à des problèmes pratiques « politiques ». Quelle est la pertinence des arguments en présence ? Quel doit être l'avenir des aménagements urbains ? Le principe visant à privilégier les transports en commun au détriment des moyens de déplacement individuels est-il légitime ? Est-il justifié que les événements marquants de l'histoire d'une ville soient délibérément inscrits dans son aménagement et, si oui, sous quelle forme ? En ce sens, il est possible d'y voir un processus de « montée en généralité ». Mais ce ne serait voir ici qu'une moitié du phénomène, tant ces controverses impliquent simultanément un indéniable travail de « descente en singularité » (Cottureau, 1999). En effet, elles se déploient sous la forme d'« enquêtes » (Dewey, 1993 [1938]) – auxquelles contribuent des administrations, des journalistes, des mouvements associatifs, des citoyens, etc. – pour détailler le dossier. Ces activités vont confronter les principes, les arguments, les registres discursifs à nombre de problèmes pratiques, cas particuliers, etc. Ainsi, des reportages médiatiques mettront en évidence les conséquences pratiques de la sécurisation de couloirs de bus pour les activités de livraison. Des organisations de commerçants se mobiliseront pour relever les inconvénients de ces mesures pour l'approvisionnement de tel magasin particulier. Des associations d'automobilistes mesureront l'augmentation du temps de trajet sur tel parcours spécifique, etc. De même, les divers projets de mémorial seront mis à l'épreuve du point de vue particulier des parents de victimes, des habitants et des usagers du quartier, des organisations qui avaient installés leurs bureaux dans les tours détruites, etc.

De plus, ces discussions et autres débats consacrés à ces projets n'auront pas pour autant perdu leur ancrage pratique dans l'ensemble des aménagements, des activités méthodiques, des attentes normatives et des principes constitutifs des « politiques ordinaires de la vie urbaine »¹³. En effet, pour suivre une controverse

13. Cette réflexion sur l'ancrage pratique des débats politiques dans les trames d'une compréhension ordinaire des activités urbaines est inspirée du mouvement de la triple *mimèsis* dégagé par Paul Ricœur (1983).

relative à l'aménagement des voies de bus, il faut y discerner une *référence* à la division de la rue en voies spécialisées, aux procédures, aux attitudes et aux savoirs routinièrement mis en œuvre par les automobilistes de cette ville à son égard, aux institutions légitimement chargées d'intervenir pour en assurer l'application. Il faudra donc y reconnaître l'ensemble des attentes normatives, régulièrement tenues pour acquises dans cette ville particulière par les usagers ordinaires des voies publiques. Enfin, le déploiement, la saisie et la pesée des divers arguments en présence ne pourront pas se faire indépendamment des principes d'accessibilité et d'intelligibilité. Certains pourront ainsi estimer qu'une telle mesure est le seul moyen d'assurer la ponctualité des transports en commun, d'autres qu'elle risque de nuire à la fluidité du trafic des véhicules individuels. Certains pourront argumenter que cette mesure accroîtrait la lisibilité de la division de la chaussée en voies spécialisée, d'autres qu'elle pourrait la rendre confuse en présentant de dangereux obstacles sur les voies de circulation. Bref, si les controverses relèvent indubitablement de l'espace public habituellement qualifié de « politique », elles ne se dégagent pas pour autant de leur ancrage pratique dans l'espace public urbain. Autrement dit, il n'y a aucune raison pour détacher *a priori* cette dimension discursive de l'espace public de sa composante pratique, tant le caractère « politique » de celui-là n'est intelligible qu'à la lumière des « politiques ordinaires » mises en œuvre dans celui-ci.

Mais il y a plus. Continuons de suivre la trajectoire de ces controverses. À terme, elles vont s'incarner dans des aménagements qui refigureront le paysage urbain. Ainsi, les passants de telle ville verront fleurir quelques bornes et autres murets séparant les voies réservées aux bus de celles attribuées aux autres véhicules motorisés. Les automobilistes et les piétons devront alors prendre en compte ces nouveaux aménagements dans l'orientation de leurs trajectoires. Les passants de telle autre cité verront s'ériger, en lieu et place des deux tours majestueuses, un monument commémorant la mémoire des victimes d'un attentat. Certains pourront flâner sur le nouvel espace ainsi créé, contempler le monument ou en déplorer l'esthétique douteuse, le photographe, s'y recueillir. Des agences de voyages pourront même l'inscrire au programme de leurs tours organisés, orientant ainsi les pérégrinations de leur clientèle touristique dans la ville. Autrement dit, ces aménagements modifieront visiblement l'organisation et l'orientation de l'espace urbain et des pratiques qui s'y déploient. Ils transformeront les perspectives face auxquelles et dans lesquelles s'inscrivent les passants et les flâneurs pour orienter leur déplacements. Ils redéfiniront la mise en œuvre des modalités du vivre ensemble, des opérations méthodiques et des principes normatifs qui orientent les pratiques urbaines routinières. Bref, ils contribueront à la définition de nouvelles « politiques ordinaires de la vie urbaine ».

CONCLUSION

Nous sommes maintenant en mesure de synthétiser notre suggestion. Nous sommes partis d'une double idée relativement simple. Nous avons proposé de considérer à la fois que l'ensemble des activités (pratiques et discursive) relatives à l'urbain mettent en œuvre une forme particulière de *publicité*, laquelle comporte une dimension *politique*. Nous avons alors suivi un parcours nous permettant de spécifier à la fois cette « publicité » et son caractère « politique ».

Nous avons commencé par observer que les espaces urbains s'articulent autour d'un double principe d'accessibilité et de visibilité, continûment mis en œuvre par leurs usagers. En effet, la publicité urbaine implique que ces derniers s'engagent en ville de différentes manières, en fonction des situations qu'ils rencontrent. Chacun de ces régimes d'engagement – allant de l'identification d'« anonymes localisés » au premier coup d'œil jusqu'à la participation à de longues procédures institutionnelles – comporte une dimension « politique ». Ils définissent et manifestent publiquement les modalités du « vivre-ensemble », constituent des identités collectives et distinguent des catégories. Dans la vie urbaine quotidienne, tout un chacun est confronté au problème pratique consistant à hiérarchiser et articuler ces régimes de manière pertinente, sous peine de passer pour un casse-pieds ou un insensible.

Nous avons poursuivi cette spécification de la publicité en prenant appui sur les travaux qui ont élucidé comment les espaces urbains sont constitutivement liés à des pratiques routinières impliquant des aménagements, des pratiques et des attentes normatives routinièrement tenues pour acquises. Ils nous ont permis de considérer que les pratiques ordinaires de la vie urbaine sont méthodiquement organisées, de manière à rendre possibles la définition et l'affirmation d'identités collectives et individuelles, ainsi que l'assignation de responsabilités, ce qui leur confère une indéniable composante politique.

Enfin, nous avons remarqué que le caractère politique de la publicité urbaine ordinaire ne concerne pas seulement des principes, des attentes normatives et le caractère méthodique de leur mise en œuvre par les usagers de la voie publique. Il s'incarne dans un espace urbain aménagé, organisé et orienté de manière à fonder le déploiement temporel intelligible d'une pluralité de cours d'action et leur coordination. Cette dimension pratique de la spatialité se double d'une composante historique, dans la mesure où les activités qui s'y déploient manifestent un « style urbain » particulier, en articulant le passé et l'avenir de ses aménagements. Dès lors, nous avons suggéré que la publicité urbaine rassemble un ensemble hétérogène d'activités pratiques et discursives, de principes, d'attentes normatives, de procédures méthodiques et d'aménagements sous les auspices d'une « *triple mimèsis praxeos* ». Dans cette perspective, la *configuration*

discursive des controverses politiques est à la fois *préfigurée* dans la sémantique des activités ordinaires, et *refigurée* dans un ensemble d'aménagements, de dispositifs de régulation, de procédures et de pratiques qui réorganisent les pratiques urbaines quotidiennes.

Ces quelques pistes dessinent les contours d'un programme de sociologie de la publicité urbaine. Mais elles concernent également les recherches consacrées à la publicité politique. En effet, elles s'écartent des approches qui considèrent le politique comme un fait distinct des expériences ordinaires de la vie sociale, sans pour autant le considérer comme un phénomène englobant. Inversement, ces quelques indications programmatiques se distinguent à la fois des analyses des pratiques urbaines refusant de prendre en considération leur composante politique et de celles qui inclinent à considérer que toutes les activités comportent une composante immédiatement politique. Situé sur la ligne de crête séparant traditionnellement les analyses de la publicité urbaine sur un versant et de la publicité politique sur l'autre, le sociologue n'a pas à établir *a priori* une distinction entre les activités des passants et les débats publics qui les thématisent. Au contraire, il s'agit plutôt d'observer, de décrire et d'analyser les procédures par lesquelles ces pratiques diversifiées sont articulées en un processus continu de constitution (*i. e.* de préfiguration, de configuration et de refiguration) de la publicité, ancré dans les pratiques ordinaires. Il sera alors possible d'élucider empiriquement les mises en intrigue de la politique urbaine, et de les suivre comme autant de dynamiques d'auto-interprétation, au fil desquelles se distinguent et s'articulent l'urbain et le politique, la vie sociale et un monde commun, pour composer des formes de société.

BIBLIOGRAPHIE

- Augé M. (1997). « Hauts lieux et clichés », in *Id.*, *L'impossible voyage*. Paris : Payot, p. 7-18.
- Barthélémy M. (1999). « Le message humanitaire et sa réception », in P. Gruson & R. Dulong (eds), *L'expérience du déni. Bernard Mottez et le monde des sourds en débats*. Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme, p. 193-220.
- Barthélémy M. (2002). « Exclusion ou intégration ? Aide publique et conflit d'identité catégorielle des destinataires ». *Quaderni*, 48, p. 23-40.
- Boltanski L. & Thévenot L. (1991). *De la justification, Les économies de la grandeur*. Paris : Gallimard.
- Bordreuil J. S. (2000). « Micro-sociabilités et mobilités dans la ville », in M. Bonnet & D. Desjeux (eds), *Les territoires de la mobilité*. Paris : PUF.

- Breviglieri M., Stavo-Debaugé J. & Trom, D. (2000). *Ordres politiques, ordres esthétiques, Compétences sensibles en milieu urbain*. Paris : document multigr. du Groupe de sociologie politique et morale.
- Chanial P. (1992). «Espaces publics, sciences sociales et démocratie». *Quaderni*, 18, Dossier «Les espaces publics».
- Cefaï D. (1996). «La construction des problèmes publics», *Réseaux*, 59, «L'événement».
- Cefaï D. (2001). «Expérience, culture et politique», in D. Cefaï (ed.) *Cultures politiques*. Paris : PUF, p. 93-116.
- Certeau M. de (1980). *L'invention du quotidien. 1. Arts de faire*. Paris : 10/18.
- Cottureau A. (1999). «Dénis de justice, dénis de réalité : remarques sur la réalité sociale et sa dénégation», in P. Gruson & R. Dulong (eds), *L'expérience du déni. Bernard Mottez et le monde des sourds en débats*. Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme, p. 159-178.
- Dewey J. (1993 [1938]). *Logique. La théorie de l'enquête*. Paris : PUF.
- Dulong R. (1998). *Le témoin oculaire. Les conditions de l'attestation personnelle*. Paris : Éditions de l'EHESS.
- Fradin B, Quéré L. & Widmer J. (eds) (1994). *L'enquête sur les catégories. De Durkheim à Sacks*. Paris : Éditions de l'EHESS («Raisons Pratiques» 5).
- Garfinkel H. (1967). *Studies in Ethnomethodology*. Englewood Cliffs : Prentice-Hall [réédition 1984. Cambridge, UK, Polity Press].
- Garfinkel H. (2002). *Ethnomethodology's Program : Working Out Durkheim's Aporism*. New York : Rowman & Littlefield.
- Goffman E. (1963). *Behavior in Public Places. Notes on the Social Organization of Gatherings*. New York : The Free Press.
- Goffman E. (1973). *La mise en scène de la vie quotidienne. 2. Les relations en public*. Paris : Minuit.
- Goffman E. (1987). *Façons de parler*. Paris : Minuit [1981].
- Habermas J. (1993). *L'Espace public*. Paris : Payot [1962].
- Heurtin J.-P. & Trom D. (1997). «Se référer au passé». *Politix*, 39.
- Ingold G. & Terzi C. (1996). «La composante narrative des images. Les photographies de la drogue dans la presse suisse en 1994», in J. Widmer *et al.*, *Drogues médias et sociétés, Études II*, Lausanne, IUMSP : Cahiers de Recherches et de Documentation, 111.8.
- Joseph I. (1998). *La ville sans qualités*. Paris : Éditions de l'Aube.
- Joseph I. (1995) (ed.). *Prendre place. Espace public et culture dramatique*. Éditions Recherches Plan Urbain
- Kendon A. (1990). *Conducting Interaction : Patterns of Behavior in Focused Encounters*. Cambridge : Cambridge University Press.

- Lee J. & Watson R. (1992). « Regards et habitudes des passants ». *Les Annales de la recherche urbaine*, 57-58, p. 100-109.
- Lynch M. & Bogen D. (1996). *The Spectacle of History*. Durham et Londres : Duke University Press.
- Lefort C. (1986). *Essais sur le politique, XIX^e-XX^e siècles*. Paris : Seuil.
- Mondada L. (1999). *Décrire la ville*. Paris : Economica.
- Pharo P. (1985). *Le civisme ordinaire*. Paris : Librairie des Méridiens.
- Plinio W. P. (1995). « Observations sur les ruines de la publicité », in I. Joseph (ed.), *Prendre Place. Espace public et culture dramatique*. Paris : Éditions Recherches Plan urbain.
- Quéré L. (1991), « Qu'est-ce qu'un observable ? », in *L'espace du public : les compétences du citoyen*. Paris : Editions Recherches Plan urbain, p. 26-40.
- Relieu M. (1992). « Cécité et visibilité : l'aveugle, sa canne, la rue ». *Mobilité et handicap Actes du séminaire « Accessibilité et situations d'urgence »*, Plan urbain-DRAST-RATP.
- Relieu M. (1994). « Les catégories dans l'action. L'apprentissage des traversées par des élèves non-voyants », in B. Fradin, L. Quéré & J. Widmer (eds), *L'enquête sur les catégories*. Paris : Éditions de l'EHESS (« Raisons pratiques » 5), p. 185-218.
- Relieu M. (1999). « Travaux en public. Découverte et exploration dynamique d'une situation spatiale problématique », in M. de Fornel & L. Quéré (eds), *La logique des situations*. Paris : Éditions de l'EHESS (« Raisons Pratiques » 10), p. 95-119.
- Relieu M. & Quéré L. (1998). « Mobilité, perception et sécurité dans les espaces publics urbains. Comment se déplacer quand on ne voit plus les choses "comme tout le monde" ? », in M. Ansidéi, D. Dubois & D. Fleury (eds), *Risques urbains. Acteurs, systèmes de prévention*. Paris : Economica.
- Ricœur P. (1983). « Préface » à H. Arendt, *La condition de l'homme moderne*. Paris : Calmann-Lévy, p. 5-32.
- Ricœur P. (1985). *Temps et récit*. 3. *Le temps raconté*. Paris : Seuil.
- Sacks H. (1992). *Lectures on Conversation*, édité par G. Jefferson avec une introduction d'E. Schegloff. Oxford : Blackwell, p. 215-222.
- Schütz A. (1970). « Some Structures of the Life-World », in *Collected Papers*. III. *Studies in Phenomenological Philosophy*. La Haye : Martinus Nijhoff, p. 116-132.
- Sudnow D. (1972). « Temporal Parameters of Interpersonal Observation », in *Id.* (ed.), *Studies in Social Interaction*. New York : Free Press, p. 259-279.
- Terzi C. (2000). « Constitution et normalisation médiatiques de la question des "fonds en déshérence". La publication de la première liste de titulaires de "comptes dormants" et son traitement par des dépêches d'agence », *Revue suisse de sociologie*, 26 (3), p. 559-590.

Watson R. (1996). « Angoisse dans la 42^e rue », in P. Paperman & R. Ogien (eds), *La couleur des pensées. Sentiments, émotions, intentions*. Paris : Éditions de l'EHESS («Raisons pratiques» 6), p. 197-219.

Widmer J. & Terzi C. (eds) (1999). « Mémoire collective et pouvoirs symboliques ». *Discours et société*. 1, Fribourg : Département sociologie et media, Université de Fribourg (Suisse).

