

# Habiter la ville en mouvements

MATHIS STOCK  
Université de Lausanne

## I - INTRODUCTION

Comme « lieux en mouvements », les villes sont constituées de systèmes de mobilités, où se croisent de multiples manières d'habiter. La ville peut être conceptualisée comme lieu central dans un système de lieux et, partant, comme un système de mobilités. Sous cet angle, la production d'urbanité est effectuée par les mobilités et les différentes façons *d'habiter la ville*. La notion d'« habiter » permet d'appréhender la co-présence d'habitants temporaires dans des modes de vie fortement mobiles. Adopter « l'habiter » comme perspective sur l'espace urbain permet de renouveler les manières de penser les villes en mouvement, en spécifiant la ville par les spatialités, pratiques et imaginaires. Ainsi, le point de vue de l'urbanité (qui tient à la manière dont l'espace urbain est habité) se trouve au cœur de la réflexion sur les villes contemporaines.

Comment penser la production d'urbanité dans les lieux en mouvement aujourd'hui ? Comment différentes traditions théoriques, styles épistémologiques et cultures scientifiques appréhendent la ville européenne ? Il s'agit alors d'interroger de façon critique les manières dont les scientifiques créent et utilisent leurs schèmes d'observation. Les villes européennes sont appréhendées avec des cadrages théoriques différents dans les champs scientifiques français et allemand. Sur trois exemples – les concepts d'habiter, de mobilité spatiale et d'urbanité –, nous étudierons les référents et les « styles de pensée » à l'œuvre pour penser la ville européenne contemporaine. La proposition de « penser entre les langues » (Wismann, 2013) est retenue afin d'explorer les concepts, mais aussi puissances métaphoriques et forces imaginantes de ces deux langues.

### I - HABITER (*WOHNEN*) : VERS UN « TOURNANT MOBILITAIRE » ?

Développer la perspective de l'habiter ouvre la possibilité de revenir sur une notion intéressante en philosophie, investie par la géographie francophone depuis 15 ans afin d'en faire un concept clé de l'analyse. À quoi sert la notion d'habiter ? Selon le philosophe Martin Heidegger (2004), on peut l'utiliser à différentes fins, notamment en définissant « habiter » non comme activité, mais comme rapport au monde. Il convient également de ne pas distinguer l'« habiter » d'autres « fonctions » humaines classiquement imaginées en Sciences humaines et sociales (travail, circulation, résidence, loisir, achalandage, etc.). Ainsi, penser la spatialité, le rapport des humains à l'espace et aux lieux géographiques revient à mobiliser le terme « habiter » (2004a, 152). Du point de vue de la mobilité, la pensée de Heidegger informée par la sédentarité n'est pas adéquate pour concevoir un monde fait de circulations (Stock, 2007). Les rapports à l'espace, l'habiter, y prennent des formes différentes : les référents géographiques de l'identité se multiplient, une différenciation fonctionnelle permet d'associer endroits et pratiques de façon relativement plus autonome, les rapports entre espaces d'étrangeté et de familiarité se modifient. D'où l'idée d'individus géographiquement pluriels, ainsi que de référents géographiques multiples de l'identité et de l'habiter polytopique (Stock, 2006).

À partir de là, une perspective transitive du verbe « habiter » a été développée par Merleau-Ponty (1945) : « Il ne faut donc pas dire que notre corps est dans l'espace ni d'ailleurs qu'il est dans le temps. Il *habite* l'espace et le temps » (p.162). Cette indication indique par le verbe transitif que l'espace n'est pas absolu, mais relatif et relationnel. Les humains ne sont pas *dans* l'espace, mais *avec*

l'espace, ce que l'on peut développer en direction d'un « faire avec l'espace » (Lussault, 2007 ; Stock, 2007). Et cela, en lien avec la corporéité, les « techniques du corps » selon Marcel Mauss. Le verbe allemand « *bewohnen* » n'existe dans son sens transitif que depuis l'introduction de la phénoménologie de Merleau-Ponty par Otto Bollnow (1963).

Le philosophe Bernhard Waldenfels (2010), spécialiste de la phénoménologie francophone, développe cette vision vers une « topographie de la *Lebenswelt* »<sup>1</sup> : « La topographie du monde-de-la-vie vise à montrer comment s'agencent entre eux appropriation et distance, proximité et éloignement, sans que l'un soit éliminé par rapport à l'autre ». Il propose un projet de géophilosophie, au sens où une lecture spatiale de la *Lebenswelt* est effectuée, donc une interprétation du monde *par* l'espace ou la spatialité. Cela fait écho au projet théorique et empirique de l'actuelle géographie sociale et/ou culturelle actuelle et qui évalue les rapports changeants à la proximité, l'altérité, la distance, le chez-soi dans un contexte de mobilité accrue des individus. En tout cas, la notion d'habiter développée par les philosophes constitue un exemple d'un dialogue franco-allemand, rendu possible par la référence à un courant commun – la phénoménologie – et la maîtrise réciproque des deux langues.

Ces travaux posent une question cruciale dans le contexte d'une mobilité spatiale accrue : comment habiter lorsque ce dernier est informé par la mobilité ? Y a-t-il un passage de l'habiter sédentaire vers un habiter « nomade » ou du moins vers un mode de vie post-sédentaire ? Voici la question posée depuis les années 1990 en sciences humaines et sociales (Hirschhorn & Berthelot, 1996). Le concept d'habiter peut être utilisé pour répondre aux questions sur les nouveaux modes de vie dans lesquels la mobilité est relativement plus importante à condition d'aller au-delà des questions de résidentialité. Ainsi, on peut comprendre comment l'urbanité des villes européenne est produite par les modes d'habiter marqués par la mobilité accrue.

## II - LA VILLE EN MOUVEMENT APRES LE MOBILITIES TURN

Ces réflexions s'insèrent depuis une dizaine d'années dans ce qui est convenu d'appeler un *mobility turn* et *new mobility paradigm* (Urry & Sheller, 2006), différent du contexte épistémologique des années 1990. La perspective de la mobilité spatiale modifie ainsi l'approche de la ville et de l'habiter. Le point de vue de la mobilité a notamment permis de critiquer la notion d'habiter dans son interprétation traditionnelle : rupture entre habiter et proximité, rupture entre habiter et habitudes, rupture entre habiter et immobilité. Bref, rupture avec le « modèle Heidegger-Moles » du rapport à l'espace (Stock, 2007). Le *mobilities turn* – largement structuré par des chercheurs anglophones – met d'accord deux cultures scientifiques différentes de conceptions diverses. On peut distinguer un avant et après du *mobilities turn* tout en restant critique sur les avancées conceptuelles et empiriques, car les *mobilities studies* font *tabula rasa* des acquis du passé et des recherches antérieures. Cependant, du point de vue épistémologique, l'émergence des *mobilities studies* a modifié en profondeur le champ scientifique.

Tab. 1 : Questionnements et conceptualisation de la mobilité en SHS

Avant le <i>mobilities turn</i>	Après le <i>mobilities turn</i>
1) Distinction conceptuelle entre « migration » et « circulation » : une vision de la migration comme déplacement définitif et sans mobilités post-migratoires	1) Les systèmes de mobilité : articuler toutes les formes de mobilité comme <i>mobile lives</i> . S'y ajoutent les <i>approches transnationales</i> : construire un monde social à travers les frontières étatiques y compris par les circulations
2) Une insistance sur la notion de « transport » : les disciplines	2) La mobilité comme pratique, non comme flux dépasse les « transport » <i>narratives</i> et

<sup>1</sup> « Einer Topographie der Lebenswelt stellt sich die Aufgabe zu zeigen, wie Zugehörigkeit und Distanz, Nähe und Ferne sich zueinander fügen, ohne daß eines dem anderen den Boden entzieht » (p.29).

« <i>Verkehrswissenschaft</i> », histoire des transports, géographie des transports etc. font un travail sur les flux et les infrastructures	insiste sur compétences, agency, individus, objets techniques, normes et pouvoir, appropriation de la mobilité.
3) Les migrations, les résidentialités, le tourisme, les mobilités quotidiennes sont appréhendées comme formes différentes et sont séparées dans l'analyse.	3) <i>Tout est mobile</i> : danse, marche, migration, conduite, jogging, voyage en bateau, roller-skate, <i>parkour</i> , tourisme, automobilité, Internet. <i>Les liens entre circulation des personnes, objets, information</i> , y compris la culture matérielle
4) La mobilité comme flux est appréhendée comme neutre, sinon codé positivement dans un paradigme néolibéral (car une preuve pour des marchés qui fonctionnent par échanges)	4) <i>Les imaginaires de la mobilité</i> : (mobilité associée à l'idée de liberté, l'ailleurs comme exotique) et les <i>politics of mobility</i> (pouvoirs asymétriques entre immobilité et mobilité) sont construits comme critique de la mobilité généralisée.
5) Le recours aux métaphores est fréquent pour désigner la mobilité : « errance », « déracinement », « disembedding », « time-space compression », « pertes de repères », « bougeotte », « mouvements browniens », « cyberspace »	5) Une tentative de conceptualisation émerge: « habiter poly-topique », « multi-locality », « capital spatial », « régime de mobilité », « mobile social life », « capital de mobilité », etc.
6) Les disciplines sociologie, géographie, démographie, anthropologie, histoire travaillent avec des concepts différents de la mobilité qui ne circulent guère entre disciplines	6) Un champ <i>mobilities studies</i> est en émergence qui permet la circulation des « concepts nomades » issus de différentes disciplines

Ces développements sont intégrés dans les recherches actuelles, mais avec des accentuations différentes dans les SHS francophones et germanophones. Les premières s'appuient notamment sur la question des compétences et du capital de mobilité qui prolongent l'idée du « savoir-circuler » d'Alain Tarrus (1992) en intégrant la dimension actorielle. Les recherches qui accentuent la dimension des compétences et dotations inégales se sont depuis développées. La mobilité ne concerne pas seulement l'ensemble des déplacements effectifs, mais aussi le potentiel de mobilité, appelé « motilité » par Kaufmann *et al.* (2003 ; 2004). Les compétences de déplacement, y compris la confrontation à l'altérité qu'implique souvent un déplacement, ont été étudiées, d'une part pour les migrants (Ceriani, 2004), d'autre part pour les péri-urbains (Cailly, 2007). Peut-on donc concevoir un « capital mobilitaire » ? Cette idée est fondée sur la conceptualisation d'un « capital spatial » par Jacques Lévy (1994 ; 2003) qui ajoute cette dimension aux différentes formes de capital social, économique, culturel et symbolique conceptualisées par Bourdieu dans sa théorie de la pratique. Il s'agit là d'un exemple qui n'a eu que peu d'écho dans les SHS germanophones alors qu'il constitue un exemple de confrontation et de développement théorique intéressant.

En revanche, l'emploi du terme « mobilité » dans les SHS germanophones se fait autour de deux notions majeures : d'une part, les *approches transnationales* permettent de concevoir un « transnationaler sozialer Raum » (Pries, 2009). Ainsi, on considère que les migrations et circulations en s'effectuant à travers les frontières étatiques, construisent un « espace social transnational ». D'autre part, la discussion autour de la multi-localité est initialement issue d'un travail de psychologie environnementale, traduit en français sous le titre „Habiter multi-local“ (Fuhrer & Kaiser, 1994). Classiquement à partir d'une interrogation sur les « résidences secondaires » depuis les années 1970, on interroge sur les multiples façons de pratiquer et de s'approprier

plusieurs résidences, que ce soit pour raisons professionnelles ou de loisir (Schier, 2007 ; Hilti, 2013). La mobilité est alors circulation et mise en œuvre de compétences spatiales pour assurer la pratique de plusieurs résidences. Rolshoven (2007) utilise le terme „*Multilokalität*“ pour exprimer la polytopie de la *Lebenswelt* : « Multilocalité signifie *vita activa* en plusieurs lieux: la vie quotidienne dans son entièreté est distribuée à plusieurs lieux qui sont fréquentés pendant des durées plus ou moins grandes et utilisés avec une division fonctionnelle plus ou moins grande »<sup>2</sup>. Elle conduit notamment à un problème de sémantique dans un contexte franco-allemand : dans le contexte germanophone, « *multi-lokales Wohnen* » signifie la pratique de plusieurs *résidences*, la multi-résidentialité ; dans le contexte francophone « habiter poly-topique » signifie la pratique de plusieurs *lieux* géographiques sans que la résidentialité soit le critère discriminant (Stock, 2006).

### III - PENSER L'URBANITE : ENTRE « REVOLUTION URBAINE » ET « EIGENLOGIK DER STÄDTE »

Penser l'urbanité dans le contexte de la polytopie contemporaine n'est pas évident, car il y a une tradition dans la pensée urbaine qui oppose la ville à la campagne : la dichotomie espace urbain/espace rural exprime cette opposition, qui est devenue moins pertinente avec l'urbanisation progressive de la campagne par les modes de vie urbains et le changement fonctionnel de ce géotype : d'un espace agricole vers un espace résidentiel et touristique. Or, la distinction espace urbain/espace rural est encore vivace en géographie et sociologie germanophone alors que les urbanités différentielles (« gradients d'urbanité ») sont pensées dans les SHS francophones.

« Ainsi se forme ce concept nouveau : l'urbain. *Il faut bien le distinguer de la ville.* L'urbain se distingue de la ville précisément parce qu'il apparaît et se manifeste au cours de l'éclatement de la ville, mais il permet d'en reconsidérer et même d'en comprendre certains aspects qui longtemps passèrent inaperçus : *la centralité, l'espace comme lieu de rencontre, la monumentalité, etc.* » (Lefebvre, 2000 (1970), pp.76-77, souligné par moi).

Cette notion d'urbain et, à sa suite, d'urbanité a été centrale pour modifier la théorie urbaine depuis les années 1970. Notamment l'idée de la ville comme lieu de rencontre s'articule aux multiples mobilités actuelles, car l'urbanité se produit par le croisement de plusieurs mobilités des habitants temporaires co-présents dans l'espace public. La pensée urbaine francophone a très largement suivi Henri Lefebvre – notamment la notion « urbanité » — qui est le départ d'études sur les gradients d'urbanité (Lévy, 1994) : ainsi, il convient de prendre la ville comme *l'une* des qualités d'espace spécifique qui existent aujourd'hui à côté de nombreux types de lieux urbains. D'autres lieux urbains que les villes – notamment les stations touristiques – émergent par un transfert d'urbanité à partir des métropoles. De plus, l'approche de la ville ne se fait plus comme « organisme » ou « fonction », mais comme *espace habité* défini par un certain degré d'urbanité. De cette tradition de recherche émergent des travaux sur la diversité des publics co-présents temporairement comme producteurs d'urbanité (Joseph, 1998). Cela permet notamment de comprendre comment se fabrique la ville par les mobilités. Présences/absences, modes d'habiter plus ou moins mobiles sont de fait les caractéristiques de la ville contemporaine et la fabrique des espaces publics d'une part, et, d'autre part, des espaces sociaux de la ville, très différenciés entre groupes et individus. Migrations, circulations migratoires, tourisme, loisir, travail, résidence, etc : la co-présence des différents publics interviennent dans la fabrique de l'urbanité.

Du côté des sciences humaines et sociales allemandes, la notion d'urbanité reste rare, traitée en lien avec la question des métropoles (Häussermann & Siebel, 1987). En revanche, la recherche s'est focalisée sur la manière dont la ville crée de la différence dans les processus sociaux et sociétaux. Helmuth Berking et Martina Löw (2009) proposent l'idée d'une logique propre

---

<sup>2</sup> « Multilokalität bedeutet *Vita activa* an mehreren Orten: Der tätige Lebensalltag in seiner Gesamtheit verteilt sich auf verschiedene Orte, die in mehr oder weniger grossen Zeiträumen aufgesucht und mit einer mehr oder weniger grossen Funktionsteiligkeit genutzt werden »

(*Eigenlogik*) des villes qui, par leurs caractères génériques et spécifiques interviennent dans les processus de différenciation sociale. La ville y est vue comme l'une des formes de différenciation (*Ausdifferenzierung*) spécifiquement spatiale de la société. L'approche se positionne contre deux paradigmes : d'une part, l'utilisation de la ville comme laboratoire pour étudier les processus sociaux généraux, le traitement de la ville comme cas spécifique, et, d'autre part, d'appréhender les modes de vie *dans* les villes, non pas de la ville. Les questions posées sont les suivantes : en quoi la ville comme forme du faire société (*Vergesellschaftungsform*) est-elle spécifique par rapport à d'autres formes spatiales ? En quoi les villes se distinguent-elles entre elles, en quoi sont-elles particulières et en quoi la particularité de la ville intervient dans les processus sociaux et modes de vie ? L'objectif vise à comprendre les logiques propres des villes qui *guident* les habitants (résidents ou autres) dans leurs patterns d'action (*Handlungsmuster*), perceptions et rythmes quotidiens. L'urbain comme échelon et lieu spécifique des processus sociaux avec comme résultat provisoire une qualité spécifique est ainsi pensé. Cela signifie une attention à l'émergence et reproduction continue de différences par la ville comme catégorie spatiale et comme espace habité. La ville est pensée comme processus et comme forme spatiale : elle est ainsi véritablement une *ville en mouvements*, spatialement et temporellement.

#### IV - CODA

Quels enjeux pouvons-nous déceler pour une théorie urbaine qui prenne en compte les mobilités spatiales ? La construction d'un champ épistémique transnational sur l'urbain est certes productive, notamment par le fait de « penser entre les langues », mais il y a aussi des obstacles épistémologiques dont certains ont été explorés ici. Habiter, mobilité, urbanité sont quelques-unes des notions clés qui permettent de construire un dialogue. Le champ de la mobilité avec son opposition mobile/immobile est à l'œuvre dans la distinction « sédentaire » et « nomade » ; la notion d'habiter comme équivalent d'immobile est défiée par les mobilités généralisées qui nécessite un concept d'habiter qui articule mobilités et ancrages (*Verortungen*). Mobilité signifie alors habiter *temporairement* des lieux géographiques conçus comme étant pertinents, une pratique dynamique entre prendre place et lâcher prise. Les villes comme lieux de passage, comme systèmes de mobilités temporaires peuvent ainsi être pensées comme des lieux habités de façon spécifique par des individus géographiquement pluriels.

#### Références :

- Berking, H. & Löw, M. (ed), 2008, *Eigenlogik der Städte*. Frankfurt am Main, Campus.
- Bollnow O., 1999, *Mensch und Raum*, Stuttgart, Kohlhammer
- Cailly, L., 2007, Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation. et péri-urbain, *Annales de Géographie*, n°654, pp. 669–687.
- Ceriani-Sebregondi, G., 2004, Migrations internationales : vers un nouvel habiter? *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, 115–118, 59–74.
- Häußermann, H. & Siebel, W., 1987, *Neue Urbanität*. Frankfurt a. M., Suhrkamp
- Heidegger, M. (2004a) « Bauen, Wohnen, Denken », in Heidegger, M., *Vorträge und Aufsätze*, Stuttgart, Klett-Cotta (1<sup>ère</sup> éd. 1954), pp. 139-156.
- Heidegger, M. (2004b) « ...Dichterisch wohnet der Mensch... », in : Heidegger, M., *Vorträge und Aufsätze*, Stuttgart, Klett-Cotta (1<sup>ère</sup> éd. 1954), pp. 181-198.
- Hilti, N., 2013, *Lebenswelten multilokal Wohnender. Eine Betrachtung des Spannungsfeldes von Bewegung und Verankerung*. Wiesbaden: VS Verlag.
- Hirschhorn M., Berthelot J.-M. (dir.), 1996, *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?* Paris : L'Harmattan, pp. 135-153.
- Joseph Isaac, 1998, *La ville sans qualité*, Éditions de l'Aube, coll. « Mondes en cours », La Tour d'Aigues.
- Lefebvre H., 1970, *La révolution urbaine*. Paris, Anthropos ?
- Lévy, J., *L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*. Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1994.

- LEVY J., « Capital spatial », in : Jacques Lévy & Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.
- Lussault, 2003, « Urbanité », in : Jacques Lévy & Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.
- Lussault, M. (2007), *L'homme spatial*, Paris, Seuil, 363 p.
- Kaufmann V., Bergman M & Joye D, 2004, Motility: Mobility as Capital, *International Journal of Urban and Regional Research*, **28** 745-756.
- Kaufmann V., Schuler M., Crevoisier O. & Rossel P., 2003, *Mobilité et motilité. De l'intention à l'action*, Lausanne, EPFL, Cahiers du LASUR, n° 4, 76p.
- Merleau-Ponty M., 1945, *La Phénoménologie de la perception*, Paris, Gallimard.
- Monnet J., « Les dimensions symboliques de la centralité », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 44, n°123, 2000, pp. 399-418.
- Pries, L., 2008, *Die Transnationalisierung der sozialen Welt: Sozialwelten jenseits von Nationalgesellschaften*. Francfort, Suhrkamp.
- Rolshoven, J., 2007, Multilokalität als Lebensweise in der Spätmoderne. *Schweizerisches Archiv für Volkskunde*, vol. 103, pp. 157–179.
- Schier, M. 2010, Multilokaler Alltag erwerbstätiger Eltern: Erweiterte Optionen oder erhöhte Probleme für die Lebensführung. In: Soeffner, Hans-Georg (Hg.): *Unsichere Zeiten: Verhandlungen des 34. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Jena 2008*. Wiebaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006) The new mobilities paradigm, *Environment and Planning A*, vol. 38, n° 2, pp. 207-226.
- Simmel, G. 1903, Die Großstädte und das Geistesleben. In : *Die Grossstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung* (Jahrbuch der Gehe-Stiftung Dresden, hrsg. von Th. Petermann, Band 9, 1903, S. 185-206, Dresden)
- Stock M., 2004, « L'habiter comme pratique des lieux géographiques », [Espacestems.net](http://Espacestems.net), Textuel,
- Stock, M. 2006, « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », [Espacestems.net](http://Espacestems.net), Textuel, 26.02.2006 ?
- Stock M., 2007, « Théorie de l'habiter. Questionnements », in Paquot T., Lussault M. & Younès Ch. (dir.), *Habiter, le propre de l'humain*. Paris, La découverte, pp. 103-125.
- Tarrius A., 1992, *Les fourmis d'Europe. Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*. Paris, L'Harmattan.
- Waldenfels Bernhard, 2009, *Ortsverschiebungen, Zeitverschiebungen. Modi leibhafter Erfahrung*. Frankfurt, Suhrkamp.
- Wismann Heinz, 2013, *Penser entre les langues*. Paris, Albin Michel.