



*La serre tropicale, Météor, gare de Lyon.*

## VOIR DU PAYS

### FRAGMENTS POUR UNE POÉTIQUE DE LA MOBILITÉ URBAINE

L'écologie scientifique est traversée de tendances – méthodes, concepts, styles, modes, qui évoluent avec le temps, coexistent et parfois s'opposent. L'une des toutes premières dualités, apparue avant même la naissance conventionnellement admise de l'écologie (l'*œcologie* de Haeckel en 1866), est représentée par les grands noms de Linné, qui dès 1750 parle de « l'économie de la Nature », et de Humboldt qui étudie « la géographie des plantes » (1807). Cette dualité est plus qu'une affaire de méthode : elle signale une définition de la science, qui précisément commence seulement à cette époque à se séparer nettement des autres « arts ». L'écologie se veut une science objective voire analytique, sans oublier pourtant que son axiome fondamental, la non-séparabilité du vivant et de son milieu, implique nécessairement une dimension éthique et esthétique. Cette tension, qui court tout au long de l'histoire de l'écologie, se cristallise notamment autour des notions d'(éco)système et de paysage. Elle se retrouve aujourd'hui dans l'ambivalence du terme même d'écologie : partis politiques d'un côté, disciplines scientifiques de l'autre. Cette division sommaire des rôles ouvre en fait à une variété d'approches socio-techno-économiques (quand ce n'est pas morales ou quasi-religieuses), structurées par champs ou disciplines (l'écologie urbaine, l'écologie de la perception...). Pourtant ce que cette profusion masque, c'est une poésie ; une éco- ou mieux une *géopoétique*<sup>1</sup>, sensible et large, capable de voir et de dire les enjeux du séjour humain (en écho, entre autre, au vers-programme de Hölderlin « L'homme habite en poète »).

Nous suggérons il y a quelques années<sup>2</sup> d'aborder l'écologie de la ville par celle du mouvement urbain. La ville, disions-nous, n'est pas seulement la « matrice origine-destination » des déplacements, elle en est le « milieu » au sens fort, presque visqueux du terme : pour quoi nous avançons le concept d'*adhérence d'un mouvement* pour le qualifier, non pas dans l'absolu mais dans sa relation avec un milieu donné, en l'occurrence la ville. La ville, disions-nous encore, doit être conçue comme un « système de mouvements » au moins autant que comme un système de lieux (le transport étant dans ce dernier cas la conséquence inévitable de la dispersion des lieux).

La formule qu'il serait utile à présent d'explorer est celle de la ville comme système de vision. Dans système, j'entends ici d'abord : diversité admise, désirée, voire organisée. De même que système de mouvements

désigne une ville où toutes les vitesses – les lentes, de la marche ou du vélo, les rapides, ferroviaires ou autoroutières – ont droit de cité (et peuvent s'articuler, s'embrayer/débrayer dans des « complexes d'échanges »), système de vision dirait une ville qui permet et incite une multiplicité des modes, types et portées du voir (télé et proxi-vision...). Le mot de vision ne me plaît qu'à moitié, trop statique. Ne serait-ce que pour la consonance avec le voyage, je lui aurais bien préféré celui de voyance ! Gibson (l'écologie de la perception) a suffisamment établi que la vision figée n'est qu'un des cas les moins fréquents de la vie perceptive d'un être de locomotion existant réellement dans un monde. Il y a une relation essentielle du mouvoir et du voir. On ne voit que parce que et en fonction de la manière dont on se meut.

Les points importants d'un territoire, ses lieux remarquables, le sont non pour ce qui y est mais pour ce que l'on est capable de voir lorsque l'on se tient en ces points – et que l'on ne voit que depuis ces points. Il y a des choses que l'on ne perçoit que si l'on adopte telle ou telle disposition de corps, vitesse et point de vue. D'où le pèlerinage, forme religieuse du rendez-vous, où la destination a encore le sens du destin. Si l'on va en quelque lieu ce n'est pas pour le voir mais parce qu'un pouvoir y réside, nous y attend, promet une transmutation. Le voyage alors est moins un obstacle que la préparation rituelle d'une rencontre.

Je me souviens encore de cette réclame d'un grand magasin parisien : « On trouve tout à la S... ». Tout, ou plutôt de tout est la formule de la ville-monde (il faut de tout pour faire un monde). Et trouver est le verbe urbain par excellence. La Ville est où se trouvent, où l'on trouve, où se retrouvent les êtres et les choses. Ce verbe trouver est magnifique. Ses significations actuelles (tomber par hasard ou à l'inverse résulter d'une laborieuse recherche) ne lui rendent pas assez justice. Il vient des trouvères et des troubadours, poètes voyageurs inventeurs de l'amour !

Voir la ville par les yeux de l'art ? Ce serait demander ce qu'il en est d'un usage artiste de la ville. Ou mieux : d'un art dont la ville serait l'instrument spécifique. Por-

1. Concept proposé et illustré par l'écrivain Kenneth White, fondateur en 1988 de l'Institut international de géopoétique et de la revue *Les Cahiers de géopoétique*.

2. *Les Annales de la Recherche Urbaine* n° 59-60, « Pour une écologie urbaine des transports ».

trait de l'urbain en artiste. Certes la ville, les villes ont toujours fasciné et nourri peintres et écrivains. Que l'on songe au Paris d'avant-guerre, d'après-guerre, d'entre-deux-guerres. Le cubisme, art de la diversité des plans et de la multiplicité des perspectives, n'est-il pas l'expression du regard urbain par excellence ? Le surréalisme, « beau comme la rencontre sur une table d'opération d'un parapluie et d'une machine à coudre » (Lautréamont) est né dans les rues de Paris de déambulation urbaine autant que mentale. Mais au-delà des pratiques et métiers spécifiques du champ artistique, l'hypothèse intéressante est de voir l'urbanité elle-même comme une pratique, un talent ; de la considérer elle-même « comme l'un des beaux-arts ». Question saugrenue : si les villes étaient des violons, Paris serait-elle un stradivarius ? ou Venise ? ou New York ? Voir la ville comme un instrument. Métaphore ? Oui, en se souvenant que ce mot disait transport. Déplacement des doigts sur le manche et les cordes de la guitare, sur les touches noires et blanches du clavecin. La ville est un clavier. Se déplacer n'est pas translater une masse anesthésique dans un espace cartésien vide et abstrait, c'est jouer de la ville.

Le bruit est la nuisance urbaine la plus largement répandue et ressentie. Or peut-être que seule la musique, plutôt que le silence, est susceptible de rivaliser avec le bruit. Entendre la musique des pas perdus. On parle parfois de sculpture sonore, pourquoi pas de musique spatiale : symphonie de grande ville rythmée de puissants flux, musique de chambre des bourgades, rip-rap de banlieue, petite musique des heures bleues, creuses. Plutôt qu'un paysage contemplé ou goûté, la ville est un concert visuel, dont chaque urbain, *passant sidérable*<sup>3</sup>, est à la fois une note, une ritournelle, un des concertistes. Il est tout cela à la fois, pour autant qu'il « mouve », qu'il file, glisse, flâne, vaque, va et vient entre l'airain des rues, danse sa ville. Le mouvement est le mode urbain par excellence ; pas seulement son mode d'emploi au sens utilitaire, comme pour un ustensile commode, que la ville est aussi. Autant que grande surface, que paysage, la ville est un livre, écrit dans beaucoup de langues, que l'on parcourt, que l'on apprend, dont on élit ici et là quelques signes.

Il y a tant de manières de marcher. En 1832, Balzac commence à observer les passants avec l'acuité dont il a le génie, et écrit l'un de ses plus beaux textes : Théorie de la Démarche. « La démarche étant selon moi le prodrome exact de la pensée et de la vie... J'allai donc le lendemain m'asseoir sur une chaise du boulevard de Gand, afin d'y étudier la démarche de tous les Parisiens qui, pour leur malheur, passeraient devant moi pendant la journée. Et ce jour-là, je récoltai les observations les plus profondément curieuses que j'aie faites dans ma vie. »

L'improvisation passe pour la fine fleur de la musique. Lorsque la partition n'est pas niée mais s'écrit chemin faisant... Qui n'a aimé se perdre dans une ville,

dans sa propre ville ? Kierkegaard note que la plus belle nostalgie est celle que l'on pourrait avoir du chez-soi alors même que l'on y vit ! Voyager chez soi ? Banal paradoxe : on ne voit que la première fois. On ne voit qu'en étranger.

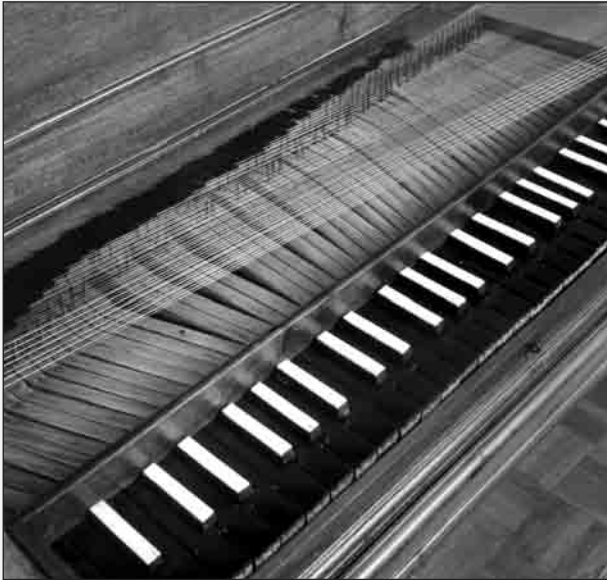
« En me dirigeant vers Montparnasse, je décidai de me laisser entraîner à la dérive, de ne pas offrir la moindre résistance au destin, sous quelque forme qu'il pût se présenter. » (Henry Miller, *Tropique du Capricorne*).

Et encore : « Je me rappelle maintenant comment le chauffeur se pencha au-dehors pour regarder vers le fleuve, du côté de Passy. Un regard si sain, si simple, un regard approbateur, comme s'il se disait à lui-même : « Ah ! le printemps arrive ! » Et Dieu sait, quand le printemps arrive à Paris, le plus humble mortel a vraiment l'impression qu'il habite au paradis ! Mais ça n'était pas seulement cela – non, c'était l'intimité avec laquelle son oeil se posait sur la scène. C'était son Paris à lui ! Un homme n'a pas besoin d'être riche, ni même citoyen français, pour recevoir cette impression de Paris. Paris est plein de pauvres gens – le plus fier et le plus crasseux ramassis de mendiants qui aient jamais foulé la terre, me semble-t-il. Et ils donnent pourtant l'impression d'être comme chez eux. C'est ce qui distingue le Parisien de tous les autres habitants de capitales ».

Paul Bowles vient de mourir. Il avait quitté l'Amérique pour adopter une ville, Tanger, où il était devenu écrivain. Et son dernier livre s'appelle *Mémoires d'un Nomade*. Il n'y a pas de paysage urbain comme il n'y a pas d'environnement urbain – sinon du point de vue de quelques dieux, souriant ou ricanant au spectacle des villes. Les hommes sont dedans. Ou ailleurs. Mais il y a des images, des mémoires, des sensations. Le mouvement perpétuel des vivants est truffé d'arrêts, de retours, de ralentissements, d'articulations, de points morts, de découvertes et de rencontres. Kaléidoscope. Le collage est l'invention artistique des temps modernes, comme l'huile était celle de la Renaissance. Et qu'est-ce que le collage sinon un déplacement ? (déplacement : c'est aussi l'un des termes qu'utilise Freud pour décrire la logique du rêve, ces transports de matériaux psychiques hors de leurs contextes.)

Tant que l'on marche, tant que l'on se meut doucement, le paysage se déforme continûment. Dès que le déplacement est motorisé, rapide, collectif, et surtout souterrain (ou aérien : cela revient presque au même) le paysage n'est plus perceptible que par tableaux disjoints, aux stases du mouvement. Invention de la photographie. C'est le mouvement qui commande l'arrêt, la pose. À chaque « station » une image, comme une coupe transversale de la ville sur l'axe du mouvement

3. Salut au *Passant considérable*, dont Isaac Joseph a fait le titre d'un beau livre.



*Jouer de la ville comme d'un clavier.*

de chacun. Mais le mouvement qui hache le paysage est aussi la cinématique qui le recompose, sur un autre plan. Invention du cinéma. À chacun son film, à chacun sa ville, selon sa vitesse et sa manière de bouger. Le cinéma est l'inverse optique du mouvement urbain. Reconstitution imaginaire de la continuité. Les fragments photographiques de l'existence urbaine sont comme les lettres et les mots disponibles à la production d'autant de récits cinématographiques qu'il peut y avoir de trajectoires existentielles. L'art du montage, souvent considéré comme le cœur de la cinématographie, est l'analogie parfait d'une vie urbaine faite de séquences successives, de « tranches de vie » empruntant à des lieux et milieux divers leur couleur et leur sens. *L'Ulysse* de James Joyce, livre symbole à beaucoup d'égards du *xx<sup>e</sup>* siècle, est le film d'une journée d'un homme dans une ville, Dublin. Le cinéma ne serait-il pas au fond le mode transport collectif urbain le plus spécifique de ce siècle ? Prenez votre billet, et entrez en voyage... Le déplacement imaginaire a peut-être toujours été, par-delà l'utilitarisme de bon aloi, la véritable promesse des infrastructures et des toujours « nouvelles » technologies de communication. La ville alors n'est ni le décor, le contexte, ni le milieu de la mobilité humaine mais comme un infini catalogue de motifs – mot où il faut entendre à la fois le dessin d'une forme, la force d'une motivation et l'appel d'une figure. Le voyageur urbain est, si l'on veut bien encore

le considérer sous les espèces de l'art, un compositeur d'itinéraires. Le paysage des rues et l'événement des visages, la topologie des quartiers et le climat des instants sont la palette, le répertoire au moyen desquels il écrit, conscient ou pas, avec talent ou pas, les paragraphes de sa propre vie, réelle et rêvée. Henry David Thoreau, le poète qui fit de la marche l'une des hautes formes de l'art, écrivait dans son journal que « L'homme le plus riche est celui qui rencontre dans la nature les tropes et symboles avec quoi décrire sa vie ».

On peut dire que la mobilité (physique et virtuelle) est au cœur de l'existence contemporaine, et en ce sens, que l'individu urbain est un nomade. Il ne s'agit plus seulement d'aller quelque part, mais de « vivre en bougeant ». Qu'est-ce que la ville alors ? Ni seulement l'origine et la destination, ni le décor de nos déplacements. Plutôt : un flux de coïncidences. Un champ d'énergies, de vitesses, de rapports, de désirs, de ressources et de pièges, dont la configuration joue et se transforme à l'entrée de chaque nouveau joueur. Une ville est moins à voir qu'à éprouver. Comme une forêt, une langue ou un pays...

Plus que par l'échange, le commerce, l'industrie, la communication, la ville se définit par le désir. « Machine désirante » comme disait Gilles Deleuze, machine à éveiller, stimuler, entretenir, diversifier le désir. Le désir : non pas le manque mais la mobilité, la vitalité, l'émotion, la projection, l'intérêt, – qui toujours à la fois rencontrent et créent leurs objets, leurs mobiles. Une ville se définit par son accessibilité : à la fois par ce à quoi elle donne et promet accès – culture, gloire, richesses et plaisirs, marchés et emplois –, et par les moyens, les formes, les modes, les styles d'accès – ouverts, discrets, secrets – qu'elle propose. L'accessibilité est physique (moyens de transport, réseaux de télécommunication, équipements portables) ; elle est cognitive (l'information sous toutes ses formes, l'intelligibilité des espaces, le ciblage) ; elle est, enfin, érotique (Philippe Sollers dit par exemple de Paris qu'elle est une ville facile, pas farouche...).

La beauté d'une ville ne saurait être conçue sous l'angle de la pure délectation visuelle. Peut-être en est-il de même de toute beauté, celle d'une femme ou d'un homme, toujours plus ou moins directement érotique : invitation, incitation, suggestion, évocation au moins d'une relation, d'une rencontre, d'une découverte possibles. La beauté d'une ville est une promesse – qui est comme on le sait un « acte de langage ». La beauté d'une ville est un acte d'espace, et de vision.

**Georges Amar** est chargé de mission « Innovation » à la RATP. Il anime le Centre géopoétique de Paris, association affiliée à l'Institut international de géopoétique fondé par Kenneth White. Il a publié en 1998, à l'Harmattan, *Art poétique élémentaire – le journal du rivage*.