tetr#1ade

revue du centre de recherche
en arts et esthétique

Le quotidien à l'œuvre

sous la direction de Margot Burident et Grzegorz Pawlak

Les mutations du quotidien dans une ville en marche : le cas d'Abu Dhabi

Simon Texier

« N'être que ce point voyant, c'est la fiction du savoir. »[1].

Ce colloque est une occasion de parler d'architecture ou d'urbanisme non pas seulement en tant qu'historien, pas non plus en tant qu'artiste, mais plutôt à la manière d'un observateur qui peut, à certains moments, se situer à la croisée de plusieurs disciplines. Il est en effet parfois utile, voire salutaire, de se mettre en marge de sa pratique habituelle et c'est l'une des forces de l'UFR des Arts de l'UPJV que de pouvoir susciter de tels décalages.

Le premier de ces décalages que j'évoquerai n'en est d'ailleurs pas totalement un. Si, par nature, l'historien de l'art s'intéresse davantage à l'exceptionnel qu'au quotidien, si l'œuvre qui attire son attention est supposée se distinguer d'une production plus générale, les avancées méthodologiques de ces dernières décennies ont largement ouvert le spectre des analyses. L'histoire de l'architecture, notamment, s'intéresse régulièrement à ce que Fernand Braudel appelait les « structures du quotidien » : le logement de masse comme les boutiques et devantures ont donné lieu à des travaux nombreux (enquêtes statistiques, inventaire), qui ont abouti à des campagnes de protection au titre des Monuments historiques. L'exemple que je prendrai ici ne relève cependant pas de ces catégories et impose un autre type de décalage méthodologique. Il s'agit en fait d'une ville, Abu Dhabi, mais que l'on essaiera par la suite de nommer « cette ville ». Pourquoi ? Ne pas la nommer peut d'abord être une manière de résister à prononcer trop de fois ce que ses dirigeants s'emploient à fabriquer comme une marque, voire un concept. C'est surtout le moyen d'en faire un phénomène quasi générique : malgré ses singularités, cette ville joue en effet sur le même registre que beaucoup d'autres dans le monde aujourd'hui, à savoir le jeu de la médiatisation, de la fabrication d'un paysage urbain fait d'icônes et, ce, à un rythme qui modifie totalement notre perception du quotidien. Cette ville, je la prends aussi en exemple parce qu'elle m'est finalement devenue familière ; même épisodiquement, c'est une ville que j'ai l'occasion d'arpenter (de manière quotidienne lorsque j'y suis) depuis sept ans.

Et depuis sept ans, cette ville, à la fois énigmatique et à certains égards si peu dépaysante, s'impose à moi comme un objet recherche, mais aussi un objet de questionnement méthodologique. Comment, en effet, lire cet ensemble urbain neuf et déjà riche de 40 années d'existence, qui depuis 2004 donne qui plus est l'impression de naître une seconde fois ? Quels documents, surtout, interroger ? Les archives n'existent pas encore, la culture orale y prédomine toujours en même temps qu'un flot d'informations écrites et visuelles se répand sur la Toile, à propos de ce qu'il faut bien appeler un phénomène. Quelle méthode adopter si ce n'est la marche, une marche par définition décalée puisque cette ville n'est pas conçue pour cela. Quels documents utiliser si ce n'est ceux que le chercheur peut et doit créer lui-même, dès lors qu'il n'a pas accès à un matériel historique classique ? Un travail photographique, un décryptage par l'image est une voie possible.

Une ville qui suscite autant de questions, qui révèle en négatif ou en miroir autant d'éléments de notre culture urbaine actuelle ne peut finalement qu'être, aussi, un moyen efficace d'interroger la notion de quotidien, de poursuivre une théorie du quotidien urbain. J'évoquerai donc la notion de quotidien en trois temps. Un constat tout d'abord : celui d'une accélération de la fabrique de la ville, qui pose, on l'imagine aisément, des questions de fond sur la perception du temps urbain. J'évoquerai en second

1 Michel De Certeau, *L'Invention du quotidien. Arts de faire*, Paris, Gallimard, 1990, p. 140.

La Corniche d'Abu Dhabi depuis le sommet des Etihad Towers, achevées en 2012. Photo : S. Texier.

lieu quelques éléments d'une analyse critique de cette ville avant de marcher sur les pas des théoriciens du quotidien, des défenseurs d'une lecture en marche des territoires.

1. Chaque jour, dans cette ville… ou l'événement quotidien

La ville événement

Depuis 2004, Abu Dhabi s'est lancé à la poursuite de sa voisine Dubai, avec des méthodes et des moyens cependant très différents si l'on y regarde de plus près. S'inspirant de plusieurs modèles (Las Vegas, Monaco), elle se construit en poursuivant plusieurs objectifs, notamment celui d'être un événement permanent – cet objectif est aussi un moyen puisqu'il constitue l'une des bases d'un pouvoir d'attraction qui se veut global. Chaque jour (ou presque) donc, dans cette ville, un événement doit avoir lieu. Celui-ci peut être de plusieurs natures : culturel, sportif, professionnel (beaucoup de salons), militaire (parade), etc. Pour ce faire, Abu Dhabi a dû se doter d'infrastructures importantes, efficaces et parfois spectaculaires : ce fut d'abord un stade, en 1980, construit en plein désert ; ce sera plus tard l'Emirates Palace, puis une grande mosquée (la 3e plus grande au monde), un centre de conférences international, un réseau d'hôtel 5 étoiles, bientôt plusieurs musées d'envergure internationale. Yas Island est l'un des lieux emblématiques de cet urbanisme événementiel puisqu'elle accueille depuis 2009 un circuit de Formule 1, un hôtel à l'architecture futuriste donnant sur la piste (Yas Hotel), mais encore un parc d'attraction (Ferrari World) abrité par la plus importante structure couvrante au monde. Tous ces équipements sont disséminés sur le territoire en un zonage parfois difficile à comprendre.

Nous sommes ici dans le registre désormais bien connu de la ville conçue comme parc d'attraction – dont avait rendu compte l'exposition « Dreamlands » au Centre Pompidou en 2010 –, comme fête permanente, quotidienne. Cette ville est pourtant l'antithèse de la ville festive (révolutionnaire) qu'Henri Lefebvre appelait de ses vœux en 1968 lorsque, précisément, il érigeait le quotidien en objet philosophique. Rappelant l'origine paysanne de la fête, Lefebvre en constatait plutôt l'appauvrissement dans les villes : « Le Style se dégrade en culture, laquelle se scinde en culture quotidienne (de masse) et haute culture, scission qui l'entraîne vers la fragmentation et la décomposition. L'art ne peut passer pour une reconquête du Style et de la Fête, mais seulement pour une activité de plus en plus spécialisée, pour une parodie de fête, pour un ornement du quotidien qui ne le transforme pas. »[2]. L'art fait partie intégrante, en l'occurrence, des outils utilisés par Abu Dhabi pour

2 Henri Lefebvre, *La Vie quotidienne dans le monde moderne*, Paris, Gallimard, 1968, p. 73.

atteindre le niveau des villes dites globales ; et les analyses d'il y a bientôt un demi siècle demeurent d'une étonnante actualité, à commencer par *La Société du spectacle* (1967) que Guy Debord publie un an avant *La Vie quotidienne dans le monde moderne*.

A priori donc, la ville que nous évoquons est la version paroxystique de celle dénoncée par une certaine critique dès les années 1960. Notre hypothèse générale est, de fait, qu'elle est un miroir déformé de l'Occident en crise, sa naissance correspondant d'autant mieux au déclin d'une certaine idée du progrès qu'elle s'appuie littéralement dessus (avec les chocs pétroliers de 1973-1974). Tout n'y serait que parodie, à commencer par le rôle joué par l'art. Tout encrage du quotidien y serait contaminé par l'événement. Citons à nouveau Lefebvre : « Le quotidien, c'est l'humble et le solide, ce qui va de soi, ce dont les parties et fragments s'enchaînent dans un emploi du temps. Et ceci sans qu'on (l'intéressé) ait à examiner les articulations de ces parties. C'est donc ce qui ne porte pas de date. C'est l'insignifiant (apparemment) ; il occupe et préoccupe et pourtant il n'a pas besoin d'être dit, éthique sous-jacente à l'emploi du temps, esthétique du décor de ce temps employé. Ce qui rejoint la modernité. Par ce mot, il faut entendre ce qui porte le signe du neuf et de la nouveauté : la brillance, le paradoxal, marqué par la technicité ou la mondanité. […] Or chacun, le quotidien et le moderne, marque et masque l'autre, le légitime et le compense. »[3].

De fait, à Abu Dhabi comme à Dubai, nous ne sommes plus dans la modernité, mais dans une super ou hyper modernité. Nous sommes également dans une permanence du virtuel telle que des objets encore inexistants semblent déjà là. Or, le quotidien, n'est-ce pas avant tout le réel ? Quand à la notion de date qu'évoque Lefebvre, elle nous rappelle qu'ici chaque jour est appelé à rester dans les annales. Il faut toujours « retenir la date » (*save the date*), non seulement pour se réserver une place à tel ou tel événement, mais aussi parce que demain sera déjà si différent d'aujourd'hui qu'un nombre doit impérativement les distinguer.

3 *Ibid*., p. 51-52.

Icônes ou météores ?

Pour autant, cette ville n'est pas Dubai, ni Las Vegas, du moins pas seulement. Cette ville veut être aussi New York, Venise… Aussi son ambition globale lui impose-t-elle de bâtir vite, comme tant d'autres villes, certes, et à une échelle bien modeste comparée à ce qui se produit dans les villes chinoises, par exemple. La spécificité d'Abu Dhabi ne tient pas seulement à la vitesse à laquelle elle se développe, mais encore, on va le voir, à sa faculté de multiplier les architectures de prestige.

Le corollaire de sa quête de puissance est en effet une construction dont le rythme est lui aussi un événement quotidien. Avec au cœur du système un paradoxe (sans parler du problème éthique et humanitaire) : le travail 24h/24 imposé par certains chantiers est en soi une négation du quotidien, dans un domaine où les 3-8 ne sont pas une tradition. Le quotidien, n'est-ce pas ce qui recommence chaque jour ? Or dans cette ville les grands chantiers ne s'arrêtent pas. Il faudrait donc opposer au quotidien la notion de continuum, un continuum sonore qui plus est : le bruit des camions et des grues la nuit signifie l'absence totale de trêve. C'est le mouvement permanent. Ici chaque jour apporte son lot de nouveaux étages, de nouveaux projets. Les uns apparaissent avant de disparaître à un rythme tel qu'une veille quotidienne s'impose à qui voudrait n'en rater aucun[4]. L'objectif clairement affiché est de construire un paysage urbain analogue à celui de Manhattan, en une vingtaine d'années seulement…

Le gigantesque chantier s'opère alors sur deux modes : une production de masse, faite d'architectures génériques,

4 La mémoire numérique ne suffit même pas à archiver la somme de ces informations. Des agences d'architecture mettent par exemple sur leur site certains projets non réalisés pour Abu Dhabi avant de les retirer. C'est le cas des Autrichiens Baumschlager – Eberle, qui en 2009 avait soumis un projet pour Reem Island, désormais introuvable…

Au cœur de la ville, une zone non encore aménagée ; au fond, les tours d'Al Reem Island. Photos : S. Texier.

qui assure le remplissage du volume urbain à élever (même si la crise en a ralenti le rythme[5]), et d'autre part la production d'icônes ou *landmarks*, dont la singularité assure la position de repères (quotidiens) dans la ville. Cette fois c'est la notion de monument qui est interrogée : un édifice symbolique, en effet, est généralement destiné à demeurer isolé et mis en valeur. Dans cette ville comme à Manhattan, une icône peut en chasser une autre, du moins lui faire de l'ombre : c'est le cas de la tour Landmark, qui depuis 2011 écrase un puissant symbole : la tour ADIA (2006), siège du fonds souverain de l'émirat. En deux ans, les tours du Central Market ont quant à elles imposé leur silhouette au cœur de la ville. Il y aurait d'ailleurs lieu de distinguer ce qui, dans un tel espace urbain, est précisément appelé à demeurer un repère, un « haut lieu », de ce qui n'aura été qu'un événement passager, un élément de modernité[6]. Les Al Bahar Towers constituent depuis leur achèvement en 2011 un repère important à l'entrée de la ville ; rien ne dit qu'elles seront aussi visibles dans dix ans. Il en sera peut-être de même pour les Etihad Towers, dont le superbe isolement à l'extrémité de la Corniche n'aura qu'un temps. A l'inverse, la grande mosquée située en amont, à l'entrée de l'île principale, est et doit demeurer le haut lieu par excellence, protégé par un périmètre de toute opération immobilière.

5 La gestion du temps est en fait plus complexe qu'il n'y paraît : paradoxalement, certains chantiers prennent un retard considérable (le pont conçu par Zaha Hadid notamment). La crise de 2008 a surtout conduit les Emiriens à revoir leur stratégie immobilière, quitte à abandonner totalement certains projets.

6 Sur la distinction entre *landmark* et haut lieu, voir Jean-Philippe Hurgon, « Evénement urbain : l'architecture verticale à l'épreuve du sens », in *L'Architecture et l'événement*, *Cahiers thématiques*, n° 8, Lille, ENSAP/Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 2009, p. 137-144.

Visibilité

Par-delà le surgissement quotidien de nouveaux bâtiments – qui pour certains en remplacent d'autres : la destruction fait aussi partie du quotidien de cette ville –, par-delà l'image de l'événement permanent qu'il convient de nuancer – la ville est par définition un chantier sans fin –, la question de l'émergence, de la visibilité remet elle aussi en question notre perception du quotidien. L'édifice événement instaure en effet un nouvel ordre spatial et temporel qui peut se mesurer, au jour le jour, de différentes manières. Prenons un exemple en apparence insignifiant, en fait lourd de sens : pour un chauffeur de taxi, le nom d'un édifice est un point de repère (mental et visuel) au cours de ses déplacements. Dans une ville où 80% des habitants sont étrangers et n'ont pour la plupart pas vocation à rester, ces repères sont d'autant plus importants – il est même probable que près de 100% des courses en taxi mettent en scène des étrangers. Le chauffeur comme le passager, tout juste arrivés de leurs pays respectifs, s'en remettent ainsi à quelques noms d'édifices – le plus souvent des centres commerciaux et des hôtels – et tout nouveau bâtiment important modifiera leur lecture spatio-temporelle de la ville. Le développement de zones situées loin du centre a de fait profondément modifié le volume des déplacements dans la ville.

Comme en Chine, comme partout où la ville émerge à une vitesse jamais observée auparavant, Abu Dhabi renvoie ainsi l'image d'un quotidien radicalement transformé par l'accélération du temps, un temps précipité, un temps qui fabrique toujours de l'événement. Dans la ville européenne ou ancienne, le paysage urbain n'évolue que de manière imperceptible au quotidien, même à Londres ou à la Défense. La sédimentation est telle que rares seront les projets susceptibles de modifier sensiblement la forme d'un quartier, la perception d'un horizon. Dans cette ville, l'événement est celui que provoque l'interaction permanente entre les individus qui l'habitent : la ville, ainsi que la définit le géographe Paul Claval, doit effectivement être vue comme une « organisation destinée à maximiser l'interaction sociale »[7] . C'est d'ailleurs à ce titre que certains refusent à Dubai le statut de ville[8]. Est-ce le cas à Abu Dhabi ?

2. Lire l'espace urbain

Constatant l'hyper médiatisation d'une figure de la ville (l'architecture), peut-on cependant en déduire aussi facilement son complet asservissement à une nouvelle temporalité ? La société du spectacle efface-t-elle toute structure née du quotidien ? Il faut ici repartir d'une définition ou plutôt d'une acception du quotidien dans l'espace urbain ; et il va sans dire que l'on ne peut parler de quotidien dans la ville sans évoquer, même brièvement, la composition de sa population.

Démographie

Comme Dubai, Abu Dhabi fait partie de ces rares villes dans lesquelles les « nationaux » sont très largement minoritaires, les Émiriens étant aujourd'hui autour de 20%. Leur niveau, leur rythme, leur mode de vie diffèrent totalement de ceux des autres. Les 80% d'étrangers, eux, se répartissent selon les différents secteurs d'emplois : Indiens, Pakistanais, Somaliens, Erythréens pour le bâtiment en majorité, Philippins dans les services, Proche-Orientaux et Occidentaux dans l'ingénierie, le conseil, la finance. De cette extrême parcellisation de la structure sociale, naît une division de l'espace urbain qu'il est difficile, toutefois, de décrypter dans le détail.

---

7 P. Claval, cité par M. Lussault, « La ville des géographes », *La Ville et l'urbain : l'état des savoirs* (dir. Th. Paquot, M. Lussault et S. Body-Gendrot), Paris, La Découverte, 2000, p. 26.

8 François Cusset, « Dupli-cité. Dubaï ou le vain rêve de mille et une villes », *Dreamlands. Des parcs d'attractions aux cités du futur* (dir. Quentin Bajac et Didier Ottinger), Paris, Centre Pompidou, 2010, p. 280-284.

Ville nouvelle

Du reste, sa seule jeunesse fait déjà de cette ville un espace morcelé. Henri Lefebvre abordait cet aspect en évoquant la société de consommation – ce qu'il appelle la « *société bureaucratique de consommation dirigée* » – qui émergeait en Europe après-guerre : « Les fragments de la quotidienneté se séparent 'sur le terrain' et s'agencent comme les pièces d'un puzzle. Chacun d'eux relève d'une somme d'organisation et d'institutions. Chacun d'eux – le travail, la vie privée et familiale, les loisirs – s'exploite de façon rationnelle, y compris la toute nouvelle organisation (commerciale et semi-planifiée) des loisirs. Le phénomène caractéristique, significatif, en et sur qui cette organisation se *lit* parce qu'elle y est *écrite*, c'est la *ville nouvelle*. […] Quel que soit son revenu et quelle que soit son appartenance à telle couche […] *l'habitant* de la ville nouvelle reçoit le statut généralisé de prolétaire. »[9].

Étant donnés les écarts de revenus qui s'y pratiquent, il n'est pas sûr qu'une telle conclusion puisse décemment être reprise dans le cas qui nous occupe. Toujours est-il que la genèse d'Abu Dhabi, qui sur le plan urbanistique situe entre 1961 et 1988, correspond à peu de chose près à celle des villes nouvelles françaises ; elle est également contemporaine du développement du « suburbanisme » aux Etats-Unis. Ses premiers urbanistes sont britanniques, ses modèles anglo-saxons – peu importe qu'ils soient alors en crise – : la ville se construit par conséquent sur le mode du zonage (*zoning*). Celui-ci est d'autant plus poussé qu'il ne concerne pas uniquement les fonctions urbaines mais aussi les nationalités. Le quotidien y est apparemment organisé pour chacun. On pourrait dès lors être tenté de voir dans la trame la figure par excellence de ce cloisonnement ; ce serait ignorer que cette figure remonte aux origines même de l'urbanisme, qu'elle a traditionnellement eu pour fonction de structurer mais non de fermer la ville sur elle-même.

9 Henri Lefebvre, *La Vie quotidienne dans le monde moderne*, *op. cit.*, p. 115.

Al Reem Island : des tours génériques desservies par un espace public surdimensionné. Photo : S. Texier.

Et c'est précisément dans la trame que l'on découvre, derrière le systématisme, ce qui fait la ville au quotidien.

Trames

L'une des originalités d'Abu Dhabi réside dans la superposition de deux trames principales, de deux structures destinées à rythmer le quotidien dans un pays où l'Islam est la religion d'Etat – et l'automobile proche du sacré – : la circulation et la prière. Au réseau viaire orthogonal qui a servi à dessiner la ville dans les années 1970, s'est aussitôt ajoutée une seconde trame, tout aussi vitale : celle des mosquées, disposées tous les 150 mètres selon le vœu du fondateur du pays Cheick Zayed, et dont l'orientation par rapport à La Mecque diffère de quelques degrés de l'axe des voies de circulation. Faut-il y voir la décision politique la

La mosquée Cheik Zayed, construite par la firme britannique Halcrow (2001-2008). Photo : S. Texier.

plus significative de l'histoire de cette ville ? Probablement, tant ce réseau de mosquée structure l'ensemble du territoire et lui offre le seul instrument de cohésion dont dispose sa population hétérogène. Le plan qui réunirait ces deux données fondatrices (la route, la mosquée) donnerait à comprendre, de manière très synthétique, l'essentiel de la structure urbaine et, partant, du paysage de la ville. Il faudrait encore y associer la représentation des parkings – sur lesquels prennent place de nombreuses mosquées – et des voies intérieures aux îlots pour prendre la mesure de ce qui fait l'espace public d'Abu Dhabi.

Espace public

Il est possible, en effet, d'apprendre à lire cette ville par-delà ses édifices, en explorant ce qui n'est pas à proprement parler le vide – en ville le vide est toujours plein –, mais plutôt le non bâti (ce que certains appellent la « ville en creux »[10]). Ces espaces sont en fait tout ce qui produit limite, passage, interstice, seuil – la liste est longue des termes qui correspondent à ce qu'il y a entre deux bâtiments. À première vue, les espaces publics d'Abu Dhabi se résument à des parcs – pour la plupart très soignés –, notamment la promenade de la Corniche en front de mer. On ne compte quasiment aucune place, plutôt des parvis d'édifices publics, mais en revanche une quantité de carrefours. Toute l'île principale est conçue selon ce schéma fonctionnaliste, dans lequel le piéton n'a pas véritablement sa place. A l'inverse, ces dernières années, un travail de création d'espaces publics méticuleux – excessif, même, tant il a ostensiblement précédé tout usage – a été développé sur Yas Island et sur Maryah Island ; il traduit le projet de faire de ces zones, l'une touristique, l'autre financière, des espaces essentiellement occidentalisés.

Des méandres de la ville arabe, Abu Dhabi n'a rien conservé non plus, du moins concrètement. Le nomadisme peut-il expliquer cela ? L'hypothèse mérite d'être avancée. Où se joue alors l'interaction sociale et comment l'observer ? Plusieurs types d'espaces se distinguent nettement : dehors, les parkings, les jardins ; dedans, les malls et les hôtels. Les premiers constituent l'essentiel des espaces libres de la ville et le principal lieu d'échanges pour certaines communautés, les plus pauvres cela va sans dire[11]. Les seconds constituent chacun des objets d'étude spécifiques et requièrent plutôt les méthodes de la sociologie et/ou de l'ethnologie. La

10 Claude Thiberge, *La Ville en creux*, Paris, Les Éditions du Linteau, 2002.

11 Une étude de ces échanges dans certains quartiers de Dubai a été faite par Yasser Elsheshtawy, *Dubai : Behind an Urban Spectacle*, London/New York, Routledge, 2010.

différence de température entre dedans et dehors a, on l'imagine, des conséquences importantes sur ces pratiques spatiales ; elle explique d'ailleurs partiellement la nature même de l'espace public, parfois sa rudesse. Nous limiterons précisément notre analyse à l'espace extérieur.

3. Stratégies quotidiennes : l'art de faire le trottoir

Si nous cherchons à comprendre cette ville, à décrypter les jeux qui façonnent son espace, à expliquer aussi son « inquiétante étrangeté », il faut à l'évidence en déjouer certaines des règles. Il faut inventer des stratégies, résister d'une certaine manière, en premier lieu à ce qui nous est promis : l'absence complète de souffrance de la chaleur. L'impératif est donc de sortir : sortir avec, probablement, quelques idées préconçues, quelques références aussi lorsque l'on est habitué à parcourir la ville occidentale. Reprenons les mots d'Henri Lefebvre à propos de l'espace urbain, extraits de *La Révolution urbaine* : « Dans l'espace urbain […] il se passe toujours quelque chose. Le vide, le néant d'action ne peuvent être qu'apparents ; la neutralité n'est qu'un cas limite ; le vide (une place) attire ; il a ce sens et cette fin. Virtuellement, n'importe quoi peut se passer n'importe où. Ici ou là, une foule peut se rassembler, des objets s'amonceler, une fête se déployer, un événement survenir, terrifiant ou agréable. D'où le caractère fascinant de l'espace urbain : la centralité toujours possible. »[12].

La marche comme résistance

Qu'en est-il dans la « ville événement », où l'imprévu et l'imprévisible ne sont pas souhaités ; dans une ville, qui plus est, fondée sur un autre système de pouvoir, d'aménagement, de prévision et surtout de surveillance des faits et gestes de chacun ? Quelle pratique de l'espace peut-on y envisager ?

Parmi les procédures qui, selon Michel de Certeau, « devraient mener à une théorie des pratiques quotidiennes, de l'espace vécu et d'une inquiétante familiarité de la ville »[13], parmi les ruses, détours et mobilités qui permettent de déjouer un système parfaitement codifié, la marche apparaît comme l'un des exercices les plus prometteurs : « Les jeux de pas sont façonnages d'espaces. Ils trament les lieux[14]. » La marche est à la fois « lecture et écriture du territoire », précise Francesco Careri[15]. Si ce dernier (et le groupe Stalker auquel il appartient) prône une errance féconde, une « transurbance » destinée à charger de sens des espaces essentiellement marginaux ou délaissés, il nous faudrait pour notre part arpenter tous les espaces, probables et improbables, de la ville nouvelle. Il s'agit à la fois, dans ce type de parcours, d'être soi-même créateur d'espace et d'observer les différentes appropriations ou transgressions que suscite l'espace urbain. La méthode peut d'ailleurs varier selon les objectifs et les visées disciplinaires : l'historien de l'architecture partira en quête d'objets, de motifs, d'espaces exemplaires ou atypiques ; un autre s'inspirera plus directement de la dérive situationniste afin d'élaborer une géographie alternative, etc. Peu importe au fond la manière de chercher, le fait même de parcourir la ville autrement est déjà une forme de résistance et un mode d'observation de la résistance d'autrui.

La chaleur, on l'a dit, serait le premier élément auquel il convient de résister. Nous ne croyons pas utile de nous étendre sur la plus ou moins grande pénibilité d'un parcours, à tel ou tel moment de la journée ou de l'année. Il faut

12 Henri Lefebvre, *La Révolution urbaine*, Paris, Gallimard, 1970, p. 174.

13 M. de Certeau, *op. cit*., p. 146.

14 *Ibid*., p. 147.

15 Francesco Careri, *Walkscapes. La marche comme pratique esthétique*, traduit de l'italien par Jérôme Orsoni, Paris, Jacqueline Chambon, 2013, p. 56.

insister, en revanche, sur l'importance – où que ce soit au demeurant – d'*éprouver* un territoire, comme on éprouve un espace, un sentiment… Eprouver le territoire, c'est en l'occurrence en prendre la mesure visuellement, mais aussi corporellement (« N'être que ce point voyant, c'est la fiction du savoir ») : il n'est jamais vain, en effet, de faire à pieds le chemin que l'on aurait pu faire par un moyen plus confortable[16]. De ce point de vue, la marche est aussi une résistance à la facilité, à un certain conformisme – quand elle n'est pas une prise de risque... Elle est cependant bien plus que cela encore : sans tomber dans une naïveté qui consisterait à y voir une forme de solidarité avec ceux qui ne prennent ni voiture ni taxi, on mesure vite quel changement de statut on opère en devenant piéton dans cette ville, en procédant à une sorte d'abolition provisoire des privilèges…

La marche comme déconstruction

Dès lors que l'on regarde la ville comme environnement quotidien (une expression très utilisée dans les années 1960-1980), quels bénéfices peut-on concrètement tirer de la marche ? Et par quel type de marche y parvient-on ? Le cas d'Abu Dhabi n'est sûrement pas unique, mais il fait probablement partie de ces cas extrêmes de villes réglées, codifiées, conscrites et saturées de signes – une étude serrée des déplacements des différents types de personnes, selon leur fonction, leur nationalité, leur niveau de vie, donnerait d'ailleurs la mesure du déterminisme des mobilités qui s'y joue. Fort de ce constat, on peut considérer sans exagérer que chaque pas fait hors d'un certain nombre de destinations attendues est producteur de connaissance, de conscience, de territoire et, ce, qui que l'on soit. La marche est en cela une forme de déconstruction du système urbain. L'urbanisme, on le sait, ne peut anticiper la vie, il lui donne un cadre par définition voué à être transgressé.

16 Prenons un exemple amiénois emblématique : le parcours du centre ville vers le Campus. La marche de l'un vers l'autre point est à elle seule une expérience et un objet d'étude dont on ne soupçonne pas la richesse.

Un quartier central loti dans les années 1970, entouré par des tours élevées dans les années 1980. Photo : S. Texier.

Si l'on s'intéresse à l'espace public, il suffit de mettre le pied dehors pour tomber sur une multitude d'indices. Les trottoirs sont à ce titre de véritables guides : leur dessin, leur tracé, leur hauteur, leur évolution dans le temps en disent long sur la manière dont est pensé l'ensemble de la ville. Les trottoirs, c'est le pouvoir, mais aussi la règle commune ; aussi en les suivant comprend-on ce qui est attendu ou entendu et, en les perdant, peut-on commencer à imaginer ce que seraient les lieux où ni le pouvoir ni la règle ne sont plus présents, ces lieux qui sont l'impensé de la ville. À Abu Dhabi, cet impensé doit cependant être associé au pas encore pensé, beaucoup d'espaces étant en attente d'un aménagement à venir.

De là plusieurs questions peuvent être posées en guise de conclusion :

1. La règle entraînant mécaniquement sa transgression, même dans les systèmes les plus coercitifs, ne faudrait-il pas finalement postuler la quasi-universalité de certains caractères de la ville, à commencer par l'espace public et la centralité[17] ?

2. Dans une ville héritière d'une culture nomade, mais totalement soumise à la logique de l'automobile, quel statut la marche peut-elle encore avoir ? Faut-il ou non penser cette ville en considérant le nomadisme comme donnée implicite de son urbanisme, de la représentation que s'en fait une partie de sa population ?

3. La troisième question sera plus prospective. La place accordée aux circulations dites « douces » dans les projets de développement de la ville (le plan Abu Dhabi 2030) confirme l'occidentalisation du travail sur l'espace public. Cela nous ramène à une problématique plus générale. Il est probable, en l'occurrence, que dans vingt ans, au terme d'une phase d'importation massive de modèles, cette ville aura elle-même atteint le statut de modèle qu'elle cherche délibérément à être. La plus grande interrogation concernerait alors la cohabitation, au quotidien et dans l'espace urbain, de populations dont les intérêts, les statuts et les niveaux de vie sont, pour l'heure, si divergents.

17 Voir à ce propos *Voies publiques. Histoires et pratiques de l'espace public à Paris* (dir. Simon Texier), Paris, Picard/Pavillon de l'Arsenal, 2006.