Ethnographie d'une réduction cartographique des engagements participatifs

Julien Charles

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/quaderni/567>

DOI : 10.4000/quaderni.567

ISSN : 2105-2956

Éditeur

Les éditions de la Maison des sciences de l'Homme

Édition imprimée

Date de publication : 5 janvier 2012

Pagination : 105-112

Référence électronique

Julien Charles, « Ethnographie d'une réduction cartographique des engagements participatifs », *Quaderni* [En ligne], 77 | Hiver 2011-2012, mis en ligne le 05 janvier 2014, consulté le 30 avril 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/quaderni/567> ; DOI : 10.4000/quaderni.567

ethnographie d'une réduction cartographique des engagements participatifs

Julien
Charles

*Aspirant FNRS
Doctorant au
CID-LaGIS (UCL)
et GSPM (EHESS)
Belgique*

Je propose ici de penser la façon dont certains formats d'information et leurs instruments sont mobilisés dans le cadre d'un dispositif participatif urbain. À partir d'une enquête ethnographique, je discuterai la façon dont ces formats contraignent les interventions et définissent la pertinence de celles-ci, dessinant par là des formats de participation. Il apparaîtra que la cartographie des problèmes soulevés par les habitants, réalisée par les ingénieurs en charge du projet, transforme les propos recueillis au cours des premières réunions.

Un Plan Communal de Mobilité

Ce travail se fonde sur des observations de réunions participatives en Belgique menées en 2007 et 2008, s'inscrivant dans la réalisation d'un Plan Communal de Mobilité défini légalement comme « *document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une commune* »¹. L'appel d'offre le concernant a été remporté par deux cabinets d'ingénieurs en mobilité associés à une animatrice de la participation. L'intégralité des quatorze rencontres constituant ce dispositif a été observée et filmée (une réunion de démarrage dans chacun des quatre quartiers, quatre ateliers thématiques à l'échelle communale, une réunion technique, une séance plénière et quatre ateliers thématiques).

Formats d'information et de participation

Les réunions ont eu lieu dans des bâtiments officiels (principalement à l'Hôtel de Ville) en présence d'élus, d'ingénieurs, d'animateurs et d'habitants. Comme on pouvait le lire sur le site Internet de la commune, il s'agissait de « *réu-*

nions publiques ». Mais l'observation de ces rencontres montre que leur publicité est bien différente de celle identifiée par Habermas² comme échange d'arguments rationnels. Pour autant, les paroles ne sont pas échangées dans l'intimité de l'habitat, ni dans l'anonymat de la déambulation urbaine. La façon dont il convient d'appréhender ces réunions tient plutôt à l'idée de publicisation dont on peut trouver l'intuition chez Dewey³ et que Thévenot⁴ approfondit radicalement.

Pour éviter une présentation du cadre théorique *in abstracto*, voici une première entrée dans le dispositif à travers l'extrait d'une réunion de démarrage. Il y était demandé aux participants de se répartir en sous-groupes d'une dizaine de personnes pour « dire tout ce qui ne va pas au niveau de la mobilité dans la commune ». Les problèmes soulevés devaient alors être notés sur un tableau par un rapporteur qui les présentait au final aux sous-groupes réunis. Même si ce n'était pas la consigne, les habitants se sont regroupés par quartier, voire par rue.

F : Le pont du canal, à la limite si une maman, si une maman pousse une poussette (plaçant ses mains face à elle comme si elle la poussait).

A : Vous parlez à pieds ? [...]

F : Oui parce que sur le pont on ne sait pas se croiser hein (elle bouge ses épaules, imitant un mouvement d'évitement).

A : Ah oui, c'est dégueulasse ça, c'est dégueulasse hein !

F : Donc on doit attendre que la personne en

sens inverse...

A : Ah oui, si vous êtes avec une poussette vous bloquez tout.

F : Même en vélo, parce que je me vois mal rouler en vélo sur la route là.

A : Il faut marcher en file indienne là.

F : Et si on a des sacs, impossible ! Ou alors... (elle fait semblant de tenir un sac dans chaque main, mettant l'un devant elle et l'autre derrière). Ça ne va pas.

A : Ah oui, non. Ou alors, faut en mettre un au-dessus de la rambarde (en faisant le geste).

F : Peut-être.

On voit ici des êtres proches partageant leurs trouvailles personnelles pour se croiser sans trop de difficultés sur ce pont qu'ils traversent régulièrement. Ils n'ont ici pas besoin d'en passer par des mesures standardisées ni par des conventions révélant l'injustice entre piétons et automobilistes. Le pont est plutôt saisi par des attaches situées, révélant des troubles les mettant à mal l'aise dans leurs déplacements quotidiens. Par l'échange de ces trucs et astuces, ils explorent des arrangements permettant de rétablir cette aisance propre aux usages familiers des espaces habités⁵. Dans ce cadre, la participation devient recherche d'arrangements qui conviennent à l'aise personnelle. Les participants sont dès lors des proches partageant et se rencontrant dans des lieux communs. L'ouverture de la communauté à l'étranger⁶ est rendue particulièrement difficile par l'économie

des représentations conventionnelles, nécessaires à l'extension de la communauté des participants.

Les ingénieurs font partie de ces êtres éloignés, incapables de saisir les fines aspérités de l'environnement. Ils ont accumulé des informations sur différents supports (cartes, tableau statistique, comptage, etc.) qui les invitent à saisir la ville dans sa fonctionnalité, en tant qu'elle est constituée de moyens mobilisables pour réaliser un plan⁷. L'objectif de la participation sera alors de choisir objectivement le plus efficace. L'intervention suivante concerne certes un autre problème que celui du pont mais diffère surtout quant à la façon de saisir le problème et d'en penser la résolution : « *Ce que je souhaiterais, c'est qualité trottoir et qualité cyclable. Si on a une piste cyclable bien marquée et qu'on a un trottoir bien marqué, ça devrait aller de pair. Un minimum, mais un minimum bien fait* ». L'horizon de l'engagement de cet habitant dans la participation est la réalisation de ces marquages. Il n'inscrit nullement ceux-ci sous l'auspice de l'aise personnelle. C'est simplement la fonctionnalité de la piste cyclable et du trottoir qui soutiennent son intervention.

Face à ces deux façons de saisir l'environnement et de s'engager dans la participation, certains regrettent le localisme des discussions et préféreraient regarder le bien commun. L'indice local ne convient plus car il n'est pas accessible à la communauté étendue visée par cet horizon général. C'est ici que l'indicateur conventionnel trouve sa pertinence, prenant appui sur des conventions collectives regardant potentiellement toute l'humanité. Les informations seront alors qualifiées publiquement, reconnues conventionnellement.

Le type de participation qui en découle est orienté vers la réalisation d'un bien commun, à travers une délibération faisant place aux convictions politiques. On voit ci-dessous que M. s'engage dans cette voie en tentant de généraliser les propos de V. :

V : Moi, j'aimerais bien rebondir un petit peu sur les trottoirs. Je ne prends que deux exemples, la rue Saint-Jean et la rue des Cerisiers. Moi je pense qu'ils sont dans un état déplorable [...]. Il y a un monsieur au quartier Saint-Jean qui marche avec des béquilles, qui n'a plus qu'une jambe, ce monsieur est obligé de marcher sur la rue et c'est pas évident pour lui [...].

M : On pourrait dire qu'on défend l'idée d'un centre ville où il faudrait mettre des priorités, et donc se dire que s'il faut commencer des aménagements, c'est plutôt pour des piétons, personnes à mobilité réduite ou des cyclistes qui encombrement quand même moins la ville que les voitures.

On retrouve donc dans l'observation des réunions participatives les trois régimes d'engagement et de formats d'information conceptualisés par Thévenot. Cette différenciation invite à une réflexion sur les modes de coordination inhérents à ces formats, variant selon ce qu'il convient de prendre en compte. Au contraire des approches cognitivistes, ici formats d'information et de participation sont liés, mettant ainsi en exergue le fondement moral de l'appréhension du monde (il ne s'agit pas seulement d'un « savoir » mais aussi d'une modalité d'engagement en vue de la réalisation d'un bien). Voici un tableau de synthèse de ces différentes façons de transformer

Faire du commun par la participation

Régime d'engagement favorisé	Public	En plan	Familier
Format d'information	Indicateur conventionnel	Indication fonctionnelle	Indice localisé
Procédure	Délibération	Négociation	Rencontres de proximité
Figure du participant	Citoyen	<i>Stakeholder</i>	Habitant
Bien visé	Bien commun	Réalisation d'un plan	Aise

un engagement pour participer, largement inspiré du travail d'Audrey Richard-Ferroudji⁸.

Cohabitation de formats pluriels

On vient de le voir, coexistent dans les lieux de participation différentes façons d'appréhender le monde, elles-mêmes profondément intriquées dans les différents formats de participation. Nous allons maintenant nous intéresser à ces saisies du monde, à la façon dont le dispositif « *apprête* »⁹ les personnes à certains modes de participation.

Notons auparavant que ces formats ne sont pas attachés en propre à certaines personnes. Les différents acteurs entrant dans le dispositif étudié sont potentiellement amenés à mettre en forme la réalité de différentes manières. Pourtant, cette diversité peine à être maintenue. Certaines formes sont écrasées par d'autres. Il est dès lors nécessaire d'explorer les pouvoirs à l'œuvre dans la participation. Pouvoir, le verbe transitif, nous invite à penser les capacités dont jouissent les participants, l'ouverture d'un espace des possibles. Le pouvoir, dans sa forme substantive, indique aussi une capacité à faire faire, à soumettre. Penser ces deux facettes du pouvoir dans un même mouvement est l'intention de cet article¹⁰.

Le pouvoir de l'économie cartographique

Le droit contraint la réalisation du plan de mobilité en imposant la production finale d'un projet d'adaptation de l'organisation de la mobilité et de mesures à prendre pour le réaliser. Dès lors que cette obligation est rappelée aux habitants par les organisateurs et qu'elle définit la façon dont le dispositif est façonné, les participants sont invités à saisir leur environnement fonctionnellement, avec pour horizon la réalisation dudit projet. Ces exigences seront particulièrement visibles dans l'économie cartographique, capitale aux yeux des membres du cabinet d'ingénieurs. Elle permet en effet le prolongement de l'efficacité du plan hors de l'espace cognitif mentalisé en favorisant une saisie de la mobilité communale comme un objet à planifier. Si la mobilisation des cartes peut être entendue comme prolongation des capacités cognitives reconnues à une personne, elle est aussi, en tant qu'artefact cognitif¹¹, transformatrice du rapport au monde.

Les premières cartes ont été réalisées par l'un des ingénieurs à la suite des réunions de démarrage. À partir d'un classement thématique prédéfini, il lie et classe les notes prises par les rapporteurs dans ses catégories. Ces notes

faisaient essentiellement écho à des savoirs de proximité, partagés lors d'échanges au sein de petits groupes de voisins. Le processus classificatoire de l'ingénieur construit un savoir plus abstrait, déconnecté du vécu qui donnait sens lors de l'énonciation initiale (souvent balbutiante et appuyée sur des formes moins conventionnelles de langage). Ensuite, ce qu'il faut maintenant considérer comme un ensemble d'*items* intégrés dans des classes est reporté sur une carte. Celle-ci porte son lecteur vers un point de vue depuis lequel la ville n'est plus un lieu de passage mais devient un objet de mesure. Elle est saisie par des indications fonctionnelles et non par des indices perceptuels localisés. Ce qui est visé, c'est une utilisation normale de la ville par le passant et non l'aise des habitants¹². Ainsi, par exemple, l'histoire de cet habitant devant tous les jours patienter de longues minutes devant un passage à niveau fermé qui l'empêche souvent d'arriver à l'heure pour aller rechercher sa fille à l'école qu'il retrouve en pleurs est-elle réduite, par le processus cartographique, à pointer le passage à niveau sur une carte et à y indiquer le volume horaire quotidien de fermeture du passage.

Mais le pouvoir a deux faces et il importe donc de reconnaître la dimension capacitante de la cartographie. Elle rend possible, à travers la construction d'indications fonctionnelles, une coordination plus large que celle permise par les savoirs familiers. Elle permet de répondre aux exigences techniques et légales. En s'appuyant sur des chiffres et des cartes, l'ingénieur peut montrer l'opérationnalité des propositions. Mais, ce faisant, ce ne sont pas seulement les saisies proximales du monde qui font défaut comme nous allons le voir maintenant.

Le pouvoir de la discussion politique

Une dynamique de justification est promue par l'animatrice qui l'ancore dans une conception délibérative de la participation. Elle fera référence aux participants en tant qu'« *acteurs politiques* » qu'elle soumet à une « *obligation à s'expliquer* ». Ce qui est ici en jeu, ce n'est pas l'efficacité d'un plan mais la légitimité d'une décision au regard de biens communs. Le citoyen doit alors être capable de problématiser la mobilité dans des termes génériques. Les troubles vécus intimement et partagés avec des voisins n'y sont pas admis, il doit plutôt s'agir de problèmes publics montés en généralité. Si cette modalité de participation permet d'accueillir le bien commun, l'extrait suivant montre qu'elle peut aussi faire violence aux engagements de proximité.

Animatrice : Il est presque 10h donc je propose de nous concentrer sur...

L : Moi je veux vous proposer quelque chose Madame, c'est d'aller faire un tour une fois dans [la commune].

A : Vous croyez que je ne l'ai jamais fait ?

L : Vous l'avez déjà fait ? Vous êtes déjà allée sur le pont du canal alors ?

A : Oui.

Des voix s'élèvent dans l'assemblée, un participant dit : « menteuse »

L : Ça, ça m'étonnerait parce que quand on parlait de la poussette vous n'aviez même pas

l'air de réagir [...].

A : Pour vous répondre hein, Madame, je pense qu'il y a des questions qui sont à régler, mais je ne suis pas sûre qu'elles concernent un plan de mobilité.

L : Oui, enfin, je vous l'ai dit à vous, mais enfin peut-être que tout le monde devrait une fois aller à pied, en vélo, et avec une poussette, on verrait ça alors d'une autre manière.

Alors que l'animatrice attend d'eux d'engager dans le débat des conceptions générales de la mobilité, certains habitants formulent des remarques localisées et vont jusqu'à évaluer l'animatrice sur la base des expressions qui transparaissent sur son visage. Pour elle, tous ces éléments doivent être évités car ils empêchent la tenue d'un discours tourné vers l'universel et restreignent la participation aux familiers des lieux. Cette intention de mettre en place une participation citoyenne faisant honneur au sens de la justice des participants méprise, dans le même temps, les attachements proximaux des participants. En voulant ouvrir la participation au bien commun, elle la ferme aux habitants attachés intimement à leur ville et incapables de ce décentrement rapide et radical.

Mémoire du dispositif

Malgré des tentatives de délibération sur certaines problématiques, ce sont les rapports fonctionnels à l'environnement qui domineront l'espace de la participation observé. En effet, le seul support partagé seront les cartes produites par les ingénieurs au fil des rencontres. Avec elles, ce ne sont que les aspects techniques de la mobilité

qui auront voix au chapitre. Elles cadrent la participation sous un objectif d'efficacité. Ni les engagements de proximité, ni ceux ancrés dans des convictions sur le bien commun ne sont reconnus.

Une dernière précision s'impose. Nous avons jusqu'ici insisté sur la facette capacitante des engagements de proximité mais il importe aussi de considérer sa dimension contraignante. En effet, les formes proximales d'évaluation ne sont pas accessibles à tous, en tous temps et en tous lieux. Si la reconnaissance du proche peut laisser apparaître des formes « *habitées* » de la vie urbaine jusqu'à présent insaisissables par les ingénieurs, elle peut également rendre extrêmement difficile l'accès au dispositif pour les êtres non familiers et, potentiellement, faire place à des formes perverses de grandissement du proche¹³.

En guise de conclusion : repenser les attentes pesant sur les participants

Il apparaît dans le cas étudié que, malgré la pluralité des savoirs en jeu, seuls sont reconnus et retenus ceux qui se sont conformés à l'horizon de la réalisation d'un *plan* de mobilité. L'analyse de ces rencontres ne peut faire l'économie d'une réflexion sur les supports de cette limitation, aussi distants paraissent-ils de prime abord (dans ce cas, les textes de lois). L'enquête *in situ* permet quant à elle de montrer que les appuis matériels et organisationnels proposés aux participants forment le prolongement d'une certaine conception de la participation, qui aurait tout à gagner à être pluralisée. En effet, on l'a vu, la logique communicationnelle inspirée de la démocratie délibérative, tout autant que la logique de négociation inspirée par une réduction du monde

à ses fonctionnalités, limitent la participation. Face à la figure du citoyen et du *stakeholder*, il conviendrait de pouvoir en faire valoir une troisième, celle de l'habitant.

Mais il ne faut pas s'arrêter à accumuler ces différentes figures du participant. Il faut aussi repenser la compétence politique comme capacité à composer avec différents formats. L'expert de la participation n'est donc pas celui qui maîtrise les savoirs fonctionnels, individu réglant toutes les questions à partir de ses connaissances techniques, mais un être doté de compétences articulatoires, capable de faire le pont entre différents formats de participation. *« Cet exercice est essentiel car c'est en lui que réside la possibilité à la fois d'ouvrir la société à la diversité – qui va jusqu'au plus singulier des personnes – tout en permettant de composer un ordre commun qui a besoin des conventions pour assurer son caractère juste »*¹⁴.

Ce mouvement ne peut se limiter à reconnaître l'importance des savoirs du proche dans les dispositifs de participation. Ils sont en effet déjà saisis par les protagonistes, mais trop souvent en référence à d'autres formes de jugement que celle qui leur est spécifique. Soit ils sont vus comme participant à la réalisation du plan : *« L'idée d'aller à l'échelle géographique c'était aussi d'aller rencontrer les gens là où ils sont. [...] Puis après, j'ai envie de dire, qu'on ait ferré le poisson, eh bien, on apporte effectivement plus de débats, une autre démarche dans la suite de la réflexion »* disait l'un des ingénieurs. Soit il est pensé comme appui initial pour une montée en généralité : *« Il faut commencer comme le citoyen souhaite parler. Et le travail des ateliers*

est de le faire monter » disait l'animatrice. La spécificité des informations, de la coordination et des biens du proche passe inaperçu quand on s'en tient aux conceptions de la participation comme délibération ou négociation qui sont symbolisées par ces deux dernières citations. Les ébauches de réponses à ce problème devront incorporer les spécificités incompressibles de chacun des formats d'information, celles-là mêmes qui les rendent complémentaires les uns aux autres.

N · O · T · E · S

1. Décret Wallon relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, 1^{er} avril 2004, art. 12, § 1^{er}.
2. Jurgen Habermas, *L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Paris, Payot, 1962.
3. John Dewey, *Le public et ses problèmes*, Pau, Farrago, 2003 (1927).
4. e.a. Laurent Thévenot, *L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement*, Paris, La Découverte, 2006.
5. Marc Breviglieri, « L'horizon du ne plus habiter et l'absence du maintien de soi en public » in Céfaï D. et Joseph I., *L'Héritage du pragmatisme. Conflits d'urbanité et épreuves de civisme*, Paris, Éditions de l'Aube, 2002, pp. 319-336.
6. Joan Stavo-Debauge, *Venir à la communauté. Une sociologie de l'hospitalité et de l'appartenance*, Thèse pour le doctorat de sociologie, Paris, EHESS, 2009.
7. Thévenot, *L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement, op. cit.*
8. Audrey Richard-Ferroudji, *L'appropriation des dispositifs de gestion locale et participative de l'eau. Composer avec une pluralité de valeurs, d'objectifs et d'attachements*, Thèse pour le doctorat de sociologie, Paris: EHESS, 2008.
9. Joan Stavo-Debauge, « Les vices d'une inconséquence conduisant à l'impuissance de la politique française de lutte contre les discriminations. II. Apprêter un chemin au droit afin qu'il puisse exercer son autorité et confectionner des 'catégories' qui autorisent l'action publique » *Carnets de bord*, n° 7, 2004, pp. 32-54.
10. Voir à cet égard Laurent Thévenot, « Des autorités à l'épreuve de la critique. L'opprimant du

«gouvernement par l'objectif» » (présenté au colloque *Autorità e legittimità oggi, nelle istituzioni politiche, nelle organizzazioni, nella cultura*, Bologne, 2009.

11. Donald A. Norman, « Les artefacts cognitifs » in Conein B., Dodier N. et Thévenot L., *Les objets dans l'action. De la maison au laboratoire*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1993, pp. 15-34.
12. Joan Stavo-Debauge, « L'indifférence du passant qui se meut, les ancrages du résident qui s' émeut » in Céfaï D. et Pasquier D., *Les sens du public. Publics politiques, publics médiatiques*, Paris, PUF, 2003, pp. 347-371.
13. Eric Doidy, « (Ne pas) juger scandaleux. Les électeurs de Levallois-Perret face au comportement de leur maire » in *Politix*, n° 71, 2006, pp. 165-185.
14. Luca Pattaroni, « À la croisée des savoirs. Les politiques publiques entre savoirs conventionnels et savoirs familiers » in *espacestemp.net* (à paraître).