

Cultures métropolitaines et géopolitique de la citoyenneté

Jérôme MONNET

Université de Toulouse-Le Mirail

Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines, Institut Français d'Urbanisme, Université de Paris-8

Les citoyens sont rarement objet d'analyse géopolitique ; en effet, les individus ne sont généralement pas considérés comme des sujets géopolitiques, sauf en tant que composants d'acteurs collectifs institués comme les états-nations, les collectivités territoriales, les partis ou syndicats, les groupes ethniques ou les entreprises, entre autres. Ici, nous observerons certaines pratiques spatiales quotidiennes des citoyens en tâchant de montrer comment elles s'insèrent dans le champ de la gouvernance métropolitaine. Nous analyserons les relations que les cultures urbaines entretiennent avec les pratiques de l'espace public, avec des exemples localisés dans deux « suds » très proches et très contrastés : Los Angeles et Mexico. Nous terminerons par les implications de la prise en compte des dimensions culturelles de la métropolisation dans les politiques urbaines, insistant ainsi sur les conditions que la citoyenneté pose à l'exercice de la citoyenneté.

La citoyenneté : des cultures urbaines aux pratiques métropolitaines

A l'heure d'aborder les évolutions de la vie urbaine contemporaine, chercheurs, journalistes ou experts du marketing et de la publicité semblent d'accord pour souligner l'hétérogénéité et la complexité croissante de la société. Des raccourcis médiatiques comme « yuppies », « bobos », « jeunes des banlieues », « exclus » etc., opèrent des catégorisations sociales multidimensionnelles qui signalent un changement de représentation de la structure sociale. Il ne suffit plus de regrouper les citoyens dans des catégories définies par une poignée de variables quantitatives interdépendantes (comme la formation, la profession et les revenus) qui permettraient de comprendre l'organisation spatiale de la ville de façon déterministe, faisant correspondre types de population, types de ménages, types d'habitat, types de mobilités, types de consommation et types de comportement électoral. Alors que la ville industrielle a vu la dialectique des classes bourgeoises et ouvrières progressivement perturbée par l'émergence des catégories floues comme « employés » ou « classes moyennes », c'est davantage dans des termes culturels que l'on appréhende désormais la diversité et les antagonismes sociaux dans la métropole postindustrielle.

L'attention commence à porter sur les pratiques des citoyens (déplacements, sociabilités, consommation, loisirs, etc.) et les représentations qu'ils ont d'eux-mêmes et des autres, c'est-à-dire sur ce que l'on appelle communément la culture. Ce parti-pris amène à considérer la multiplicité des situations et la dispersion des points de vue, voire la fragmentation des relations, comme la nouvelle norme de l'expérience métropolitaine. La nouveauté réside selon certains analystes dans une série de caractéristiques liées à la globalisation et à la métropolisation, avec ce qu'elles impliquent comme affaiblissement relatif du cadre de l'état-nation pour définir l'intérêt commun et garantir la sécurité, la solidarité et la stabilité. La nouvelle citoyenneté serait ainsi fondamentalement structurée par l'hybridité, par le consumérisme et par la mobilité [García Canclini 1990, 1995, 1996].

L'hybridation ou le métissage [Baby-Collin 2000, Cunin 2001] caractérise l'innovation sociale et culturelle dans les métropoles contemporaines, en conséquence d'un double mouvement de diversification de leur population :

- *exogène*, car la globalisation des flux migratoires fait que les immigrés (y compris les expatriés) d'une ville proviennent de plus en plus de toutes les régions du monde – ce n'est pas seulement une question de flux mais aussi de paysages et d'offre commerciale (cf. par exemple la diffusion des restaurants « ethniques » dans toutes les villes et le multiplication des « Chinatowns » dans le monde entier) ;
- *endogène*, avec l'éclatement des modèles de famille, de sexualité, des modes d'habitat et de cohabitation et des styles de vie ; ainsi, le « look » choisi par des jeunes Français de diverses origines fait référence au *gangsta rap* de New York et Los Angeles ; mais dans cette ville, le *lowriding* (voir plus loin) doit se comprendre avec l'imagerie des immigrés d'origine mexicaine ; tandis qu'à Mexico, le mouvement dit « gothique » ne peut s'interpréter sans référence au mouvement punk londonien ; etc.

En ce qui concerne l'importance de la consommation dans la sphère publique, García Canclini [1995] explique que la citoyenneté contemporaine passe par la possibilité de consommer et qu'inversement, l'incapacité de consommer exclut de la société. De son côté, Sabatier [2006] montre que les espaces commerciaux et de consommation sont de plus en plus le support d'activités de loisirs et de communication. On peut alors dire que consommer devient un élément essentiel pour faire partie d'une « communauté imaginée » [Anderson 1983] qui est de moins en moins stato-nationale et de plus en plus floue et globale.

Outre l'hybridation et la consommation, le déplacement, le voyage ou la mobilité deviennent centraux dans l'expérience métropolitaine [Allemand *et alii* 2004]. Il faut pouvoir « bouger pour s'en sortir » [IVM 2005]. Les trajets sont de moins en moins des « temps morts » entre des lieux fixes supports des moments forts ; de plus en plus, on utilise les déplacements pour s'informer, pour communiquer et pour consommer [Bondue 2004 ; Monnet 2006b]. Or, contrairement à l'idée que l'individualisme implique une « privatisation de la vie sociale » [Murdock & Janus 1985] et le « chacun pour soi/chacun chez soi », on observe plutôt dans les métropoles contemporaines que le processus d'individuation s'accompagne de nouveaux types de socialisation dans des « lieux communs » [Monnet 1993] comme les espaces commerciaux et de loisirs, les quartiers à la mode, etc. [Ascher 2005, Deligne *et alii* 2006 ; Sabatier 2006].

De ce fait, l'espace public continue d'offrir une entrée privilégiée pour observer les mutations de la citadinité : scène de manifestation des styles de vie et d'expression des différences, il est en permanence réactualisé comme lieu de conflictivité chaque fois que des innovations culturelles subvertissent les normes urbanistiques qui le régissent ou les règles sociales dominantes qui s'y appliquent. Au lieu d'y voir une arène de discussion d'intérêts partagés et de décisions communes, constitutive d'un public [Habermas 1962], nous envisagerons ici l'espace public comme le milieu concret où différentes acceptions de ce qui peut être considéré comme public se rencontrent voire s'affrontent. C'est le cas avec « l'invasion » de la publicité, dénoncée par des habitants face aux entreprises qui couvrent de réclames le moindre support disponible ; ou bien avec la lutte pour la voirie entre les automobilistes et les cyclistes, par exemple. Dans les mégapoles que nous comparons plus bas, la rue est ainsi abondamment représentée, dans l'iconographie mondiale comme dans l'imaginaire local, comme une métonymie de la société urbaine [Monnet 2007], une partie qui incarne un tout et en reflète la complexité, voire les contradictions.

Gens et cultures de la rue : représentations du désordre ou du conflit urbain

On qualifie souvent de « cultures de la rue » des ensembles de pratiques et de représentations considérés comme plus ou moins transgressifs de l'ordre public. L'identification par la rue désigne quelque chose qui n'utilise pas un canal établi ou institué d'expression, qui « fait désordre » pour certains, mais surtout exprime publiquement un ordre alternatif, voire subversif, de l'ordre public de référence. L'imaginaire associant les « cultures de la rue » et les « cultures urbaines » les interprète souvent comme l'expression de conflits, de difficultés ou de problèmes, le cas échéant pour les mépriser : « un totalitarisme de la médiocrité, qui passe par la reconnaissance des cultures de la rue, s'est instauré. Or la culture de la rue est à la culture ce que la jachère est à l'agriculture. La culture de la rue, c'est la friche... » [Brighelli 2005].

Mais il existe aussi une identification sociale et médiatique valorisante des « cultures de la rue » [Planète Jeunes 2005, RATP 2005], regroupant sous ce vocable des pratiques dites récréatives (sportives, ludiques et/ou artistiques). Les plus connues, grâce à une iconographie abondante, sont liées au « mouvement » Hip-Hop (break dance, rap, streetwear, tag, graffiti, roller, skate, etc. [Bloch-Raymond 2005]). La plupart des jeunes concernés se contentent de s'habiller suivant une mode vestimentaire et d'écouter un type de musique ; seules des minorités sont activement engagées, chacune de leur côté, dans l'une de ces « pratiques de rue » considérées comme des « détournements » de l'espace public et qui conservent de ce fait un caractère transgressif [Adamkiewicz 2005]. L'iconographie de Los Angeles est particulièrement marquée par ces cultures de rue, en particulier grâce au Gansta Rap (musique, vidéo, habillement) ou aux films sur la glisse urbaine, comme par exemple la fiction de Larry Clark, « *Wassup Rockers* » (2006), qui met en scène un parcours de jeunes skaters Latinos du ghetto de South Central aux beaux quartiers de Beverly Hills.

Cependant, dans l'imagerie cinématographique comme dans les représentations scientifiques, une autre « culture de la rue » représente la vie urbaine encore davantage que les pratiques récréatives. Il s'agit de l'univers misérable et/ou violent des gens qui vivent *dans* la rue (clochards, SDF, « enfants des rues ») ou qui y exercent des activités réprouvées (voleurs, prostituées, drogués et dealers) : « les ethnographies de la rue sont habituellement liées à des gens marginaux, à des activités marginales et à des lieux marginaux » [Gigengack & Van Gelder 2000 :10]. L'exclusion de certaines catégories de population du marché de l'emploi et/ou du logement les amène à développer des « stratégies de survie » dans et par la rue, comme à Los Angeles les membres des gangs [Phillips 1999] ou les « *Homeless* » vivant « à l'abri » des échangeurs d'autoroute [Ethington 2001]. Les gens définis par la rue démontrent des « compétences » que le discours sur l'exclusion tend à occulter [Blanc & Clément 2004 : 20] : pour transformer l'espace public de milieu de vie inhospitalier en « ressource » [Pérez 2005], ils doivent entretenir des relations ambivalentes avec les passants, ces usagers « normaux » de la voirie qu'ils dérangent mais dont ils dépendent économiquement [Pessanha Neves 2004].

L'iconographie, qui fait des gens de la rue des éléments du paysage urbain, contribue à leur inclusion paradoxale dans l'espace public. A Mexico, les jongleurs, clowns et cracheurs de feu qui mendient aux feux rouges sont entrés dans l'imaginaire local comme une forme d'expression de la précarité urbaine.¹ Dès 1950, le film de Luis Buñuel « *Los Olvidados* », qui évoquait les conditions de survie d'une bande de jeunes de la rue, faisait scandale en contrevenant à l'image progressiste que le régime mexicain voulait donner de lui-même avec les grands travaux de modernisation de sa capitale. Lors de son séjour à Los Angeles en 1946, Buñuel aurait eu un projet similaire sur les clochards de cette ville [Films sans frontières 2001]. En 1988, le film de John Carpenter, « *Invasion Los Angeles* » (*They Live*), mettait en scène la lutte opposant les « gens de la rue », ouvriers ou chômeurs vivant dans des bidonvilles au pied

¹ voir « Ex-voto du cracheur de feu » dans le cahier en couleurs

des gratte-ciel de Downtown, aux « gens du monde » de l'argent et des médias dont les belles maisons dominant la ville depuis les Hollywood Hills.

Conformément à cette imagerie, pour S.Body-Gendrot [1992] Los Angeles est l'exemple même de la métropole porteuse d'éléments « pathogènes », où la « culture de rue » est associée à la mafia, à la violence des gangs et au trafic de drogues et d'armes. Jeunes des rues, clochards et gangsters fournissent ainsi des images de « cultures de la rue » transgressives de l'ordre public mais dans le même temps constitutives de l'espace public local.

C'est également le cas de l'expression politique : « la rue gronde à L.A. » [*Métro*, 27-III-2006]. « *Prendre la rue* » est une forme d'expression politique alternative et complémentaire au vote pour manifester son désaccord ou ses revendications, plus rarement pour soutenir une mesure ou une autorité [Abrassart 2001 : 51]. La manifestation est un recours contre l'ordre établi ; sa banalisation et sa massification sont considérées comme des indicateurs de la pacification d'une société [Fillieule 2001]. Elle conserve souvent un caractère transgressif, en permettant la représentation publique des groupes ou des préoccupations qui ne sont pas incarnés par une majorité électorale. Elle subvertit l'ordre public habituel en abolissant la rue comme espace de transit ordinaire pour rendre visible quelque chose qui était occulté ou réprimé, comme les « marches contre l'oubli » en témoignent dans diverses villes du monde : « La rue qui parle, qui discute, qui met de côté les automobiles et les feux de circulation, qui demande, qui réclame, qui exige une place dans l'histoire » (message du Sous-Commandant Marcos, lu lors de la manifestation du 2 octobre 1998 à Mexico commémorant la tuerie de Tlatelolco en 1968 [Tamayo 2001 : 58]).

Les manifestations de rue, en tant que défilés, ont une double ascendance dans le monde occidental : subversive, avec les carnivals et les émeutes, dont les manifestations reprennent la volonté de renversement provisoire de l'ordre habituel [Leroy-Ladurie 1979] ; et religieuse, avec les processions dont le rite des stations où l'on communie devant une statue ou un monument est renouvelé pour sacrifier l'espace civique [Lempérière 1996, Abrassart 2001]. Les processions et les carnivals ont eu à Los Angeles une descendance non revendicative : la « parade », défilé de chars décorés, de groupes de majorettes et d'orchestres ambulants, qui peut être d'impact local (à l'initiative d'écoles de quartiers ou d'associations des commerçants d'une rue, par exemple) ou de renommée internationale, comme la « Rose Parade » de Pasadena [Pitt & Pitt 1997 : 506].

Le caractère pacifique et consensuel de ces parades se retrouve dans une pratique hebdomadaire de la place publique au Mexique, la « promenade dominicale » (*paseo del domingo*) ; la tradition voulait que les groupes de jeunes gens y flirtent sous le contrôle des adultes [Vergara Figueroa 2005]. Or, des formes « modernes » du *paseo del domingo*, le *cruising* et le *lowriding*, sont devenues à Los Angeles l'enjeu d'une confrontation entre différentes conceptions du public, et participent ainsi d'une politisation de la citoyenneté.

Le choc des publics à Los Angeles : la prohibition du cruising

Le *cruising* est une activité de loisir pratiquée le soir ou les fins de semaine par des adolescents et jeunes adultes : il s'agit de se promener en voiture, à vitesse réduite, en faisant des allers-retours le long d'une avenue commerçante à la mode, en y regardant les passants sur les trottoirs ou les occupants des autres voitures et en se faisant remarquer d'eux. Pour une grande part, c'est un jeu de regards croisés entre les sexes, des groupes de jeunes hommes observant depuis leur voiture des groupes de jeunes filles. Mais on trouve aussi des couples qui se promènent en regardant les autres et en se faisant voir des autres.

Cette pratique semble se développer dans les années 1950 et se banaliser dans les années 1960, concomitamment à la popularisation de l'automobile [Stone 1990, *Lowrider History Book* 2006]. Depuis que le film « *American Graffiti* » (1973, dir. George Lucas) lui a assuré une célébrité mondiale, le cruising est entré dans le patrimoine populaire des Etats-Unis : tous les ans, un festival réunit des milliers de fans à Modesto, la petite ville qui a servi de décor au film [Goffman 2002 : 6-7]. A Los Angeles, le cruising est considéré comme la pratique sociale emblématique de la « culture automobile », parallèlement au symbole architectural qu'est le *Drive-In* (restaurant, cinéma, banque, etc.). Ainsi, il est proposé que le restaurant « Johnie's Broiler », construit en 1958, soit inscrit à l'Inventaire des Biens Historiques de l'état de Californie parce qu'il représente :

« un remarquable exemple d'architecture moderne d'après-guerre de *Coffee Shop/Drive-In* et fut un centre de la culture automobile adolescente dans la région de Los Angeles. [...] Johnie's Broiler a nourri la culture automobile de la fin des années 1950 et des années 1960 comme l'un des principaux points de rassemblement de *hot-rodders*² et autres fans d'automobile et de nombreuses manifestations de cruising pour les jeunes de toute la Californie méridionale » [Moruzzi 2002 : 2].

Plusieurs des grandes avenues commerciales de Los Angeles sont ainsi devenues des « cruising spots » ou des « cruising strips » alignant des établissements Drive-In dont les enseignes démesurées sont visibles de loin, décor d'une scène où les voitures qui tournent toute la soirée participent au spectacle. Les plus fameux boulevards du *Westside*, Sunset et Hollywood, ont été et sont toujours des destinations de cruising dans leur version « soft ». Cependant, le centre de la pratique « hardcore » de cette activité se trouve depuis longtemps dans les boulevards du *Eastside* ouvrier [Stone 1990 : 6 ; Moruzzi 2002 : 9] :

<i>It's not the Boardwalk</i>	“Ce n'est pas le Front de mer
<i>In Santa Cruz</i>	A Santa Cruz
<i>It's not a stroll down</i>	Ce n'est pas une descente
<i>In Malibu</i>	A Malibu
[...]	[...]
<i>It's not the Sunset</i>	Ce n'est pas Sunset
<i>In Hollywood</i>	A Hollywood
<i>We just go cruzin'</i>	Nous faisons juste du cruising
<i>In our neighbourhood</i> ”	Dans notre quartier »

(Chanson « *Cruzin'* » du Trio Casindio [Villa 2000 : 198])

Le principal point de ralliement du cruising en Californie méridionale était Whittier Boulevard. Cette avenue constituait l'axe commercial majeur de *East Los Angeles*, l'enclave « non incorporée » (elle n'est pas sous régime municipal mais administrée par le comté) la plus peuplée de Los Angeles, centre de gravité démographique des populations Latino qui représentent aujourd'hui 45 % de la population de l'agglomération [US Census Bureau 2000]. Whittier Boulevard, haut-lieu de la sociabilité « latino » et emblème de l'activisme « chicano »³, fut le siège de grandes manifestations de défense ou de promotion des droits des Latinos dans les années 1960 et 1970 ; le cruising y devint tellement intense qu'en 1999, il aurait réuni 5000 véhicules par soirée. Cependant, dès 1979, puis de nouveau à la fin des années 1990, le comté et sa police interdirent cette activité sur le Boulevard, sous peine d'une amende de 1000 dollars d'amende et de 6 mois de prison [Stone 1990 : 9 ; Goffman 2002 : 7].

² le « hot-rod » est une voiture « customisée », c'est-à-dire transformée par son propriétaire selon son goût particulier (le moteur habituellement « gonflé » est partiellement ou totalement apparent, les roues sont d'un diamètre supérieur au standard d'origine, et souvent les roues arrières sont plus grosses que les roues avant) [Stone 1990].

³ « Chicano » désigne ici les acteurs de la défense des droits ou de la culture de tout ou partie des « Latinos », ce dernier terme étant plus largement utilisé pour toutes les populations issues de l'immigration latinoaméricaine.

Comment « le divertissement innocent d'une génération devint-il le crime de la suivante » [Gofman 2002] ? La rue apparaît ainsi non seulement comme la scène mais aussi comme l'enjeu d'une véritable « guerre des images » [Gruzinski 1990]. D'un côté, les médias, le cinéma et la police du comté ont élaboré une représentation qui criminalisait la pratique du cruising en considérant qu'il gênait la circulation (en créant des embouteillages), qu'il impliquait différents désordres sur la voie publique (boire, uriner, mettre la musique trop fort) et qu'il était une expression de la « culture » des gangs et de la violence [Stone 1990]. Par exemple, dans le film de Dennis Hopper, *Colors* (1988), les gangs protagonistes sont caractérisés entre autres par leur usage de *lowriders*.

De l'autre côté, plusieurs chercheurs ont mis en évidence que le cruising était un loisir urbain gratuit, qui servait de scène à la culture populaire particulière du *lowriding*. Techniquement, le « lowrider » est le contraire du *hot-rod* : c'est une customisation impliquant de surbaisser le toit et la caisse d'une voiture, de la peindre avec des couleurs originales voire avec des motifs, de rajouter des chromes extérieurs, de transformer l'intérieur avec des fourrures synthétiques, etc.⁴ Le lowriding, qui bénéficie d'une presse [*LowRider Magazine*] et de « shows » offrant régulièrement aux fans de se retrouver, est devenu une expression de la culture ouvrière et Latino/Chicano [Van Wagenen 1998, *Lowrider History Book* 2006]. C'est pourquoi sa répression, via le harcèlement policier des lowriders au nom de la lutte contre les transformations non autorisées des voitures [Chappell 1999] ou via la prohibition du cruising, est considérée par des sociologues ou anthropologues comme une oppression raciste qui pèse sur l'accès à l'espace public [Stone 1990, Bright 1998, Chappel 2006], alors que l'analyse juridique en fait essentiellement un problème de régulation de la circulation automobile [Gofman 2002].

Dans le même espace physique, deux représentations sociales s'affrontent : la conception juridiquement et politiquement englobante considère que la rue est un espace de circulation où il est prioritaire d'assurer la fluidité des déplacements des véhicules, tandis que des pratiques sociales minoritaires à l'échelle des entités politiques (comté, état fédéré, nation) mais majoritaires localement (quartiers dit « ethniques » des grandes agglomérations) font de la rue principalement un espace culturel, un lieu de sociabilité, de communication et d'échange. Pour caricaturer, on pourrait dire que s'opposent ici une vision fonctionnaliste de l'environnement urbain soutenue par l'autorité publique, et une expérience composite du milieu nourrie par une multiplicité d'usages sociaux, chacune trouvant sa légitimité dans une définition du public à une échelle différente.

Ce choc des différents publics est loin d'être propre à certains boulevards, concernés par une activité spécifique, dans des quartiers particuliers de Los Angeles. Sous d'autres formes, on retrouve ce conflit fondamental ailleurs, comme à Mexico.

L'ambulantage à Mexico : répression des vendeurs et pression des acheteurs

C'est le commerce ambulant qui nous fournira une illustration du choc des publics dans les rues de Mexico. Tandis que la densité de vendeurs et de clients ambulants dans le centre historique crée une zone piétonnière de facto de plusieurs kilomètres carrés, dans le reste de la ville les carrefours, les accès du métro, les arrêts de bus et autres lieux de rupture de charge des déplacements urbains permettent d'observer des « ratisseurs » qui passent entre les voitures pour vendre leurs produits, des vendeurs qui utilisent différents types de chariots et de véhicules sur les trottoirs ou dans la rue, ainsi que des stands ou kiosques plus ou moins permanents

⁴ Pour voir une représentation d'un lowrider faisant du cruising sur Whittier Boulevard : dessin de Marlene Castillo, lauréate du concours mensuel de dessin amateur du magazine « *Lowrider Arte* » en juin 2001 (<http://lowriderarte.com/winners/lra0601/>).

[Monnet *et alii* 2005]. A cette ubiquité dans le paysage urbain correspond une omniprésence dans la réglementation urbaine qui cherche depuis plus d'un siècle [Aguayo & Roca 2004] à prohiber, réduire ou contrôler le phénomène. La multiplication des vendeurs dans la rue donne un écho ironique à la multiplication des textes répressifs : la Chambre mexicaine des députés signale que 7 programmes légaux ont été mis en place par le gouvernement du District Fédéral entre 1993 et 2004, tandis que dans la même période le nombre de vendeurs ambulants passerait de moins de 100 000 à plus de 200 000 [CESOP 2005 : 13, 28].

Les arguments des pouvoirs publics pour prohiber ou limiter la vente ambulante invoquent plusieurs rationalités, que l'on trouve reproduites de façon dominante dans les représentations médiatiques [Monnet 1993 : 53-ss ; De Alba *et alii* 2005] :

- a) On y retrouve la justification de la prohibition du *cruising* à Los Angeles : le commerce ambulant doit être interdit car il gêne, voire empêche totalement, la circulation des véhicules, lorsque la densité des stands est très élevée.
- b) A cette préoccupation relative à la fluidité de la circulation automobile, s'ajoute une rationalité économique : les vendeurs ambulants relevant de l'économie dite « informelle » et ne payant donc pas d'impôts ni de charges sociales, ils ne contribuent pas aux financements des coûts sociaux et exercent une concurrence déloyale vis-à-vis de ceux qui y sont assujettis, les commerçants dit « établis ».
- c) Un troisième ordre d'arguments invoque la moralité publique et la défense de l'intérêt du consommateur : le commerce ambulant est accusé de distribuer des produits « pirates », soit importés en contrebande (par exemple jouets, petit matériel électronique, cigarettes), soit copiés sans autorisation (disques de musique ou de cinéma, jeux vidéos, logiciels, parfums, sacs à mains, etc.), soit volés (objets d'occasion, pièces détachées automobiles...) et donc de n'offrir pour eux ni garanties ni services après-vente.
- d) Enfin, une quatrième série d'arguments fait du commerce ambulant la cause indirecte des principaux maux urbains : *la pollution*, à cause des embouteillages et des déchets générés par la concentration de stands ; *la corruption*, à travers les pots-de-vin versés aux employés publics et policiers en échange de la tolérance de l'activité ; *l'insécurité*, via les risques sanitaires (préparations alimentaires non contrôlées), les risques d'incendie ou d'explosion (à cause des installations de gaz ou électriques non-conformes) et la délinquance (pickpockets dans la foule, tromperies sur la marchandise), etc.

Ensemble, toutes ces « bonnes raisons » de lutter contre le commerce ambulant justifient non seulement l'abondante production réglementaire mais aussi la représentation du commerce ambulant comme intrinsèquement conflictuel, comme un symbole de la violence de la rue, espace-temps d'affrontement entre organisations de vendeurs ambulants qui se disputent la rue comme espace marchand, entre commerçants ambulants et établis, entre chaland et automobilistes, ou entre vendeurs ambulants et forces publiques [Bachan 2000 ; Cross 1998, 2005 ; De Alba *et alii* 2005].

Cependant, ces représentations, tant textuelles qu'iconographiques, peuvent apparaître contre-factuelles quand on y recherche un acteur essentiel, dont l'ubiquité effective n'a d'équivalent que son évanescence iconique, son caractère fantomatique comme dirait Phil Ethington [2001] : le passant, client du commerce ambulant, sans lequel rien de la géographie commerciale des rues, des places et des infrastructures de transports ne peut se comprendre. Ainsi, c'est la foule des acheteurs qui empêche la circulation automobile et convertit des rues entières en zones piétonnières de facto⁵. De nombreux commerçants « établis » ont compris qu'une bonne part de leur clientèle était dans la rue et y déploient donc des stands informels qui

⁵ Voir photo dans le cahier en couleurs : « les clients ambulants à Mexico » ; voir également la page 4 de couverture du quotidien mexicain *La Jornada*, 04 janvier 2003 (<http://www.jornada.unam.mx/2003/01/04/03010402.pantalla.gif>)

font concurrence aux boutiques et participent à l'évasion fiscale. Quand les consommateurs de la rue prennent le risque d'acheter une marchandise pirate parce qu'elle est 5 à 10 fois moins chère que la marchandise légale, ils ne renoncent pas toujours aux garanties et aux services après-vente, qui peuvent être proposés d'une façon tout à fait informelle mais parfois efficace.

Du point de vue des acheteurs, l'argument de la pollution entraînée par les embouteillages ne peut faire mouche, car l'immense majorité dépend des transports collectifs et ne bénéficie pas d'un véhicule particulier, apanage des classes sociales aisées. Celui de la corruption non plus, car les usagers ont l'expérience des pots-de-vin dans les services publics. Quant à l'hygiène ou la sécurité des installations, tout le monde a l'impression qu'elle n'est ni pire ni meilleure dans les commerces établis... Enfin, la criminalité n'est pas autant redoutée dans la foule des quartiers centraux que dans les transports (bus ou taxis), autour des banques et des guichets automatiques, ou dans les quartiers les plus pauvres.

Ainsi, ce que l'on peut appeler « ambulantage » [Monnet 2006a] représente également un choc des publics. D'un côté, on trouve le public défini politiquement comme un type d'espace (appartenant de façon stable au domaine public), auquel correspond principalement un usage-type (la circulation automobile, pour lequel cet espace est physiquement aménagé), relevant des compétences de maintien de l'ordre, faisant donc de la police l'interlocuteur des transgresseurs de cet usage-type. De l'autre, on rencontre le public sans cesse redéfini par les pratiques sociales et où l'espace est qualifié, de façon instable car changeante, comme une scène de communication (publicité, manifestation, cruising et lowriding, graffiti, streetwear, etc.) et de transaction (commerce ambulante et établi) et dont les représentants peuvent être criminalisés comme transgresseurs de l'ordre public.

A Los Angeles comme à Mexico, c'est donc le succès massif d'une pratique sociale qui conduit à la prohiber, avec plus (L.A.) ou moins (Mexico) de succès, la corruption et la résistance créant des intermédiations entre les deux publics. Au-delà de toutes les « bonnes raisons » que les pouvoirs publics se donnent pour l'interdire, on peut se demander si un régime démocratique peut prétendre à la légitimité quand les restrictions qu'il impose à l'espace public touchent une pratique de celui-ci par les catégories défavorisées de sa population, comme si les inconvénients de leur situation liés à la pauvreté, au racisme, et à l'insécurité n'étaient pas suffisants, comme s'il fallait en outre, au nom d'un intérêt commun où la fluidité de la circulation automobile occuperait une des premières places, exclure de la rue les pratiques publiques qui sont centrales pour ces populations.

Des cultures de la rue aux politiques urbaines : métropolisation et citoyenneté

Au-delà de la relation étroite qui peut être établie entre l'espace public et la ville dans les représentations sociales, il paraît important de se demander dans quelle mesure la rue, conçue non seulement comme un décor ou un paysage physique, mais aussi et surtout comme un paysage humain, comme une scène en mouvement où l'essentiel est dans l'interaction entre les usagers, est prise en compte dans les aménagements concrets.

En effet, s'il y a bien une image de la rue que partagent malgré toutes leurs différences Mexico et Los Angeles, c'est celle de la violence. Cette image est exagérée, certes, car l'expérience de la rue dans ces deux métropoles est loin d'être aussi agressive que ne le suggèrent les clichés. Cependant, il est une violence sur laquelle on conclura ici : c'est l'antagonisme entre l'ordre public et les pratiques de l'espace public. On ne voit pas, sauf exceptions, que les aménagements institutionnels de la rue, c'est-à-dire sa production par les acteurs patentés de l'urbanisme, arrivent à intégrer cette hétérogénéité (et donc le désordre)

comme une dimension normale, intrinsèque, de l'espace public. Il semble qu'il reste un gros travail à faire pour que l'action publique sur la voirie, par exemple, assume que cette dernière représente la ville, dans toute la diversité des cultures et des pratiques qui y trouvent lieu d'être.

La prise en compte des pratiques constitutives de la cidadinité dans la gouvernance métropolitaine soulève le problème de la définition de la cidadinité dans le contexte de la métropolisation. Depuis les années 1990, la notion de métropolisation est utilisée par les chercheurs pour rendre compte des transformations des villes qui semblent concomitantes avec la globalisation en ce qui concerne la synchronisation planétaire des transformations des systèmes productifs urbains. Celles-ci impliquent un nouveau mode de polarisation des populations, des activités et des richesses, tandis que la « loi de la métropolisation » prédit que la concentration démographique dans les plus grandes agglomérations continuera tant que la population urbaine augmentera [Moriconi-Ebrard 2000].

Or, cette évolution à la fois quantitative et qualitative est souvent présentée comme une multiplication de problèmes auxquels les acteurs locaux et nationaux sont invités à faire face [CES 2003] : « Tertiatisation, métró ou mégapolisation, doublement des centres d'affaire, dispersion des lieux de résidence et des sites d'emplois, développement du trafic automobile, pauvreté, violence, pollution définissent de plus en plus les agglomérations urbaines. La fragmentation urbaine constitue l'une des manifestations les plus probantes de ces changements » [RISS 1996]. Cependant, plusieurs auteurs ont aussi attiré l'attention sur les innovations sociales ou économiques dans les grandes villes [Lebris & Massiah 1996 ; Prud'homme 1996] et dans les dernières années, la gouvernance des métropoles a intéressé les chercheurs en tant que comme laboratoire privilégié des expérimentations politiques contemporaines [Divay & Polese 2002 ; Le Galès & Lorrain 2003]. Ce nouveau mode de développement urbain semble corrélé avec la diffusion du capitalisme dit flexible voire « cognitif », une banalisation de la précarité, une économie du risque et une gouvernance de crise permanente [Ascher 1995, Bourdin 2005].

Nombre des analyses de la métropolisation ont en commun qu'elles cherchent à mettre en évidence le caractère extensif, fragmentaire, dispersé, indéterminé, polycentrique, de la ville contemporaine. Ces caractéristiques interagissent avec des systèmes normatifs, productifs et migratoires multiscalaires et réticulaires pour créer d'évidents défis de gouvernance [Osmont & Goldblum 2003]. Lautier [2003] parle de « peau de panthère écossaise » pour évoquer la complexité de la trame socio-économique des métropoles latino-américaines, mais on peut garder la même image pour illustrer la complexité comme la discontinuité des interventions administratives sectorielles dans d'autres métropoles. Du point de vue de l'expérience du citoyen, une métropole est un « objet socio-spatial identifiable » [Monnet 2000b] caractérisé par le dépassement des limites et l'indétermination des compétences.

- a) *Dépassement des capacités perceptives de l'individu.* A la différence d'autres habitats humains de dimension plus réduite, la métropole est un milieu de vie que l'individu ne peut embrasser du regard, ne peut parcourir intégralement, et ne peut connaître familièrement dans son ensemble. On peut parler de dépassement des capacités *cognitives* quand les représentations sociales de la métropole en font un objet inconnaissable, prétendument étranger à « l'échelle humaine », donc « monstrueux », et justifient ainsi le fatalisme ou le laisser-faire [Monnet 1993].
- b) *Dépassement des limites des unités d'administration du territoire.* Sauf dans les pays de régime communiste actuel ou récent (Chine, Russie), aucune métropole n'est « incarnée » dans un corps politico-administratif unique qui la représente et la gère comme un tout. La règle est la multiplicité des acteurs et la superposition des niveaux de compétence : par exemple, dans l'agglomération de Mexico interviennent sans coordination efficace l'état fédéral, deux états fédérés et 41 municipalités ; dans l'agglomération de Los Angeles, il faut compter avec l'état de Californie, 5 comtés et 158 municipalités...

- c) *Hétérogénéité des zones fonctionnelles*. Désormais, les variations d'échelle des phénomènes et des interdépendances rendent impossible la coïncidence des limites de l'agglomération physique de bâtiments avec celles des zones de mobilité quotidienne pour l'emploi, les services ou la consommation, comme avec les différentes aires d'influence des entités politico-administratives ou des entreprises.

Au flou induit par la confusion des limites ou par leur affaiblissement dans l'organisation de la vie des citoyens, s'ajoute la fluidité produite par l'intensification des mobilités : diversification et augmentation des déplacements de personnes à tous les rythmes et toutes les échelles, renforcement des infrastructures de transport, part croissante de la logistique dans l'activité des entreprises, flexibilisation et précarisation du rapport au travail et aux employeurs, etc. [Allemand *et alii* 2004 ; Azais 2005 ; Lasserre 2000] La réorganisation des flux oblige à ne plus considérer de façon séparée les migrations internationales et les mobilités urbaines [Capron *et alii* 2005].

C'est pourquoi il semble vain de proposer une représentation géométrique unique de la métropole, objet « flou et fluide » s'il en est [Monnet 2001]. Or, c'est parce que les territoires administratifs sont généralement nets et stables qu'ils sont de moins en moins appropriés pour gérer les métropoles. En conséquence, croît la nécessité ou la prescription de construire des gouvernances complexes, systèmes instables de coopération et de partenariat entre gouvernements de différents niveaux, acteurs économiques et « société civile ».

La métropolisation apparaît donc moins comme un nouvel « état » de la ville que comme un processus de changement ; on peut l'observer comme une nouvelle dynamique urbaine où sont redéfinies, à toutes les échelles, les interactions entre les acteurs d'un système social qui n'a lui-même plus de limites stables perceptibles par ses membres. Parmi les caractères de l'urbanité contemporaine, il faut ajouter à la disparition des limites le renforcement de l'anonymat, de l'expérience de l'altérité et de l'individuation : ce qui faisait l'originalité de la ville industrielle selon ses premiers théoriciens (Weber, Simmel ou l'école de Chicago [Bourdin 2005]) devient l'horizon banal de presque tous les habitants d'un monde postindustriel et globalisé, c'est-à-dire métropolitain.

Il ne va plus de soi que les « proches » partagent les mêmes intérêts, même quand ils recherchent « l'entre-soi » dans les *gated communities* ou quand il y sont contraints dans les ghettos [Capron 2004, Thuillier 2002]. Avec la diversification et l'individuation des modes de vie, on ne peut plus prendre pour acquis que son voisin est son semblable mais on peut imaginer partager des intérêts (modes, goûts, préoccupations politiques ou environnementales) avec de parfaits inconnus très lointains. Dans le même immeuble, certains habitants peuvent s'investir dans le local et les relations de voisinage, d'autres dans le mondial et l'aide aux plus démunis à l'autre bout de la planète, d'autres encore plutôt se replier sur eux-mêmes ou sur leur famille. Alors qu'on voit parfois dans l'affaiblissement de l'état-nation une menace pour la solidarité sociale, on peut se demander si la citoyenneté métropolitaine n'implique pas une sorte de « marché des solidarités » où le citoyen-citoyen choisit ceux avec qui il entretient des solidarités faibles ou fortes, proches ou distantes, généreuses ou intéressées, réfléchies ou contraintes.

L'expérience métropolitaine est floue et fluide, composite et complexe, pour l'individu qui doit en réaliser pratiquement la synthèse dans sa vie quotidienne. La réalité de la vie métropolitaine éclate la territorialité des habitants en une multitude de lieux, reliés par des réseaux où ils trouvent les services ambulants déjà mentionnés, et en particulier les services d'information (presse, publicité, écrans présentant des actualités) qui contribuent à structurer la sphère publique et la représentation de la cité.

Cependant, l'expression légale de la souveraineté politique des citoyens est cantonnée à une petite aire : le citoyen n'est électeur qu'en tant que *résident*. Ce droit ne s'exerce que dans une circonscription électorale qui ne correspond pas au territoire dans lequel s'organise sa vie en tant que travailleur (employé ou indépendant), usager des services et des transports,

consommateur ou visiteur. A ce premier problème de légitimation de l'action publique s'ajoute un autre, déjà plus ou moins aigu selon l'importance actuelle de l'immigration étrangère dans chaque ville : on peut s'attendre à ce que la globalisation soutienne une intensification des migrations internationales et donc à ce que le citoyen légal, donc électeur, soit de moins en moins représentatif des citoyens métropolitains. Dans la commune de Los Angeles, peuplée à 40% de « Blancs » et à 40% de « Latinos », il y a un électeur pour quatre habitants Blancs, alors qu'il n'y a en a qu'un pour 12 habitants « Latinos » [Leriche & Monnet 2000].

Pour le sujet citoyen, devenir citoyen métropolitain pose plusieurs défis au-delà même des obstacles constitués par l'inertie du système politico-administratif. L'individu doit devenir un stratège et ne peut plus se laisser guider par des principes simples, traditionnels et/ou imposés. On peut ainsi voir les divers mécanismes de consultation publique et de la démocratie participative comme des variations de l'implication individuelle dans les choix collectifs. On peut interpréter l'existence et le titre de la revue « *Que choisir ?* » comme une représentation du consommateur stratège. On peut aussi considérer que l'abandon du sac plastique ou le commerce équitable instituent le consommateur comme un acteur politiquement responsable dans les actes de sa vie quotidienne.

Ainsi, il semble utile de revenir à la problématique de la gouvernance métropolitaine en explorant les relations entre citoyenneté et citoyenneté. Il faudrait étudier dans quelles conditions émerge une géopolitique de la citoyenneté, c'est-à-dire une géographie des modalités de la politisation du citoyen, qui dépasse la territorialité aréolaire pour se déployer aussi dans une territorialité réticulaire, floue et fluide, différenciée (et inégalitaire) aux différentes échelles, du local au global. Comment faire en sorte que la diversité des pratiques citoyennes qui s'expriment dans la rue trouvent leur représentation politique dans une gouvernance métropolitaine démocratique ? Comment assurer la représentation citoyenne de toute la diversité citadine ?

J'ai proposé ici de comprendre les métropoles contemporaines comme des objets flous et fluides, à la lumière de la diversité des pratiques de l'espace public, des innovations culturelles et des conflits politiques observés à Mexico comme à Los Angeles. Concomitamment aux mutations économiques et démographiques que l'on résume par la métropolisation, il me semble important d'intégrer à la réflexion une interrogation, que j'ouvre ici en guise de conclusion, sur les transformations du citoyen-citoyen : dans quelle mesure l'expérience urbaine fait-elle de celui-ci un sujet également « flou et fluide » ? Cette nouvelle géopolitique de la citoyenneté, qui renouvelle la définition des « parties prenantes » dans la politique urbaine, a nécessairement des conséquences sur les conditions de gouvernance, tant locales que globales.

REFERENCES

- ABRASSART, Loïc, 2001. « la politique par la rue. Manifestations et propagande politique à Mexico durant la campagne présidentielle de 1909-1910 », *Trace* n°39 (Mexico : CEMCA), p.49-57.
- ADAMKIEWICZ, Eric, 2005. « Les pratiques récréatives et sportives de rues », in: Brody, J. (dir.), *La rue*. Toulouse: Presses universitaires du Mirail, p.251-263.
- AGUAYO, Fernando & ROCA, Lourdes, 2004. *Entre portales, palacios y jardines. El Zócalo de la ciudad de México, 1840-1935*. México : Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- ALLEMAND, Sylvain, ASCHER, François & LEVY, Jacques (coords.), 2004. *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris: Belin/ Institut pour la Ville en Mouvement/ Colloque de Cerisy, 336 p.
- ANDERSON, Benedict, 1983. *Imagined communities. Reflections on the origin and spread of nationalism*. London/New York: Verso.

- ASCHER, François, 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris : Odile Jacob, 348 p.
- ASCHER, François, 2005. *Le Mangeur Hypermoderne*. Paris : Odile Jacob.
- AZAÏS, Christian, 2005. « Travailler, c'est trop dur : Insertion sur le marché du travail dans les aires métropolitaines de Paris et Sao Paulo ». XLI^{ème} colloque ASRDLF (Association de Science Régionale De Langue Française) : *Villes et territoires face aux défis de la mondialisation*, Dijon : 5, 6, 7 septembre 2005.
- BABY-COLLIN, Virginie, 2000. *Marginaux et citadins. Construire une urbanité métisse en Amérique latine. Étude comparée des barrios de Caracas (Venezuela) et des villas d'El Alto de La Paz (Bolivie)*. Toulouse : thèse de doctorat de géographie de l'Université de Toulouse-Le Mirail, 2000, 620 p.
- BACHAN, 2000. Bande dessinée « Objeto Contundente » (in: *Sensacional de Chilangos*, Mexico: Gobierno del Distrito Federal) : <http://www.geocities.com/chilangosmx/bachan/5.html>
- BLANC, Maurice & CLEMENT, Serge, 2004. « Habiter sans logis », *Espaces et sociétés* n°116-117, p.47-62.
- BLOCH-RAYMOND, Annie, 2005. "Du Tag au Graff jusqu'aux fresques murales. Les marques d'identité et de rebellion sur les murs de la ville" , in: Brody, J. (dir.), *La rue*. Toulouse: Presses universitaires du Mirail, p.265-280.
- BODY-GENDROT, Sophie, 1992. "Les nouvelles formes de la violence urbaine aux Etats-Unis", *Cultures & Conflits* n°6, p.25-47.
- BONDUE, Jean-Pierre (dir.), 2004. *Temps des courses, course des temps*, Lille : Université des Sciences et Techniques de Lille, 333 p.
- BOURDIN, Alain, 2005. *La métropole des individus*. La Tour d'Aigues : éditions de l'Aube, 252 p.
- BRIGHELLI, Jean-Paul, 2005. Propos recueillis par Paul-François Paoli, *Le Figaro Littéraire*, 29 septembre 2005 (Paris).
- BRIGHT, Brenda, 1998. "Heart like a car: Hispano/Chicano Culture in Northern New Mexico". *American Ethnologist*, vol. 24, n°4, p.583-609.
- CAPRON Guénola, CORTES Geneviève & GUETAT-BERNARD Hélène (dirs.), 2005. « Introduction », *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*. Paris : Belin (coll. Mappemonde), p.9-23.
- CAPRON, Guénola, 2004. « Les ensembles résidentiels sécurisés dans les Amériques : une lecture critique de la littérature ». *L'espace géographique* n°2004-2, p.97-113.
- CES, 2003. *Avis du Conseil économique et social*, 9 avril 2003 (http://www.metropoles.org/metropole/IMG/pdf/jc_bury.pdf)
- CESOP, 2005. *Reporte temático n°2 « Comercio ambulante »*. Mexico : Cámara de Diputados de los Estados Unidos Mexicanos, LIX Legislatura, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, junio de 2005, 33 p.
- CHAPPELL, Ben, 1999. "Cruising the orderlands: Lowrider Style and Gang Scares in the contestation of Urban Space". Paper presented at the *Annual Meeting of the American Anthropological Association*, Chicago, (13 p.) (<http://www.bridgewater.edu/~bchappel/ecv.htm>)
- CHAPPELL, Ben, 2006. « Lowrider Cruising Spaces », in : Priewe, M., & Banda, A. (eds.), *Mobile Crossings. Representations of Chicano/a Cultures* (14 p.) (<http://www.bridgewater.edu/~bchappel/ecv.htm>)
- CROSS, John C., 1998. *Informal Politics: Street Vendors and the State in Mexico City*. Stanford University Press.
- CROSS, John C., 2005. "Las organizaciones: la política informal del ambulante y la democratización del Distrito Federal". In: Monnet, J. & Bonnafé, J. (coords.), *Memoria del Seminario "El ambulante en la Ciudad de México: investigaciones recientes"*. México: Programa de Estudios Universitarios de la Ciudad-UNAM/CEMCA, 17 p.
- CRUCES, Francisco, 1998. « Las transformaciones de lo público. Imágenes de protesta en la ciudad de México », *Perfiles latinoamericanos* vol.7 n°12, p.227-256.
- CUNIN, Elisabeth, 2001. « La compétence métisse : Chicago sous les tropiques ou les vertus heuristiques du métissage », *Sociétés contemporaines* n°43.
- DE ALBA, Martha, et alii, 2005. "El ambulante en imágenes: una historia de representaciones del trabajo callejero en la Ciudad de México, siglos XVIII-XXI." *Séminaire scientifique international "Commerce et mobilités urbaines à l'heure de la métropolisation"*, Mexico, 11-13 juillet 2005 (CEMCA/ Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa/ Universidad Iberoamericana).
- DELIGNE, Chloé, et alii, 2006. « Les territoires de l'homosexualité à Bruxelles : visibles et invisibles », *Cahiers de géographie du Québec*, vol.50, n°140, p.135-150.
- DIVAY, Gérard & POLESE, Mario, 2002. *Essai sur les enjeux de gouvernance urbaine au Canada en contexte de mondialisation*. Montréal: Institut national de la recherche scientifique/Urbanisation, culture et société (http://www.inrs-uqc.quebec.ca/pdf/rap2003_04.pdf).

- ETHINGTON, Philip J., 2001. "Ghost Neighborhoods: Space, Time, and Alienation in Los Angeles", in: Salas, Ch. G. & Roth, M. (eds.), *Looking for Los Angeles : Architecture, Film, Photography, and the Urban Landscape*. Los Angeles : The Getty Research Institute, p.29-56.
- FILLIEULE, Olivier, 2001. "Voter avec les pieds. La transformation des usages politiques de la rue". *Trace* n°39 (Mexico : CEMCA), p.11-20.
- Films sans frontières, 2001. « Fiche historique », in : *Los Olvidados*, Collection DVD « Le cinéma du Monde », série 3.
- GARCÍA CANCLINI, Nestor, 1990. *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, México D.F.: Grijalbo.
- GARCÍA CANCLINI, Nestor, 1995. *Consumidores y ciudadanos. Conflictos multiculturales de la globalización*. México D.F. : Grijalbo, 198 p.
- GARCÍA CANCLINI, Nestor, CASTELLANOS, Alejandro, & MANTECÓN, Ana Rosas (coords.), 1996. *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000*. México D.F.: UAM, Colección Antropología / Grijalbo
- GIGENGACK, Roy & VAN GELDER, Paul, 2000. « Contemporary Street Ethnography : different experiences, perspectives, and methods". *Focaal (European Journal of Anthropology)* n°36, p.7-14.
- GOFMAN, Steven N., 2002. « Car Cruising : One generation's Innocent Fun Becomes the Next Generation's Crime", *Brandeis Law Journal*, vol.41, 31 p.
- GRUZINSKI, Serge, 1990. *La Guerre des images, de Christophe Colomb à "Blade Runner" (1492-2019)*. Paris : Fayard, 389 p.
- HABERMAS, Jürgen, 1962. *L'espace public, L'Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. Paris : Payot, 1996 (éd. originale allemande : 1962), 324 p.
- IVM, 2005. « Pouvoir bouger pour s'en sortir », *Forum Mobilités pour l'Insertion*, Saint-Nazaire : Institut pour la Ville en Mouvement, 6-7 octobre 2005 (http://www.ville-en-mouvement.com/plateforme_insertion/telechargement/saint_nazaire_fr.pdf)
- LASSERRE, Frédéric, 2000. "Internet: la fin de la géographie?", *Cybergeo* n°141, 31/10/2000, 31 p. (<http://www.cybergeo.presse.fr/ptchaud/lasser.htm>)
- LAUTIER, Bruno, 2003. « Le léopard et la panthère écossaise. Mondialisation, éclatement spatial et fractionnement social dans les métropoles latino-américaines », in : Osmont, A. & Goldblum, Ch. (dir.), *Villes et citadins dans la mondialisation*. Paris : Karthala/GEMDEV, p.51-89.
- LE BRIS, Emile & MASSIAH, Gustave, 1996. « Des villes aux mégapoles », in : Paquot, Th. (dir.), *Le Monde des villes. Panorama urbain de la planète*. Bruxelles : Complexe, p.29-43.
- LE GALES, Patrick & LORRAIN, Dominique, 2003 (dir.). Dossier « Gouverner les très grandes métropoles », *Revue française d'administration publique* n° 107.
- LEMPERIERE, Annick, 1996. "La sécularisation de la capitale. De l'espace sacré à l'espace civique : Mexico au 19e siècle". In: Monnet J. (dir.), *Espace, temps et pouvoir dans le Nouveau Monde*, Paris : Anthropos-Economica, p. 72-100.
- LERICHE, Frédéric & MONNET, Jérôme, 2001. « Los Angeles : l'industrialisation de l'image et de la culture ». In : Jalabert, G. (ed.), *Portraits de grandes villes : société, pouvoirs, territoires*. Toulouse : Presses universitaires du Mirail (Villes et territoires), p.51-72.
- LEROY-LADURIE, Emmanuel, 1979. *Le Carnaval de Romans*, Paris : Gallimard.
- Lowrider History Book*, 2006. Chapter 1: "The Roots of Lowriding" (Paige Penland?): http://www.lowridermagazine.com/historybook/00001rm_history1/index.html
- LowRider Magazine* : <http://www.lowridermagazine.com/>
- MALONE, Karen, 2002. « Street life : youth, culture and competing uses of public space », *Environment & Urbanization*, vol.14 n°2, p.157-168
- Métro*, 27 mars 2006. « La rue gronde à L.A.... » (Paris : quotidien de distribution gratuite dans l'espace public)
- MONNET, Jérôme, 1993. *La ville et son double. La parabole de Mexico*. Paris : Nathan (Essais & recherches).
- MONNET, Jérôme, 2000a. « Modernism, cosmopolitanism and catastrophism in Los Angeles and Mexico City ». *Cybergeo : Revue européenne de géographie*, n°136, 11 p. (www.cybergeo.presse.fr/geocult/texte/monnet2.htm)
- MONNET, Jérôme, 2000b. "La ville comme OSSI (Objet Socio-Spatial Identifiable). Les catégories de l'expérience et de la connaissance de l'espace urbain", in : Monnet, J. & Capron, G. (éds.), *L'urbanité dans les Amériques. Les processus d'identification socio-spatiale*. Toulouse : Presses universitaires du Mirail (Villes & territoires), p.19-39.

- MONNET, Jérôme, 2001. « Pour une géographie du fluide et du flou ». *La Géographie. Acta Geographica*, hors-série (n°1502 bis), 2001/II, p.89-94 (Paris : Société de Géographie).
- MONNET, Jérôme, 2006a, « L'ambulantage : représentations du commerce ambulante ou informel et métropolisation ». *Cybergeo : Revue européenne de géographie* n°355, 17 oct. 2006, 20 p. (<http://193.55.107.45/articles/355.pdf>)
- MONNET, Jérôme, 2006b, «Le commerce de rue, ambulante ou informel et ses rapports avec la métropolisation : une ébauche de modélisation ». *Autrepart* n°39, p.93-109 (Paris : IRD/ éditions Armand Colin)
- MONNET, Jérôme, 2007. « La rue et la représentation de la ville : iconographie et lieux communs à Mexico et Los Angeles ». *FLUX, Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, n°66-67.
- MONNET, Jérôme, GIGLIA, Angela, CAPRON, Guénola, 2005. «Cruces comerciales: ambulante y servicios a la movilidad en la Ciudad de México». *Séminaire scientifique international "Commerces et mobilités urbaines à l'heure de la métropolisation"*, Mexico, 11-13 juillet 2005 (CEMCA/Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa / Universidad Iberoamericana), CD-ROM
- MORICONI-EBRARD, François. 2000. «La loi de la métropolisation et la notion de système urbain». In: *Colloque Géopont 2000*, p.65-75 (http://cyberato.pu-pm.univ-fcomte.fr/collgeo/pdf/8_GeoPonts_Moriconi.pdf)
- MORUZZI, Peter C., 2002. «Johnie's Broiler», *California Register of Historical Resources* (Primary Record, Department of parks and Recreation, State of California-The Resources Agency), <http://www.recentpast.org/types/driveins/johnies.html> (13.I.2006]
- MURDOCK, Graham, & JANUS, Noreene, 1985, *La communication de masse et l'industrie publicitaire*, Paris : UNESCO, 88 p.
- OSMONT, Annick & GOLDBLUM, Charles (dir.). 2003. *Villes et citoyens dans la mondialisation*. Paris : Karthala/ GEMDEV.
- PEREZ, Ruth, 2005. « S'appropriation de la ville: pratiques spatiales des jeunes de la rue à Mexico», in : HOSSARD, Nicolas & JARVIN, Magdalena (dir.), « C'est ma ville ! » *De l'appropriation et du détournement de l'espace public*, Paris : L'Harmattan, p.83-93.
- PESANHA NEVES, Delma, 2004. « Les 'habitants des rues' à Rio de Janeiro (Brésil) : la gestion des intolérances », *Espaces et sociétés* n°116-117, p.17-27 (Toulouse : Erès).
- PHILLIPS, Susan A., 1999. *Wallbanging. Graffiti and Gangs in L.A.* Chicago : The University of Chicago Press, 383 p.
- PITT, Leonard & PITT, Dale, 1997. *Los Angeles A to Z: An Encyclopedia of the City and County*. Berkeley : University of California Press, 606 p.
- Planète Jeunes*, 2005. Ville de Marseille : <http://www.mairie-marseille.fr/vivre/sports/planete.htm>
- PRUD'HOMME, Rémy, « Mégavilles : économie et gestion », in : Paquot, Thierry (dir.), *Le Monde des villes. Panorama urbain de la planète*. Bruxelles : Complexe, p.45-77.
- RATP Urban Lab, l'événement « jeunes » 2005. Paris, Régie autonome des transports parisiens, communiqué de presse du 24 octobre 2005 : <http://www.ratp.fr/common/ressources/809.pdf>
- RISS 1996. Résumé du dossier : « Villes de l'avenir : la gestion des transformations sociales », *Revue Internationale des Sciences Sociales* n°147.
- SABATIER, Bruno, 2006. *La publicisation des espaces de consommation privés. Les complexes commerciaux récréatifs en France et au Mexique*. Toulouse : Thèse de doctorat de l'Université Toulouse- Le Mirail.
- STONE, Michael Cutler, 1990. «Bajito y Suavecito (Low and Slow): Low Riding and the "Class" of Class». *Studies in Latin American Popular Cultures*, vol. 9 (19 p.)
- TAMAYO, Sergio, 2001. « Manifestación contra el olvido. Contexto, conflicto y símbolo del 2 de octubre de 1998 en la Ciudad de México », *Trace* n°39, p.58-66 (Mexico : CEMCA).
- THUILLIER, Guy, 2002. *Les quartiers enclos : une mutation de l'urbanité ? Le cas de la région métropolitaine de Buenos Aires (Argentine)*. Toulouse : Thèse de Doctorat de Géographie de l'Université Toulouse-2 Le Mirail
- US Census Bureau, 2000. <http://www.census.gov/>
- VAN WAGENEN, Michael, 1998. «The History of the Duke's Car Club». Article non publié destiné à la page web du Duke's Car Club (<http://members.aol.com/ritualfilm/dukes.htm>)
- VILLA, Raúl H. 2000. *Barrio-Logos. Space and Place in Urban Chicanos Literature and Culture*. Austin : University of Texas Press, 274 p.
- VERGARA FIGUEROA, Abilio (coord.), 2005. « Antropología del espacio público : la plaza », *Diario de Campo*, suplemento n°34, México D.F. : Instituto Nacional de Antropología e Historia, Coordinación Nacional de Antropología.

Illustrations:

Ex-voto du cracheur de feu.

Traduction du texte : « *Je rends grâce à l'archange Justicier qu'on m'ait laissé travailler tranquille comme Dieu le commande ici à mon carrefour. Quand ceux de la patrouille passaient ils me frappaient parce que je ne les payais pas. Je ne fais du mal à personne je ne fais que travailler en risquant ma vie pour entretenir ma famille. Un policier m'a défendu et ils ne m'embêtent plus. Et je suis ici réunissant un peu de sous au cas où je tomberai malade.* »
Chucho « l'allumette », Mexico.

Ce pastiche d'ex-voto, réalisé par le peintre Alfredo Vilchis en 2002, reprend une tradition religieuse populaire en l'insérant dans le contexte de la métropolisation de Mexico. L'action se déroule au cœur du centre des affaires, sur l'avenue la plus prestigieuse de Mexico, le Paseo de la Reforma. L'un des principaux monuments de la ville, « l'Ange de l'Indépendance », a quitté son socle pour venir défendre, contre la précarité et la corruption, Chucho, le clown qui essaye de gagner sa vie en crachant du feu devant les automobilistes arrêtés au feu rouge, face à la Bourse de Mexico

Propriété : Jérôme Monnet



Les clients ambulants à Mexico.

Dans le Centre Historique de Mexico (ici la rue Moneda), on peut observer la coexistence de trois dynamiques socio-spatiales : la centralisation pluriséculaire du pouvoir (à droite, le palais présidentiel), la modernisation touristique-culturelle des quartiers anciens sous le couvert de la « défense du patrimoine » (à gauche, l'ancien palais de l'archevêché devenu centre d'exposition du ministère des finances), et la fonction commerciale (au centre), qui entremêle vendeurs, acheteurs et visiteurs autour des biens de consommation de la globalisation (vêtements confectionnés dans le quartier, jouets importés de chine, bijoux fantaisie, parfums ou montres de contrefaçon, disques pirates, etc.).

Photo : Jérôme Monnet

