HAL
open science

À travers le pare-brise : récits automobiles à Houston

Camille Cheysson

▶ **To cite this version:**

Camille Cheysson. À travers le pare-brise : récits automobiles à Houston. Architecture, aménagement de l'espace. 2019. dumas-02972580

HAL Id: dumas-02972580

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02972580

Submitted on 20 Oct 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDE

ARCADE FIRE

A TRAVERS LE PARE-BRISE

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CAMILLE CHEYSSON

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Première de couverture :
The Suburbs, Arcade Fire, 2010

A TRAVERS LE PARE-BRISE

Récits automobiles à Houston

CAMILLE CHEYSSON

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles
Mémoire «Etre rue : formes, usages et représentations»
Encadré par Sophie Brones, Eric Chauvier et Maud Santini
Janvier 2019

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Je remercie Maud Santini, Eric Chauvier et Sophie Brones pour leurs conseils et suivi.
Mes remerciements s'adressent également à ma famille qui m'a épaulée et accompagnée dans l'élaboration de ce mémoire, et particulièrement à Sophie Cheysson pour ses relectures et ses précieuses attentions.
Je tiens également à remercier tous ceux qui m'ont ouvert un jour la portière de leur voiture, lors de mon séjour à Houston.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

SOMMAIRE

Avant-Propos 9

Introduction 11

Atmosphères 15

Histoires de parkings 25

C'est pratique ! 33

Seconde maison 41

Un objet 47

Qui sont les piétons ? 57

Perturbations 67

Conclusion 73

Sources 77

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

AVANT-PROPOS

« Nous sommes dans la suburbia lorsque que nous prenons la voiture pour aller acheter notre pain. Nous sommes dans la suburbia lorsque les bretelles d'autoroute constituent les repères spatiaux habituels. Nous sommes dans la suburbia si le temps que nous passons à garer notre voiture est inférieur à cinq minutes. Nous sommes dans la suburbia si le sens de la limite ne signifie plus rien. Nous sommes dans la suburbia lorsque les piétons apparaissent comme des cibles. »[1]

Ces quelques tentatives de définition de la suburbia émises par Bruce Bégout évoquent en moi quelques souvenirs de mon année passée à Houston. Lors de mon séjour, il m'est rarement arrivé de marcher hormis sur le campus et dans des parcs. Les quelques fois où j'ai eu l'idée saugrenue de me rendre au supermarché ou au musée à pied je me suis sentie bien seule sur le bord de la route. La question des transports en commun ne se pose même pas pour quelqu'un qui a toujours habité ici : pas pratiques, trop loin, trop chers, inexistants dans son secteur. La voiture est le moyen de transport primaire par excellence, mais je n'en ai pas .

Si les Etats-Unis se caractérisent notamment par un territoire marqué par l'étalement urbain , il est difficile de s'en rendre réellement compte avant de survoler le territoire en avion ou de parcourir une portion de ville à pied. Au delà d'être cette ville que j'ai arpentée et dans laquelle j'ai vécu, Houston est aussi un modèle ultra-révélateur du système américain fonctionnant autour de trois entités fortes : la maison individuelle, le bureau et le centre-commercial. Ces trois entités ne fonctionnent ensemble que parce qu'elles sont reliées les unes aux autres grâce à la voiture et d'autant plus dans une ville dont l'économie est principalement axée autour du pétrole.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

J'appelle un taxi pour commencer mon itinéraire à pied.

C'est la première note que je prends lorsque je débute mon itinéraire à pied dans Houston le 6 avril 2018. Cette note contradictoire me fait réaliser une fois de plus combien la voiture est indispensable, mais aussi combien l'automobile peut parler de la ville. C'est la ville de Houston à travers le pare-bise qui est racontée ici, au travers de petites chroniques du quotidien. Cette recherche constitue une enquête construite à partir d'observations flottantes sur le terrain, ce qui ne permet pas de généraliser les faits observés, mais de proposer une base de réflexion autour de l'automobile et de ses usagers dans les villes contemporaines.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1. BEGOUT Bruce, *Suburbia, Autour des villes*, Editions inculte, Paris, 2013, pp.23-24.

INTRODUCTION

Fondée en 1836, et aujourd'hui quatrième plus grande ville des Etats-Unis, et deuxième aire urbaine du Texas avec 2,3 millions d'habitants, Houston est étendue sur plus de 1030 km^2. La métropole se divise en trois grandes zones : le centre d'affaire, le 610 Loop avec tous les quartiers contenus dans la boucle que forme l'autoroute 610, et le reste. Chaque quartier est distant d'une dizaine de miles (1 mile équivaut à 1,6km), soit d'une vingtaine de minutes en voiture. Définie par son centre historique devenu celui des affaires, l'aire métropolitaine de Houston s'étale à travers la « suburb », qui fait référence à l'espace qui s'étend au delà des frontières de la ville centre. Dans la société nord-américaine, la banlieue est l'espace de transition entre la ville et la nature. Le mythe de la banlieue auquel aspire encore aujourd'hui les Américains s'est développé au XIXe siècle. C'est de l'attrait pour la maison individuelle qu'est né le développement en masse de la voiture. Symbole de liberté, de progrès, de la société de consommation et marqueur social, l'automobile s'est rapidement imposée comme le principal moyen de déplacement dans les grandes agglomérations des pays occidentaux au cours du XXème siècle. Si le «tout voiture» tend à être remis en question en Europe, la voiture particulière reste l'un des emblèmes les plus profondément enracinés dans la culture américaine. Démocratisée dans les années 1920 par Henri Ford, l'automobile s'est rapidement fait une place dans le quotidien des Américains jusqu'à devenir indispensable pour tous les déplacements. Plus l'automobile s'est développée, plus les villes se sont étalées et par voie de conséquence la voiture particulière est devenue le seul moyen de locomotion facilitant les mobilités.

Pour les sociologues de l'école de Chicago, le phénomène automobile fut a priori un non-objet par excellence, cependant le rôle sociologique de la voiture est apparu à plusieurs reprises dans leurs travaux. Ces quelques évocations sont restées

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

mineures et se résumèrent à quelques phrases. N'étant pas reconnue comme un objet de recherche par les sociologues de l'école de Chicago, la motorisation « ne représente pas un cas d'étude au sens strict, c'est-à-dire un cas parmi d'autres que nous pourrions étudier au même titre. Elle constitue au contraire un document entièrement singulier, à vrai dire le seul à partir duquel il soit possible d'entamer une analyse de ce processus plus large »[1]. Cette automobile en ville change les pratiques quotidiennes d'un environnement et influence la ville dans son organisation, son fonctionnement autant qu'elle conditionne les rencontres, les modes de consommation et les espaces. Les questions concernant le rôle sociologique et fondateur des critères d'urbanité de la voiture sont alors nombreuses. Comment la population houstonienne dont le crédo est « voiture-boulot-dodo » vit avec et pour l'automobile ? En quoi l'automobile est-elle un marqueur de classe ? La voiture influence-t-elle la systématisation, et la globalisation ou inversement ? Quelles sont les conséquences d'un territoire « tout-voiture » sur le paysage ? Comment la voiture définit-elle les espaces publics et lieux de rencontres ? Quelle place pour la marche, l'errance et la flânerie dans une société hypra-fonctionnaliste et dans laquelle l'inutile et le hasard n'ont pas leur place ? En effet, si pour certains c'est la peur de certaines rencontres qui freinent la promenade urbaine, pour d'autres elle n'est pas envisagée pour des questions culturelle ou à cause d'habitudes différentes. Alors, en quoi consiste la «*Car culture*» ? L'usage de la voiture est-il monofonctionnel ? Quels sont les rouages d'une société motorisée et quels micro-événements peuvent venir exacerber le système autant que l'enrayer ? Ce mémoire propose d'exposer des pratiques différenciées de celles de la ville européenne, à travers l'usage hégémonique de la voiture.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1. Lannoy, Pierre. « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 », In : Revue française de sociologie, vol. 44, no. 3, 2003, pp. 497-529

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Page précédente :
Carte des voies automobiles de Houston

ATMOSPHÈRES

Mercredi 9 aout à 13h30, l'avion s'apprête à atterrir sur le sol texan. Assise à côté du hublot, je regarde du ciel cette ville dans laquelle je vais habiter ces dix prochains mois. Au loin j'aperçois des étendues sur lesquelles sont entreposées de grands barils blancs. Nous nous approchons de plus en plus de la terre et je vois maintenant clairement ces routes et voies rapides qui quadrillent et encerclent la ville. En comparaison, les bâtiments semblent tout petits, seuls les gratte-ciels sont identifiables. Une chose m'étonne : ce sont ces milliers de petites maisons qui semblent identiques et qui se répètent indéfiniment sur le sol. A la sortie de l'aéroport, avec mes parents, nous récupérons la voiture de location pour rejoindre le campus. De la sortie de l'aéroport jusqu'à notre destination finale, nous n'empruntons que des voies rapides qui me rappellent les autoroutes ou périphériques que j'ai l'habitude de voir en France. Ces routes semblent à la fois saturées par le trafic automobile, mais elle sont aussi tellement larges que j'ai le sentiment que nous sommes seuls. Ces voies rapides et plus petites routes courbes ou en lignes droites sont sans fin, impossible d'en voir le bout. Les éléments se répètent, publicités, pavillons, gratte-ciels au loin, le paysage semble identique qu'importe notre position. Les seuls repères sont les noms des rues inscrits en larges lettres à chaque intersection et les indications du GPS. Dans les lotissements pavillonnaires, les rues se ressemblent : même largeur que la rue précédente, tous les 100 mètres, un panneau stop qui marque un arrêt furtif. Juste le temps de remarquer ce même lampadaire au coin de la rue en face, mêmes chênes de chaque côté et même borne incendie rouge sur le côté.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Chaque fois que je m'aventure à marcher dans la ville, ces mêmes sensations, celle du vide. Les odeurs sont celles des pots d'échappement et l'ambiance est constante, seul le flux des voitures trouble le silence de la ville. A chaque feu de signalisation et carrefour, un silence soudain, les moteurs s'arrêtent le temps d'un instant pour rendre à la ville son calme effrayant au milieu de ce brouhaha perpétuel. Les moteurs sont aussi de bons indicateurs de trafic : un bruit de fond plus léger dans les petites rues et un bruit sourd sur les grandes routes.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Houston m'évoque aussi cette ville sans fin, celle où les distances sont tellement importantes qu'on ne les mesure plus. Il est plus facile de calculer les distances en minutes ou heures qu'en mètres ou miles. Pour Tarika et Tanmay, Houston sans voiture, c'est un peu comme une prison. Chaque déplacement engage la voiture et chaque activité est rythmée par la voiture. L'emploi du temps est organisé en fonction de ces déplacements. Les taxis et chauffeurs privés, à moins d'avoir de bons amis pour faciliter les mobilités, sont gages de liberté. D'ailleurs ils sont toujours dans un périmètre rapproché, jamais à plus de 5 min de l'endroit où ils sont appelés. Comparativement à d'autres grandes métropoles, le coût du service n'est pas excessif, entre 5 et 10$ pour parcourir la ville.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Houston vu du ciel
photographie personnelle
2 mai 2018

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DE VERSAILLES

Sur cette photographie de Houston, réalisée depuis les airs différents éléments sont mis en avant. L'image est scindée en deux transversalement pas une autoroute. Cette voie rapide qui divise le cliché est formée de multiples bandes de bitume avec des topographies différentes. Cette ligne grise au centre de l'image dont on ne perçoit pas les extrémités contraste avec les environnants verdoyants apposés sur une grille formée par des routes plus étroites. Sur cette grille, des maisons et bâtiments sont régulièrement disposés. Au second plan de l'image, on reconnait des gratte-ciels encerclés par une route périphérique. Ces gratte-ciels, signe distinctif du centre d'affaire, sont centrés dans l'image, comme un repère dans la photographie mais aussi dans la ville. Le troisième plan est plus flou. Quelques courbes grises font écho aux bandes bitumées du premier plan et sur une vaste masse verte quelques point blancs apparaissent : les bâtiments. Ces masses se mélangent au ciel. Ainsi, le troisième plan et le ciel ne forment plus qu'un tout, comme une masse indéterminée et sans fin.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Downtown Houston
Photographe : Alex MacLean
1978

ECOLE NATIONALE DE VERSAILLES

Pour le photographe américain Alex Maclean, « Il est stupéfiant de constater la vitesse à laquelle le réseau automobile a entièrement dominé notre paysage. En moins d'un siècle, nous avons vu apparaître quelques 6,5 millions de kilomètres de routes, rubans de béton et de macadam. Notre pays [Etats-Unis] ne comporte qu'environ 5% de la population mondiale, mais près du tiers du parc automobile »[1]. Au travers de cette description de l'état actuel du parc automobile aux Etats-Unis, le photographe fait état d'un pays où le réseau routier jalonne et définit l'utilisation et l'organisation du territoire. Ce réseau détermine la hiérarchie des espaces et constitue le moteur de la croissance. Houston se développe selon un système tentaculaire, qui met en valeur les zones proches de la ville, celles qui constituent l'aire urbaine, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Ce développement s'exerce selon quelques critères bien précis : faible densité, usage unique et dépendance à l'automobile. Cette grille aussi appelée «*pattern*» exige la possession d'une voiture car les transports publics y sont médiocres voire inexistants. Ce système de transports tend à concentrer les flux venant des enclaves en cul-de-sac vers les voies à grande vitesse qui se déversent finalement sur les grandes autoroutes. Un des avantages des vols aériens est de permettre de visualiser ces schémas à une très grande échelle. On peut ainsi voir les immenses volumes de circulation ralentir aux abords d'une seule zone urbaine et accélérer en direction des périphéries.

Considérant l'immensité de ces installations et le parc automobile, la question de l'approvisionnement en essence se pose. A Houston, la réponse est assez triviale. L'histoire de la quatrième plus grande aire urbaine des Etats-Unis est récente et les pratiques de la ville sont fortement liées à cette histoire. En 1836, deux promoteurs immobiliers de New-York; John Kirby Allen et Augustus Chapman Allen cherchent à construire un grand centre de gouvernement et de commerce et acquière 27km2 de terres en échange de 9500 dollars. La ville est baptisée en l'honneur de Samuel

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Houston, avant d'être désignée comme la capitale temporaire de la nouvelle République du Texas jusqu'en 1839.

Gail et Thomas H. Borden dessinent les plans de la ville en damier avec de larges rues parallèles et perpendiculaires aux bayous (bras de rivières typiques du Texas), transformant ce hameau en ville. Un réseau de fossés est creusé permettant le drainage des rues pour les premiers colons qui vivaient dans des maisons de bois. A la suite de soucis financiers et des épidémies déclarées dans la région, des solutions sont envisagées pour améliorer les conditions de vie. La Chambre de Commerce est crée en 1838 à l'initiative de Robert Wilson. Elle est chargée de gérer le développement de la ville et de résoudre les problèmes précédemment cités. En parallèle de la promotion de leur ville par les frères Allen, le Texas promeut la colonisation de l'Etat. Le Texas ne rejoint les Etats-Unis qu'en 1845. En 1860, Houston émerge comme un centre de commerce et un important nœud ferroviaire pour l'exportation de coton. La ville devient un lieu de correspondance entre les lignes intérieures texanes et les lignes rejoignant les ports de Galveston et Beaumont. Après la guerre de Sécession[2], le réseau de navigation de la ville et le système de bayous sont améliorés pour faciliter le transport des marchandises entre Houston et le port de Galveston (Golfe du Mexique). La croissance industrielle de la ville commence après la découverte d'importants gisements pétrolifères en 1901 et de l'inauguration du Houston Ship Channel en 1914 (canal reliant Houston au Golfe du Mexique). Les raffineries et autres industries liées au pétrole se mettent en place progressivement au début de la Première Guerre mondiale. Houston connait une pleine croissance grâce à la construction de navires pendant la Seconde Guerre mondiale et le développement de l'industrie aérospatiale à partir de 1961 permise par le Manned Spacecraft Center de la Nasa (Centre Spatial Lyndo B. Johnson aujourd'hui). Cette croissance entraine une extension de la ville dans la prairie lorsque plusieurs faubourgs sont incorporés à Houston en 1948.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Dans les années 1970, Houston bénéfice d'une croissance sans faille grâce à l'économie pétrolière. Mais à la suite de la baisse des prix du pétrole au début des années 1980, la ville met en place des politiques de diversification de l'économie afin de réduire sa dépendance vis-à-vis du pétrole. Le taux de chômage est très faible grâce à une économie pétrolière qui fait toujours vivre la ville depuis plus d'un siècle, mais aussi grâce à une économie diversifiée comme la géophysique, la géologie ou l'ingénierie pétrolière. Houston devient peu à peu la ville dans laquelle immigrer, car les offres d'emploi sont nombreuses et les communautés étrangères se multiplient. Avec une histoire si liée à l'économie pétrolière, la culture de tout un peuple s'est développé autour de l'utilisation de l'automobile. Dès 16 ans, un adolescent peut obtenir son permis de conduire. Celui-ci est peu coûteux, environ 50$ dans l'Etat du Texas. Les leçons de code de la route sont proposées au lycée et l'apprentissage de la conduite se fait généralement avec les parents. Ces différences culturelles par rapport à la France renseignent sur l'importance d'être motorisé dès son plus jeune âge. A l'université, sauf exception, tous les étudiants sont motorisés, même s'ils vivent sur le campus. La métropole n'est pas réputée pour son offre de loisirs, mais comme une ville prospère dans laquelle il est facile de démarrer une carrière et de vivre l'*American Way of Life*[3]. « L'image de la maison entourée d'un jardin devient synonyme de ''cadre de vie idéal'' »[4], devenue lieu de vie de la majorité de la population du pays aujourd'hui ; elle constitue la toile de fond d'une culture américaine dont les images et les représentations sont largement diffusées et participent du *soft power*[5]. « Pour Dolores Hayden, un tournant a même été franchi avec les sitcoms suburbs, les séries télévisées mettant en scène l'adéquation entre valeurs familiales, maison individuelle et cadre de vie suburbain »[6]. Habiter une maison individuelle devient une tradition et gage d'une vie ordinaire à laquelle tout américain aspire. Les étrangers investissent également les banlieues au gré des générations et se font une place au sein de communautés qui se distinguent par leur situation socio-économique, leur ethnicité, le mode d'organisation et l'entraide.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Au cours du XXème siècle, le délaissement du noyau urbain central par les ménages au profit des banlieues et périphéries urbaines entraine un véritable *urban sprawl*[7]. « En effet, les Etats-Unis ne se qualifient plus comme une nation urbaine ou rurale mais comme une nation suburbaine caractérisée par un étalement urbain où règne le principe de la maison individuelle, l'incarnation du rêve américain »[8]. Le développement des banlieues s'organise en repoussant les frontières intérieures et accompagne l'émergence d'une identité culturelle qui permet aux Etats-Unis de prendre ses distances avec ses racines européennes, selon Robert A. Beauregard, professeur d'architecture à Columbia. Tout comme les routes infinies, les frontières semblent être repoussées à l'infini. Au fur et à mesure que la ville s'épanouit sur le territoire, de nouvelles routes ceinturent l'aire urbaine et délimitent les quartiers. Ces autoroutes, se transforment alors en frontière et en obstacle pour le marcheur mais deviennent une ouverture sur le reste du monde pour l'automobiliste.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

---

1. MACLEAN Alex, Over, *Visions américaines de l'American Way of Life : une absurdité écologique*, Dominique Carré Editeur, La Découverte, Paris, 2008

2. La guerre de Sécession ou guerre civile américaine (généralement appelée « The Civil War ») est une guerre civile survenue entre 1861 et 1865 et opposant les États-Unis d'Amérique, dirigés par Abraham Lincoln, et les États confédérés d'Amérique, dirigés par Jefferson Davis et rassemblant onze États du Sud qui avaient fait sécession des États-Unis.

3. L'American way of life, ou mode de vie américain en français, est une expression désignant une éthique nationale ou patriotique américaine qui prétend adhérer aux principes élaborés dans la Déclaration d'indépendance des États-Unis : la vie, la liberté et la recherche du bonheur.

4. GHORRA-GOBIN Cynthia, « Culture américaine et valorisation de l'espace urbain », In : Journal des anthropologues, n°61-62, Automne 1995, L'imaginaire de la ville

5. *Soft power* : expression américaine désignant la capacité d'influence et de persuasion d'un acteur politique sur autre acteur de manière douce

6. GHORRA-GOBIN Cynthia, « Les villes américaines de l'ère Obama : quels héritages ? », In : Urbanités, 2013

7. *Urban sprawl* : expression américaine désignant l'étalement urbain

8. GHORRA-GOBIN Cynthia, « La question métropolitaine aux États-Unis: nouveaux regards » In : L'information géographique, volume 69, n°4, 2005

HISTOIRES DE PARKINGS

Le 26 septembre à 10h45, Peter a 15 minutes d'avance aujourd'hui et pourtant il n'y croyait pas. Il a cherché pendant plus de 45 minutes une place sur le parking de l'école. Le 17 octobre à 10h30, nous tournons depuis plus d'une demie-heure dans la voiture de Tanmay sur les quatre parkings qui entourent l'école, avec l'espoir de trouver une place à chaque fois que nous croisons un piéton. Tanmay finira par nous laisser sur le parvis de l'école et ira se garer à l'autre bout du campus en espérant finir par trouver une place. Le 12 mars, j'ai du mal à croire Shafik lorsqu'il affirme qu'il y a plus de 30 places de parking par habitant à Houston, faisant d'elle la ville ayant le plus grand nombre de places de stationnements rapporté au nombre d'habitants. Chaque matin, je traverse 4 parkings pendant les 7 minutes de trajet qui me séparent de l'école d'architecture, sombres et effrayants la nuit, silencieux et calmes le jour. Chaque jour c'est le même trajet, pas un feu de signalisation, ni un seul passage piéton mais des voitures et encore des voitures sagement garées pour la journée.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Je dois m'y faire, moi qui ai toujours eu l'habitude de me déplacer à pieds ou en métro, Houston est une ville dépendante de la voiture. Je me suis habituée à longer des immeubles, à traverser quatre à cinq passages-piétons pour un trajet de dix minutes à Paris ou Versailles. Ici, les passages piétons se font rares et lorsque j'en traverse un, je me sens plus invisible que prioritaire. La ville est recouverte de parkings qui répondent à la forte demande d'emplacements automobiles. Ces parkings sont plus ou moins vides selon leur emplacement et l'heure mais toujours là, qu'importe le moment de la journée, passant du stade d'espace saturé en journée à terrain vague le soir.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le 6 avril à 14h30, je traverse le parking visiteur de la Rice University, située dans le quartier d'University Place entre deux quartiers actifs de la périphérie de Houston. Je suis impressionnée par la taille des espaces dédiés aux voitures, des centaines de mètres carrés plus ou moins vides constituent le parking. L'espace est tellement grand que même si des centaines de voitures sont garées j'ai l'impression qu'il n'y a en que quelques unes, que j'aperçois au loin. Je me retrouve face à un espace immense en plein cœur d'un quartier dense urbanisé par les résidences et les bâtiments universitaires qui l'entourent directement, difficile à appréhender et où je perds tous mes repères. Dois-je aller à gauche, à droite, tout droit ? En réalité j'ai le choix, je traverse ce parking avec le sentiment qu'il est infini et que je n'arriverai jamais de l'autre côté. Au fur et à mesure que je me rapproche des bâtiments, je croise de plus en plus de voitures garées. Le nombre de places de parkings semble indénombrable. Lorsqu'un automobiliste souhaite se garer il a l'embarras du choix et peu de tracas pour la manœuvre, les places sont larges. Traversant le 7 ou 8ème parking de la journée, rien ne m'émeut et les nombreuses voitures apparaissent davantage comme une somme d'éléments qui se brouillent dans ma tête pour ne faire qu'un tout un peu indistinct : les voitures garées. A ce moment là, je prends une photographie.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Rice University, Houston
photographie personnelle
6 avril 2018
14h30

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

L'image se décompose en plusieurs plans très distincts. Au premier plan, une plage très clairement vide, c'est le sol constitué de béton qui occupe la moitié de l'image. Sur cette surface grise, quelques potelets oranges et des lignes blanches viennent contraster avec cette large surface. Le second plan divise la photographie en deux. Il est plus brouillé et met en valeur trois éléments qui se superposent : des voitures garées au loin, identifiables grâce au premier plan qui indique le sujet dont il est question dans la photographie. Cette ligne séparatrice est également constituée d'une lisière d'arbres qui matérialise une limite entre l'espace du parking du bas de l'image et le haut de l'image. Le troisième élément de ce second plan est la ligne d'horizon constituée par les gratte-ciels qui donnent une échelle à l'image mais situe également le contexte de celle-ci. Ces immeubles en fond pourraient également constituer le troisième plan, que nous considérons à part ici car ce dernier plan laisse place à une large surface uniforme de ciel qui occupe la même surface que le sol dans l'image. Divisée en deux parties principales par une ligne d'horizon marquée et forte, la photographie met en valeur le ciel et le sol qui occupent une place majeure dans la construction de l'image. Cette construction du cliché donne de la valeur à ces deux éléments qui donnent à voir l'immensité de l'espace.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A l'échelle de la ville ces parkings sont très nombreux et partout, chaque musée, campus, stade, centre de loisirs ou commercial, supermarché, lieu de culte est doté d'un parking facilement reconnaissable par les lignes blanches au sol et les quelques voitures qui semblent être là depuis toujours. Restant dans un état statique sur le parking, les voitures semblent perdre toute leur fonction de mobilité et s'apparentent davantage à des sculptures dispersées dans un grand espace uniquement dédié à l'automobile. Le parking transforme alors entièrement l'image évoquée par la voiture pour en fabriquer un objet antithétique à sa fonction d'origine.

Ces plaines de béton, espaces infiniment vides ou infiniment pleins constituent des images quotidiennes. Un espace urbanisé à Houston, c'est un bâtiment ou un espace de loisirs et un parking. Ils forment un tout indissociable. Conçue sur le modèle d'une ville étalée où chaque déplacement nécessite une automobile, il semble inconcevable qu'un bâtiment n'ait pas un parking accolé et que celui-ci ne soit pas facilement accessible depuis la route. Conçu et perçu comme un élément incontestable et nécessaire à l'usage de la ville, le parking à ciel ouvert devient un élément de rue à part entière et constitue le paysage. Sur le côté, à l'arrière ou à l'avant du bâtiment, il semble toujours disproportionné. Le dictionnaire Robert définit le paysage comme la « partie d'un pays que la nature présente à l'œil qui le regarde »[1] et que les littéraires et artistes le considèrent comme l'endroit « où la nature tient le premier rôle et où les figures d'hommes ou d'animaux ne sont que des accessoires ». Il semble que ce terme soit en réalité plus complexe et qu'il ait une infinité de sens propres et figurés. Beau ou laid, il constitue le cadre de notre existence quotidienne. Il peut être un lieu de mémoire, objet de tourisme, un monument qui étonne ou une curiosité naturelle et devient ainsi un terme à l'usage très personnel et subjectif. Le géographe Armand Frémont[2] réaffirme d'ailleurs la dimension identitaire de la sensibilité au paysage dans la notion d'espace vécu. Le géographe et philosophe Augustin souligne quant à lui

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT COUVRE AU DROIT D'AUTEUR

«l'originalité culturelle que constitue notre vive conscience du paysage (une conscience qui caractérise l'Occident et le monde chinois) et propose d'appeler «médiance» la relation entre une société et son environnement, dont la nôtre n'est qu'une forme particulière malgré l'évidence qu'elle a pour nous»[3]. C'est en cela, comme espace vécu, que le parking devient paysage non par sa fonction mais par sa géométrie, surface, matérialité, dimension et l'atmosphère qu'il dégage dans l'espace.

Traversés et utilisés par tous, ces parkings peuvent apparaître comme des lieux de rencontre ou même de discussion. Il est en effet fréquent dans la ville que les rencontres s'effectuent dans les lieux utilisés par la majorité des habitants comme pourrait l'être le supermarché ou l'aire de jeux. Les parkings ne semblent pourtant pas constituer des lieux d'échange. Anonyme et interchangeable, le parking pourrait être défini comme non-lieu selon la définition de l'anthropologue Marc Augé. « Si un lieu peut se définir comme identitaire, relationnel et historique, un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique définira un non-lieu. »[4] . Identitaire : « Qui concerne l'identité, la singularité de quelqu'un, d'un groupe. » (dictionnaire Larousse). Il apparait difficile de considérer le parking comme l'identité d'un habitant de la ville. Relationnel, comme décrit plus haut, le parking ne semble pas laisser place à des interactions sociales et ne pas se définir comme un espace relationnel. Historique : d'un œil européen difficile de considérer le parking comme un lieu historique. Et avec une vision plus locale, même si l'histoire est plus récente il est difficile de connaitre son histoire justement parce que le parking n'a pas d'identité. Si Marc Augé évite de porter des jugements de valeur sur les non-lieux, nous considérons ici le parking comme un non-lieu davantage parce qu'il ne semble par établir de relation sociale entre les différents automobilistes, contrairement à la voiture en elle-même qui est sujet à l'établissement de nombreuses relations dans un contexte plus large que celui du parking. Le parking se place davantage comme un

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

espace de transition entre l'action de conduire et l'activité dans un lieu défini. En effet, le parking constitue un seuil entre deux lieux, espace de transformation de l'automobiliste en une identité différente (parent, étudiant, travailleur, consommateur, etc). Il est non seulement un seuil, mais aussi l'objet de rites simples comme le décrit l'architecte et anthropologue Philippe Bonnin dans *Façons d'habiter au Japon*[5], car il sépare des « mondes » différents. Cette transformation se fabrique au cours des différentes actions effectuées comme ouvrir le coffre pour y récupérer quelque chose, verrouiller sa voiture qui émettra un bruit de Klaxon pour confirmer la fermeture, la marche entre l'automobile et le bâtiment. Différentes étapes qui permettent à l'automobiliste de « vêtir » une nouvelle cape durant la traversée du parking. A la manière d'autres espaces comme le supermarché il est un espace consommé. Parfois gratuit, parfois en échange de quelques dollars ou soumis à un paiement annuel ou mensuel, l'accès au parking est choisi naturellement par le choix de la pratique d'une activité à un instant T.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1. Dictionnaire Robert
2. FREMONT Armand, *La région espace vécu*, PUF, Paris, 1976
3. GOSME Cyril, *Historique du paysage*, Hypergéo, 2005
4. AUGE Marc, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, La Librairie du XXe siècle, Seuil, p.100
5. BONNIN Philippe et PEZEU-MASSABUAU Jacques, *Façons d'habiter au Japon, Maisons, ville et seuils*, CNRS Editions, Paris, 2017

C'EST PRATIQUE !

Je me promène dans le quartier pavillonnaire de Bellaire depuis quelques minutes maintenant et une chose m'étonne : les rues sont toutes les mêmes, les trottoirs se ressemblent. Parfois ces trottoirs sont inexistants, ils disparaissent au profit d'une voie de parking privée ou simplement pour élargir la chaussée. Lorsqu'il y a un trottoir, celui-ci semble assez large : un à deux mètres ce qui est amplement suffisant puisqu'il n'y a pas de piétons. Ce trottoir en goudron sépare la chaussée des bandes de pelouse devant les maisons, comme une frontière entre l'espace individuel et l'espace collectif. Ces trottoirs et pelouses devant les pavillons réguliers semblent déserts, l'espace le plus utilisé est celui de la chaussée sur lequel les voitures circulent ou sont garées. Cette chaussée est suffisamment large pour que deux voitures circulent en sens opposé et que d'autres stationnent de chaque côté. Tous les dix mètres environ, le trottoir est légèrement abaissé. Cet abaissement facilite l'accès des voitures depuis la chaussée, aux places de stationnement privées de chaque pavillon. Devant chaque maison ou sur le côté, il y a une allée goudronnée réservée aux voitures, cette allée peut généralement accueillir au moins deux voitures et fait office de parking extérieur. Cette allée se prolonge par un garage fermé, sorte d'extension de la maison située à droite ou gauche de celle-ci. Dans ces rues du quartier de Bellaire qui marquent par leur ressemblance, je comprend avec facilité que le piéton n'a pas la place de premier choix. C'est l'automobile qui est prioritaire dans tous les choix d'organisation de la voirie.

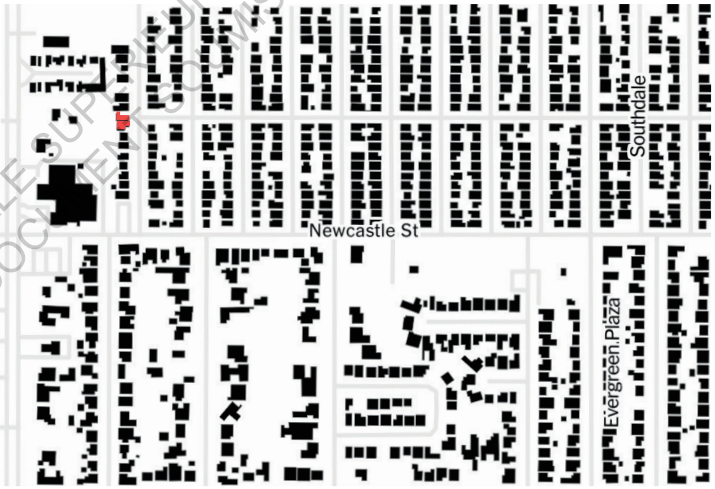
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ione Street, Houston
croquis personnel
8 mai 2018
11h30

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR

Sur ce croquis réalisé dans le quartier de Bellaire, Ione Street plusieurs plans se détachent. Au premier plan un large vide se dessine représentant la chaussée. Sur cette chaussée on peut voir une voiture garée le long de la rue sous un chêne protecteur. Des bandes de pelouse ainsi que des voies privatives pour les voitures sont dessinées au deuxième plan et créent le lien avec le troisième plan sur lequel des maisons sont esquissées. Ces maisons avec des toits à double pente donnent directement sur la rue, seule une pelouse qui constitue le *front yard* sépare les pavillons de la rue. De larges portes de garage donnent directement sur les voies privatives tandis que les portes d'entrées sont en léger décalage par rapport au chemin d'accès depuis la route. Ce croquis semble assez figé avec peu d'éléments vivants hormis la nature (pelouse, arbustes et arbres) et donne des indices sur une vie de quartier qui semble paisible. Les seuls indices de vie dans cette rue sont les voitures garées.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT COUVRIS AU DROIT D'AUTEUR



Quartier de Bellaire, Houston

Toujours dans le quartier de Bellaire mais en périphérie cette fois, je longe le boulevard Bellaire et une fois de plus je marque un arrêt : je ne sais pas où est ma place en tant que piéton. A nouveau le trottoir est entrecoupé pour laisser place à une voie automobile qui donne directement accès au parking de l'Eglise méthodiste depuis le boulevard. Juste après, une voie goudronnée me coupe la route, cette voie qui tourne pour se positionner parallèlement au trottoir et au front de rue dessert directement l'entrée du bâtiment puis rejoint à nouveau le boulevard quelques mètres plus loin. L'entrée de l'Eglise est protégée par un porche qui permet aux passagers de descendre de voiture en étant abrités. Cette organisation de la rue m'étonne : l'automobiliste aurait donc la priorité sur le piéton ? Son parcours depuis le boulevard est bien plus simple que celui du piéton qui devra emprunter des voies automobiles ou traverser des zones végétalisées pour se rendre à l'Eglise.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Bellaire United Methodist Church, Houston
photographie personnelle
6 avril 2018
11h50

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENTS

Le constat semble sans appel, la ville entière est conçue pour la voiture. Les maisons sont alignées le long de voies automobiles, la majorité des habitants rentrent plus régulièrement chez eux par leur garage que par l'entrée principale. Chaque espace semble se constituer autour d'un principe de fonctionnalisme peut-être même jusqu'à l'hyprafonctionnalisme. Les tâches sont simplifiées, pas besoin de parapluie puisqu'on peut rentrer directement dans sa maison avec sa voiture sans être mouillé. Avec un climat chaud et humide, Houston est soumis à des changements climatiques importants, de grand soleil à pluie incessante. Le passage simplifié de la voiture à la maison permet aux individu d'exercer un contrôle sur cette météo changeante. La pluie n'est plus un problème, puisqu'on passe d'un espace fermé et protégé à un autre, tandis que la climatisation permet de pallier aux fortes températures extérieures. Pas besoin de sortir de sa voiture pour acheter son repas, les « Drive-In » sont un peu partout dans la ville. Les places de parking sont larges : on peut avoir une grosse voiture et se garer sans encombre. Les grandes voies automobiles sont multipliées et à double sens, pas besoin de marquer d'arrêt dans sa conduite. Les feux de circulation et les passages piétons sont peu nombreux et se situent toujours a l'intersection de deux grandes rues.

La maison individuelle dans un quartier paisible de la banlieue américaine participe pleinement à l'aspiration à la liberté et c'est notamment l'automobile qui le permet. En effet, elle est gage de practicité, d'autonomie et de mobilité. Il apparait alors tout à fait normal que l'espace de la rue soit conçu autour de la voiture. C'est le système fonctionnel, cadré et planifié qui renvoie une image positive de la banlieue parce qu'il donne des repères et simplifie les tâches quotidiennes. En effet, alors qu'au début du XXème siècle, des tramways et trains reliaient les banlieues aux centres d'activités, la mobilité individuelle et le règne de la voiture sont consolidés par le « National Interstate and Defense Highways Act » voté en 1956 qui envisage et planifie la construction

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

massive d'autoroutes américaines sur l'ensemble du territoire. Dans cette optique, il apparait alors inenvisageable de concevoir des rues sans penser aux voitures. Lors de la construction d'une maison, le constructeur doit aussi s'assurer de respecter les recommandations de la ville concernant les automobiles. A Houston, deux places de stationnement par maison minimum sont requises lors de la planification des quartiers.

> «Ce n'est plus un piéton, un homme qui arpente le bitume, qui hume ses odeurs, qui bouscule les autres passants et est bousculé par eux, mais la plupart du temps, un automobiliste qui, en raison de sa situation physique et technique est concrètement séparé de la ville dans l'habitat métallique de son véhicule. Ce dernier ne vit la ville qu'à travers le pare-brise de sa voiture et l'environnement urbain consonne directement avec le transport automobile».[1]

Pour le philosophe et écrivain Bruce Bégout qui fait état d'une périphérie urbaine dépendante de la voiture, rendant ses habitants liés à l'automobile dans leur quotidien, cet «habitat métallique» sépare l'automobiliste de la ville. En effet cette vitre ne permet pas aux automobilistes d'entretenir une proximité corporelle ou intimité tactile ou olfactive avec la ville. Cette dernière apparaît à distance, intouchable, la vue est la seule dimension sensorielle qui demeure. En réalité, le propos de Bruce Bégout est à remettre dans un contexte particulier : celui de la banlieue américaine construite dans l'idée de s'éloigner des centres urbains actifs. La voiture est l'élement indispensable à la mobilité des habitants et son unique connexion à l'activité et aux autres dans une ville où les transports collectifs sont très peu et très mal développés. Il est Impossible de se rendre dans un lieu de sociabilité sans cette voiture. On comprend alors que la voiture soit devenue si importante au fur et à mesure du temps et qu'elle prenne une telle place dans la rue, dans le quotidien et aussi dans la maison. Le vide

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

poche avec les clés de voiture est l'espace réservé pour l'automobile dans l'entrée. Le garage est une pièce de la maison qui lui est entièrement dédié. L'allée goudronnée lui est réservée dans le jardin. Tandis que les larges voies, les grandes places de stationnement sont consacrés à l'unique usage de celle-ci.

Les routes sont larges et donc confortables pour y conduire, ainsi les grandes voies automobiles sont utilisées a des fins commerciales comme d'immenses écrans publicitaires. En effet, empruntés par une multitude de personnes et une grande diversité d'automobilistes, les enseignes apposent d'immenses logos pour être reconnues de loin. La culture automobile ne touche pas uniquement les habitants dans leur quotidien mais est fortement liée à la culture économique du pays. En juin 2018, la célèbre enseigne de Pizza Domino's Pizza lance l'opération « *Paving for Pizza* »[2]. Cette opération vise à remettre en état les routes mal entretenues et à réparer les nids de poule afin d'assurer la livraison des pizzas dans de meilleures conditions. Cette opération montre à quel point les routes et l'automobile sont importantes pour faciliter les mobilités dans la ville mais surtout la place qu'elle tient dans l'économie.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1. BEGOUT Bruce, *Suburbia, Autour des villes*, Editions inculte, Paris 2013, p.19
2. www.culturepub.fr/videos/domino-s-paving-for-pizza/

SECONDE MAISON

Dimanche soir, il est 23h passé et il fait déjà nuit, Christian me propose de me ramener chez moi en voiture car ce n'est pas sûr de rentrer à pied seule à cette heure là. J'ouvre la portière et marque une temps d'arrêt. Il s'excuse tout de suite du bazar sur le siège avant et s'affaire à déplacer ses papiers, stylos, pochettes sur la banquette arrière. Il fait nuit, mais je reconnais assez distinctement ces feuilles blanches pré-remplies avec des pointillés à compléter : de la paperasse administrative. Je lui propose de l'aider pour déplacer ses affaires à l'arrière mais me sens gênée. J'ai l'impression de rentrer dans son intimité. Sur le tableau de bord, une boite de mouchoirs et des bouteilles traînent, mais elles ne me dérangent pas et restent en place. Au moment de m'asseoir je m'aperçois qu'il reste des papiers au sol, je prends soin de les déposer sur le tableau de bord et pour ceux qui sont trop difficiles d'accès je fais attention à ne pas mettre les pieds dessus car je sais que le trajet ne sera pas long, l'affaire de quelques minutes. Gênée par la situation, je m'en tiens à une conversation banale, cette sensation d'être entrée dans son intimité même si j'y ai été invitée me met mal à l'aise. Premiers jours, premières leçons, je saurai à quoi m'attendre les prochaines fois.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A partir de ce jour, les situations dans lesquelles je me suis retrouvée à déplacer des affaires du siège avant à la banquette arrière ou dans le coffre se sont multipliées. Découvrant à chaque occasion quelque chose de nouveau ou d'inattendu. Du carton ou des maquettes pour les étudiants en architecture, ma foi rien d'extraordinaire. Des objets ordinaires comme des câbles et chargeurs emmêlés, des cahiers ouverts. Mais parfois aussi des objets moins attendus comme un balai avec des lingettes humides ou encore un ordinateur allumé ouvert sur la place avant. Dans chaque voiture, une odeur particulière, plus ou moins agréable si le conducteur a l'habitude de se parfumer, épicée si de la nourriture y est régulièrement entreposée, parfois une odeur de transpiration. L'odeur générale ne trompe pas : plus ou moins chaude si les sièges sont en cuir ou s'ils sont en tissu, c'est rapidement identifiable. Ils n'absorbent pas les odeurs de la même manière. Chaque voiture est aussi un garde-manger plus ou moins grand : une barre de céréales emballée à côté du frein à main dans le 4x4 d'Yvette, les restes du restaurant thaïlandais sur le siège arrière de Tonya ou encore ce gigantesque mug dans le porte-gobelet à portée de la main de Carrie. A chaque occasion que j'ai de prendre un Uber pour me déplacer dans la ville, je m'amuse à regarder à la droite du conducteur dès que je suis installée : il y a-t-il ce fameux gobelet en carton blanc reconnaissable grâce à son logo vert ? Oui, quasiment toujours plein. Il contient du jus de fruit, un café ou un chocolat chaud et même si je ne vois jamais le conducteur boire, je sais que ce gobelet est régulièrement rempli dans la journée. Il m'apparaît chaque fois tout juste sorti de la boutique, encore fumant.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENTS CLINIS AU DROIT D'AUTEUR

A chaque trajet, je découvre une nouvelle maison, un nouveau chez soi que le conducteur me présente, s'excusant plus ou moins du bazar à l'intérieur. Je lis parfois ces excuses dans les manières et gestes furtifs pendant le rangement de la voiture ou alors par une simple «Sorry»[1] ou un «Don't pay attention»[2]. Pour d'autres je ne perçois pas de gêne particulière, comme quelque chose d'habituel. Je peux ainsi recevoir un «Get comfortable»[3]. Comme quelqu'un qui invite régulièrement chez lui, je reconnais aussi les conducteurs qui ont l'habitude d'inviter dans leur voiture. Ici c'est pour raccompagner un ami chez lui, là pour faire du covoiturage ou encore lorsque c'est un métier comme pour le chauffeur de taxi. A chaque fois je suis accueillie de manière différente et plus ou moins spontanément.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Plus qu'un habitacle « partie principale de la carrosserie d'un véhicule à moteur constituant l'espace réservé aux occupants»[4], l'intérieur de la voiture constitue l'habitat ou la seconde maison de son propriétaire. Et puis je me rappelle ces articles que j'ai lu au début des années 2010 sur ces Américains qui vivent dans leur voiture après avoir perdu leur maison suite à la crise des Subprimes survenue en 2008. Dans le contexte, rien à voir et pourtant les faits sont là : nourriture, draps, produits de nettoyage, papiers administratifs, je rentre dans l'extension de leur logement. J'ai la même sensation que lorsque je suis invitée chez quelqu'un et que je découvre son mobilier et sa décoration. De la même façon que lorsque quelqu'un vous invite à entrer chez lui, le conducteur invite à s'asseoir dans la voiture, ce qui constitue une première étape dans le franchissement de l'intimité. Dans un second temps, une fois la portière ou le coffre ouvert, vient la découverte de cet espace qui fabrique un cocon protégé à échelle réduite. Bien installés à l'intérieur, c'est le moment de choisir la musique ou de lancer les karaokés lorsqu'il y a plusieurs passagers. Cet espace protégé devient un nouveau lieu de sociabilité où l'on peut débattre ou apprendre à mieux se connaître.

Dans *L'attachement automobile mis à l'épreuve : étude des dispositifs de détachement et de recomposition des mobilités*[5], le sociologue et urbaniste Laurent Fouillé assimile d'ailleurs la voiture à une bulle, conférant un intérieur confortable, un milieu agréable dans lequel on s'immerge et se retrouve. « L'habitacle d'un véhicule constitue un contenant que l'on referme sur soi. Comme l'habit et l'habitat, l'humain habite l'habitacle. Il le vit de l'intérieur. Associée au fait que le véhicule possède souvent un conducteur unique (son propriétaire le plus souvent), cette observation a plusieurs conséquences. La première est que l'espace intérieur de la voiture est personnel et personnalisable : réglages, décoration, sonorité, température, odeur, rangement et stockage d'objets utilitaires. À chaque déplacement en voiture, le conducteur s'installe chez lui et retrouve une part de lui-même. La seconde est qu'à la différence d'un bus,

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

l'habitacle de la voiture est un espace privé qui permet de traverser l'espace public tout en restant assis dans son domaine personnel. Cette caractéristique permet à l'automobiliste de maîtriser ses interactions sociales, puisqu'il décide qui partagera son habitacle ou non. Ainsi toute intrusion est empêchée. ». A l'intérieur, seul le choix de la musique et des sujets de conversation peuvent être laissé à l'appréciation des passagers.

L'espace intérieur de la voiture n'est plus seulement un coffre mobile qui permet de transporter des affaires entre son logement et son travail mais devient un véritable espace protégé et protecteur dont chaque élément est maîtrisé ou maîtrisable. La voiture devient un objet hybride qui permet de se déplacer tout en restant chez soi, elle permet d'être dehors tout en étant à l'intérieur, répondant ainsi parfaitement aux aspirations de l'Homme selon le penseur Bernard Charbonneau dans *L'hommauto* « partir, mais sans sortir de chez lui »[6].

La sensation d'investir un espace habité passe également par l'appropriation de l'espace à l'intérieur de la voiture : les objets ont leur place, le positionnement des sièges est choisi selon les besoins et envies, mais aussi en fonction du corps, selon sa corpulence. Si à première vue deux voitures semblent similaires à l'extérieur, l'espace intérieur en dit beaucoup plus sur son propriétaire, ce qu'il aime, ce qu'il craint, sa personnalité ou encore son emploi du temps. « L'habitat est une création délibérée par l'habitant d'un rapport dynamique d'appropriation de son espace propre. Cette appropriation est ainsi une expression individuelle. Elle relève de l'affirmation identitaire de l'habitant. En ce sens, l'habitat est le projet d'engager l'espace habité dans la construction de soi »[7]. C'est ainsi que la sociologue Perla Serfaty-Garzon introduit la notion d'habitat actif, c'est à dire le choix de l'appropriation d'un espace et de la manière de l'investir. Dans la voiture de Christian, j'ai tout de suite le sentiment

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

d'entrer dans son bureau lorsque je vois le tas de feuilles ; dans la voiture de Carrie, je retrouve des odeurs de café émanant de la cuisine tandis que les sièges en cuir de ce chauffeur privé me rappellent un salon dans lequel on est confortablement assis. Les lingettes humides sur la banquette arrière de Tonya, me font immédiatement penser à une salle de bain ou buanderie. Dans le coffre d'Hadeel, c'est comme un garage ou un grenier, on retrouve du carton, des outils, des boîtes de rangements. Au delà d'être seulement le fruit de l'investissement de l'espace par les objets du quotidien, le propriétaire automobiliste raconte son histoire et quelles pratiques il entretient avec la ville et le monde qui l'entoure depuis sa voiture, mais aussi avec son intimité. La découverte de l'intérieur d'une voiture semble dire beaucoup sur son propriétaire et sa manière d'investir l'espace. L'espace intérieur de l'automobile étant plus restreint, cette seconde maison semble donner beaucoup plus d'indices sur son habitant que ne pourrait le faire un appartement ou une maison, rassemblembant une multitude d'objets personnels du quotidien dans un espace limité.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1. Traduction anglais «Sorry» : «Désolé»
2. Traduction anglais «Don't pay attention» : «Ne fais pas attention»
3. Traduction anglais «Get comfortable» : «Mets-toi à l'aise»
4. Dictionnaire Larrousse
5. FOUILLE Laurent, *L'attachement automobile mis à l'épreuve : étude des dispositifs de détachement et de recomposition des mobilités*, Géographie, Université Rennes 2, Université Européenne de Bretagne, 2010
6. CHARBONNEAU Bernard, *L'Hommauto*, Denoël, Paris, 1967
7. SERFATY-GARZON Perla, *Le* «Chez-soi : habitat et intimité» In : *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement*, Sous la direction de Marion Segaud, Jacques Brun, Jean-Claude Driant, Editions Armand Colin, Paris, 2003

UN OBJET

Je marche depuis plusieurs heures entre les maisons tout en longeant des voitures. Mais lorsque j'arrive sur University Boulevard, je suis surprise. Les voitures qui sont garées sont d'un tout autre gabarit : elles sont beaucoup plus grosses, des quatre-quatre imposants. Les carrosseries brillent et je reconnais quelques marques de voitures : Volvo, Volkswagen, Audi, Range Rover, Mercedes. Ces voitures semblent flambant neuves. Derrière ces voitures, de grandes demeures. Entre le trottoir et la pelouse du jardin-avant, un panneau indique que la propriété est surveillée par des caméras. Les maisons sont fleuries et le quartier est paisible. Je peux entendre les oiseaux et parfois le bruit des aspirateurs qui parvient de l'intérieur jusqu'à moi. Les trottoirs sont larges et quelques mamans promènent leurs enfants en poussette, j'en déduis que ce quartier se prête davantage à la marche. Tous ces éléments m'indiquent rapidement le contexte dans lequel je me trouve. Je suis dans un quartier cossu de Houston. Et si pour le moment les voitures alignées le long de la route me paraissaient toutes similaires, la taille et la brillance de ces voitures me font comprendre qu'en réalité toutes ces voitures dispersées dans la ville sont bien différentes. Ces voitures de marques et gabarits différents, me donnent de nombreux indices sur leurs propriétaires et le quartier dans lequel je me trouve. Les voitures précédemment croisées dans le quartier de Bellaire me reviennent en tête, souvent abimées ou de seconde main, la carrosserie étant parfois en mauvais état ou la couleur passée.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Si à première vue la voiture en tant que moyen de transport ne constitue pas un marqueur social entre les différentes classes de la population qui vit à Houston, l'automobile en tant qu'objet constitue quand à elle véritablement un indice sur la position sociale de son propriétaire. En effet, les classes les plus aisées semblent accorder une importance à leur voiture, reflet de leur position dans la société. La voiture constitue la première image que l'on se fait de son propriétaire et plus globalement d'un quartier. Si elle est brillante, briquée et entretenue, on imagine un propriétaire ayant les moyens de changer régulièrement son véhicule et de l'entretenir dans le temps. A l'inverse une voiture dégradée par le temps ou ayant pris un choc laisse imaginer que son propriétaire n'a pas eu les moyens de la faire réparer ou qu'elle a été achetée d'occasion. Dans un article consacrée à « L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale » de la revue Economie et Statistique, éditée par l'INSEE, le sociologue Philippe Coulangeon décrit les clivages exercés par l'automobile sur la société et note que « Le statut d'acquisition des véhicules apparaît comme un marqueur social soumis à un cycle de diffusion et de banalisation que révèle l'accès socialement différencié au marché du neuf et de l'occasion. Il se combine au type de véhicule »[1]. En effet, le prix d'une voiture étant régulièrement proportionnel à sa taille, le gabarit de celle-ci donne également des indices sur la fortune de son propriétaire. Les caractéristiques de l'équipement automobile des ménages sont tributaires de la taille des ménages mais reflètent aussi des choix familiaux et professionnels. Dans ce même article, qui fait état de l'équipement automobile en France, les auteurs rappellent que « si l'accès socialement différencié au marché des véhicules neufs et d'occasion traduit sans aucun doute l'effet sous-jacent de la contrainte budgétaire qui s'exerce sur les différentes catégories de ménages, le fait que cette différenciation n'opère pas au même degré selon les marques et la puissance des véhicules incite aussi à lire l'articulation du marché du neuf et de l'occasion comme la manifestation de logiques de diffusion et de dévaluation du pouvoir de distinction sociale des véhicules

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

les plus puissants et les plus onéreux lorsque ceux-ci sont acquis en seconde main ». A travers ces indices, la voiture donne à imaginer la catégorie socio-professionnelle ou le milieu social auquel appartient son propriétaire mais elle est également un objet de consommation comme un autre.

En effet, au delà de problématiques économiques, le choix de l'automobile est laissé au futur conducteur de celle-ci. Marque, puissance, couleur, nombre de places, taille, modèle, sont des critères à l'appréciation de l'acheteur. Au travers ce choix, l'acheteur s'approprie la voiture dans un premier temps, mais laisse aussi parler sa créativité ou émerger ses goûts personnels. Selon les critères choisis, le propriétaire révèle une part de lui-même de son plein gré. La voiture peut d'ailleurs être utilisée comme vecteur d'un message sur sa position sociale, ses choix politiques, son emploi. Dans un article du quotidien canadien La Presse, intitulé « Dis moi ce que tu conduis, je te dirais qui tu es ! »[2], Luc Dupont, André Richelieu et Jean-Jacques Stréliski, trois spécialistes de la stratégie en image se sont prêtés au jeu de décrire ce qu'ils croient être les conducteurs types de certains modèles et marques.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

FIAT 500

«Une femme urbaine, professionnelle et fonceuse qui se soucie de son apparence.»

HONDA CIVIC

«L'archétype par excellence de la Honda Civic, c'est le petit bonhomme qui nous dépasse par la droite! Cette voiture interpelle une partie des jeunes conducteurs, bien que la marque se compose maintenant de plusieurs projections.»

HYUNDAI ELANTRA

«Un conducteur qui veut une voiture fiable et équipée au plus bas prix.»

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

AUDI A4

«Un conducteur qui se soucie de la performance automobile et qui souhaite projeter une image branchée, mais avec un certain classicisme. Il y a ici un retrait par rapport à la gestion de l'image. On parle sans doute d'un homme ou d'une femme plus sobre.»

VOLKSWAGEN BEETLE

«Deux options. Primo, un conducteur qui n'a pas vécu les années 60, mais qui reste persuadé que ce sont les plus beaux moments de l'histoire humaine. Secundo, un conducteur qui était adolescent dans les années 60 et dont un grand frère avait un Beetle, et qui en conserve une image très forte.»

MERCEDES CLASSE C

«Le conducteur carbure au statut social et à la reconnaissance. Dans son ensemble, Mercedes est un symbole de réussite avérée.»

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANCY
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

TOYOTA PRIUS

«Un conducteur citadin plus jeune que vieux avec une grande conscience écologique.»

BMW SÉRIE 3

«Un jeune professionnel ambitieux et déterminé avec un peu plus de moyens que la majorité. Il est sensible à la symbolique allemande et désire indiquer à tout le monde qu'il va réussir.»

FORD MUSTANG

«Un conducteur sportif et fougueux qui adore l'aventure. Jeune de coeur, il opte pour une voiture mythique qui s'inscrit dans la légende du rêve américain et qui évoque cette liberté de rouler dans les grands espaces. Un peu comme la Harley Davidson du monde automobile, même si la Ford Mustang n'a pas su rester aussi puissante dans l'imaginaire collectif avec les années.»

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

HUMMER

«Le conducteur est tout ce que n'est pas celui qui conduit la Coccinelle ou la Prius. Il n'y a pas de petite fleur de plastique dans un Hummer! On parle sans doute d'un jeune homme exubérant qui a une PME et qui veut imposer son autorité par un véhicule dont la largeur exige deux espaces de stationnement...»

DODGE CARAVAN

«La voiture familiale par excellence! Le conducteur veut établir son image de bon parent responsable. Beaucoup de gens adorent cette voiture pour des raisons de praticité et de sécurité.»

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A travers ces descriptions présumées de leur propriétaire, ces trois spécialistes s'attachent à mettre en avant la manière dont la voiture représente fondamentalement son propriétaire, et a elle aussi sa personnalité. Pour Benoit Duguay, professeur au département des études urbaines à l'Université du Québec à Montréal, « On vit dans un monde de symbolisme. Chacun de nos gestes vise à construire, défende et exprimer notre image. A preuve, quand on observe les gens, on les juge sur les apparences : leur maison, leurs vêtements, leur voiture… Tout le monde le fait. Sans exception ». Pour ces différents spécialistes en marketing et stratégie de l'image, c'est une tendance mondiale. En Allemagne, il est de rigueur de changer régulièrement de voiture à moins de vouloir renvoyer un signe de difficultés économiques tandis que dans certains pays émergents, la voiture que l'on conduit est signe de richesse. Ces descriptions restent très subjectives et ne reflètent pas toujours la réalité, cependant elles démontrent à quel point les apparences extérieures peuvent influencer les avis.

C'est cet achat important tant d'un point de vue financier que pour sa valeur sociale, émotive et culturelle qui est mis en valeur au travers de la parade annuelle de voitures à Houston. Là bas, ce lien affectif est très fort et ancré dans la culture. De la même façon que *Museum of Art Car*, petit musée qui ressemble à un garage, met en valeur l'*Art Car* (forme d'art qui pare les voitures de décoration), chaque année la ville organise la Houston Art Car Parade, festival dédié à la voiture. Organisé au mois d'avril depuis plus de 30 ans, cet événement est l'occasion de faire défiler plus de 250 automobiles transformées en objet d'art et il est présenté comme une véritable occasion de célébrer l'artiste qui est présent en chacun de nous. L'automobile se transforme ainsi en objet de loisirs et s'extrait de son caractère mono-fonctionnel. Au travers de cet événement unique dans sa dimension, Houston érige la voiture en objet caractéristique et emblématique de la ville et des États-Unis, comme le suggère l'affiche du festival pour l'édition de 2017.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ROGERS Jermaine,
Houston Art Car Parade 2017 30th
, 2017

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENTATION

Composée de plusieurs plans distincts, cette image publicitaire réalisée par Jermaine Rogers[3] met tout d'abord en valeur une voiture ayant l'apparence d'un lapin rose. Dans cet voiture on peut reconnaitre trois personnages emblématiques du monde artistique. A la place du chauffeur, Vincent Van Gogh : son regard est concentré à la manière d'un conducteur. A sa droite, Frida Kahlo est représentée avec les codes qui permettent de la reconnaitre : de grandes boucles d'oreille, un collier de perle, des fleurs dans le cheveux ainsi qu'un foulard. A l'arrière, on peut reconnaître Andy Warhol grâce à sa mèche blonde ; il brandit une carotte avec son bras droit faisant écho à la Statue de la Liberté, symbole des États-Unis. Ces trois personnages sont à la fois des références dans l'histoire de l'art mondiale, mais également une manière de représenter l'aspiration internationale de cet événement. En effet, ces trois personnages sont réunis dans la voiture mais représentent chacun un pays ou continent de par leur origine, Vincent Van Gogh pour l'Europe, Frida Kahlo pour l'Amérique centrale et du Sud tandis qu'Andy Warhol s'érige en symbole des États-Unis. Autour de cette voiture symbole de l'art, différentes indications pratiques concernant l'événement apparaissent. L'arrière plan met en valeur des bâtiments de grande hauteur représentant le centre d'affaire de Houston donnant ainsi une indication visuelle sur le point de départ du défilé. Réalisée avec différentes couleurs vives cette image donne à voir une ambiance festive du festival mettant en valeur la voiture dans la ville.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1. COULANGEON Philippe, PETEV Ivaylo D., «*L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale*», *In : Economie et Statistique, n°457-458, 2012*

2. CHAMPAGNE Julie, «*Dis moi ce que tu conduis, je te dirais qui tu es !*», *La Presse, Canada* , 17 juillet 2012

3. ROGERS Jermaine, *Houston Art Car Parade 2017 30th, 2017*

QUI SONT LES PIÉTONS ?

Samedi 28 octobre, il est 14h30, je me dirige vers l'arrêt de bus 25 qui m'emmène au supermarché. J'ai un peu d'avance sur l'heure d'arrivée du bus ou alors c'est le bus qui a du retard, et j'attends patiemment sous l'abri de bus où un homme noir est assis. A côté de lui un chariot à roulettes. Rapidement il m'aborde et me propose de m'asseoir à coté de lui. Le banc n'est pas très grand alors je refuse. Viennent ensuite des questions classiques sur mon prénom, mon activité, mes études, mes origines, mes relations amoureuses, mon adresse. Plutôt bavarde au début de notre discussion, ses questions finissent par me mettre mal à l'aise, d'autant que je ne vois personne à l'horizon, et je répond à ses questions brièvement pour ne pas le froisser. C'est lui qui mène la conversation et je lui pose assez peu de questions ou retourne simplement les siennes. Il me raconte qu'il est à la rue, que ses parents sont morts et qu'il vit près de l'hôpital car il a des problèmes psychiatriques, puis ses propos deviennent confus. Il n'a pas d'argent ni la nationalité américaine. Il cherche un endroit pour habiter et à se marier rapidement et apprécierait que je l'aide dans ses démarches. Le bus arrive…ouf je vais pouvoir couper court à cette discussion, je monte dedans tandis que lui reste assis sous l'abri.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Vendredi 8 mars, je marche dans le sud-ouest de Houston depuis plus de trois heures maintenant et je compte les piétons que j'ai croisés sur les doigts de la main. A chaque fois que je croise un piéton je me réjouis de la situation et note « +1 » dans mon carnet de notes. Parfois ce piéton est loin, de l'autre côté de l'avenue ou dans un parc éloigné mais je l'ajoute à la liste. C'est un humain de plus et c'est tellement rare que ça compte. Mais où sont les piétons et qui sont-ils ? Lorsque j'arrive sur le campus de la Rice University après avoir traversé l'immense parking, c'est différent. Ici plus une seule voiture hormis des voitures électriques. Des cyclistes, des skateurs et piétons ont remplacé les voitures. Les rues sont plus étroites et quelques étudiants sont assis sur les bancs. Ils discutent ou révisent. L'environnement m'apparaît alors tout de suite plus humain. Je n'ai plus besoin de faire attention à l'endroit où je marche. De l'autre côté du campus, à nouveau je retrouve des emplacements de parking et les étudiants et enseignants se font beaucoup moins nombreux. Je traverse Rice Boulevard pour rejoindre les maisons de l'autre côté du boulevard et me rend compte que cette route constitue une véritable frontière entre le campus actif et le quartier pavillonnaire au nord. Je m'avance sur Mandell Street et ici je sens que je n'ai plus ma place de piétonne. Les racines des arbres ont repris leur droit et ont fait craquer la bande de béton étalée sur plusieurs mètres qui fait usage de

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

trottoir. En effet, les trottoirs sont déformés, cassés et parfois impraticables. Je manque de tomber si je ne regarde pas où je mets les pieds. Je m'intéresse à la chaussée et celle-ci est en parfait état. Je comprends que si ces trottoirs ne sont pas remis en état c'est que ce n'est pas la priorité . ils semblent si peu utilisés. Les seuls éléments qui me confirment la présence d'une vie humaine sont les quelques voitures qui me dépassent ou celles garées sur les voies de stationnement privées. Un peu plus loin l'espace pour le piéton a carrément disparu et je continue ma route directement sur la chaussée. Lorsque je traverse une rue même lorsqu'il y a un passage piéton je marque toujours un arrêt. Je sais que les automobilistes n'ont pas l'habitude de croiser des piétons et font plus attention aux voitures de part et d'autre. Si je traverse une grande avenue, je remarque dans les yeux du conducteur, à travers le pare-brise, un sentiment d'incrédulité. Je me sens invisible et totalement anonyme dans la ville. Après avoir traversé quelques quartiers déserts, je me retrouve à nouveau bloquée. Cette fois le trottoir s'arrête mais je ne peux pas descendre sur la chaussée car c'est une voie rapide. Il n'y a pas de feux de signalisation ou de passages piétons et je risquerais ma vie à traverser cette voie. Je décide de retourner sur mes pas et de prendre une rue parallèle pour retrouver l'itinéraire que je m'étais fixée.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Mandell Street, Houston
photographie personnelle
8 mars 2018
15h40

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Lorsque j'arrive sur Richmond Avenue, c'est un peu différent. Cette fois je retrouve une circulation dense mais surtout des piétons. C'est assez logique, je me rapproche d'une des rares stations de tramway. De loin j'aperçois des hommes et femmes à pied. Je m'approche pour passer sous la voie rapide nationale n°59 et mon pas s'accélère. Les piétons sous la voie rapide sont des sans-abris, alcooliques ou toxicomanes. Les odeurs sont nauséabondes et je me dépêche de rejoindre l'autre bout du tunnel. De l'autre côté, il y encore des piétons mais cette fois ils sont un peu plus dispersés et errent sur les immenses terrains vagues qui entoure la station de tramway. Ici la population à pied est semblablement identique. Certains parlent seuls ou traînent un chariot de courses. A l'intérieur du tramway ,la population est un peu plus mixée : quelques sans-abris et alcooliques, quelques travailleurs dont une majorité de personnels de l'hôpital, reconnaissables grâce à leur uniforme bleu. Des jeunes, des moins jeunes, beaucoup me semblent issus de milieux défavorisés, leurs vêtements sont en mauvais état et la plupart ne portent pas des vêtements appropriés au travail. Il y a très peu, voire pas d'enfants. Plus tard dans la journée lorsque je monte dans le bus, je me retrouve avec une population assez similaire. Deux à trois étudiants montent dans le bus sur le campus de l'université de Houston. A l'arrêt de la Southern University of Texas, université publique historiquement noire, une dizaine d'étudiants noirs grimpent dans le bus. Aux autres arrêts, ce sont généralement des sans-abris qui montent. Ils ne valident jamais leur ticket ou carte de bus. De temps en temps, je m'étonne d'un ou deux touristes qui montent dans le bus, c'est tellement peu fréquent.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

«A young father braves the highways of sprawling Spring, north of Houston, to reach a homeless shelter and a free meal. The suburbs have become a new home for the hungry. The rates of poverty and of food stamp use are so high that advocates and lesgislators coined the phrase "the SUV poor"»[3]

série Hunger in the land of Car, Houston, Texas
pour National Geographic Magazine
Photographe : Kitra Cahana

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Si les rues de Houston offrent de multiples possibilités aux automobilistes, elles se transforment en désert pour les piétons. Définit comme une personne qui circule à pied en ville ou sur une route, considérons ici le piéton comme celui qui n'est pas motorisé. Ce sentiment de solitude dans la ville apparait sous deux aspects. Le premier dans les faits parce que les espaces sont immenses et vides, et les rencontres de piétons sont rares, mais en second lieu au travers d'une sensation d'invisibilité et d'anonymat vis à vis des automobilistes. En effet, le trottoir subit cette culture de la voiture qui méprise l'espace qui peut être traversé ou emprunté à pied. Les espaces extérieurs qui entourent le bâtit se transforment en espace résiduel de transit où le trottoir semble insignifiant dans ses dimensions comparé à la chaussée mais également dans les politiques d'entretien de la ville. Cette bande de bitume ne semble pas à sa place dans la rue et le temps y parait définitivement plus long.

Regarder Houston à travers les yeux d'un piéton, c'est aussi porter un regard différent et aborder la ville avec un point de vue plus cru sur les réalités de la ville, souvent lissées par la perception depuis le pare-brise. En effet, la voiture permet de se téléporter d'un monde à un autre sans se confronter à la population ou à l'ambiance de certains quartiers. Dans le quartier de Midtown, à proximité du tramway où se concentre une grande majorité de sans-abris, les automobilistes remontent leur fenêtre et verrouillent les portes. Ils ne s'arrêtent que si le feux de circulation les empêchent de continuer leur route. Si un des automobilistes me voit à travers son pare-brise, je remarque sur son visage un étonnement et une forme de compassion, il semble que ma tenue et posture ne ressemblent en rien aux personnes qui m'entourent et que j'apparais comme un extra-terrestre dans cette zone. C'est d'ailleurs ce que disait Shafik un jour : jamais il ne passera jamais dans ce quartier de Houston à pied à moins d'y être obligé. Pour Dietmar, c'est encore plus cru « pas besoin de pont à Houston pour se suicider. Il suffit de se rendre dans certains quartiers ». La voiture permet ainsi

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

à une majorité des habitants de la ville de filtrer certaines zones qu'ils veulent oublier ou ne pas voir. Ce qui est situé entre les deux portes devient indifférent, quelle que soit la distance qui les séparent. Marcher à Houston, au delà des l'aspect sécuritaire, c'est aussi être vulnérable aux chaleurs, pluies et distances. La voiture permet à la société d'éviter de traverser des quartiers sensibles et met à distance des quartiers voisins autant qu'elle rapproche la ville toute entière. Ainsi le piéton se retrouve confronté au morcellement de la ville et peut malheureusement découvrir que les trottoirs d'un quartier résidentiel ne permettent pas d'accéder au quartier voisin.

Marcher dans les rues c'est aussi subir la violence provenant du dédain des automobilistes et des résidents méfiants envers les inconnus. Le regard du piéton, souvent plus insistant et observateur dérange, comme une intrusion dans la tranquillité organisée autour du vide laissé par la vitesse des voitures. Un marcheur curieux est suspect dans une ville où tout le monde se déplace en voiture. Le piéton est envahi par la solitude et subit toute la violence de cette société multiple mais cloisonnée, où chaque entité est recroquevillée sur elle-même. Marcher devient suspect pour de nombreux automobilistes, mais permet de nourrir une nouvelle perception sur une ville où le paysage n'est pas sacralisé.

Marcher à Houston c'est également s'accompagner d'une forme de marginalité ou de pauvreté. N'ayant aucun droit face aux automobilistes et ne profitant d'aucune protection contre l'environnement urbain, le piéton est tout en bas de l'échelle. Ainsi, le statut du piéton accentue un peu plus les inégalités sociales existantes, les plus pauvres ne pouvant pas de déplacer en voiture. Ces derniers habitent d'ailleurs généralement en proche périphérie ou dans les centres urbains, là où les activités économiques se concentrent. Ce rapport à la voiture défavorise une partie de la population dans ses déplacements et la condamne à habiter dans des

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

quartiers populaires encore piétonniers et à proximité des transports en commun. Marcher ou conduire deviennent des critères sociaux. Observer les piétons à Houston c'est comprendre qui sont les plus pauvres. Comme les modes de vie plébiscitées consistent à s'éloigner un maximum des lieux de production depuis l'industrialisation, la ville centre peut accueillir les fonctions économiques et les immigrés acculturés tandis que la fonction résidentielle est reléguée aux banlieues. C'est cette nouvelle définition de la ville qui se met en place au XIXe siècle et se développe largement sur le territoire américain tout au long du XXe siècle permettant aux populations les plus pauvres ou récemment immigrées de s'installer dans les zones plus proches des centres urbains délaissés. La sociologue Cynthia Ghorra-Gobin note d'ailleurs un renversement entre centralité et périphéries qui se met en place depuis plusieurs décennies : c'est la notion d'*edge city*. Cette notion renvoie aux déplacements des zones d'emplois, d'activités et loisirs vers les périphéries suburbaines renversant ainsi le schéma traditionnel. Cependant, comme elle le note « La suburbanisation des emplois se fait à grâce à une mobilité reposant sur l'usage exclusif de la voiture personnelle [...] Il devient en effet difficile pour les personnes non motorisées et peu qualifiées de se rendre dans les *edge cities*, compte tenu de l'absence de transports en commun »[1]. On parle également d'«isolement spatial''. La déqualification des anciens quartiers au profit des nouveaux territoires périphériques favorise l'émergence d'une *underclass*, exclue du marché du travail et de la sphère de la consommation. L'espace suburbain promeut l'individualisation des habitants notamment grâce à l'automobile, renonçant à l'espace urbain de type européen et permettant ainsi un contrôle de la population et des mouvements sociaux potentiels qui effraient la population américaine. Il est d'ailleurs à noter que « Le plan urbain est conçu pour éviter la densité. Le système des rues larges a été dessiné afin de réduire la criminalité. Cette ville essaie d'éliminer les endroits où un cambrioleur pourrait se cacher »[2] explique Rick Handfield, le porte parole de la police d'Irvine en Californie.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Etre piéton, c'est se confronter à une forme d'insécurité, à des difficultés pour traverser et à une prise de risques. La marche devient alors davantage une activité de loisir, la voiture permettant de se rendre dans des lieux dédiés à la marche qui sont sûrs. On retrouve ainsi des aires piétonnes dans les *malls* et parcs qui s'approprient les qualités de l'espace public. La marche constitue alors l'activité elle-même, elle est autrement considérée comme une perte de temps dans une société fonctionnaliste et capitaliste où chaque minute compte. La marche est volontaire, elle peut éventuellement s'apparenter à de la flânerie mais uniquement dans des zones dédiées.

---

1. GHORRA-GOBIN Cynthia, « La banlieue, rêve américain ou espace en voie de disparition ? », In : Esprit, Editions Esprit, 2013, pp.121-130

2. «Irvine, la ville sans piétons dessinée pour être la plus sûre», In : Le Monde, Paris, 27 septembre 2007

3. Traduction : Jeune père bravant les voies rapides du tentaculaire quartier de Spring, au nord de Houston, pour atteindre un refuge de sans-abri et un repas gratuit. La banlieue est devenue la nouvelle maison des affamés. Les taux de pauvreté et d'utilisation des coupons alimentaires sont si élevés que les avocats et législateurs ont inventé l'expression «les SUV pauvres»
SUV abréviation de Sport Utility Vehicle est un véhicule utilitaire sport de loisirs pouvant circuler sur routes et terrains accidentés

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

PERTURBATIONS

Le samedi 4 novembre à 13h30 alors que le match de football américain de l'équipe de l'université vient de se terminer. Nous décidons de partir déjeuner au restaurant avec des amies. Nous nous dirigeons vers le parking et Hadeel m'explique qu'elle doit appeler un Uber car aucune d'entre elles n'est venue en voiture car il est impossible de se garer sur le parking les jours de match. Lorsque le chauffeur arrive je suis étonnée lorsqu'il se fait confirmer sa destination : l'adresse d'Hadeel. Mes amies m'expliquent que nous allons récupérer une voiture sur le parking de la résidence d'Hadeel. Je me sens un peu perdue mais me laisse guider. Arrivée chez Hadeel, nous descendons de notre Uber et montons toutes dans une autre voiture, celle de Tonya, puis nous nous dirigeons vers le restaurant. Dans l'après-midi, nous nous déplacerons plusieurs fois toutes dans sa voiture pour rejoindre un glacier pour le dessert, le centre commercial, puis un supermarché où nous irons dîner. Cet échange de voitures me semble alambiqué ayant toujours eu l'habitude de les voir se déplacer dans des voitures différentes pour rejoindre le même endroit. Je ne comprends pas bien la situation mais mes amies semblent habituées à cette situation alors je suis le mouvement. Je comprendrais plus tard que mes trois amies se sont dans un premier temps rejoint chez Hadeel dans la matinée, afin d'y déposer leur voiture puis ont conjointement pris un taxi qui les a emmenées jusqu'à l'université. Ce covoiturage semble tout naturel pour elles mais j'avoue avoir mis un certain temps à en comprendre les rouages et l'objectif d'une telle combine: trouver facilement une place sur les parkings saturés aux heure de pointe.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le mardi 16 janvier, c'est la rentrée du second semestre. Il est 7h du matin lorsque je reçois plusieurs alertes sur mon portable et dans ma boîte mail. Tous les cours sont annulés en raison d'une météo possiblement neigeuse. Je regarde à ma fenêtre. Il y a entre 0,5mm et 1cm de neige sur le sol. Dans la journée, je reçois plusieurs notifications me confirmant la fermeture du campus et prévenant de possibles routes gelées dans les environs. Je m'informe sur internet des conditions climatiques et cette météo neigeuse est si peu habituelle que les autorités préfèrent prévenir de tout accident sur les routes. Les cours sont annulés dans la majorité des écoles et la population est appelée à rester chez elle. Cette situation m'étonne. Ces mesures me semblaient tout à fait justifiées lors des ouragans de début septembre 2017, mais la ville doit-elle s'arrêter de vivre pour quelques centimètres de neige sur les routes ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le mardi 20 février à 19h, Mustafa m'envoie un message pour me dire qu'il ne viendra pas demain. Quelques minutes plus tard il m'envoie deux photos : sur la première sa voiture avec le pneu crevé et sur la seconde un gros plan de son pneu. Il m'explique qu'il est bloqué pour la journée du lendemain et espère être disponible le surlendemain pour notre rendez-vous. Le jeudi il arrive avec un peu de retard puis m'explique ses péripéties du mardi soir. Il a roulé au mauvais endroit, son pneu a crevé et il est resté bloqué une petite heure sur le bord de la route avant que son père et son oncle ne viennent le chercher et l'aider avec une autre voiture. Il était trop tard pour appeler un garagiste, il devrait donc emmener sa voiture dans un garage automobile le lendemain en début de journée et ne savait pas quand il pourrait la récupérer. Privé de voiture il a dû rester chez lui. Impossible de se rendre à ses cours du mercredi, car il habite à 50 min en voiture de l'université, comme beaucoup d'étudiants ici. Et les transports en commun sont inenvisageables, puisqu'il n'existe pas de connexion entre son quartier pavillonnaire et le centre de la ville.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ces différentes perturbations du quotidien comme les parkings saturés, aléas météorologiques et imprévisions techniques renforcent le sentiment extérieur de dépendance de la population à la voiture. La dépendance ici n'est pas comparable à celle d'une drogue mais davantage à quelque chose face auquel les multiples possibilités ne s'offrent pas. Banaliser une journée à cause d'un souci mécanique, rester chez soi parce que les routes sont fermées où encore se voir obliger de prendre un taxi dans sa ville à cause d'une trop forte affluence de population à un moment donné, c'est être paralysé sans consentement, sans alternative possible. Les ménages qui résident dans les espaces péri-urbains et la majorité de la population à Houston est confrontée à la dépendance automobile. La voiture particulière prend une place prépondérante dans chaque déplacement urbain. Pour l'ingénieur et professeur en aménagement Jean-Pierre Orfeuil, la place croissante de l'automobile dans notre système de déplacement inquiète[1] en donnant le sentiment d'une société entièrement soumise à son usage. Pour le philosophe Bruce Bégout c'est surtout «l'obsolescence de la flânerie»[2]. L'inattendu n'a pas sa place en banlieue. L'imprévu met l'automobiliste dans une situation dérangeante, car il constitue une menace potentielle, mettant à distance les ressources nécessaires, accroissant les coûts de déplacements et remettant en cause les programmes d'activités quotidiennes. Il peut être un facteur d'exclusion sociale, certaines personnes ne pouvant pas exercer leurs activités (travail, courses, visites à la famille, etc) ni satisfaire à leurs aspirations si elles ne disposent pas d'une voiture particulière, dont elles peuvent se servir au moment où le besoin s'en fait sentir.

Prendre sa voiture, c'est aussi économiser son temps et son énergie et s'assurer d'arriver le plus souvent en temps et en heure. Pour Jean-Pierre Orfeuil, « la distance-temps en voiture a tendance à se substituer à la distance-temps à pied, entraînant des évolutions fortes dans le maillage et la localisation des commerces et services »[3]. A Houston, cette phrase prend un sens exacerbé. Pour se rendre au

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

supermarché depuis le campus, il faut compter environ 14 minutes en voiture, 40 minutes en transports en commun (intervalle de 15 minutes entre chaque bus) ou 1h40 à pied en longeant des voies rapides. A moins d'être déraisonnable, le choix est rapidement fait : la voiture est la solution pour faire ses courses. Compter 3h de trajet au total pour faire ses courses et revenir chargé de paquets semble inenvisageable. Les conditionnements des aliments sont faits pour être déplacés du chariot de courses au coffre directement mais pas pour rentrer pas dans des sacs de courses aux poids raisonnables. A la fin des années 1990, l'ingénieur et professeur en aménagement du territoire Gabriel Dupuy s'attache à apporter une définition formelle de cette dépendance ne permettant pas l'aléa. L'automobile accroît sa position dans les déplacements partout dans le monde, au point que les modes alternatifs à la voiture particulière tendent à devenir résiduels. Dupuy s'appuie sur l'existence d'un système développé et organisé autour de l'automobile qui regroupe l'ensemble des acteurs, outils, réglementations et équipements. L'interaction de cet ensemble d'éléments produit de multiples effets dont une vitesse de déplacement, un confort de conduite et une flexibilité horaire. Ainsi, « l'accroissement de la circulation conduisait à renforcer le réseau routier, ce qui incitait les automobilistes à rouler plus, attirait de nouveaux automobilistes, accroissant la circulation, donc le développement du réseau et ainsi de suite »[4]. Cet attachement à l'automobile devient alors un cercle vertueux ou vicieux dans le déplacement des individus.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1. ORFEUIL Jean-Pierre, *L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, Synthèse, INRETS, Arcueil, 2000, p.146
2. BEGOUT Bruce, *Suburbia, Autour des villes*, Editions inculte, Paris 2013, p.18
3. ORFEUIL Jean-Pierre, « Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui », *Transports, pauvretés exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, In : ORFEUIL JP., Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2000, pp. 27-47
4. DUPUY Gabriel, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos, 1999, p.160

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CONCLUSION

Il est souvent commode de dénoncer l'automobile comme la grande responsable de tous les maux dont souffrent les villes, pour des raisons écologiques ou du fait de déceptions provoquées par un urbanisme inefficace. En effet, si l'envie de s'éloigner des centres actifs a peu à peu engendré un étalement des villes, la motorisation a démultiplié les occasions de s'échapper des centres pour rejoindre un environnement plus naturel. Les routes se sont multipliées, de la petite rue de quartier, jusqu'à l'autoroute en passant par les routes de quartier et fédérales. Le territoire n'a plus de limite. Les frontières sont repoussées jusqu'à ce qu'elles ne se matérialisent plus que par des murs ou des passages de douanes. La motorisation permet de traverser et de découvrir des territoires que la marche seule ne permet pas d'atteindre.

Alors peu à peu, tout un système s'est développé autour de l'automobile afin que chaque déplacement soit optimisé. La construction de routes est facilitée par les autorités, les quartiers sont organisés en grilles, des places de parkings sont disséminées dans toute la ville, sur des terrains appropriés ou dans des immeubles de grandes hauteur dédiés au stationnement des voitures. Les routes se prolongent jusque dans les maisons, les offres de consommation depuis sa voiture sont multiples. A l'intérieur des voitures, le confort et les technologies permettent de se sentir chez soi, tout en transportant ses affaires personnels ou professionnelles. L'offre en gammes, marques, modèles de voiture s'est également énormément développé et il est aujourd'hui possible d'avoir une voiture personnalisée qui corresponde à ses besoins et ses envies. L'automobile s'est peu à peu imposée comme l'objet à acquérir rapidement, mais surtout comme l'outil indispensable à la mobilité et à l'autonomie. Chaque déplacement est dépendant de la voiture et si par malheur celle-ci tombe en panne ou si les routes sont perturbées, l'automobiliste se retrouve paralysé.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ce développement si intense autour de l'automobile a fait peu à peu disparaître les piétons dans la rue. Le piéton n'est assurément pas roi et les lieux de rencontre fortuites sont quasi-inexistants à l'exception des centres-commerciaux. De véritables inégalités sociales se creusent entre l'automobiliste et le piéton qui apparait comme un étranger et un danger dans la ville.

A travers mes pérégrinations dans Houston, qui factuellement et numériquement ressemble à Paris, j'ai découvert une ville fabriquée par et pour l'automobile. Si l'automobile est largement et publiquement plébiscitée aux Etats-Unis, dans une société de la *Car Culture*, Houston en est un exemple parmi tant d'autres. Mais elle est aussi un exemple de ville dans laquelle le symbole de la voiture est exacerbé, la voiture n'ayant pas seulement une fonction unique de déplacement mais constituant un véritable outil d'accès à la liberté d'agir dans un contexte particulièrement sécurisé. Si de nombreuses villes permettent aux piétons d'exister socialement, la ville de Houston ne le permet pas. Les pouvoirs municipaux en place et urbanistes en sont bien conscients, mais la ville s'est développée si rapidement et autour d'une culture du « tout-auto » tellement ancrée que si des solutions pour réduire cet attachement à la voiture sont mises en place, le chemin sera long avant que le piéton ne trouve sa place.

Cette enquête cherche aussi à faire découvrir des modes d'habiter la ville fondés sur des valeurs et traditions différentes qui peuvent paraître étranges vu d'un œil européen mais qui sont le quotidien de toute une population. L'analyse de ces multiples récits de vie liés à l'automobile est l'occasion de comprendre le fonctionnement contemporain de grandes métropoles et l'influence de l'histoire économique et urbaine sur tout un peuple. Cette étude sur l'automobile comme symbole et puissance d'une nation pousse à s'interroger sur le rapport qui existe entre

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

la ville, son architecture et les déplacements dans une société de plus en plus mobile.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

SOURCES

BIBLIOGRAPHIE

AUGE Marc, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, La Librairie du XXe siècle, Editions du Seuil, 1992

BEGOUT Bruce, *Suburbia, Autour des villes*, Editions Inculte, Paris, 2013

BELL Jonathan, *Carchitecture, When the car and the City collide*, August (London) Birkhäuser (Basel, Boston, Berlin), 2001

BODY-GENDROT Sophie, « Le malaise urbain aux Etats-Unis, de quoi parles-t-on ? », In : Revue des politiques sociales et familiales, n°, 1993

BONNIN Philippe et PEZEU-MASSABUAU Jacques, *Façons d'habiter au Japon, Maisons, ville et seuils*, CNRS Editions, Paris, 2017

CHAMPAGNE Julie, « Dis moi ce que tu conduis, je te dirais qui tu es ! », La Presse, Canada , 17 juillet 2012

CHARBONNEAU Bernard, *L'Hommauto*, Editions Denoël, Paris, 1967

COULANGEON Philippe, PETEV Ivaylo D., « L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale », In : Economie et Statistique, n°457-458, 2012

DEGOUTIN Stéphane, *Les prisonniers volontaires du rêve américain*, Editions de la Villette, Paris, 2006

DUPUY Gabriel, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos, Paris, 1999

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

DURNING Alan Thein, *The Car and the City, Northwest Environment Watch*, Seattle, Washington, 1996

FOUILLE Laurent, « L'attachement automobile mis à l'épreuve : étude des dispositifs de détachement et devrecomposition des mobilités », LARES - LAS - Laboratoire de Recherche Economique et Social, Université Rennes 2 ; Université Européenne de Bretagne, 2010

FREMONT Armand, *La région espace vécu*, PUF, Paris, 1976

GHORRA-GOBIN Cynthia, *Les fondements de la ville américaine*, L'Harmattan, 1992

GHORRA-GOBIN Cynthia, « Culture américaine et valorisation de l'espace urbain », In : Journal des anthropologues, n°61-62, Automne 1995, L'imaginaire de la ville

GHORRA-GOBIN Cynthia, « Lieu du transport et polycentrisme : une expérience américaine », In : Autrepart, n° 32, 2004

GHORRA-GOBIN Cynthia, « La question métropolitaine aux États-Unis: nouveaux regards » In : L'information géographique, volume 69, n°4, 2005

GHORRA-GOBIN Cynthia, « États-Unis, de la ville au territoire métropolitain », Atlas des Villes, Le Monde hors série, p. 96-97, 2013

GHORRA-GOBIN Cynthia, « La banlieue, rêve américain ou espace en voie de disparition ? », In : Esprit, Editions Esprit, 2013

GHORRA-GOBIN Cynthia, « Les villes américaines de l'ère Obama : quels héritages ? », In : Urbanités, 2013

GORZ André, «L'idéologie sociale de la bagnole», In : Le Sauvage, septembre-octobre 1973

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

GOSME Cyril, *Historique du paysage*, Hypergéo, 2005

HAS-KLAU Carmen, *The Pedestrian and City Traffic*, Belhaven Press, London and New-York, 1990

LANNOY Pierre. « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 », In : Revue française de sociologie, vol. 44, no. 3, 2003

MACLEAN Alex, Over, *Visions américaines de l'American Way of Life : une absurdité écologique*, Dominique Carré Editeur, La Découverte, Paris, 2008

MARCHAL Hervé, *Un sociologue au volant. Le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain*, Téraèdre, series: « L'anthropologie au coin de la rue », Paris, 2014

MOTTE-BAUMVOL, Benjamin. « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne », Revue d'Économie Régionale & Urbaine, vol. Décembre, no. 5, 2007

MOTTET Jean, «Habiter le périurbain : une tradition américaine», Habiter, Communiquer, L'Harmattan, MEI n°27, 2008

ORFEUIL Jean-Pierre, « Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui », In : Transports, pauvretés exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2000

ORFEUIL Jean-Pierre, *L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses, Synthèse*, INRETS, Arcueil, 2000

SERFATY-GARZON Perla, Le «Chez-soi : habitat et intimité» In : *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement*, Sous la direction de Marion Segaud, Jacques Brun, Jean-Claude Driant, Editions Armand Colin, Paris, 2003

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

WEBOGRAPHIE

CarFree, La vie sans voiture(s), URL : carfree.fr

Domino's Pizza, *Paving for pizza, 2018*, URL : www.culturepub.fr/videos/domino-s-paving-for-pizza

Ville de Houston, URL : www.houstontx.gov

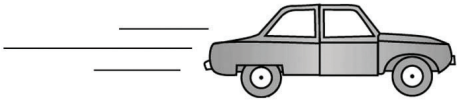
ICONOGRAPHIE

ARCADE FIRE, «The Suburbs», 2010

CAHANA Kitra, série Hunger in the land of Car, Houston, Texas pour National Geographic Magazine, URL : www.nationalgeographic.com/foodfeatures/hunger

MACLEAN Alex, Downtown Houston, 1978

ROGERS Jermaine, Houston Art Car Parade 2017 30th, 2017

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR