SCIENCES DE LA SOCIÉTÉ

Marcher dans la ville

PRESSES UNIVERSITAIRES DU MIDI

N° 97
2016

Quand marcher requiert la mobilisation d'équipements imposants

Le cas des poussettes et caddies dans la mobilité de consommation

Michèle LALANNE, Jean-Sébastien VAYRE, Helene BREMBECK et Niklas SÖRUM *

« En somme, l'espace est un lieu pratiqué.
Ainsi la rue géométriquement définie par un urbaniste
est transformée en espace par les marcheurs. »
(Certeau, 1990, p. 173).

La charte de Leipzig pour une ville durable (2007) recommandait aux pays membres de l'Union européenne de développer une politique urbaine intégrée, c'est-à-dire d'élaborer un cadre de référence pour inscrire les activités humaines dans une perspective de cohésion territoriale solidaire et écologique. Pour comprendre les tensions et les compromis qui structurent les débats sur la ville durable, la Commission européenne a financé le programme de recherche URBAN-NET [1] dont est issu le programme d'enquêtes franco-suédoises sur la logistique de consommation (Normark, 2011). Dans le cadre d'une enquête ethnographique sur l'équipement de la marche chez les personnes âgées et les jeunes parents ayant la charge d'un nourrisson,

* Michèle Lalanne est professeur d'université à l'Institut National Universtaire Champollion d'Albi et membre du CERTOP (UMR 5044); Jean-Sébastien Vayre est doctorant en sociologie à l'Université Toulouse II Jean Jaurès et membre du CERTOP (UMR 5044), Helene Brembeck est professeur d'ethnologie et directrice du CFK (Center for Consumer Science) à l'Université de Göteborg, Niklas Sörum est docteur en ethnologie, chercheur au sein du CFK à l'Université de Göteborg

1. Website URBAN-NET: http://www.urban-net.org/. Le programme « Consumer Logistics » est un projet ERA-NET (Swedish research council Formas) et ANR/URBAN NET, Université Toulouse II-CERTOP-CNRS/Université de Göteborg-CFK) coordonné par Daniel Normark et Franck Cochoy. L'équipe pluridisciplinaire est composée de chercheurs suédois et français.

les auteurs de l'article, ethnologues et sociologues, ont centré leur réflexion sur un moment précis de la logistique de ces ménages : l'organisation et le déroulement des courses [2]. L'article s'intéresse aux interactions spatiales occasionnées lors des déplacements pédestres des consommateurs pour s'approvisionner aux centres-villes de Göteborg (Suède) et de Toulouse (France).

Plus précisément, nous avons porté une attention particulière aux ajustements sociaux, techniques et relationnels élaborés par les consommateurs-piétons pour se déplacer avec leurs équipements – sacs, cabas, caddie, poussette – et de façon à conserver une conduite appropriée aux situations urbaines et aux usages pluriels des lieux publics de circulation (Granzin et Bahn, 1989 ; Goffman, 2013). À partir d'une ethnographie qualitative des mobilités des consommateurs âgés et des familles avec enfants, nous soutiendrons ainsi que marcher en ville pour faire ses courses avec une poussette ou un caddie peut révéler quelques éléments de cohésion sociale, fondement indispensable pour une ville durable. Nous nous attacherons pour cela à comprendre comment les mobilités de consommation constituent des dynamiques d'assemblages plus ou moins heureux entre des personnes, des équipements et des marchandises. Pour le dire autrement, nous proposons, dans cet article, de nous appuyer sur une enquête empirique pour répondre au questionnement suivant : comment les familles et les personnes âgées s'y prennent-elles pour faire leur approvisionnement quotidien à pied ? Quelles sont les difficultés rencontrées et comment sont-elles (ou non) contournées ?

L'enquête a été conduite sur plusieurs mois à Göteborg (Suède) et à Toulouse (France) en 2012 et 2013. Notons que ces deux villes ont un poids démographique comparable (450 000 à 500 000 habitants), ont toutes deux une importante composante d'étudiants et ont récemment mis en place des politiques de déplacement durable destinées à favoriser l'utilisation des vélos et de la marche à pied. Elles comportent toutefois un certain nombre de différences concernant notamment les voies de circulation et les mobiliers urbains. On passe de larges trottoirs, d'espaces piétons et cyclistes en sites propres à Göteborg à de petites ruelles encombrées, à des pistes cyclables en bord de route et à une piétonisation exclusivement centre-urbaine des voies de circulation à Toulouse.

Les études que nous avons conduites à Göteborg et à Toulouse nous ont permis de recueillir les pratiques de mobilité de 22 consommateurs âgés de 70 à 83 ans et de 22 parents accompagnés de leurs jeunes enfants. Le choix de ces deux populations a principalement été motivé par le fait que nous souhaitions observer des individus dont on sait qu'ils peuvent être empêchés dans leurs déplacements soit par un encombrement supérieur (parents avec poussette et enfants), soit par des difficultés physiques dues à leur âge avancé. En choisissant d'observer ceux pour qui les déplacements sont les plus contraignants,

2. Nous souhaitons vivement remercier les relecteurs de cet article pour l'ensemble de leurs remarques ainsi que Cédric Calvignac pour ses précieux conseils.

nous nous donnions ainsi les moyens de nous confronter aux situations qui sont *a priori* les plus défavorables à la mise en place de transports doux et responsables qui sont pourtant censés favoriser l'avènement d'une ville durable. Nous espérons ainsi apporter une contribution significative à l'étude des obstacles et limites ressenties pratiquement par les individus dans leurs routines d'action.

Afin de traiter cette problématique, nous commencerons par exposer dans une première partie le cadre théorique et la méthodologie élaborée pour réaliser cette enquête. Nous présenterons ensuite les principaux résultats de notre enquête. Dans une deuxième partie, nous montrerons comment ces dynamiques d'assemblage que recouvrent les mobilités de consommation des enquêtés font l'objet de différentes stratégies et tactiques qui sont plus ou moins créatives. Dans une troisième partie, nous pointerons alors comment les poussettes et les caddies sont ainsi dotés d'une agentivité (Pickering, 1995) susceptible de favoriser les bons attachements entre les consommateurs-piétons observés et leur environnement urbain. Nous soulignerons comment, en permettant de distribuer les énergies physiques et attentionnelles engagées dans la gestion du transport des marchandises, ces poussettes et ces caddies peuvent permettre aux enquêtés de profiter des diverses formes de sociabilité urbaine que leur offre la ville. Dans une dernière partie, nous verrons que si certains dispositifs qui composent l'environnement urbain peuvent de *prime abord* apparaître comme des contraintes à la mobilité des consommateurs-piétons, ils peuvent dans les faits constituer de formidables ressources aux déplacements de certaines personnes observées. Nous conclurons ainsi en mettant en avant que le développement d'une architecture optimale des lieux pourrait en fait contrevenir à l'épanouissement de certains consommateurs-piétons.

Saisir la mobilisation des équipements de consommation dans la marche

La mobilité de consommation a été explorée récemment par la théorie de l'acteur-réseau (Callon, 2013 ; Latour, 2006) comme une forme de reconfiguration de la consommation durable (Brembeck *et al.*, 2015 ; Cresswell, 2006) et par la théorie de la mobilité comme un ensemble de dispositions personnelles ancrées dans des agencements spatiaux mobiles (Kaufmann, 2002 ; Urry, 2005). Aujourd'hui, plusieurs auteurs suggèrent en effet de penser ensemble les paradigmes de l'acteur-réseau et de l'espace mobile (Kaufmann *et al.*, 2004 ; Lévy, 2008 ; Lussault, 2007) pour explorer le paradigme de la mobilité comme analyseur des liens sociaux et spatiaux. Selon cette perspective, la mobilité urbaine apparaît ainsi comme un champ des possibles pour fabriquer une cohésion sociale articulant densité et diversité des populations (Lévy, 2010). De cette manière, prolongeant les travaux de Jacques Lévy, Vincent Kaufmann a montré que plus que la mobilité, c'est la motilité définie comme « l'ensemble des caractéristiques des personnes qui permettent de se déplacer,

soit les conditions sociales, les compétences et les projets de mobilité » (Kaufmann, 2013, p. 696), qui peut rendre compte des tactiques et des stratégies mobilisées par les acteurs pour déjouer les limites spatio-temporelles. Rappelons en effet que pour Jacques Lévy (2013), le capital spatial d'un individu se caractérise par un ensemble de compétences des lieux et des réseaux qui constituent une ressource potentielle pour maximiser les connexions avec les autres formes de capital économique, culturel, relationnel et symbolique analysées par Pierre Bourdieu (1979, 1980). De ce fait, la connaissance des espaces de proximité, comme le quartier et ses aménités, constitue ici un ensemble de ressources accumulées qui permet d'économiser du temps et de maximiser divers profits habituellement peu quantifiés comme le bien-être tiré de l'activité physique et des interactions sociales et marchandes. L'aménagement des environnements de la mobilité pour rendre les espaces circulables, c'est-à-dire accessibles en toute sécurité, « instaure une frontière nette entre ce qui relève du décor et ce qui relève des coulisses » (Denis et Pontille, 2010, p. 190). Pour appréhender les usages heureux ou malheureux des piétons-consommateurs qui doivent s'ajuster à ces « infrastructures immobiles de la mobilité » (Amin et Thrift, 2002), nous considérons avec Richard Sennett (1992) que la sociabilité urbaine offre une expérience de la diversité et du désordre renforçant l'identité personnelle. Pour Vikas Mehta (2013) les rues commerciales sont des analyseurs de la sociabilité individuelle et de la solidarité sociale. Dans sa typologie des comportements sociaux des piétons dans des grandes villes du Massachusetts (États-Unis), Vikas Mehta (2013) a identifié trois formes de socialisation dans la rue selon les interactions verbales : sociabilité passive, sociabilité éphémère et sociabilité durable. Il montre que la fréquence d'une sociabilité durable caractérisée par de nombreuses interactions sociales des piétons est largement explicable par la présence d'une mobilité de consommation dans une zone commerciale et ceci même si l'aménagement des espaces de circulation ne favorise pas les rencontres. Les piétons qui souhaitent se reposer s'assoient ou prennent appui sur des éléments d'infrastructures non prévus à cet effet et les rues plutôt larges et dégagées suivant les heures de la journée servent d'espace de jeux pour les enfants accompagnés des parents. Poursuivant les observations dans des rues commerciales encombrées de Delhi (Inde), Vikas Mehta note que les piétons sont pressés les uns contre les autres et qu'ils doivent sans cesse pousser et repousser pour se déplacer dans ces flux de population et d'objets en mouvement. Avec ces exemples contrastés, l'auteur montre que marcher dans un centre urbain à proximité de commerces, aux États-Unis ou en Inde, relève de comportements sociaux et de postures physiques variés qui font de la rue un lieu de sociabilité en même temps qu'une instance de socialisation. La recherche que nous avons réalisée à Göteborg et à Toulouse permet de spécifier les différentes dimensions sociales engagées par les marcheurs-consommateurs et d'explorer la notion de coordination entre ce qui est mobile et immobile. Comme nous le verrons par la suite, la maîtrise des distances et des durées des itinéraires de consommation devient ainsi un avantage pour nos enquêtés lorsqu'elle est associée à une mobilité de consommation adaptée aux capacités et aux besoins individuels.

Cette mobilité de consommation peut ainsi être saisie comme la composante habituelle et changeante d'une activité sociale, organisée et complexe, observable quotidiennement dans l'espace public et susceptible d'être décrite par des interactions sociales et techniques. À l'instar de Franck Cochoy (2011), nous parlerons en ce sens de « cluster » pour désigner cette unité physique observable qui est constituée de l'assemblage d'un ou de plusieurs consommateurs, de leurs équipements et de leurs marchandises.

Figure 1 : *exemple de cluster (extrait de journal de terrain, Maude, 75 ans, Toulouse)*

Analyser les modalités d'interrelations entre les objets techniques et les consommateurs en mouvement implique de suivre les consommateurs dans leur activité de déplacement. Madeleine Akrich s'intéressant aux modalités d'utilisation des objets dans l'action a montré tout l'intérêt de reconstituer le processus d'innovation entre les acteurs et les objets. L'auteur définit l'objet technique comme « résultat socialement construit » d'un processus d'innovation « décrit comme la construction d'un réseau d'association entre des entités hétérogènes, acteurs humains et non humains » (Akrich, 1993, p.36). Appréhender les consommateurs-marcheurs comme innovateurs ordinaires permet de penser de façon symétrique l'espace de circulation économique et domestique dans un continuum, qui d'une part ne va pas de soi et d'autre part exige un travail de coordination pour articuler et séparer les espaces. Pour circuler dans l'espace urbain les marcheurs déploient des capacités de coordination et d'adaptation d'autant plus fortement qu'ils sont pourvus d'équipements hybrides facilitant le transport des marchandises mais empêchant la marche. Parce que les espaces de circulation pédestre sont configurés par une topologie et des infrastructures immobiles denses et variées, la marche avec une poussette ou un caddie favorise des médiations multiples qui peuvent être analysées comme autant de formes ordinaires d'innovation des consommateurs-marcheurs.

Pour appréhender le processus d'innovation des consommateurs-marcheurs nous avons croisé différentes méthodes permettant aux enquêtés de mieux se remémorer leurs activités et aux enquêteurs d'observer la logistique de consommation des personnes retenues en portant leur attention sur la préparation à domicile des sorties d'achat et sur le déroulement effectif du parcours de consommation dans la ville. Alors que les entretiens menés chez les participants ont permis de recueillir l'explicitation *a priori* et *a posteriori* des modalités de leurs déplacements, le suivi des enquêtés en train de faire leurs courses a quant à lui fourni les conditions d'observation des coordinations sociotechniques. Nous considérons à la suite de Laurent Thévenot (1993) que c'est en s'intéressant au contexte et à la situation d'accomplissement de l'action que l'on peut analyser les « propriétés, fonctions et usages ». Dans le cas qu'il étudie, des poussettes retournées au service après-vente, propriétés, fonctions et usages sont en interrelation : « l'usage exercé se manifeste, par exemple, dans la bonne tenue de l'ensemble constitué de la poussette usagée et de ses usagers familiers, parmi lesquels il faut inclure l'enfant transporté qui peut contribuer à la bonne marche de l'ensemble par ses modifications posturales au passage d'un trottoir » (Thévenot, 1993, p. 106).

Enquêter sur l'équipement de la marche des consommateurs

Mais alors, comment enquêter concrètement sur un sujet perçu comme insignifiant par les enquêtés et considéré comme prometteur par les enquêteurs ? Comment étudier la mobilité des consommateurs en situation de marche dans l'espace urbain ? Comment recueillir les informations sur les dispositifs sociotechniques et sur les ressources individuelles et collectives mobilisées pour faire ses courses au (super-)marché du départ du domicile jusqu'au retour chargé des marchandises ? Afin de réaliser le recueil de données, nous avons croisé un ensemble de méthodes d'enquête susceptibles d'appréhender la dynamique organisationnelle de la mobilité des consommateurs.

Comme le montre la figure 2 exposée ci-dessous, nous avons combiné différentes techniques de recueil des données en sociologie et en ethnographie pour comprendre les pratiques situées et leur système organisationnel. Le protocole de recueil de données s'articule autour de quatre temps de rencontres entre l'enquêté et l'enquêteur qui se déroulent sur une période de plusieurs semaines afin de s'adapter au rythme d'activités des participants, d'une part et aux aléas climatiques, d'autre part. Nous souhaitons ici souligner qu'une des difficultés rencontrées était de conserver l'engagement des enquêtés sur une période de plusieurs semaines. À cette difficulté s'ajoutait celle de devoir recueillir les données en marchant dans un espace public densifié par des dispositifs urbains et des populations en mouvement évoluant à des rythmes différents. En outre, les enquêtés ont été recrutés soit par interconnaissance selon la technique dite de boule de neige, c'est-à-dire en mobilisant le réseau interpersonnel des enquêtés, soit par voie d'affichage dans des clubs du troisième âge ou à la sortie des crèches et des écoles maternelles.

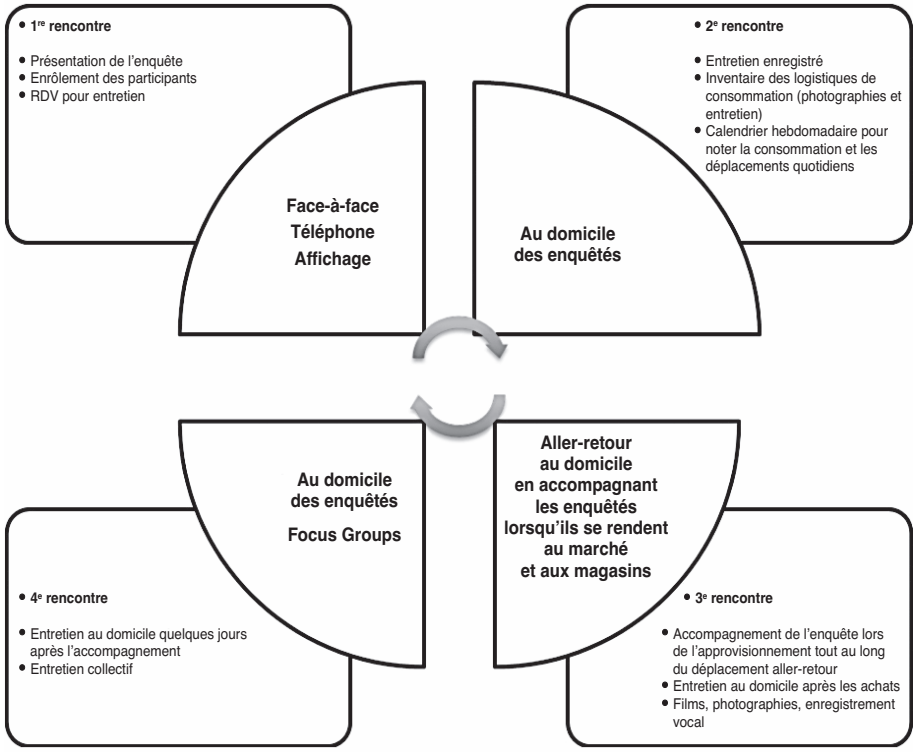

Figure 2 : *Méthodes d'enquête pour étudier la mobilité de consommateurs et leur logistique*

La première rencontre avec l'enquêté s'est faite lors d'un rendez-vous en face-à-face ou par échange téléphonique programmé par voie d'affichage ou par personne interposée. Lors de la première entrevue pour enrôler les enquêtés, il s'agissait de présenter l'ensemble du protocole, de s'assurer de leur disponibilité et de fixer la date du rendez-vous au domicile. La deuxième rencontre au domicile, d'une durée de deux à trois heures, permettait d'enregistrer le récit des pratiques et des représentations des itinéraires de consommation et de la planification logistique mise en œuvre. Cet entretien semi-directif était ensuite complété par une présentation par l'enquêté des différents sacs, cabas et autres moyens de transports de marchandises utilisés pour faire le marché. Un inventaire photographique a ainsi été réalisé pour comprendre l'agencement logistique déployé par les enquêtés de la préparation de l'activité marchande à sa réalisation. Cette deuxième phase de l'enquête nous a par exemple permis de remarquer que les équipements personnels ou remis par les commerçants sont omniprésents dans l'habitat. Les ménages rencontrés disposent en effet de plusieurs dizaines de sacs, cabas ou paniers dédiés à des usages qui, comme nous le verrons par la suite, sont définis selon des critères pragmatiques et esthétiques. De plus, lors de cette deuxième rencontre, un calendrier était remis aux enquêtés pour remplir

quotidiennement les informations relatives à leurs activités de shopping et d'approvisionnement. La collecte des données se faisant lors de la troisième ou quatrième visite.

La troisième rencontre consistait en effet à faire une observation mobile tout au long de l'itinéraire de consommation en partant du domicile jusqu'au retour où les provisions sont déchargées puis rangées. Pour cela nous avons effectué un suivi pour accompagner les consommateurs en marchant avec eux et en nous déplaçant avec la caméra pour les filmer en train de se déplacer ou de faire leurs courses. Nous nous sommes ainsi appuyé sur différents travaux pluridisciplinaires sur les méthodes mobiles qui se sont considérablement enrichis depuis les années 2000 (Grosjean et Thibaud, 2001 ; Watts et Urry, 2008 ; Kusenbach, 2012). Plus précisément, nous avons adopté la technique dite du *go-along*, qui consiste à suivre l'enquêté dans ses déplacements en ayant au préalable obtenu son consentement et en lui demandant de commenter son itinéraire et d'expliquer le choix des lieux et commerces fréquentés (Kusenbach, 2003 ; Pink, 2004 ; Czarniawska, 2007 ; Grojean et Groleau, 2013). La technique du *go-along* ou de l'accompagnement des personnes a permis d'enrichir les matériaux car cette technique est basée sur une relation de proximité permettant de tendre un enregistreur pour mémoriser les explications données au cours du déplacement. Prenons le cas de Cécile, 78 ans, qui commente le choix de son itinéraire et explique qu'elle emprunte cette rue pour passer devant la pharmacie où elle doit retirer un médicament alors que le plus souvent elle choisit un autre itinéraire plus rapide. Elle tient à préciser que son itinéraire n'est pas exactement représentatif de ses sorties quotidiennes mais qu'elle a plusieurs itinéraires types dont elle maîtrise parfaitement les avantages et les inconvénients (jardins pour se reposer lorsqu'il fait chaud, arcades pour s'abriter de la pluie, propreté des trottoirs). L'exemple d'Aurélie, 71 ans, est également éclairant. Cette dernière commente les motifs de ses arrêts devant les vitrines de vêtements masculins : elle réfléchit au cadeau d'anniversaire de son mari et compare les prix et les modèles affichés. Au-delà de ces informations de nature déclarative, nous avons souhaité photographier et/ou filmer les ajustements effectués aux croisements des rues et aux rétrécissements ou encombrements des trottoirs. Nous avons ensuite fait réagir les enquêtés aux images ainsi collectées et avons enregistré leurs explicitations. Nous avons pu assister à quelques-unes des situations décrites dans les entretiens : les vélos qui frôlent les passants, les trottoirs indûment occupés par les voitures ainsi que les changements de côté de rue pour anticiper le rétrécissement d'un trottoir ou l'agilité des conducteurs inclinant et soulevant partiellement caddie ou poussette pour se faufiler entre des obstacles en réduisant l'envergure au sol. La filature par la technique du go-along a été ponctuellement utilisée pour suivre les enquêtées à l'arrière ou sur le côté afin de varier les plans d'observation pour analyser les situations notamment de croisement et d'affrontement des obstacles devant soi. Notons enfin que nous avons systématiquement réalisé un entretien enregistré lors du retour au domicile pour compléter ou vérifier les informations. Ces entretiens nous ont permis de saisir les commentaires des consommateurs à

propos, par exemple, de la solidité des sacs en plastique ou encore en papier, de l'inconfort de leurs poignées, de la maniabilité du caddie ou encore du poids ou de l'encombrement des produits. Ce retour d'expérience « à chaud » nous a principalement permis de revenir sur la compréhension des éventuels décalages entre les récits et les interrelations observées en situation concrète de mobilité. Finalement, une quatrième rencontre, assez brève, était programmée quelques semaines plus tard pour compléter ou vérifier les informations recueillies.

La marche comme adaptation d'un assemblage sociotechnique

Dans les cas observés, la marche implique toujours la convocation d'un ou de plusieurs équipements, et cela, d'autant plus lorsque l'objectif du déplacement est de faire son approvisionnement quotidien. Faire ses courses à pied implique un mouvement de composition et de décomposition du cluster, c'est-à-dire de l'assemblage sociotechnique que composent un ou plusieurs consommateurs-piétons accompagnés de leurs équipements et de leurs marchandises.

Faire ses courses à pied implique en effet d'être habillé, d'avoir ses papiers, sa carte bancaire ou encore de la monnaie, d'être équipé de sacs en plastique ou en papier, d'un panier, d'un caddie ou de bien d'autres conteneurs. Aussi, afin d'effectuer son approvisionnement à pied, le marcheur ne compte-t-il pas sur la présence de trottoirs, de passages piétons, de feux de circulation, de passants et de chauffeurs respectueux et civilisés ? D'un point de vue écologique, la marche est un phénomène complexe qui implique la mobilité de différents acteurs et actants au sein d'un environnement composé de plus ou moins d'aspérités, que ces dernières soient d'ordre social ou physique. En référence à la théorie de l'acteur-réseau (Callon, 2013 ; Latour, 2006), la marche peut en ce sens être comprise comme un mouvement d'association et de dissociation de réseaux dynamiques composés d'entités humaines et matérielles. Ces réseaux sont extrêmement difficiles à saisir du point de vue de l'observateur compte tenu de leur étendue et de leur vivacité. Une manière de les rendre visibles, au moins en partie, est ainsi de focaliser son attention sur ce que nous avons appelé plus haut le cluster. Plus précisément, nous proposons d'apporter une attention particulière aux équipements que constituent les poussettes et les caddies compte tenu que, comme nous le verrons par la suite, ils jouent un rôle crucial dans les mobilités de consommation des familles et des personnes âgées. Nous souhaitons ainsi montrer que ces deux équipements sont des artefacts qui prennent directement part aux mouvements d'association et de dissociation entre humains et non-humains au sein des clusters et viennent en altérer la forme, la mobilité et la célérité. Nous soutiendrons de cette façon que les assemblages sociotechniques qui forment les clusters incorporent différentes stratégies et tactiques qui visent à mieux adapter les collectifs qu'ils composent aux environnements qu'ils traversent.

Au cours de nos différentes observations, nous avons en ce sens pu remarquer que ce que certaines mères de familles appellent le « grand et large panier » qui est situé en-dessous de la poussette est souvent utilisé pour mettre le matériel de puériculture supplémentaire ou encore pour stocker une partie des équipements permettant le transport des denrées transportées.

Figure 3 : *La famille S a préparé la poussette pour quitter la maison dans le but de réaliser l'approvisionnement quotidien au supermarché local (extrait de journal de terrain, poussette de la famille S, Göteborg).*

La figure 3 montre ainsi comment Avril (mère de la famille S) utilise habituellement l'espace situé sous la poussette : lorsqu'elle part pour faire son ravitaillement quotidien, elle place systématiquement deux sacs en textile à l'intérieur de cet espace.

> « J'apporte habituellement mes sacs en tissu. Si je suis en train d'effectuer un approvisionnement alimentaire planifié, je commence généralement par Hemköp (un supermarché local) et ensuite je vais chez Willy's (un autre supermarché local). [...] Puis, j'opère habituellement une ré-organisation de mes achats lorsque je suis sur le point de partir. Récemment, j'ai encore testé leur grande utilité et je n'oublie pas d'apporter mes sacs en tissu et de les placer dans la poussette du bébé » (extrait d'entretien, Avril, mère de la famille S, Göteborg).

L'extrait d'entretien ci-dessus montre ainsi que, pour Avril, ces deux sacs en textile recouvrent une certaine importance puisque ce sont eux qui permettent d'augmenter la capacité de stockage du cluster qu'elle compose. Suite à une légère réorganisation, ils lui permettent de transporter plus facilement l'ensemble des emplettes sur le chemin du retour. Aux yeux d'Avril, ces deux sacs en tissu ne sont toutefois pas seulement fonctionnels sur le plan logistique. Ils sont également « jolis », à « la mode » et économiques dans la mesure où ils lui permettent d'éviter d'avoir à acheter les sacs en papier distribués sur les

lieux de vente. Il est alors important de souligner que, toujours dans le cas d'Avril, la poussette n'a pas pour seul usage de transporter sa petite fille. Elle sert souvent à transporter les marchandises. Avril a en effet pris l'habitude d'emporter un porte-bébé pour effectuer ces mobilités de consommation de façon à pouvoir, au retour, porter sa fille à même le corps et ainsi mettre les emplettes dans la poussette. Cet agencement sociotechnique est alors, selon elle, bien pratique ; surtout lorsque les produits ravitaillés sont assez lourds et volumineux. L'habitacle de la poussette offre une extension intéressante pour empiler les poches qui sont retenues de part et d'autre par la capote relevée, les barres latérales du guidon et par la pochette de rangement clipsée sur le guidon elle-même retenue par l'appui du corps de l'enfant et de la mère. Correctement équilibrée, la charge peut être déplacée avec une seule main, libérant si besoin l'autre main pour câliner le bébé ou rajuster sa capuche. Cet exemple d'extension des dispositifs modifie de façon très significative et habituelle les capacités globales des consommateurs équipés d'une poussette.

Figure 4 : *Avril poussant la poussette chargée de sacs pleins de marchandises et portant son bébé dans le porte-bébé ventral (extrait de journal de terrain, Avril, mère de la famille S, Göteborg).*

Grâce à cet assemblage bien particulier, Avril n'a en effet pas trop à se soucier du poids des marchandises transportées. Bien entendu, lorsque les approvisionnements sont imposants, elle est amenée à engager un certain effort physique. Avril nous confiera durant une observation que lorsqu'elle est contrainte de porter des sacs à la main, ces derniers lui font souvent mal aux poignées. Néanmoins, il ressort que, à l'image du caddie de supermarché chez Franck Cochoy (2008), la combinaison poussette/porte-bébé favorise les approvisionnements d'achats volumineux.

Nous souhaitons alors souligner que certains enquêtés font parfois preuve d'une véritable créativité afin de développer des techniques d'agencement qui pourraient potentiellement constituer des innovations commerciales intéressantes pour faciliter ce type d'approvisionnement massif. Par exemple, Noémie a équipé sa poussette de deux crochets métalliques suspendus aux poignées. Ces deux crochets lui permettent ainsi de pendre les sacs remplis de marchandises de manière à améliorer la capacité de charge de la poussette. Aujourd'hui, cette technique permet à Noémie de réaliser ses approvisionnements quotidiens en la soulageant des contraintes de poids que posent les produits magasinés. Elle se dit même plus libre dans la mesure où elle affirme avoir ainsi moins besoin de planifier l'organisation logistique qu'implique son ravitaillement.

A l'instar des poussettes dans le cas des familles, les caddies à roulettes sont également des composants non-humains qui jouent un rôle prépondérant dans le déroulement réussi des mobilités de consommation des personnes âgées. Nos données montrent effectivement qu'avec l'avancée vers le grand âge, il n'est pas toujours possible de conserver les anciennes routines. Ainsi, Lucie a par exemple dû faire preuve d'une certaine réflexivité pour modifier progressivement ses techniques d'approvisionnement quotidien alors que ses forces physiques se limitaient. Elle a dû apprendre des nouvelles manières de transporter ses marchandises pour rester autonome. Et, cet apprentissage ne s'est pas fait tout seul. Le caddie à six roues qu'elle utilise aujourd'hui pour faire ses achats quotidiens a selon elle joué un rôle important dans ce changement de routine puisque c'est lui qui lui a permis de continuer à bénéficier de la proximité commerciale qu'elle a toujours grandement appréciée.

Figure 5 : *caddie à six roues de Lucie (extrait de journal de terrain, Lucie, 74 ans, Toulouse).*

Comme Lucie, Brigitta utilise systématiquement son caddie à roulette pour se rendre au grand supermarché situé à quelques centaines de mètres de son domicile. Une certaine intimité a de cette façon progressivement été tissée entre Brigitta et son caddie. Comme témoin de cette relation privilégiée, Brigitta lui a donné le nom de « Brunte ». Cette dénomination représente donc bien, sur le plan symbolique, le rôle du caddie à roulette du point de vue des mobilités de consommation puisque Brunte est un nom commun généralement utilisé pour appeler les chevaux en Suède. Aussi, lorsque Brigitta doit transporter quelque chose de lourd (par exemple deux litres de jus d'orange), elle emporte systématiquement Brunte avec elle. Dans ce cas, elle s'arrange alors pour guider Brunte avec son bras le plus faible (le droit) puisque ce dernier prend en charge une bonne partie de la force physique qui doit être engagée dans le transport des marchandises lourdes. Brigitta peut de ce fait garder disponible son bras le plus fort pour une charge supplémentaire de produits.

Du point de vue des personnes âgées que nous avons enquêtées, le caddie à roulette constitue ainsi un élément important du cluster puisqu'il prend en charge une partie de l'effort physique nécessaire à la mobilité des marchandises qui le composent. Néanmoins, l'avantage de l'utilisation du caddie pour faire ses courses ne se trouve pas à ce seul niveau. Les personnes âgées que nous avons observées l'utilisent aussi comme une béquille permettant de stabiliser le corps dans des situations de mobilité qui peuvent être relativement critiques. C'est le cas, par exemple, dans les transports en commun lorsque le bus décélère pour s'arrêter ou accélère pour repartir d'un arrêt.

Les quelques extraits de terrains que nous venons de présenter mettent ainsi en avant que, dans le cas des mobilités de consommation, la marche consiste *in fine* en une dynamique d'adaptation de l'assemblage sociotechnique que constitue le cluster à l'environnement urbain. En référence aux travaux de

Figure 6 : *Maude se tient à la barre métallique et pousse son caddie de la main droite pour le placer comme il faut afin d'anticiper le prochain arrêt. Elle lâche son caddie qui tient alors sur la béquille pour replacer son sac à main qui pend sur son poignet devant elle [...]. Elle a un pied devant l'autre (légèrement écarté). Pour stabiliser sa position, elle se tient à la barre avec la main gauche et pose la main droite sur le caddie en position béquille afin de mieux se stabiliser (extrait de journal de terrain, Maude, 75 ans, Toulouse).*

Michel de Certeau (1990), nous pourrions alors considérer que cette adaptation se joue à deux niveaux : un niveau stratégique et un niveau tactique. C'est en effet plutôt à un niveau stratégique que les enquêtés planifient, souvent au domicile, les formes du cluster de façon à faciliter leur mobilité future en fonction leurs expériences passées. C'est par exemple le cas d'Avril lorsque qu'elle place ses deux sacs en tissu dans l'espace qui se situe en-dessous de la poussette ou encore lorsqu'elle emporte son porte-bébé avec elle. C'est également le cas de Noémie lorsqu'elle associe de façon assez originale ses crochets à sa poussette pour augmenter ses capacités de transport. C'est donc à travers ces stratégies plus ou moins créatives que les enquêtés inscrivent différents plans d'action dans la conception même de l'assemblage que constitue le cluster (Akrich, 1998). Notons que ces stratégies prennent alors souvent la forme de routines qui recouvrent diverses adaptations permettant à l'humain de mieux attacher son propre corps à l'environnement urbain. L'utilisation systématique que Lucie fait de son caddie lorsqu'elle part faire ses courses en est un bon exemple. C'est alors au niveau tactique que les enquêtés opèrent de multiples reconfigurations de l'assemblage du cluster afin de pouvoir cette fois-ci adapter les plans que ces derniers incorporent aux situations traversées. C'est par exemple de cette façon que, comme nous l'avons souligné, Avril reconfigure *in situ* l'assemblage que constitue la poussette, le porte-bébé et les sacs en plastique en fonction des achats qu'elle réalise. C'est également de cette manière que Maude transforme son chariot à roulettes en une béquille permettant de stabiliser son corps lorsqu'elle traverse des situations difficiles ou encore que Brigitte décide ou non de guider Brunte avec son bras le moins fort.

L'équipement de la marche comme socle de la sociabilité

Les équipements à la marche que constituent les poussettes et les caddies à roulettes jouent ainsi un rôle central dans cet assemblage dynamique que forme tout cluster. Et, ce rôle est d'autant plus important que ces équipements ont le pouvoir d'interférer plus ou moins positivement dans les relations que les enquêtés entretiennent avec leurs environnements urbains. Par exemple, Louise nous explique durant un entretien que ses collègues de travail ont du mal à comprendre pourquoi, selon eux, elle se complique la vie à faire ses courses à pied et en famille.

> « Ils pensent que nous devons faire beaucoup d'efforts pour nous rendre aux magasins à pied. Mais j'apprécie réellement la promenade et le fait que je peux m'arrêter pour me reposer et jouer avec mon fils dans le parc après avoir terminé les courses au supermarché. Je pense que j'ai plus de liberté à faire mes courses en marchant avec une poussette qu'en prenant la voiture. J'aime marcher dans ces quartiers et je rencontre souvent d'autres mères avec qui discuter » (extrait d'entretien, Louise, mère de la famille A, Göteborg).

Pour Louise, faire son approvisionnement quotidien avec la poussette n'est donc pas une contrainte, c'est un choix de vie pour privilégier les relations humaines. Autrement dit, faire ses courses à pied est selon elle une opportunité d'aller se promener et de profiter d'un moment agréable de sociabilité urbaine.

Louise se donne ainsi l'opportunité de partager un moment de jeu avec son fils ou encore de rencontrer des connaissances et d'échanger quelques mots. Faire son marché en marchant représente donc, dans ce cas, une manière de s'ouvrir à des formes d'interactions sociales imprévues et souvent vécues comme agréables. Et, la poussette joue ici un rôle non-négligeable puisque, en permettant de distribuer une partie des énergies physiques et attentionnelles engagées dans la gestion du transport des emplettes, elle favorise cette sociabilité urbaine que Louise semble tant apprécier.

Il en est d'ailleurs de même des caddies à roulettes dans le cas des personnes âgées. Un peu à la manière de la poussette de Louise, le caddie de Lucie lui permet en effet de profiter aisément de la proximité commerciale apportée par les infrastructures marchandes qui sont au cœur de la ville et de l'animation de ses rues commerçantes.

Figure 7 : *Le point gris correspond au lieu du domicile, le noir au lieu de loisir et les cercles gris aux lieux d'approvisionnement quotidiens. Le mardi matin, elle va au supermarché avec son caddie à roulette (elle en profite parfois pour aller chez le médecin ou à la banque lorsqu'elle en a besoin). Il s'agit de la supérette qu'elle connait bien et qui se situe à quelques centaines de mètres de chez elle. Le vendredi, elle va au marché pour acheter ses légumes. Ce dernier est proche de son domicile et est situé juste à côté de la supérette. Elle a des commerçants attitrés. Elle va exclusivement chez les « deux jeunes » dont elle connait le père qui est mort récemment (elle doit leur amener la « plaque » qu'elle a achetée pour son décès). Il y a beaucoup de monde qui va s'approvisionner chez ces deux commerçants. Ce qui la réjouit. […] Lucie se dit « pas très changeante » et a ses habitudes « bien ancrées ». Elle va dans les mêmes commerces depuis longtemps. Elle connait bien les commerçants et les lieux (elle connait l'histoire de la supérette, les directeurs qui se sont succédés, les changements de nom du magasin, et elle se souvient bien des gâteries qu'ils offraient à sa fille, etc.). Selon elle, ces histoires, c'est « des trucs qu'on garde et voilà ». Pour son boucher, la qualité de la viande qu'il propose est un des facteurs de choix. Mais pas seulement, il pratique des prix « très intéressants » et son service est lui aussi de qualité (« il coupe très bien la viande »). Il reçoit bien et personne n'hésite à aller chez lui. Le choix des lieux d'approvisionnement sont bien ancrés dans la biographie de Lucie (extrait de journal de terrain, Lucie, 74 ans, Toulouse).*

Comme nous l'avons souligné plus haut, le caddie à six roues de Lucie occupe un rôle central dans ses mobilités de consommation dans la mesure où il a selon elle beaucoup contribué à lui permettre de garder des modes de consommation qui sont fortement ancrés dans son histoire personnelle. Et cela d'autant plus qu'elle exprime lors de l'enquête avoir pris l'habitude de déposer son caddie au supermarché qu'elle connait bien afin de faciliter une partie du reste de ces déplacements. Notons que le caddie à roulette devient de cette façon une sorte d'attachement privilégié qui étend l'acteur-réseau du cluster à la supérette. Peut-être pourrions-nous dire que ce caddie est ainsi garant d'une sorte de sociabilité objective, c'est-à-dire qui se noue entre des entités matérielles (i.e., le caddie et la supérette ; Latour, 1994), qui est alors susceptible de favoriser les sociabilités subjectives de Lucie (c'est-à-dire celles que Lucie peut alors nouer durant le reste de ses déplacements).

À tout le moins, nous avons pu observer que le caddie à roulette de Lucie lui permet de bénéficier de la proximité commerciale tout en montrant à autrui une certaine souplesse comme manifestation visible de sa bonne santé physique et psychologique.

> « Elle monte sur la place par le passage incliné et croise une personne aussi accompagnée d'un caddie. Sur cette place elle la croise par la gauche. Elles occupent une position symétriquement inversée et se disent quelques mots sans ralentir la cadence. Afin de poursuivre le plus longtemps possible leur micro-discussion sans perdre de temps (ou ralentir le rythme) toutes les deux accompagnent leur éloignement en se retournant et en affichant un large sourire » (extrait de journal de terrain, Lucie, 74 ans, Toulouse).

Le caddie permet en effet à Lucie d'effectuer de courtes pauses de sociabilité urbaine comme celle que nous venons de présenter sans pour autant qu'elles soient génératrices de quelconques difficultés. Ce point est alors d'autant plus crucial que ces micro-pauses sont d'une importance non négligeable du point de vue de l'identité des personnes âgées puisque c'est par leur biais que se font et se défont diverses formes de reconnaissance sociale.

> « Elle traverse encore une fois les clous en utilisant les plans inclinés et se retrouve sur la place. Il y a quelques personnes qui marchent et deux personnes âgées [...] qui discutent entre elles. Elle croise un de ses amis et lui met la main gauche sur l'épaule (elle tient son caddie dans la main droite) avant de l'embrasser amicalement. Ils discutent un peu entre eux. Elle lâche son caddie qui tient debout à l'aide de la béquille […] et discute avec cette personne en utilisant ses deux mains. L'homme âgé entame son départ en marchant « en crabe » pour ensuite passer en marche arrière, afin de pouvoir encore quelques temps participer à la conversation. Elle a repris son caddie dans la main droite et tourne la tête dans sa direction. L'homme s'arrête alors et ils discutent encore un peu. Il tend la main vers elle pour illustrer sa conversation. Il se déplace un peu en marche arrière, puis en crabe, et repart avec son enveloppe dans la main gauche. Ils se saluent. Elle se retourne et reprend sa marche. Elle traverse la place en diagonale » (extrait de journal de terrain, Lucie, 74 ans, Toulouse).

Dans le cas des familles ou des personnes âgées, les équipements de la marche, qui sont de véritables auxiliaires de vie urbaine, jouent donc un rôle particulièrement important ; même si les enquêtés n'en ont pas toujours une conscience très nette. Dans le sens de ce que nous avons dit plus haut, les usages des

poussettes ou encore des caddies à roulettes relèvent en effet de stratégies et de tactiques qui sont pour la plupart largement automatisées. Il nous semble alors que l'intérêt de nos travaux est de mettre en lumière la manière dont ces équipements sont ainsi dotés d'une agentivité qui peut favoriser une sociabilité urbaine vécue comme agréable. Bien sûr, les poussettes et les caddies ne constituent pas les seules conditions requises pour faire advenir une sociabilité urbaine réussie. Si Louise peut s'arrêter à l'improviste pour jouer avec son fils ou encore discuter avec des connaissances, c'est aussi parce que le mobilier urbain, le climat, les horaires, les passants et bien d'autres acteurs et actants le permettent. Il ne faut donc pas comprendre l'agentivité des poussettes et des caddies comme des déterminismes mais comme des compositions offrant des possibilités de médiations sociotechniques. L'influence de ces médiations sociotechniques, si elle est souvent mal considérée, n'a pourtant rien de négligeable. Et l'on s'en rend bien compte au cours des déplacements des consommateurs, notamment quand les choses tournent mal.

Des obstacles (qui n'en sont pas toujours…)

C'est par exemple ce qu'illustre bien le cas de Christelle pour qui l'assemblage que composent la poussette, les enfants, les sacs et les emplettes ne constitue pas toujours une composition très heureuse.

Figure 8 : *Christelle va à la pharmacie avec sa fille de trois ans et son bébé d'un an (extrait de journal de terrain, Christelle, mère de la Famille G, Göteborg)*

Lors de l'observation, Christelle affirme en effet éprouver un inconfort à manipuler les différents sacs de courses lorsqu'ils sont attachés aux poignées de la poussette. Elle déclare éprouver dans ce cas une certaine difficulté à orienter et pousser la poussette pour circuler. Aussi, cette mauvaise composition de l'assemblage que constitue le cluster peut selon elle transformer la mobilité de consommation en un vrai parcours d'obstacles. Selon Christelle, les moindres imperfections du mobilier urbain deviennent de cette façon des aspérités qui viennent inlassablement perturber la mobilité du cluster. C'est d'ailleurs pour ces mêmes raisons que, selon Mylène, mieux vaut privilégier une poussette stable et bien équipée qu'une poussette légère et maniable.

Dans le cas des personnes âgées, le rôle du caddie à roulette est également crucial dans la mesure où le corps vieillissant, qui n'en reste pas moins le principal moteur du cluster, comporte souvent quelques fragilités. Or, le risque de chute est assez important chez ce type de population exposé à de lourdes conséquences médicales et psychologiques analysées par les sociologues du vieillissement comme un accélérateur de déprise sociale (Caradec, 2015, Bourdessol et Pin, 2005). Et, comme nous l'avons vu plus haut avec le cas de Maude, le caddie est susceptible de protéger celui qui le conduit de ces risques de chute. Pour autant, nous souhaitons insister sur le fait que ce qui peut parfois apparaître comme un obstacle important à la mobilité de consommation de nos aînés peut en fait cacher diverses formes de ressources la favorisant. Examinons par exemple le cas suivant.

Figure 9 : *Malgré l'interdiction marquée par les bandes jaunes, plusieurs voitures sont garées en bas de chez Germaine, dans la rue de la Providence. Le quartier où habite Germaine n'est pas, en effet, à l'abri des difficultés de stationnement. De plus pour accéder à la rue ou entrer à son domicile avec son vieux caddie qui appartenait à son père, elle doit franchir une marche. Lors de l'entretien Germaine n'a pas parlé de cette difficulté, elle a préféré mettre l'accent sur l'excellente connaissance qu'elle avait du quartier et des commerçants dont elle connaît les parents et parfois les grands-parents. Germaine est connue et appréciée dans le quartier. Les commerçants lui rendent divers services : elle dépose les sacs trop lourds chez le boucher ou le boulanger pour revenir les chercher plus tard, les jours de pluie elle va s'abriter chez la coiffeuse ou s'asseoir à la pharmacie lorsqu'il fait trop chaud. Pour les packs d'eau, c'est une jeune voisine mère de famille qui fait les achats au supermarché et les porte à Germaine qui rend service à ses jeunes voisins en gardant leur chat lorsqu'ils partent en week-end (extrait de journal de terrain, Germaine, 83 ans, Toulouse).*

Plus précisément, la rue de la Providence est à sens unique et possède deux minuscules trottoirs encombrés de poubelles et de voitures (*cf.* figure 9). Dès lors, Germaine n'a pas la possibilité de marcher sur les trottoirs lorsqu'elle est accompagnée de son caddie à roulette.

> « Je ne marche pas sur les trottoirs. Ils sont trop petits et c'est dangereux pour moi. Je peux perdre l'équilibre lorsque je dois mettre un pied dans la rue et l'autre sur le trottoir surtout que je dois alors éviter à mon chariot de tomber. Regardez ! Il y a toutes les voitures et les poubelles qui encombrent le trottoir » (extrait de journal d'observation, Germaine, 83 ans, Toulouse).

Lorsque Germaine va faire des courses dans le centre-ville, elle est ainsi contrainte de marcher au milieu de la chaussée, les voitures lui arrivant dans le dos. Néanmoins, cette situation ne l'inquiète pas vraiment puisqu'elle sait que les conducteurs connaissent cette rue étroite et font donc attention. De cette façon, lorsque Germaine entend une voiture dans son dos, elle se retourne et se place légèrement sur le côté afin de laisser passer le conducteur qui la remercie dans la majorité des cas. Notons que lors de l'accompagnement au marché Crystal, un marché de plein vent qui accueille plusieurs milliers de consommateurs tous les matins au centre de Toulouse, nous avons plusieurs fois observé ce type d'interactions positives : les conducteurs se montrant très souriants et amicaux envers la vielle dame qui en retour fait un geste de la main et un grand sourire pour les remercier. À ce plaisir de l'échange s'ajoute l'interprétation qu'elle en fait puisqu'elle déclare avec bonne humeur qu'elle y voit le signe d'une journée qui commence bien. Les enquêteurs remarquent que l'attention bienveillante qui lui est portée par les conducteurs de passage qu'elle ne connaît pas toujours est un indicateur très significatif de la qualité de vie dans son quartier et des relations de respect qui, ici ne se réduisent pas simplement au voisinage. Alors que nous l'interrogions sur le danger que représente l'absence de trottoirs, elle s'est récriée « il ne faut surtout rien changer, c'est la ville qui est comme ça, on a appris à vivre ensemble, c'est vivant ». Aussi, nous avons en ce sens pu souligner que, lorsque le passage est très encombré, certains éléments du mobilier urbain qui constituent des obstacles à la circulation piétonne peuvent dans le même temps être d'une grande utilité pour les marcheurs les plus âgés. C'est par exemple le cas d'Émilie pour qui les potelets délimitant les contours du marché de Saint-Cyprien (i.e., un des marchés de plein vent de Toulouse) sont quelquefois de solides alliés (voir figure 10).

Les familles et les personnes âgées que nous avons enquêtées sont susceptibles d'éprouver des difficultés durant les déplacements qu'elles effectuent à pied pour aller se ravitailler dans le centre-ville. Les familles peuvent être gênées par ces mobilités qui impliquent généralement, pour elles vigilance et effort pour emmener les enfants qui nécessitent beaucoup d'attention et planification pour réaliser des approvisionnements assez conséquents dans un temps rythmé par les tétées ou les siestes. Les personnes âgées et très âgées sont vulnérables parce que leur corps vieillissant connaît souvent quelques fragilités. Aussi, l'intérêt de notre enquête est de mettre en lumière la manière dont ces personnes développent, de manière plus ou moins

Figure 10 : *Émilie se faufile entre la foule et parfois s'arrête pour laisser passer des couples de personnes en train de discuter et de circuler lentement. Là encore, il y a de nombreuses contorsions destinées à s'aligner afin de pouvoir passer. Emilie va même à un moment sortir du trottoir pour se frayer un passage dans un endroit très exigu. Elle va alors se servir des potelets de délimitation du trottoir comme point d'appui pour se stabiliser lors de la traversée de ce passage difficile. Elle descend du trottoir pour se trouver coincée contre une camionnette à l'arrêt, elle passe et évite l'embouteillage. Elle remonte sur le trottoir et circule un peu sur cet espace en évitant de nombreuses personnes. Elle va redescendre du trottoir pour encore une fois éviter un autre embouteillage et remonter afin de pouvoir faire le tour du marché. Elle avance vite dans ses actions qui sont relativement fluides. J'ai un peu de mal à la suivre (extrait de journal de terrain, Émilie, 79 ans, Toulouse).*

consciente et créative, une série de petites stratégies et tactiques leur permettant de composer et recomposer l'assemblage sociotechnique que comprend le cluster de façon à faciliter sa mobilité. Nous avons alors vu que les équipements que sont les poussettes et les caddies à roulettes jouent un rôle important dans ces compositions et recompositions puisqu'ils sont susceptibles de favoriser les bons attachements et détachements entre le cluster, les entités qui le forment et leurs environnements. En distribuant les énergies physiques et attentionnelles engagées dans la gestion du transport des marchandises, les poussettes et les caddies peuvent en ce sens permettre différentes formes de sociabilité urbaine qui sont souvent considérées comme appréciables de la part de nos enquêtés. Nous avons alors vu que les obstacles à une mobilité de consommation réussie ne sont toutefois pas

toujours ceux que l'on croit. Il nous semble en effet qu'un des principaux apports de nos travaux est de pointer comment les éléments matériels qui composent l'environnement urbain peuvent, selon le cas, composer autant de contraintes que de ressources au déplacement du cluster. Le cas d'Émilie ou encore celui de Brigitta sont de ce point de vue exemplaires. Ce qui signifie que, à tout le moins dans le cas des personnes âgées, une architecture optimale des lieux, selon le point de vue d'aménageurs qui négligeraient les innovations ordinaires de l'espace, pourrait paradoxalement contrevenir à l'épanouissement des consommateurs-piétons compte tenu qu'ils savent apprivoiser les failles de leur environnement sociotechnique pour les faire leurs et s'épanouir dans un contexte sous-optimal.

Références bibliographiques

Ahmed S., 2006, *Queer Phenomenology: orientations, objects, others*, Durham/London, Duke University.

Akrich M., 1993, « Les objets techniques et leurs utilisateurs, de la conception à l'action », B. Conein, N. Dodier, L. Thevenot (dir.), *Les objets dans l'action*, Paris, Éditions de l'EHESS, Raisons pratiques, 35-57.

Amin A., Thrift N., 2002, Cities. Reimangining the urban, Cambridge, Blackwell.

Brembeck H., Cochoy F., Moisander J., 2015, « Special issue: Moving Consumption », *Consumption Markets & Culture*, Vol. 18, n° 1-2.

Brembeck H., Hansson N., Lalanne M., Vayre J.-S., 2015, *Lifephases, consumption and mobility. An ethnography of shopping routes*, Burlington, Ashgate.

Bourdessol H., Pin S., 2005, *Référentiel de bonnes pratiques. Prévention des chutes chez les personnes âgées à domicile,* Paris, Institut National de Prévention et d'Éducation pour la Santé.

Bourdieu P., 1979, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Éditions de Minuit.

Bourdieu P., 1980, « Le capital social. Notes provisoires », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 31, 2-3.

Callon M., 2013, « Qu'est-ce qu'un agencement marchand ? », *in* M. Callon, M. Akrich, S. Dubuisson-Quellier, C. Grandclément, *et al.* (dir.), *Sociologie des agencements marchands*, Paris, Presses des Mines, 325-440.

Caradec V., 2015, *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*. Paris, Armand Colin.

Certeau de M., 1990, *L'invention du quotidien. 1. Arts de faire*. Paris, Gallimard.

Certeau de M., Giard L., Mayol P., 1994, *L'invention du quotidien. 2. Habiter, cuisiner*, Paris Gallimard.

Charte, de Leiptzig, 2007, 2 mai, http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/sites/odyssee-developpement-durable/files/25/Charte_Leipzig_Fr.pdf.

Cochoy F., 2008, « Calculation, Qualculation, Calqulation: shopping cart's arithmetic, equipped cognition and clustered consumers », *Marketing Theory*, vol. 8, n° 1, 15-44.

Cochoy F., 2011, « Le "calcul" économique du consommateur: ce qui s'échange autour d'un chariot », *L'année sociologique*, vol. 61, n° 1, 71-101.

Cresswell T., 2006, *On the move: Mobility in the modern western world*, New York, Routledge.

Czarniawska B., 2007, *Shadowing : and other techniques for doing fieldwork in modern societies*, Malmö, Liber.

Denis J., Pontille D., 2011, « Aménager des espaces circulables. La dynamique des déictiques », *Sciences de la société*, n° 80, 177-192.

GRANZIN K. L., BAHN K. D., 1989, « Consumer logistics : conceptualization, pertinent issues and proposed program for research », *Journal of the academy of the marketing science*, n° 17 (1), 91-101.

NORMARK D., 2011, Consumer Logistics video, http://www.urban-nexus.eu/www.urban-nexus.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=15&Itemid=18 , https://vimeo.com/channels/urbannet (3'04).

GOFFMAN E., 2013, *Comment se conduire dans les lieux publics. Note sur l'organisation sociale des rassemblements*, Paris, Economica.

GROSJEAN M., THIBAUD J.-P., dir., 2001, *L'espace urbain en méthodes*, Paris, Parenthèses.

GROJEAN S., GROLEAU C., dir., 2013, « Le shadowing et autres pratiques de l'ethnographie organisationnelle », *Revue internationale de psychosociologie et de gestion des comportements organisationnels*, n° 48.

KAUFMANN V., 2002, *Re-thinking Mobility*, Burlington, Ashgate.

KAUFMANN V., BERGMAN M., Joye D., 2004, « Motility : mobility as capital », *International journal of urban and regional research*, vol. 28, n° 4, 745-756.

KAUFMANN V., 2013, « Motilité », *in* J. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 696.

KUSENBACH M., 2012, « Mobile Methods », S. Delamont (dir.), *Handbook of Qualitative Research in Education,* Cheltenham, Elgar, 252-264.

KUSENBACH M., 2003, « Street phenomenology : the Go-Along as ethnographic research tool » *Ethnography*, n° 4 , (3), 455-485.

LATOUR B., WOOLGAR S., 1979, *La vie de laboratoire.* Paris, Édition de la Découverte.

LATOUR B., 1994, « Une sociologie sans objet ? Note théorique sur l'interobjectivité », *Sociologie du travail*, vol. 36, (4), 587-607.

LATOUR B., 2006, *Changer de société – Refaire de la sociologie*, Paris, La Découverte.

LÉVY J., 2008, *The city*, Burlington, Ashgate.

LÉVY J., 2010, « Le développement urbain durable entre consensus et controverse », *Information géographique*, vol. 74, 39-50.

LÉVY J., 2013, « Capital spatial », *in* J. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 147-149.

LUSSAULT M., 2007, *L'homme spatial : la construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil.

MEHTA V., 2013, *The street. A quintessential social public space*, New York, Routledge.

NICOLINI D., 2009, « Zooming in and zooming out: a package of method and theory to study work practices », YBEMA S., YANOW D., WELS H., KAMSTEEG F., 2009, *Organizational Ethnography. Studying the Complexities of Everyday Life.* London, Sage Publications.

PICKERING A., 1995, *The Mangle of Practice: Time, Agency, and Science*, Chicago, University of Chicago Press.

SENNETT R., 1992, *The uses of disorder : personal identity and city life*, New york and London, Norton and Company.

SMITH N., LOW S., 2006, *The politics of public space*, New York, Routledge.

SPINNEY J., 2011, « A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography », *Cycling Research. Mobilities*, n° 6 (2), 161-182.

THÉVENOT L., 1993, « Essai sur les objets usuels. Propriétés, fonctions, usages ». CONEIN B., DODIER N., THEVENOT L., dir., *Les objets dans l'action*, Paris, Editions de l'EHESS, Raisons pratiques, 85-111.

URRY J., 2005, *Sociologie des mobilités*, Paris, Armand Colin.

WATTS L., URRY J., 2008, « Moving methods, travelling times. Environment and Planning », *Society and Space*, n° 26 (5), 860–874.

SCIENCES DE LA SOCIÉTÉ
w3.scsoc.univ-tlse2.fr

Marcher dans la ville

Ce numéro multiplie les pas de côté interdisciplinaires pour décrire dans toute sa complexité le phénomène de la marche urbaine. Il passe du point de vue de l'écrivain à celui de l'urbaniste, de celui de l'architecte à celui du sociologue ou encore du designer. Il adopte des échelles d'observation allant de l'intime et de l'introspection – *via* l'évocation de différents récits de marche et portraits de marcheurs dans la littérature – à la cartographie surplombante de grands ensembles urbains et à la délimitation de leurs zones piétonnes – *via* l'examen de différents plans et projets urbanistiques.

Les contributions à ce numéro s'organisent autour de cinq propositions. D'abord, la marche est envisagée comme *un récit* – l'accompagnement d'un phrasé ou l'élan d'une traduction. La marche est alors considérée comme l'occasion d'un *dépassement identitaire* : marcher entraîne un mouvement de conformation à un attendu collectif mais également de dépassement des cadres normatifs auxquels on est censé s'astreindre. La marche en ville peut aussi être envisagée comme *un art civique* dans le sens où elle donne droit de cité (présence physique au monde) tout en donnant à penser la cité (organisation de la distribution socio-économique du lieu). Cette tension permet de considérer la marche en ville comme l'occasion *d'un aménagement de l'espace* : marcher, c'est aussi une activité qui s'inscrit – avec plus ou moins de force selon les périodes – dans un programme politique de planification urbaine. Enfin, on ne saurait oublier que la marche urbaine n'est souvent possible qu'en tant *qu'agencement sociotechnique* : marcher, c'est réunir avec et autour de soi un ensemble d'équipements, de dispositifs, d'artefacts qui contribuent à la fois à sa réalisation et à sa perpétuelle transformation.

Dossier coordonné par Cédric CALVIGNAC, Franck COCHOY et Nathalie COCHOY

Marche • Ville • Urbanisme • Art • Design • Géographie • Littérature • Sociologie

PUM
Presses universitaires du Midi

Presses universitaires du Midi
Université Toulouse - Jean Jaurès
pum.univ-tlse2.fr

Prix : 21 €

LERA 97
978-2-8107-0481-1

9 782810 704811

N° 97
2016