

Pour une géographie des plaisirs urbains

Charlotte Ruggeri et Frédérique Célérier

12/03/15

Charlotte Ruggeri et Frédérique Célérier sont venues nous présenter la revue en ligne *Urbanités* dont elles sont respectivement directrice de la publication et rédactrice en chef des chroniques et dossiers régionaux. Plus spécifiquement, dans le cadre de ce séminaire, elles sont venues nous parler du numéro d'avril 2014 portant sur les plaisirs urbains.

Charlotte Ruggeri est docteur en géographie, professeur en classes préparatoires et a soutenu sa thèse en mars 2015 sur la ligne à grande vitesse californienne. Frédérique Célérier est ATER et doctorante en géographie à l'Université Bordeaux-Montaigne. Sa thèse concerne les territoires du vin biologique en France.

Dans un premier temps, Frédérique Célérier nous a présenté la revue *Urbanités*¹ ainsi que le numéro sur les plaisirs urbains afin de nous parler de la genèse d'un numéro de revue élaboré par un collectif de jeunes chercheurs.

Dans un second temps, Charlotte Ruggeri nous a exposé son article « Disneyland, un artifice urbain voué au plaisir » publié dans ce même numéro sur les plaisirs urbains, afin de nous montrer comment elle a pu allier son objet de recherche, la mise en place d'une liaison à grande vitesse à Anaheim en Californie, à une thématique plus précise, celle des plaisirs urbains.

PARTIE 1 : LA REVUE *URBANITÉS*

Intervention de Frédérique Célérier

I. Généralités

La revue *Urbanités* est avant tout un projet de quatre doctorants de l'ENS de Lyon : ils sont tous géographes et ont pour horizon commun, malgré leur différente spécialité, la ville et l'urbain. Ce projet est né du constat qu'il n'y avait pas ou très peu de revues complètement consacrées aux études urbaines. À travers un nouvel angle et un nouveau support, ils ont abordé ce projet éditorial avec enthousiasme et une démarche particulière : proposer des numéros thématiques avec des approches transversales mêlant sciences humaines et sociales, arts, littérature, photographie... En effet, pour Frédérique Célérier, l'idée était de favoriser l'échange et la rencontre entre plusieurs disciplines en choisissant la pluridisciplinarité comme ligne directrice de la revue.

Urbanités a maintenant fait son chemin puisqu'elle existe en ligne depuis novembre 2012. Le choix du support internet s'est implémenté au processus de création puisqu'il a permis une plus grande liberté de

¹<http://www.revue-urbanites.fr>

formats. La ligne éditoriale avait pour volonté de laisser la place à l'image, aux photographies, aux cartes, à des vidéos... Les articles sont alors courts et visuels sans toutefois être superficiels ou trop vulgarisés : la rigueur scientifique n'est pas négligée tout en privilégiant de vraies approches empiriques. La revue est libre et gratuite d'accès et vise un public d'étudiants, d'universitaires mais aussi le grand public. Depuis quelques mois, une association soutient financièrement la sortie de chaque numéro ainsi que l'ensemble des activités réalisées dans le cadre de la revue.

Les articles constituent le cœur de la revue mais *Urbanités* présente d'autres catégories comme des chroniques qui ne s'inscrivent pas forcément dans le thème du numéro. On retrouve aussi le "Lu", catégorie qui recense des comptes-rendus d'ouvrages divers, des romans... qui collent à l'actualité éditoriale. Sur un aspect plus visuel, la catégorie "Vu" nous propose des compte-rendus d'exposition et des photos par le biais du portfolio. Ce portfolio insiste sur le côté visuel avec des légendes explicatives (exemple de ceux réalisés à Détroit ou Belfast). Enfin la rubrique "Entendu" nous permet de lire des comptes-rendus de conférences, des entretiens avec des chercheurs mais aussi diverses personnes.

Bien qu'il y ait eu des dossiers régionaux sur la Chine, le Brésil ou la Grande Bretagne, les thématiques de chaque numéro ne suivent pas cette logique. Quatre numéros sont sortis depuis la création d'*Urbanités* :

- Urbanités souterraines (Mars 2013)
- Crises en ville, ville en crise (novembre 2013)
- Plaisirs Urbains (avril 2014)
- La ville portuaire (novembre 2014)
- Villes et châtiments (prévu pour mai 2015)²

II. La genèse du numéro sur les plaisirs urbains

Frédérique Célérier nous explique comment ce numéro est né et quel a été le processus éditorial. Dès l'été 2013, avant la publication du numéro 2, le comité de rédaction avait déjà la thématique en tête. Le terme plaisir n'est cependant pas apparu tout de suite, le comité de rédaction voulait passer à un thème plus positif que les urbanités souterraines ou encore les villes en crise. Cette décision est aussi le fruit de rencontres opportunes : rencontres au FIG (Festival international de géographie), des discussions sur le thème du corps dans la ville, de la sexualité en ville ... Ils ont tout de suite envisagé des contributions potentielles et des personnes à contacter. Avec ce point de départ, certains mots clés ont émergé des réflexions collectives autour du thème de l'érotisation de la ville et la ville du jeu. Frédérique Célérier nous cite alors les mots suivants : casino, cinéma, *spring break*, thème du sac à main, thème de la parade urbaine, consommation de drogue, la prostitution des quartiers rouges, le tourisme, le shopping et "lèche vitrines", la fête en ville (exemple des rues de la soif) et la logique foncière immobilière qu'il y a derrière. Elle cite aussi les plaisirs sensoriels, la rencontre amoureuse, la rencontre sexuelle mais aussi toutes autres

² Dans l'ordre chronologique :

<http://www.revue-urbanites.fr/urbanites-souterraines-sommaire/>

<http://www.revue-urbanites.fr/2-crisis-en-villes-villes-en-crise/>

<http://www.revue-urbanites.fr/3-plaisirs-urbains/>

<http://www.revue-urbanites.fr/4-repenser-la-ville-portuaire/>

<http://www.revue-urbanites.fr/appel-5-villes-et-chatiments/>

formes de consommations : boire, manger... Par le biais de cette réflexion, cette idée de repenser le terme de géographie grâce à l'entrée du plaisir, un nouvel enjeu de recherche s'est imposé de lui-même : Comment le plaisir, une émotion qui relève de l'intime et de l'individu, s'inscrit-elle alors dans le collectif ? Au-delà de ces aspects, le terme plaisir vise aussi à donner envie de contribuer à la revue.

Dans le cadre de ce séminaire, Frédérique Célérier a pour volonté de montrer comment on passe de la fixation d'une ligne éditoriale au numéro final et ainsi d'observer les écarts entre les attentes et le produit fini. Voici les grandes lignes directrices de l'appel à contributions :

- La spatialité des plaisirs urbains : villes qui sont associées aux plaisirs collectifs dans l'imaginaire.
- Comment devient-on une ville de plaisir dans l'imaginaire ? Quels sont les impacts de la localisation de ces villes ? Est-ce que les lieux en marge peuvent contribuer à faire émerger ces villes de plaisir ? Étudier la proximité des aéroports et des frontières dans des villes de transit.
- Le thème du plaisir comme vecteur d'attractivité.
- La place du plaisir : est-il caché ou circonscrit à certains espaces ? Faut-il le dérober à la vue de tous ? Quels sont les lieux dédiés au plaisir ? Existe-il un détournement des lieux par une pratique elle-même ?
- La place de la normativité et la transgression : certains plaisirs sont-ils autorisés ou interdits ? Le plaisir est-il toujours associé à la débauche, à la décadence, à l'image de la scène de fin du *Parfum* ? On peut citer le plaisir lié aux maisons closes ou aux salles de shoot. Doit-on se limiter à parler des plaisirs reconnus par la société ? N'est-ce pas concevoir le plaisir uniquement de manière normative ? A l'inverse, le plaisir n'est-il pas dans la discrétion ? Ne le retrouve-t-on pas particulièrement dans les interstices de l'espace urbain ?

L'appel à contributions a été lancé en novembre 2013 via les réseaux sociaux et les réseaux académiques et personnels. L'association a aussi contacté des auteurs comme Claire Brisson qui travaille sur le corps de la plage à Rio³ ainsi qu'un collectif de photographes *Périscope*⁴ qui a réalisé le portfolio sur l'image du plaisir en ville pour ce numéro. Frédérique Célérier nous explique que le délai choisi a été plutôt court entre l'appel à contributions et la date de sortie (avril 2014) pour des raisons d'allègement des processus de publications.

Vient ensuite le processus de sélection : Le comité de rédaction a reçu plus de trente-cinq propositions pour ce numéro. Ses membres se réunissent alors et choisissent selon la qualité de rédaction et si le fond de l'article correspond à l'appel lancé. La difficulté est de voir quelles sont les propositions qui jouent véritablement le jeu et voir si certaines ne sont juste pas un recyclage d'articles. Quand les terrains se ressemblent, les doublons sont aussi possible. Parfois il y a des propositions intéressantes mais qui ne rentrent pas forcément dans la thématique du numéro : le comité propose alors de faire une chronique en marge du numéro. Quinze propositions ont finalement été retenues. Un comité de relecture leur soulage le travail avant la publication définitive.

Frédérique nous dit qu'ils ont été globalement satisfaits du numéro⁵. Les différents thèmes abordés correspondent vraiment à l'appel à contributions. Les auteurs ont joué le jeu et la revue présente une réelle diversité des plaisirs en villes avec une approche pluridisciplinaire. Cette approche est d'autant plus

³ Brisson, Claire. "Mise En Scène Du Corps, Expérience de L'espace. Une Géographie de La Performance de Genre Sur Les Plages de Rio de Janeiro." <http://www.theses.fr/s95567>.

⁴ <http://www.collectifperiscope.com>

⁵ <http://www.revue-urbanites.fr/3-plaisirs-urbains/>

intéressante qu'elle traite d'un sujet moderne et donc relativement peu exploré. Bien que ce numéro ne soit pas sombre, on retrouve aussi un aspect d'ambivalence dans ces plaisirs : on traite l'idée de la régulation de ces plaisirs ou de la subversion, ce qui montre le caractère foisonnant de ces derniers.

III. Les différents thèmes abordés dans le numéro

Après nous avoir parlé de la genèse, Frédérique Célérier nous présente succinctement les différents thèmes abordés dans ce numéro et nous cite quelques articles.

Premier thème : Ville de la tentation⁶

Ce premier thème est axé sur les dispositifs et les aménagements mis en place pour les plaisirs, plaisirs alors orchestrés par son aspect matériel. Cette orientation de recherche présente un paradoxe : la ville est le lieu de la régulation qui obéit à des lois d'urbanisme, un lieu utilitaire où l'on verrouille les corps. Finalement le plaisir ne serait-il pas l'inverse ? On pense plutôt à la vanité, l'oisiveté, la liberté... En partant de cette hypothèse, ces articles jouent sur ce paradoxe. Dans cette même rubrique, on s'intéresse à la localisation de ces plaisirs, sont-ils en situés en marge de l'espace public urbain fonctionnel ? Une dernière question concernera le plaisir comme élément principal de l'attractivité d'une ville.

Frédérique nous cite l'article de Claire Brisson "Sea, sand and sun : Rio s'éclate". Cet article traite de la plage et de ses pratiques à Rio, en mélangeant une approche anthropologique et géographique. Quelle est la place de la nudité et la liberté associée à ces pratiques au cœur et à la marge de Rio ? Un deuxième article "Urbanisme et plaisirs : mise en dialogue au travers de la constitution du mont Royal (Montréal)" de Pierre Bussière, s'interroge sur le rapport entre urbanisme et plaisirs. La ville est le haut lieu de la régulation. Le plaisir quand à lui est lié à la surprise, à l'imprévu. Comment alors créer du plaisir en ville avec l'urbanisme ? Quels sont les éléments, les dispositifs qui permettent une jouissance spatiale ? Comment réintroduire de l'intime dans l'espace urbain ? Enfin l'article de Charlotte Ruggeri sur Disneyland est cité. Nous verrons plus en détail dans la deuxième partie du séminaire que ce capital de jouissance urbaine n'est pas donné à tous, que ce plaisir est circonscrit spatialement et socialement.

Deuxième thème : Jouissance en ville⁷

Cet axe s'est beaucoup penché sur la représentation du plaisir en ville. Un bon nombre de ces articles n'ont pas une approche géographique. On peut citer un article sur la photographie qui présente un compte rendu analytique de deux ouvrages photographiques. Cet article d'Aurélien Cohen⁸ nous interroge sur l'importance de la place blanche et de la rue des Lombard. Aurélien Cohen revient sur les différences entre une prostitution qui s'affiche et une prostitution dissimulée dans les impasses. Cette représentation de la ville est alors lascive et charnelle. Le collectif *Périscope*, nous présente un portfolio autour de l'idée de vitrine, un espace urbain qui est consommé, l'idée que derrière le plaisir, il y a la mélancolie et l'amertume. Toujours avec une approche pluridisciplinaire, l'article de Aude Thuries⁹ mêle urbanisme et littérature et nous montre les représentations du plaisir à travers la comédie. La transgression en ville bien qu'ici virtuelle est abordé par l'article de Axel Scoffier¹⁰ sur la ville dans les jeux vidéos (GTA V). Le plaisir est alors de retrouver un espace familier dans lequel on peut dépasser les limites de l'urbain. Le dernier article traite du

⁶ <http://www.revue-urbanites.fr/villes-de-la-tentation/>

⁷ <http://www.revue-urbanites.fr/jouissances-en-ville/>

⁸ Cohen, Aurélien. "L'impasse et La Guèpière." *Urbanités*, n°3 (2014).

⁹ Thuries, Aude. "Dancing in the Street." *Urbanités*, n°3 (2014).

¹⁰ Scoffier, Axel. "L'air de Los Santos rend libre : le plaisir de l'urbain dans GTA V", *Urbanités*, n°3 (2014).

"Parkour"¹¹ et est signé de Benoît Tellez. La ville est alors athlétisée, les adhérents de cette pratique ne voient pas la rue comme un "simple piéton"

*Troisième thème : plaisir, villes et transgression*¹²

Ce thème est un peu le fil directeur du numéro pour Frédérique Célérier. La question de la régulation des plaisirs y est abordée. Un premier article d'Elise Billiard¹³ est consacré à la place des plaisirs dans un quartier voué à ces derniers à Malte. Ce quartier est maintenant conquis par les touristes, ce qui entraîne des nuisances pour les riverains. Cela génère un conflit lié à l'appropriation de cet espace. La question concerne alors la moralisation de ce plaisir. Autour de cette même thématique, on retrouve l'article de Louise Dorignon sur la consommation d'alcool et les espaces de musique à Melbourne¹⁴. Ici, les conflits et les tensions sont nés autour de la régulation de ces pratiques pour des raisons de sécurité. L'alcool est aussi abordé dans l'article de Maximilien Pierre Esse Ndjeng où on s'intéresse à la transformation d'un quartier autour d'une distillerie de bière dans un contexte urbain pas forcément lié aux plaisirs¹⁵. La consommation de bière a créé là-bas un véritable vecteur d'intégration et de transformation sociale. Plus près de chez nous, l'article d'Ulysse Lassaube¹⁶ traite des pratiques homosexuelles dans l'espace urbain de Paris qui ne sont pas du tout acceptées dans ce contexte hétéronormé. Les espaces de ces rencontres amoureuses sont dissimulés, on parle d'interstices publics. L'article expose les dispositifs régulateurs qui visent à stopper ces pratiques illicites. Enfin, le dernier article traite de la place des "Ciné porn" au Brésil¹⁷. L'auteur, Joao Pena montre comment ces cinémas, alors lieux importants dans un contexte sociale dans les années 1970 sont maintenant poussés en périphérie de la ville.

PARTIE 2 : POUR UNE GEOGRAPHIE DES PLAISIRS URBAINS : L'EXEMPLE DE DISNEYLAND

Intervention de Charlotte Ruggeri

L'intervention de Charlotte Ruggeri est fondée sur son article « Disneyland, un artifice urbain voué au plaisir » publié dans le numéro 3 de la revue *Urbanités*.¹⁸

Elle vient de soutenir sa thèse sur le projet de construction d'un train à grande vitesse en Californie. Or, une des gares se trouve à Anaheim, à une trentaine de kilomètres au sud de Los Angeles, ville dans laquelle se trouve le parc Disneyland de la région de Los Angeles. De la même manière qu'à

¹¹ Tellez, Benoit. "Etre Où Ne Pas Être : Poétique Du Parkour", *Urbanités*, n°3 (2014).

¹² <http://www.revue-urbanites.fr/plaisirs-ville-et-transgression/>

¹³ Billiard, Elise. "La Moralité Des Espaces Publics Dans Le Quartiers Des Plaisirs Maltais", *Urbanités*, n°3 (2014).

¹⁴ Dorignon, Louise. "'Best Beer, Best Live Music' : Espaces de La Musique, Consommation D'alcool et Conflits Sociaux À Melbourne (Australie)", *Urbanités*, n°3 (2014).

¹⁵ Esse Ndjeng, Maximilien Pierre. "Joli-Soir, Un Territoire de La Bière Locale Entre Rupture et Cohésion Urbaine À Ngaoundéré", *Urbanités*, n°3 (2014).

¹⁶ Lassaube, Ulysse. "L'espace Public Urbain et Le Plaisir Homosexuel Illicite", *Urbanités*, n°3 (2014).

¹⁷ Soares Pena, Joao. "Espace D'excitation : Cinémas Pornos Dans Le Centre de Salvador (Brésil)", *Urbanités*, n°3 (2014).

¹⁸ <http://www.revue-urbanites.fr/3-disneyland-un-artifice-urbain-voue-au-plaisir/>

Marne-la-vallée, la construction de cette gare naît de l'envie de mettre en place un système de transport lié et dédié aux lieux de loisirs. Le choix de la grande vitesse permet en effet de faciliter l'accès au parc pour les touristes.

Cependant, Charlotte Ruggeri a tout de même mis l'accent sur une différence entre les deux parcs. Alors qu'Anaheim date de 1955, le parc de Marne-la-Vallée a été conçu en 1992. Quand ce dernier est conçu, il est déjà nécessaire de le construire à proximité d'un axe de transport en commun et d'une ligne à grande vitesse. *A contrario*, à Los Angeles, en 1961, la ville avait détruit son réseau de transport ferroviaire et l'autoroute menant à Anaheim n'était pas encore terminée. Pour Walt Disney, l'accessibilité du parc, qui ne se destine véritablement qu'aux classes moyennes aisées, ne devait se faire qu'en voiture. C'est donc à la suite de son travail réalisé pour sa thèse sur la gare construite à Anaheim, que Charlotte Ruggeri s'est intéressée plus directement à Disneyland en tant « qu'artifice urbain voué au plaisir »

I Les origines du parc Disneyland : un anti Los Angeles

Anaheim vs Los Angeles

Lors de son étude de terrain à Disneyland, Charlotte Ruggeri s'est rendue compte qu'il n'existait que très peu de différences entre l'intérieur et l'extérieur du parc. Les quartiers alentours correspondent au même urbanisme, ce qui donne l'impression d'être toujours dans un parc d'attraction. Or, c'est effectivement la compagnie Disney qui est à l'origine de l'urbanisme de ces quartiers.

Sophie Didier, qui a réalisé sa thèse sur l'urbanisme de Disneyland à Anaheim, explique que la compagnie Disney s'est d'abord pensée comme un concepteur de parcs, puis de plus en plus comme un urbaniste et comme un concepteur de ville¹⁹.

Quand Walt Disney, dans les années quarante, a l'idée de construire un parc, il envisage de créer un lieu de plaisir à l'écart de la ville. Il habite alors à Burbank, dans la banlieue nord de Los Angeles, là où ses studios se sont installés. Pour lui, Los Angeles est l'archétype de l'espace de nuisance. C'est pourquoi il choisit Anaheim, à trente kilomètres au sud de Los Angeles, pour construire son parc, dans un espace éloigné de la pollution, du bruit des voitures et des puits de pétrole. Cet éloignement a également un aspect pratique, car ainsi il se met à l'abri d'une pollution qui pourrait salir les immeubles du parc.

Le deuxième objectif de Walt Disney est de faire de ce nouveau parc une ville idéale. Il s'agit d'oublier tout ce qui pose problème à Los Angeles : la circulation automobile, les quartiers qui se ressemblent tous... Il conçoit tout son parc en opposition à Los Angeles qu'il considère comme une ville laide. Dans les années cinquante, l'espace public des grandes villes américaines n'est pas pensé comme un espace dans lequel on peut marcher, mais comme un espace dans lequel on roule. C'est pourquoi il privilégie la marche à pied dans son parc. Sur toutes les cartes représentant le parc, ancienne comme actuelle, l'espace urbain alentour est gommé. Il s'agit véritablement d'oublier et de faire oublier ce qu'il y a autour du parc. Lorsque l'on se trouve dans le parc, l'horizon ne permet que de voir le château.

¹⁹ Sophie Didier a également étudié le rôle de Disney comme concepteur de ville avec la construction de la ville Celebration en Floride : Sophie Didier, « Disney urbaniste : la ville de Celebration en Floride », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Dossiers, Colloque "les problèmes culturels des grandes villes", 8-11 décembre 1997, document 96, mis en ligne le 06 mai 1999, consulté le 14 mars 2015. URL : <http://cybergeo.revues.org/1147> ; DOI : 10.4000/cybergeo.1147

Les principes d'aménagement des parcs Disneyland

Les parcs Disney sont toujours aménagés autour d'une rue principale, *Main Street*, qui prend comme modèle urbain la petite ou moyenne ville de l'ouest des États-Unis, desservie par le chemin de fer. Disney s'inspire de sa ville d'origine qu'il idéalise comme l'archétype de l'harmonie sociale et de la paix. Il conçoit cette ville sans nuisance. Au sein du parc lui-même, trois espaces sont dédiés au passé, présent et futur idéalisés des États Unis (Frontierland, Adventurland, Tomorrowland).

Walt Disney a une obsession pour les moyens de transport. Il conçoit Disneyland comme une ville. Le parc est alors desservi par des moyens de transport du XIXème siècle : un bus à double étage et un tramway hippomobile. Le parc est également ceinturé par un petit train. Au-delà de cette nostalgie pour les anciens moyens de transport, Disney imagine aussi les transports de demain avec le Monorail qui fait la liaison entre le Downtown Disney et le parc et l'attraction *Rocket to the Moon* qui fait écho à la conquête spatiale en cours aux États-Unis.

Il fait également appel à un ingénieur de Detroit pour construire la petite autoroute du parc et les voitures de l'attraction *Autopia*. Cette attraction est particulièrement importante pour Walt Disney car elle permet de créer une autoroute sans nuisance et ainsi de retrouver le plaisir véritable de la conduite selon lui. Or, dès son ouverture, trente-neuf voitures sont cassées et il est paradoxalement nécessaire de normer l'attraction en y rajoutant des rails. Alors qu'elle a été créée comme un espace de plaisir de la route (plaisir au cœur de l'identité californienne), il n'est pas possible de conduire dans la nouvelle attraction.

II Prolongement et évolution du modèle de Disneyland : du parc à la ville

Du parc à la ville-parc

Walt Disney ne veut pas simplement construire des parcs d'attractions. De nombreuses villes le courtisent pour avoir un de ses parcs chez elles. Ce n'est pas possible pour Walt Disney qui met un point d'honneur à ce que ses parcs soient accessibles en voiture et loin des villes polluées. Enfin dans le monde merveilleux de Disney, le temps qu'il fait est très important. C'est pourquoi la Floride est choisie comme deuxième terrain pour la construction d'un parc. Mais Walt Disney désire aller encore plus loin et construire une ville : EPCOT (*Experimental Prototype Community of Tomorrow*).

Il s'agit d'un projet de ville fermée avec un climat contrôlé où les transports classiques sont enterrés et comprenant un système transport terrestre sans bruit. Walt Disney veut appliquer ce qui a été pensé pour le parc à une ville. Mais il meurt en 1966 et son frère Roy ne poursuit pas le projet tel quel. Quand Roy Disney parle de ce projet de ville à des ingénieurs, il comprend que Walt Disney n'était pas urbaniste. Il n'avait par exemple tenu compte d'aucun service urbain. Roy Disney décide donc de transformer EPCOT en parc. Ce parc devient une sorte d'exposition universelle permanente avec un certain nombre de pavillons qui reproduisent les capitales typiques de plusieurs pays. Il s'agit d'une version idéalisée et miniature de la ville. La compagnie Disney prolonge ainsi l'idée de construire une ville idéale mais celle-ci reste toute de même une ville-idéale attraction.

Du parc à la ville disneylandisée

Une nouveauté apparaît dans les années soixante, soixante-dix : une branche de la compagnie Disney (la Disney Development Company) commence à construire des complexes résidentiels en Floride. En 1994 est inaugurée en Floride la ville de Celebration. C'est une ville pensée, construite et gérée par la compagnie Disney pendant près de dix ans.

C'est également une période pendant laquelle le parc s'étend. Le sud de la Californie s'est depuis spécialisé dans les parcs d'attractions. Universal crée dans son parc un city walk avec des magasins, des restaurants et des concerts. Disney fait donc la même chose à Anaheim avec le Downtown Disney. Ainsi les règles d'urbanisme et d'aménagement Disney sont appliquées à un bout de la ville. Anaheim passe également un contrat avec Disney pour qu'ils aménagent le centre de Convention et le Downtown Anaheim. C'est ainsi que le Downtown Disney s'étend presque à tout un quartier d'Anaheim.

Cynthia Ghorra-Gobin dans son article sur le *new urbanism*²⁰ explique que ce mouvement des années quatre-vingt-dix reprend certains des principes de l'urbanisme de la compagnie Disney. Les accès sont principalement piétonniers, on n'envisage que de petits immeubles. Il existe des villes complètement *disneylandisées*, ce qui nous amène à nous demander si Disney n'aurait pas réussi son pari d'imposer une forme d'urbanisme du plaisir urbain.

Mais les villes Disney ne sont pas des villes accessibles à tous. Elles sont réservées aux classes moyennes aisées, les tarifs étant élevés dans les parcs Disney, ce qui les rend peu accessibles aux populations pauvres. Il s'agit également de villes blanches puisque jusque dans les années soixante-dix, Disney refuse d'employer du personnel de couleur. Quand cela fut dénoncé à la fin des années soixante au cours des *Disney riots*, Disney n'était pas véritablement plus enclin à changer sa politique. Mike Davis traduit cette idée en décrivant Disney comme une forteresse dans la forteresse qu'est Los Angeles.²¹ Dans la ville Disney, la transgression est impossible, le plaisir urbain est payant, la saleté n'existe pas. Enfin la ville Disney met à distance l'imprévu, ce qui en un sens est pourtant une caractéristique de l'urbanisme.

L'article et l'intervention de Charlotte Ruggeri ont donc montré une conception très particulière du plaisir urbain, celle de Walt Disney et de sa compagnie. Cette conception va à l'encontre du plaisir de la ville tel qu'il peut se définir comme le plaisir de l'imprévu et de la transgression.

Questions / Débat

- *Pourrait-on envisager que la pratique elle-même d'un espace dédié au plaisir puisse, malgré son artificialité, recréer une spontanéité pour les utilisateurs, notamment pour les enfants dans le cas de Disneyland ? En un mot, malgré l'aseptisation du plaisir à Disneyland, ne peut-on pas tout de même penser que les enfants y retrouvent un plaisir authentique ?*

Charlotte Ruggeri : Lors de mes recherches à Anaheim, j'avais pour ma part un regard d'adulte et de géographe, et non plus mon regard d'enfant. En tant que géographes, on a tendance à faire de l'analyse de l'espace une obsession, mais pour autant, j'ai aussi ressenti de l'émerveillement en y allant. Le principal problème dans la question du plaisir à Disneyland, c'est qu'il s'agit d'un plaisir normé et excluant. Cent dollars pour rentrer dans le parc, cela signifie qu'il y a des exclus de ce plaisir.

²⁰ Ghorra-Gobin, Cynthia. "Le New Urbanism, marqueur de fragmentation urbaine ? Réflexions sur l'intentionnalité de nouvelles pratiques professionnelles et sur les représentations des résidents à l'heure du débat en faveur de la durabilité urbaine." *Cahiers de géographie du Québec* 55, no. 154 (2011): 75–88.

²¹ Davis M., 1997, *City of Quartz, Los Angeles capitale du futur*, Paris, La Découverte, 391 p.

Il faudrait en effet faire une approche ethnographique à Disneyland, cela pourrait être intéressant. Mais je ne pense pas qu'il s'agisse du meilleur exemple pour analyser le plaisir véritablement ressenti des usagers, car il s'agit véritablement d'un espace dans lequel le plaisir est normé, même pour les enfants. En effet pour apprécier Disneyland, l'enfant est lui-même déjà un peu conditionné à ce produit urbain.

- Y a-t-il des différences dans l'urbanisme et les formes de plaisir entre les parcs des États-Unis et le parc français ?

Charlotte Ruggeri : Fondamentalement, il n'y a pas véritablement de différence entre les parcs. Cependant à Marne-la-Vallée, les quelques différences que l'on peut trouver proviennent du contexte politique. En France le gouvernement est beaucoup intervenu dans la construction du parc, ce qui n'était pas le cas aux États-Unis où le contrat s'est fait entre la compagnie et la ville et non avec l'État. L'essentiel du parc est le même partout, à quelques exceptions près. L'idée est de construire un parc reproductible partout.

- Vous disiez que Disneyland représente un peu un urbanisme que l'on pourrait qualifier d'opposé au plaisir de la transgression, de l'interdit, un véritable plaisir urbain en somme. Comment ce type de plaisir trouve donc sa place dans votre numéro ?

Frédérique Célérier et Charlotte Ruggeri : Quand on a décidé d'élargir le thème aux « plaisirs urbains », l'article a pu trouver sa place, car l'urbanisme de Disney retranscrit tout de même bien l'idée d'un plaisir de l'urbanisme. L'article sur Montréal est un peu dans la même thématique : les espaces urbains conçus à Montréal pour le plaisir des usagers ne recherchent pas un plaisir de la transgression. En un sens, il n'y a pas de plaisir dans la transgression si il n'y a pas également une idée du plaisir aseptisé. La réflexion sur l'utopie urbaine par exemple, même si elle est moins centrée sur la question du plaisir en tant que telle est tout de même intéressante. Il y a aussi beaucoup d'articles qui traitent du plaisir consommé ou consumé. La beauté de ce numéro provient aussi de sa diversité.

- Dans l'article que vous faites sur Disneyland, le plaisir décrit est tout de même très « anti-urbain ». Pensez-vous qu'il y ait une spécificité du plaisir urbain, et dans ce cas, le plaisir à Disneyland est-il toujours un plaisir urbain ?

Charlotte Ruggeri : Dans l'article sur GTA V, on voit que dans ce jeu vidéo, il s'agit véritablement d'une jouissance de la ville, de la métropole et de son côté foisonnant. Cet article insiste sur le plaisir de profiter de la ville dans ce qu'elle a de véritablement spécifique. L'article sur Melbourne montre également que la ville peut être le lieu de l'affirmation du plaisir musical et du plaisir de la fête.

D'autre part, chez Disneyland il y a tout un côté contradictoire : il fait de la petite ville américaine un idéal tout en imaginant une ville nouvelle et futuriste. Le plaisir urbain chez Disneyland est entre l'utopie et la nostalgie.

- Pensez-vous que cet urbanisme « à la Disney » ait une influence sur la société qui y vit ? Cela crée-t-il une société du risque zéro, sans surprise ?

Charlotte Ruggeri : Le comté d'Orange, dans lequel se trouve le parc d'Anaheim est l'un des comtés qui compte le plus grand nombre de *gated communities*. Et ce n'est pas un hasard. Ce que Disney conçoit comme type d'urbanisme, c'est l'urbanisme des *gated communities*. Il s'inscrit véritablement dans un mouvement urbanistique qui existe déjà dans les années soixante aux États-Unis.

Frédérique Célièrier : En ce moment, on construit aussi beaucoup de nouvelles formes urbaines de loisir en périphérie avec les *malls*. L'urbanisme du *mall* peut se comparer à celui de Disneyland : les *malls* des États-Unis sont aussi des lieux immenses, dans lesquels on peut rester très longtemps et on y trouve de nombreux divertissements.

Pauline Guinard : En Afrique du Sud c'est différent. Le centre commercial est véritablement un espace d'échange et de sociabilité. Le contexte joue un rôle très important. Notre vision européenne nous amène souvent à envisager le centre commercial comme un non-lieu, or selon le contexte il peut être le seul lieu urbain possible.

Charlotte Ruggeri : À Marne-la-Vallée, l'installation de Disneyland a tout de même contribué à apporter une manne foncière importante. Aujourd'hui le plaisir urbain devient un enjeu politique important : comment agir pour les réguler tout en bénéficiant de leur attractivité ? Ce sujet est abordé par Louise Dorignon au sujet de Melbourne. Quelques événements tragiques ont créé la nécessité pour les politiques de réguler ce plaisir avec des couvre-feux spatiaux et temporels. À Paceville (Malte), à l'inverse, le politique a capitulé car les intérêts financiers liés au développement du tourisme surtout sont trop importants.

Pauline Guinard : Les travaux de Pascale Nédélec²² sur l'urbanité ordinaire à Las Vegas nous montrent qu'il peut y avoir une stigmatisation inverse pour les habitants de ces villes de plaisirs. Les habitants qui n'ont pas des métiers en adéquation avec l'image de la ville de plaisir n'assument pas toujours de dire qu'ils habitent à Las Vegas par exemple. Le plaisir peut certes être positivement connoté quand il profite à l'image de la ville, mais il peut aussi être vécu comme une stigmatisation négative pour les autres habitants.

²² Nédélec, Pascale. "Réflexions sur l'urbanité et la citoyenneté d'une aire urbaine américaine : (dé)construire Las Vegas." Phdthesis, Université Lumière - Lyon II, 2013. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00946236/document>.