



HAL
open science

Mettre l'espace en commun Recherche sur la coprésence dans les lieux-mouvement du métro Le complexe d'échanges de la Défense

Théo Fort-Jacques

► **To cite this version:**

Théo Fort-Jacques. Mettre l'espace en commun Recherche sur la coprésence dans les lieux-mouvement du métro Le complexe d'échanges de la Défense. Géographie. Université de Pau et des Pays de l'Adour, 2010. Français. NNT: . tel-02135552

HAL Id: tel-02135552

<https://theses.hal.science/tel-02135552>

Submitted on 21 May 2019

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

Théo Fort-Jacques

Université de Pau et des Pays de l'Adour
Laboratoire SET – UMR 5603
Ecole Doctorale 481 Sciences Sociales et Humanités

Thèse de doctorat en géographie

Soutenue le 1^{er} décembre 2010

Mettre l'espace en commun

**Recherche sur la coprésence dans les lieux-mouvement du métro
Le complexe d'échanges de la Défense**

Jury

Vincent Berdoulay, Professeur, Université de Pau et des Pays de l'Adour, *Directeur*

Frédéric Tesson, Maître de conférence, Université de Pau et des Pays de l'Adour, *Co-directeur*

Dominique Crozat, Professeur, Université Paul Valéry Montpellier 3, *Rapporteur*

Jérôme Monnet, Professeur, Université Paris Est Marne-la-vallée, *Rapporteur*

Paulo C. da Costa Gomes, Professeur, Université Fédérale de Rio de Janeiro

Pierre Zembri, Professeur, Université de Cergy-Pontoise, *Président*

Remerciements

Je remercie...

Je remercie Vincent Berdoulay et Frédéric Tesson, directeurs exigeants, à la fois sensibles aux questionnements ouverts et soucieux de la rigueur des réponses apportées.

Je remercie les membres du jury, Paulo C. da Costa Gomes, Pierre Zembri, ainsi que Dominique Crozat et Jérôme Monnet qui ont accepté d'être rapporteurs de cette thèse, pour leur lecture attentive et leurs critiques constructives.

Je remercie les femmes et les hommes qui se livrés à l'expérience du parcours commenté, pour le temps consacré et la confiance accordée.

Je remercie l'équipe du SET, Francis Jauréguiberry son directeur ainsi que Xavier Arnaud de Sartre son co-directeur. A travers les personnes, que je ne peux toutes citer, c'est la culture scientifique du laboratoire qui a nourri ma démarche.

Je remercie l'équipe du département de géographie de l'UPPA, qui m'a orienté dans ma découverte de l'enseignement supérieur, expérience étroitement liée à celle de la recherche.

Je remercie l'équipe de l'Ecole doctorale Sciences sociales et humanités et celle de l'IRSAM, qui m'ont accompagné dans mon parcours de doctorant.

Je remercie les doctorants côtoyés dans la « salle », pour tous les moments partagés, et ceux qui ne manqueront pas de venir.

Je remercie mes amis et mes proches, de Pau à Paris en par Bordeaux et Orléans. Ils ont suivi l'accomplissement de ce travail en se montrant curieux et attentionnés.

Je remercie ma sœur et mes parents ; leurs regards et leur soutien ont beaucoup compté.

Je remercie Aurélie, qui partage ma vie, et me donne le désir d'explorer, constamment.

Sommaire

Introduction	
En deçà de l'espace public : vers des espaces communs	11
Chapitre 1	
L'espace public comme utopie	29
Chapitre 2	
L'utopie à l'œuvre : du métro espace des flux, au métro espace public	73
Chapitre 3	
Vers une analyse de la coprésence en actes : défis méthodologiques	103
Chapitre 4	
Le complexe d'échanges de la Défense : contingences de l'espace commun	135
Chapitre 5	
La coprésence au sein de l'espace du déplacement : l'espace commun comme espace d'actions	183
Chapitre 6	
« Prendre place » dans la rame du métro : l'espace commun comme espace d'interactions	221
Chapitre 7	
Synthèse : la construction des espaces communs	265
Conclusion et perspectives	305

Introduction
En deçà de l'espace public :
vers des espaces communs

Au départ de notre cheminement, il y a une intrigue simple. L'espace public est souvent présenté comme une victime de l'urbanisme moderne et de l'urbanisation contemporaine. Longtemps ignoré des politiques publiques, il aurait aujourd'hui à faire face aux attaques multiples d'une privatisation protéiforme : marchande, à travers le *shopping*, et aussi, selon d'autres logiques, le marketing urbain ; communautaire, à travers les différentes formes de ségrégations urbaines ; et même individuelles, à travers l'exposition croissante de l'intimité en public. L'image géographique qui accompagne ces discours est simple et d'une efficacité redoutable : l'espace public, affaibli de l'intérieur, serait sous la menace d'un espace privé conquérant.

Bien entendu, un tel schéma doit être critiqué. Il convient notamment de relativiser l'idée du délaissement des espaces publics par les dépositaires de l'action – décideurs politiques et concepteurs. L'investissement de l'objet spatial « espace public » n'a en effet cessé de croître depuis l'émergence de la catégorie à partir de la fin des années soixante-dix (Rey & Scherrer, 1997 ; Tomas, 2001). Si bien qu'aujourd'hui, nombre de politiques d'aménagement urbain placent les espaces publics au centre de leurs stratégies (Toussaint & Zimmermann, 2001, Fleury, 2006, Vlès, 2004, Viala, 2007).

Nous voilà donc face à un paradoxe. D'une part, nous constatons que l'espace public fait l'objet de contestations qui minent sa portée analytique. D'autre part, ce même constat nourrit un discours critique qui place l'espace public comme l'ultime recours face aux dangers que présentent les tendances à l'œuvre. Aussi peut-on supposer que les recompositions observées entre espace public et espace privé interrogent autant les faits eux-mêmes que nos manières d'en rendre compte. Il convient donc de revenir sur la définition de l'espace public et, par là, d'explicitier les contradictions qui lui sont inhérentes. Ce travail notionnel se justifie au regard de l'inflation sémantique et théorique dont l'espace public fait l'objet d'une part, et au regard de la place accordée à l'espace public dans les projets d'aménagements urbains contemporains, en Europe notamment, d'autre part. Il s'agit donc de spécifier les concepts permettant d'aborder les faits afin de préciser le savoir sur les espaces urbains et donc d'enrichir notre capacité d'action sur ces espaces.

1. L'espace des paradoxes

Que veut-on faire dire au juste à l'espace public ? L'une des raisons expliquant l'ambivalence des chercheurs, entre intérêt scientifique pour les enjeux relevant de l'espace public et difficulté à proposer des modèles et des concepts pour en rendre compte, réside dans la pluralité sémantique de la notion. Plus exactement, cette indécision révèle une confusion d'ordre conceptuel. Il est ainsi convenu de distinguer deux grandes significations, distinction opérée à partir de l'opposition entre idéalité et matérialité. D'une part, l'espace public – au singulier – désigne une réalité abstraite, un espace de débat inhérent à l'exercice de la démocratie. D'autre part, les espaces publics – au pluriel – désignent des espaces urbains ouverts, espaces privilégiés de la coprésence. Cette distinction n'est cependant pas satisfaisante, car elle occulte les liens, explicites ou implicites, entre ces deux dimensions. Simplifiant excessivement une réalité complexe, le passage du singulier au pluriel

entretient en outre la confusion. Il semble préférable de proposer une approche intégrée de l'espace public.

1.1. Ambiguïtés sémantiques de l'espace public

La notion d'espace public renvoie à trois types d'enjeux (Louisy, 1988). D'un point de vue gestionnaire elle pose la question des procédures de construction et de gestion de la ville dans la perspective du bien-être, et de l'urbanité (Sablet, 1990). D'un point de vue social et culturel, elle suppose des rencontres, des échanges, l'élaboration d'une culture urbaine, où la tension entre identités et altérité est au principe de la vie sociale. D'un point de vue politique, elle implique l'enjeu du vivre ensemble. Les chercheurs du Plan Urbain soulignaient ainsi les impasses conceptuelles de la notion : « *la grande diversité des usages, la multiplicité et la flexibilité des pratiques sociales semblent faire exploser les cadres plus ou moins rigides des droits, des statuts et des fonctions* » (Louisy, 1988, p. 15). Toujours en cours d'élaboration sur le plan opérationnel, comme sur le plan théorique, la définition de l'espace public n'est jamais close. Elle est à renouveler constamment, au gré des pratiques et des représentations, celles des usagers comme celles des concepteurs et des chercheurs.

Mais, selon le plan urbain, la notion d'espace public reste une affaire de spécialistes : « *la notion générique d'espace public s'exprime donc plutôt à travers une fragmentation de lieux ou de projets particuliers* » (*ibid.*, p. 18). Prétendre définir l'espace public apparaît comme un exercice délicat, à réitérer à chaque fois qu'est mobilisée la notion. Le plus souvent, elle est utilisée de façon évasive, en référence à d'autres notions spécifiques au droit (« domaine public ») ou à l'urbanisme (« espaces libres »), voire au langage imagé (« place publique », « scène publique »), autant de notions qui fonctionnent comme des sèmes de l'espace public, que l'on peut rassembler en trois figures.

1.1.1. L'espace public comme « site public »

L'espace public correspond tout d'abord à des sites publics, au sens foncier du terme. Il s'agit de la définition morphologique de l'espace public conçu comme l'ensemble des espaces urbains ouverts, « *partie non bâtie du domaine public* » selon Françoise Choay (2000). Sont ainsi désignées de façon privilégiée les places publiques et les rues. Il s'agit aussi de l'espace public aménagé, celui des concepteurs, qui détiennent le pouvoir et l'autorité de décider l'édification de l'urbain. Le droit a longtemps négligé cette notion. Il s'en empare progressivement, distinguant l'espace public du domaine public (Hemery, 2001). Les deux appartiennent à la collectivité publique et obéissent aux principes d'inaliénabilité et d'accessibilité. C'est au niveau de la destination que la distinction doit être opérée. L'affectation est rigoureusement définie dans le domaine public. Ce n'est pas le cas dans l'espace public, qui est destiné à l'usage du public en général, faute de définition précise.

1.1.2. L'espace public comme « espace du public »

Mais l'espace public n'existe pas en soi, comme une forme uniquement conçue. L'espace public, c'est avant tout « l'espace du public » (Isaac Joseph, 1984, 1991), c'est-à-dire le site public vécu et approprié. Il s'agit de la perspective adoptée par la plupart des chercheurs en sciences sociales : une vision dynamique d'un espace de coprésence, gouverné par l'anonymat et émergent des pratiques socio-spatiales (Capron & Hashar Noé, 2007 ; Escaffre, 2007 ; Berdoulay, Gomes, Lolive, 2004 ; Jolé, 2002 ; Ghorra-Gobin, 2001 ; Augustin & Sorbet, 2000). L'espace du public recouvre ainsi les sites publics classiques tels que les rues et les places, mais peut être élargi à d'autres espaces fréquentés par les individus : les parcs, les gares ou les galeries marchandes des centres commerciaux, pour ne citer que les cas les plus étudiés. Il convient ici de souligner l'importance de l'héritage de l'écologie urbaine (Berdoulay & Claval, 2001) et des travaux de l'école de Chicago (Grafmayer & Joseph, 1979), ainsi que l'influence très actuelle des travaux d'Erwing Goffman

(Goffman, 1973). L'espace public résulte d'un processus de publicisation procédant d'une double interaction : entre l'individu et l'espace d'une part, entre les individus entre eux d'autre part (Joseph, 1995, 1984). L'espace public est donc un élément essentiel de l'urbanité des villes. Il s'agit d'un espace relationnel, support de la création de lien social. Dans cette perspective, l'espace public n'est pas seulement un terrain, ce n'est pas seulement une idée ; c'est un laboratoire des ambiances urbaines en devenir (Amphoux, 2003, Augoyard, 1995). Il est un lieu de rassemblement et le territoire en construction, scène et mise en scène, œuvre et performance.

1.2.3. L'espace public comme « sphère publique »

L'espace public signifie enfin la « sphère publique ». Issue de la philosophie politique, cette notion met l'accent sur la dimension idéale de l'espace public (Habermas, 1978). Métaphorique, immatériel, c'est un espace de communication, dans lequel se déploient les opinions publiques contradictoires. La sphère publique constitue ainsi un rouage essentiel de la démocratie. Elle confère une dimension symbolique et vertueuse à la notion d'espace public.

La simple évocation des différentes dimensions de l'espace public en révèle la complexité. Ces trois registres se superposent dans les différents modes d'énonciation (discursifs, mais pas uniquement) de l'espace public. Si elles en font une notion aux vertus heuristiques (Debarbieux, 2001), elles rendent délicate son utilisation comme concept. Toute définition exhaustive apparaît dès lors illusoire. Il convient d'adopter une définition minimale, illustrant l'imprécision sémantique, une définition par défaut. L'espace public serait ce qui n'est pas privé, et son intégrité serait garantie par les principes d'inaliénabilité et d'accessibilité. Faiblement aménagé par nature, difficile à saisir conceptuellement et juridiquement : l'espace public se présente comme un creux dans la ville.

1.2. Espace public et espace privé

Au premier abord, l'espace privé obéit à des logiques privées. Il convient donc d'envisager l'ensemble des dispositifs spatiaux qui procèdent de ces logiques et concourent au brouillage des limites avec l'espace public. Les espaces du commerce (Monnet, 1997, Tanguy, 1993), et plus particulièrement les centres commerciaux qui usent de la limite entre espace privé et espace public à des fins marchandes (Sabatier, 2006 ; Chivallon, Marme, Prost, 1998) en font partie, tout comme les espaces résidentiels fermés qui se développent à la périphérie des villes d'Europe et d'Amérique (Capron, 2006).

Mais plus généralement, la sphère privée procède de clôtures opérées par l'individu lui-même, à commencer par celles de son espace domestique (Collignon & Staszak, 2004). Au-delà de l'habitant, il nous faut considérer la figure de l'usager : l'individu agissant dans l'espace urbain (Bassand et Joyé, 1999). L'espace privé serait alors l'espace résultant d'une privatisation, entendue au sens large, qui dépasse le seul espace de la propriété privée. Il s'agit d'un espace approprié, au sens où il est rendu propre à un usage singulier, voire personnel et donc, d'une certaine manière, exclusif. Dans cette perspective, la genèse d'un espace privé résulte d'une relation de familiarité ou d'intimité établie entre l'individu et son environnement. Il procède d'une production de l'espace, associant forme construite et pratiques sociales. Il se surimpose donc à l'espace public conçu comme l'espace du public.

Ainsi conçu, l'espace privé renvoie plus fondamentalement à l'espace de l'intimité. L'intimité peut être définie comme une « *activité sociale, une portion d'espace réel ou métaphorique dont l'acteur principal privilégie la garde n'y admettant qu'un nombre limité de personnes* » (Bawin et Dandurand, 2003, p. 3). Elle est construite dans et par l'espace : « *l'intimité implique une clôture, une frontière à ne pas dépasser, un territoire que l'on réserve à soi-même, comme son corps ou son journal intime, et à certains privilégiés que l'on considère comme ses proches* »

(*idid.*). Plus implicitement, elle apparaît aussi dans les discours et les récits, qui révèlent une appropriation symbolique de l'espace : « *tout discours ou toute pratique peut devenir intime, pourvu que l'on en délimite la clôture* » (*idid.*). Si l'on admet cette définition, un espace intime peut se déployer au sein de l'espace public, comme en témoignent l'exemple radical du SDF (Zeneidi-Henry, 2003, 2002) et celui de l'usage du téléphone mobile dans les lieux ouverts au public (Jauréguiberry, 1998, 1997).

Dans cette perspective, la pensée du public doit envisager les réciprocitys qu'il entretient avec le privé (Rémy, 2001 ; Ledrut, 1981). Plus précisément, l'articulation de ces deux termes suggère celles de l'intime et de l'extime, de l'individuel et du social (Lussault, 2001). L'enjeu de la mise en commun réside dans la superposition de ces couples. En effet, conçu comme un creux dans la ville, l'espace public n'est pas vide pour autant. Il s'agit d'un espace pratiqué quotidiennement ; il a vocation à l'appropriation. Évoquer un site public urbain revient à penser les modes d'appropriation dont il fera l'objet, c'est-à-dire : dans quelle mesure et selon quelles modalités deviendra-t-il l'espace du public, et parfois l'espace d'un public ? Autrement dit, il s'agit de penser un devenir non public de ce site, l'appropriation supposant la définition d'un espace privé en son sein. Or ce devenir non public apparaît contradictoire avec l'impératif éthique inscrit dans la notion de sphère publique ; il laisse augurer l'instauration de ce que Richard Sennett nomme les « tyrannies de l'intimité » (Sennett, 1979). Autant dire que l'espace public a vocation à être nié. D'où un nouveau paradoxe : tout se passe comme si l'espace public n'existait qu'au travers des différentes formes de privatisations dont il est l'objet. Dit de façon autrement polémique : l'espace public existe-il ?

Douter de l'existence de l'espace public conduit à douter des fondements mêmes de l'urbanité occidentale, qui peut être définie comme la relation entre la forme construite et les appropriations qu'elle suscite (Claval, 2000). Elle désigne donc autant le potentiel inscrit dans un dispositif

spatial – l'urbanité *a priori* – que la configuration qui s'actualise au sein de ce dispositif – l'urbanité *a posteriori* (Lévy, 1999). Conçu comme l'ensemble des sites où se déploie la vie urbaine, où les individus peuvent se rassembler sans présupposé d'appartenance, l'espace public apparaît comme une modalité essentielle de l'urbanité contemporaine. Et si l'urbanité est ce qui fait la ville, comment concevoir la ville sans espace public ? Faut-il alors déplorer les menaces dont il fait l'objet ? Ou plutôt faut-il tenter de faire une nouvelle lecture de la géographie de la coprésence ? L'enjeu de l'analyse est d'esquisser cette relecture en suivant le parcours et les détours de l'interpénétration de l'espace public et de l'espace privé dans les processus de mise en commun des espaces de la coprésence.

2. Vers une géographie de la coprésence

Les constats conjugués de la surdétermination sémantique de l'espace public et du brouillage des limites entre ce dernier et l'espace privé permettent de percevoir les enjeux relatifs à la coprésence, qui peut être définie comme le fait de rassembler « *en un même espace, en contiguïté, les entités et objets spatialisés, afin de rendre possible leurs relations* » (Lussault, 2003, p. 212). Relativement simple de prime abord, la coprésence n'a rien d'évident : « *à mesure que croît l'intensité de la coprésence se posent les questions de sa structuration dans l'espace et de sa régulation* » (Lussault, 2003, p. 212). Aussi convient-il de sonder les enjeux et les modalités de la mise en commun dans et par l'espace. La question des proximités est ici fondamentale. Même lorsqu'elle s'accompagne de l'acceptation du principe du partage, la proximité physique va de pair avec un refus du contact, qui se traduit par des processus de mise à distance (Le Bras, 1995 ; Piolle, 1991 ; Chamboredon & Lemaire, 1970). C'est cette tension problématique inhérente à la coprésence que tend à occulter l'espace public.

2.1. Hypothèses de travail

2.1.1. L'espace public comme discours de la coprésence vertueuse

Evoquer les espaces de la coprésence en termes d'espace public, c'est faire acte de langage : cela revient à proposer d'emblée une vision vertueuse de la coprésence, dont l'espace public serait la forme canonique. On ne peut donc ni adopter la notion d'espace public sans examen critique préalable, ni la rejeter totalement, car ce serait ignorer la performativité de tout discours (Austin, 1970). Par ailleurs, si le consensus qui existe aujourd'hui autour de la notion appelle la critique, il doit également tempérer les velléités d'innovation conceptuelle par substitution simple d'un terme à un autre. Ce serait contribuer à une inflation sémantique qui nuirait au débat. En outre, la notion d'espace public « existe » : elle circule dans les discours scientifiques et elle est au cœur des préoccupations des aménageurs. Il convient donc de la concevoir comme une forme discursive spécifique susceptible d'être mobilisée par les individus dans les descriptions ou les jugements qu'ils formulent au sujet de leurs pratiques spatiales, qu'il s'agisse d'aménager la ville, de la vivre au quotidien ou même de la penser.

Plus précisément, on peut supposer que « *l'espace public n'est tel que dans l'ordre du discours. L'expression espace public peut être définie comme une formulation, elliptique et idéalisante, d'un phénomène concret* » (Quéré & Brezger, 1993, p. 90), qui correspond selon nous aux modalités de la mise en commun. L'enjeu de la réflexion serait ainsi d'accéder à « *l'infrastructure pratique de ces phénomènes concrets* », en se gardant de « *les convertir immédiatement en objets conceptuels* » (*ibid.*). Il convient cependant de rappeler que l'expression « espace public » ne renvoie pas seulement à un phénomène concret, mais aussi à l'idée d'une sphère publique, expression du débat démocratique. Parler d'espace public revient ainsi à mobiliser les différentes dimensions de la notion sans pour autant les expliciter. L'espace public tire sa richesse de sa pluralité sémantique, notamment parce qu'il permet de penser le lien

entre les pratiques socio-spatiales urbaines et le politique (Berdoulay, 1997). Mais sa portée conceptuelle faiblit dès lors qu'il s'agit de rendre intelligibles les espaces de la coprésence, ainsi que leurs modalités mise en commun.

2.1.2. Pour une prise en compte géographique de la coprésence

On peut préciser cette critique. Si l'étude du caractère problématique de la coprésence est bien renseignée par la sociologie des interactions (Goffman, 1973, Joseph, 1984), elle se limite souvent à l'analyse des modalités et conditions d'émergence d'un public, analyse dont la géographie demeure finalement assez sommaire. On admettra volontiers qu'un espace public n'existe pas indépendamment du public qui le constitue. Mais cette approche tend à sous-estimer la complexité des géographies qui participent de l'interaction en public. Comme nous y invite Jean-Noël Blanc, il nous faut donc considérer « l'espace dans l'espace public » (Blanc, 2001). D'où cette question, qui ouvre une perspective d'exploration : quelles géographies l'épreuve de la mise en commun suppose-t-elle ? En outre, si l'on considère la notion de public, elle apparaît comme une forme particulière de coprésence et n'en épuise pas toutes les manifestations, notamment les plus intimes. Ce constat nous permet de reformuler la question précédente et d'élargir la perspective ouverte : au-delà et en-deçà du public, quelles formes géographiques le problème de la coprésence suppose-t-il ?

2.1.3. L'hypothèse de l'espace commun

A partir de ces questions, nous pouvons formuler une hypothèse : les situations de coprésence impliquent la mise en commun de la ressource spatiale selon des modalités qui dépassent l'antagonisme de la publicité et de l'intimité. Il en résulte des espaces qui ne sont ni publics, ni privés, mais communs (Fort-Jacques, 2007), si toutefois on s'accorde à les comprendre comme « *l'ensemble des espaces possibles de la pratique sociale des individus* » (Lussault, 2003). L'espace commun apparaît alors

comme un espace d'actes spatiaux, c'est-à-dire de pratiques aléatoires et non stratégiques, et comme un espace de convergence interactionnelle. Contrairement à ce que peut suggérer la notion d'espace public, l'espace commun n'est pas une condition de l'action et de l'interaction, mais il participe de leur accomplissement.

L'épreuve de la coprésence réside dans la problématique de la mise en commun. Elle appelle des agencements actualisés en situations, dont il convient ici de saisir la dimension géographique. Répondre à cette question suppose une recherche exploratoire, que nous mènerons à partir de l'enquête sur ce qui advient au sein des lieux-mouvement.

2.2. Etudier la coprésence au sein des lieux-mouvement

Si l'on entend par urbanisation « *ce processus consistant à intégrer de manière croissante la mobilité spatiale dans la vie quotidienne, jusqu'au point où celle-ci finisse par être vertébrée par celle-là* » (Rémy & Voyé, 1992, p. 14), alors l'analyse de l'urbain et de l'urbanité nécessite une étude attentive des lieux-mouvement (Amar, 1993), espaces produits par la mobilité. Paradoxalement, l'augmentation des déplacements renforce l'importance des lieux dans lesquels on ne fait que passer, sans s'y arrêter plus de quelques instants. Il en résulte une forme de sociabilité et de spatialité spécifiques, fondées sur l'anonymat et l'instabilité. Aussi peut-on supposer que ces lieux constituent des espaces de coprésence essentiels, invitant à une nouvelle lecture de la coprésence et de ses ressorts en termes d'espace commun.

Espace fonctionnel conçu comme une interface entre le transport et la ville, le lieu-mouvement est aussi façonné à la faveur d'une « invention du quotidien » (Certeau, 1990) à laquelle se livrent les individus en déplacement. Parmi les différents espaces publics, les lieux-mouvement ont donc un statut particulier. Dans la mesure où ils supposent un processus de « territorialisation-déterritorialisation-reterritorialisation »

permanent (Raffestin, 1986), les spatialités qui s'y déploient sont particulièrement foisonnantes. Ceci ne signifie pas qu'elles soient explicites : confondues dans les routines du quotidien, elles passent inaperçues et paraissent banales ou anodines. Surtout, l'appropriation est précaire ; elle est constamment remise en question en raison de la fonctionnalité du lieu, le mouvement interdisant toute pérennisation. Elle prend la forme d'une négociation permanente de l'individu à l'espace et des individus entre eux par l'espace.

Il s'agit donc d'analyser la construction de l'espace commun à travers l'interpénétration entre espace public et espace privé en s'intéressant à des pratiques quotidiennes et routinières. Dans un espace standardisé, organisé selon des dispositifs spatiaux fonctionnels, les individus déploient des stratégies et des ruses pour s'orienter selon leur propre rationalité. Il peut donc y avoir un écart entre la rationalité des aménagements et celle de l'utilisateur (Dubuisson, Hennion, Rabeharisoa, 1997). Cet écart constitue le creux dans lequel se déploient les tactiques ordinaires. C'est ici notamment que s'opère la confusion entre espace intime et espace public et se négocie la coprésence. Plus fondamentalement, on peut supposer que toute pratique suppose une appropriation, plus ou moins subversive, du dispositif spatial préalablement conçu, l'espace étant à la fois une ressource et une contrainte. C'est pourquoi il paraît légitime de parler d'une compétence de l'utilisateur (Joseph, 1996). Il s'agit alors de nous interroger sur le caractère éminemment spatial de ces ruses et d'explorer les géographies qui en découlent.

Ces pratiques participent de l'instauration de l'anonymat caractéristique de l'espace urbain. Il s'agit donc autant d'analyser des interactions dans l'espace, que des interactions avec l'espace, ce dernier étant mobilisé dans la gestion de l'anonymat conçu comme une « pellicule protectrice » (Pétonnet, 1994) et comme une « étrangeté mutuelle » (Quéré et Brezger, 1993). A l'appropriation éphémère du dispositif spatial par les usagers, se superpose donc une « sociologie des liens faibles » qui apparente le lieu-

mouvement au « non-lieu », tel que l'entend Marc Augé (Augé, 1992). Mais, loin de dissoudre la géographie de la coprésence, la mobilité invite à reconsidérer les modalités du rapport aux lieux. Le lieu-mouvement n'est pas réductible à la négation du lieu. Il est « productif ». Il constitue un espace potentiel d'avènement de l'individu agissant, capable de transformer son environnement, et de s'y inscrire en tant que sujet. Aussi est-il très proche selon nous du lieu tel que l'entendent Vincent Berdoulay et J. Nicholas Entrikin (Entrikin, 1991 ; Berdoulay, 1997 ; Berdoulay & Entrikin, 1998).

Le mouvement apparaît donc comme un révélateur des modalités de la mise en commun. Mais il relève aussi d'une spatialité spécifique. Dans leurs cheminements, les individus ont recours à ces pratiques inventives, véritables « arts de faire » selon Michel de Certeau (1990). Pour en rendre compte, il convient d'adopter « *une approche pragmatique des usages de l'espace qui présuppose que la déambulation est un acte de connaissance de l'espace et que tout acte de connaissance est lui-même une déambulation dans l'univers des choses* » (Joseph, 2000, p. 50). Pratiques et parcours, ces spatialités supposent donc « *des conduites qui ont du sens et qui ne peuvent être décrites comme des comportements, mais comme des conduites qui disposent d'une syntaxe et de vocabulaires localisés* » (*ibid.*, p. 51). Une telle approche ouvre ainsi la perspective d'une analyse de la mise en commun à partir des significations produites par les individus en mouvement.

Parce qu'il a fait l'objet d'une démarche d'aménagement pilote, soucieuse des propriétés du lieu-mouvement, le complexe d'échanges de la Défense, localisé au nord-ouest de Paris, retiendra plus particulièrement notre attention. Ce cas est d'autant plus pertinent que le dispositif spatial organise non seulement l'intermodalité des transports en commun, mais aussi la mise en relation d'espaces aux statuts divers situés au cœur du premier quartier d'affaire en Europe : l'espace du transport proprement dit, mais aussi un site public spécifique (le parvis

de la Défense) et des espaces commerciaux (les centres commerciaux des Quatre Temps et du CNIT).

2.3. Démarche de recherche

Compte tenu de son caractère exploratoire, notre propos suit le fil d'une démarche itérative, dont le moteur principal est l'étonnement. Ce parti pris nous a conduit à formuler et reformuler les questionnements à mesure que nous progressions dans leur élucidation. D'où une construction linéaire du récit de la thèse, qui suit les péripéties de la recherche.

2.3.1. Etonnement

L'étonnement est au centre de notre démarche, qui rejoint en partie le projet d'une « re-construction progressive du problème » de recherche, proposé par Olivier Soubeyran (1997). La dynamique de l'étonnement repose sur une prise en compte des faits, sur la résistance qu'ils opposent aux modèles d'analyse établis, sur un parti pris empiriste donc. Dans cette perspective, la thèse défendue n'est pas annoncée d'emblée ; elle résulte d'une série de contestations et de reformulations, au rythme des étonnements. La construction du problème part d'un étonnement initial : le statut ambigu de la notion d'espace public dans les discours sur les recompositions contemporaines de l'urbanité.

A partir de ce premier étonnement, il est possible de faire un « pari de recherche », pari qui consiste à miser sur le caractère fécond de l'étonnement initial, c'est-à-dire sur sa capacité à engendrer d'autres étonnements, « d'autres rapports imprévus » précise Olivier Soubeyran (1997, p. 18). Notre pari consiste en ceci : la notion d'espace public ne restituant pas suffisamment la dimension problématique de la coprésence, il convient d'aborder ce problème à partir de la mise en commun, telle qu'elle s'opère dans les situations ordinaires.

D'où une progression pas à pas dans l'univers des faits, dont l'étonnement constitue un moment clé, celui où le chercheur s'engage et se risque. Ce travail de recherche, qui intègre l'erreur comme une condition de la connaissance, Olivier Soubeyran le rattache à la *serendipity*, ou plus précisément, à la traduction et à la portée qu'en donne André Corboz à travers l'idée de « cinghalisme », qui consiste à trouver une chose en en cherchant une autre : « *l'erreur positive, le hasard, la bifurcation, l'impasse, la dérive, rendent le sujet actif, imposent un tracé non déterminé, ouvrent la démarche à l'imprévu, permettent d'éviter la tautologie insidieusement présente dans toute confirmation trop bien bouclée* » (Corboz, cité par Soubeyran, 1997, p. 22). Adopter cette attitude et faire prendre le temps d'exposer les errements de l'enquête ne relève pas d'une coquetterie intellectuelle. Si c'était le cas, elle ne trouverait pas sa place ici. Nous avons pris le parti d'exposer ces détours et de présenter le travail de l'étonnement dans la mesure où cela permettait aussi d'éclairer nos résultats, et plus particulièrement, le caractère contingent des espaces communs et la dynamique géographique complexe du déplacement.

2.3.2. Cheminement

Si l'étonnement initial réside dans « *la distorsion entre une observation constatée et une observation attendue* » (Soubeyran, 1997, p. 19), il convient de présenter cette distorsion dans un premier temps. Afin de voir en quoi la notion d'espace public ne suffit pas pour saisir le problème de la coprésence, il nous faut en examiner le statut au sein de discours dont nous soulignerons le registre utopique (chapitre 1). Le changement de paradigme opéré dans la conception des espaces du métro par la Régie Autonome des Transports parisiens (RATP) est ici particulièrement éclairant, le cas du réaménagement du complexe d'échanges de la Défense à Paris offrant un exemple où l'on peut voir l'espace public à l'œuvre (chapitre 2). Cette analyse de la coprésence en mots démontre le potentiel performatif de la notion d'espace public. Mais elle révèle également ce qu'elle place dans l'ombre : la dimension

problématique de la coprésence en actes, telle qu'elle s'accomplit dans les pratiques quotidiennes.

Avant d'aller plus loin dans l'analyse, il nous faudra donc nous donner les moyens théoriques et méthodologiques pour mener l'exploration des espaces de la coprésence (chapitre 3). Nous pourrons ainsi entreprendre l'étude des agencements de la coprésence opérés par les individus au sein même du complexe d'échanges de la Défense (chapitre 4). Là, de premiers résultats nous conduiront à suivre les usagers dans la description de leur espace du déplacement, à partir duquel ils négocient la coprésence (chapitre 5). Nous concentrerons enfin notre attention sur ce qu'il advient de la mise en commun dans des situations d'épreuve rencontrées au cours de ces parcours, et plus particulièrement dans la rame du métro de la ligne 1 (chapitre 6).

Le récit de la recherche traduit cette progression par l'étonnement et restitue le cheminement lent et détourné des investigations. Ceci dit, cette restitution n'est pas absolument fidèle. Pour clarifier le propos et lui conférer une portée argumentative, nous avons choisi d'insister, à chacune des étapes, sur les éléments les plus significatifs affleurant à chaque cadrage. D'où la nécessité d'une synthèse conclusive, rassemblant les éléments accumulés et les rapprochant pour donner ses contours à la géographie de l'espace commun (chapitre 7).

Chapitre 1

L'espace public comme utopie

Plus qu'en un état des lieux bibliographiques¹, notre propos consiste ici à qualifier la manière dont les discours rendent compte de la coprésence. Premier étonnement : focalisés sur les recompositions dont font l'objet les espaces publics, ces discours traitent moins des modalités de la coprésence en actes que d'une crise de la ville. Et en faisant de l'espace public un recours ultime face à ces mutations, ils tendent à en faire un espace vertueux. Tel qu'il apparaît dans la littérature scientifique et dans les écrits d'aménageurs, l'espace public peut être considéré comme une version utopique de la coprésence.

De façon générale, l'utopie désigne un mode de discours qui se situe dans un rapport de transcendance au réel. Cette transcendance revêt deux dimensions. Sur le plan de la connaissance, le registre utopique permet de révéler les travers de la société présente en lui apposant une forme idéale, dont les contours dessinent, par le contraste et l'écart, ceux de la critique. Ici, il s'agit de souligner les écueils de l'urbanisation contemporaine en invoquant un espace supposé perdu ou à réinventer : l'espace public. Dans cette perspective, le discours sur l'espace public constitue l'arrière

¹ Des travaux récents sur la problématique de l'espace public présentent un revue exhaustive de la littérature que ce soit du point de vue de son aménagement (Fleury, 2007) ou de celui de ses rapports avec l'espace privé (Sabatier, 2006).

plan d'une critique scientifique de processus aussi divers que les phénomènes de ségrégation urbaine, l'émergence du shopping en tant qu'activité urbaine majeure ou encore les manières de concevoir l'édification des espaces urbains. Ce dernier point, qui renvoie à l'agir urbanistique, nous conduit à considérer l'autre versant de l'utopie. Par l'horizon de possibilité qu'elle ouvre, l'utopie rend possible l'édification d'un nouvel ordre urbain. L'espace public apparaît ainsi comme un discours de mise en cohérence. Avant d'examiner plus précisément ces différents aspects, il convient de spécifier ce que nous entendons par utopie.

En avançant l'hypothèse selon laquelle l'espace public renvoie à une utopie de la coprésence, il ne s'agit en aucun cas d'en nier l'existence, ni même la pertinence. Il s'agit surtout d'aborder cette notion à partir des discours qui la constituent et qui la mobilisent. Nous ne dirons pas de ces derniers qu'ils constituent des utopies, mais plutôt qu'ils relèvent d'un registre utopique. L'utopie constitue ainsi pour nous un outil notionnel visant à analyser la manière dont la coprésence est saisie par les mots. Notons qu'en faisant passer l'utopie du statut d'objet à celui d'outil de l'analyse, on peut qualifier d'utopique des démarches qui n'en revendiquent pas l'appellation.

Le mot est forgé par Thomas More en 1516, pour le titre de son ouvrage décrivant la meilleure des républiques, située sur et incarnée par l'île d'Utopie. Utopie est littéralement le « lieu sans lieu », dont la capitale, Amaurote, est une « ville fantôme », le fleuve Anhydris est « sans eau », le chef Ademus est « sans peuple » et les habitants, Alaopolites, « sans cité ». Usant d'une « prestidigitation philologique » (Desroche, 2008) pour décrire de façon plausible un monde à l'envers, description dont le dessein latent est la critique du monde réel, More donne naissance à un genre littéraire. Selon Thierry Paquot, l'utopie constitue « *un moment occidental – et essentiellement masculin – de la pensée politique, qui a débuté au XVI^{ème} siècle et qui s'évertue à proposer un « ailleurs présent » et non pas un « futur probable, qui corrige les imperfections du*

système dominant et y oppose une alternative » (Paquot, 2003)². De la Renaissance aux Lumières, l'utopie est essentiellement un texte, qui traduit un mode de pensée philosophique du politique, mode lié à l'humanisme. A partir de la Révolution française, l'utopie se « socialise » et « s'actualise » : elle a vocation à changer les sociétés, à se traduire en actes.

Cette opérationnalisation de l'utopie se traduit également par une évolution du genre utopique : d'un discours essentiellement littéraire, où l'espace est mobilisé pour « donner corps » aux idées utopiques, on passe selon Antoine Picon à « *un discours visant à réformer concrètement la société, discours dont sont susceptibles de s'emparer des militants afin d'œuvrer à sa réalisation* » (Picon, 2008, p. 338). Antoine Picon cite ainsi Owen, Saint-Simon, Fourier, Cabet comme autant de penseurs incarnant cette tendance. Dans le cas de Fourier l'architecture est même considérée comme un point clé du programme de réforme sociale. Le Phalanstère sera d'ailleurs doté d'une postérité évidente avec les Familistères de Godin, plus lointaine avec les unités d'habitations de Le Corbusier.

Situer l'espace public dans cette perspective peut paraître saugrenu. Si « *l'espace public possède des aspects mythiques, il faut souligner qu'ils traduisent plus une aspiration à améliorer la cité qu'à dessiner les contours qui devraient être les siens* », remarquent ainsi Vincent Berdoulay, Ina E. Castro et Paulo C. da Costa Gomes (2001, p. 423). Pour ces auteurs, la notion d'utopie ne serait pas pertinente pour qualifier l'espace public. En effet, les discours sur l'espace public ne proposent ni

² Si il est connu pour ses filiations, le genre utopique n'est pas sans héritages. A la lumière des premières utopies qui se succèdent en Grèce puis à Rome, que l'on pourrait appeler les utopies antiques, Henri Desroche identifie les écrits de More et de ceux qui le suivent jusqu'à la Révolution française à un « deuxième cycle de l'utopisme » – que l'on pourrait appeler les utopies modernes. Il explique cet écart de quinze siècles par la substitution du « champ de l'imaginaire religieux » à celui de « l'imaginaire utopique » durant cette période (Desroche, 2008).

« plan-type », ni « modèle contraignant de formes spatiale » (*ibid.*). Et ils vont plus loin : « *à la limite un espace public ne pourrait fonctionner s'il était conçu comme utopique, c'est-à-dire indépendant des particularités de son contexte sociospatial. Parce qu'elle nie dans son principe logique la complexité de l'espace existant, à la fois matériel et immatériel, l'utopie ne peut engendrer les conditions nécessaires à l'émergence d'un espace public* » (*ibid.* p. 424). Au contraire, l'espace public prendrait tout son sens dans un environnement contrasté, marqué par la mixité sociale et la diversité des enjeux (Berdoulay, Castro, Gomes, 2001). Dans cette perspective, l'espace public répond à une nécessité : garantir la coprésence dans la densité et la diversité.

Il convient cependant de relativiser une conception de l'utopie qui se limiterait à son niveau pathologique, qui réside dans « *l'absence de toute réflexion de caractère pratique et politique sur les appuis que l'utopie peut trouver dans le réel existant* » (Ricoeur, 1986, p. 430). Prise au piège de l'imaginaire sans contrainte, « *la mentalité utopique s'accompagne d'un mépris pour la logique de l'action* », qui procède par compromis, « *au profit de schémas perfectionnistes, à la limite irréalisables* » (*ibid.*). Aussi convient-il d'adopter une conception kantienne, où la modélisation d'un ailleurs radical posé comme monde meilleur va de pair avec une réflexion sur l'origine des maux de l'ici. « *L'utopie est toujours porteuse de désirs ou d'espérances, elle est, comme dit Kant, « ce qu'il est doux d'imaginer », mais elle fonde toujours aussi rationnellement la légitimité de ces espérances, et réfléchit un mode d'organisation sociale cohérente, où ces désirs puissent se concrétiser* » (Le Doeuff, 1990, p. 2687). Dans cette perspective, pour Karl Mannheim, l'utopie ne se réduit pas à la projection d'un désir dans une image de l'espace ou une image du temps. En effet, elle n'est pas sans liens avec la société ; elle y est profondément ancrée et procède d'une dynamique sociologique. En ce sens, Mannheim démarque l'utopie de l'idée d'un ailleurs sans rapport avec la société. Ainsi, connaître une utopie, c'est connaître une société : « *nulle part on ne peut saisir la*

structure intime d'une conscience aussi clairement qu'en comprenant son image du temps à partir de ses attentes, de ses désirs et des fins qu'elle se donne. A partir de ces fins et de ces attentes, ce n'est en effet pas seulement la futurition qui s'articule, c'est aussi le passé » (Mannheim, 2006, p. 173).

Selon Karl Mannheim, l'utopie, comme l'idéologie, se définit comme un rapport transcendant au réel : « *utopique est la conscience qui ne coïncide pas avec l'« être » à ses alentours* » (Mannheim, 2006, p. 159). Mais le sociologue va plus loin. La différence entre l'utopie et l'idéologie réside pour lui non pas dans le rapport au réel, mais bien plutôt dans le rapport au réel de l'agir qu'elles soutiennent, leur « *mise en œuvre* » dit Mannheim. En particulier, l'utopie sous-tend un agir qui vise à la subversion du réel préalablement transcendé sur le plan de la connaissance. En ce sens, l'utopie est « *puissance de dislocation de l'être* ». Et « *il se peut que les utopies d'aujourd'hui soient les réalités de demain* » (*ibid.*, p. 166), ne serait-ce que parce qu'elles ont une dimension (voire une vocation) performative. De ce point de vue, l'utopie relève moins de l'irréalisme que d'une « *hyper réalité* » (Croizat, 2007). Cette conception de l'utopie comme embrayeur d'action tendue vers l'avenir sous-tend une conception du politique « *en devenir* ».

L'espace public peut-être considéré comme une utopie précisément parce qu'il s'inscrit dans ce double rapport à la connaissance et à l'action. Notons par ailleurs que le préfixe privatif du mot utopie ne constitue pas une simple négation, mais instaure un espace entre la négation et l'affirmation : « *ni oui ni non, ni vrai ni faux, ni l'un ni l'autre : le neutre* » (Marin, 1973, p. 20). Le neutre ne doit pas ici être compris comme la neutralité face à ce qui arrive, ni comme la prise de position hors de ce qui arrive, mais « *comme l'écart des contradictoires, la contradiction même maintenue entre le vrai et le faux, ouvrant dans le discours un espace que le discours ne peut accueillir* » (Marin, 1973, p. 21). En tant que « *synthèse des contradictoires* », l'utopie de l'espace

public surmonte la contradiction pragmatique de l'association des trois sens de la notion.

Par utopie, il s'agit donc moins d'évoquer un modèle concret de cité idéale à édifier que de désigner une entreprise critique et par conséquent essentiellement discursive. En ce sens, l'utopie de l'espace public ne vise pas à être mise en œuvre en tant que telle, mais plutôt à souligner ce qui fait défaut dans la réalité observable. L'utopie se rattache néanmoins à l'action sur un point précis : sa dimension normative. À ce sujet, il est utile de rappeler les discussions animées autour du sens du préfixe « u- ». Il est d'usage de le considérer comme signifiant une privation : l'utopie serait ce lieu rêvé qui n'existe pas. D'autres auteurs évoquent une autre étymologie, fondée sur le grec et non plus sur le latin. Le préfixe « u- » renverrait au grec « *eu* », signifiant « bon ». Dès lors, l'utopie serait moins le lieu qui n'existe pas que le bon lieu (Paquot, 2003).

Ce ne sont donc pas des traits formels qui doivent être reproduits à partir du modèle, mais les normes qu'il véhicule, incarnées par des formes et dont la forme contribue à l'efficience (Lussault, 1998-b). Sous la figure de l'utopie, l'espace public apparaît comme une notion au contenu normatif affirmé. Sans parler d'utopie, Vincent Berdoulay, Ina E. Castro et Paulo Da Costa Gomes évoquent justement ces « règles du lieu » que véhicule la notion d'espace public : l'accessibilité, l'extimité, la mixité, la civilité, le débat (Berdoulay, Castro et Gomes, 2001, p. 417-418).

Dans ce chapitre, nous tenterons donc de démontrer en quoi les discours sur l'espace public procèdent d'un registre utopique, considéré à la fois comme une modalité de connaissance par la critique – l'espace public apparaît ici comme une victime – et comme une orientation vers l'agir – l'espace public apparaissant ici comme un sauveur.

1. L'espace public comme victime

La définition de l'espace public est toujours relative, pour ne pas dire négative : est public l'espace qui n'est pas privé. Dans l'Antiquité comme au XVIII^{ème} siècle, la géographie urbaine (ou citadine) se fait à partir de ce clivage, qui prend sens dans l'opposition entre ce qui relève de l'humain – le public – et ce qui relève de la nature – le privé – dans les activités humaines. Au XVIII^{ème} siècle, « *tandis que l'homme se faisait en public, il réalisait sa nature dans le domaine privé, surtout dans son expérience familiale* » (Sennett, 1979). De même dans l'Antiquité athénienne, le privé est le domaine de la nécessité, de ce qui attache l'homme à sa condition animale, alors que le public est le domaine de la liberté, qui ne s'éprouve que parmi les autres (Arendt, 1994). Cette épreuve de la singularité par la pluralité est spécifiquement humaine selon Hannah Arendt.

« *Public signifie ouvert à l'instigation de tout un chacun, tandis que privé désigne une région protégée de la vie* » précise Richard Sennett dans son analyse socio-historique de la genèse du public et de l'intime à partir du XVII^{ème} siècle (Sennett, 1979, p. 25). Cette évolution voit le public désigner successivement le bien commun et le corps politique, puis, progressivement, un domaine de sociabilité particulier. Selon Hannah Arendt cette transition sémantique traduit une perte de sens, et même une perte du sens de ce qui est en jeu dans l'espace public : le politique, art de l'agir, supplanté par le social, qui exige la conformité (Arendt, 1994).

C'est cette géographie associant espace public et espace privé qui semble se complexifier sous l'effet de l'urbanisation dans la deuxième moitié du XX^{ème} siècle. Alors que le passage de la ville à l'urbain est largement commenté et relativement admis (Lefebvre, 1999 ; Choay, 1994 ; Paquot, 1990) – bien que de multiples manières : « ville émergente » (Chalas &

Dubois-Taine, 1997), « métropole » (Ascher, 1995), « ville générique » (Koolhaas, 2000), « entre-ville » (Sievert, 2004), « troisième ville » (Mongin, 2005), on tarde à relativiser la pertinence du couple public-privé, correspondant à la ville, mais désuet au sujet de l'urbain. On admet l'obsolescence des limites signifiantes externes (l'opposition entre ville et campagne), mais celle des limites signifiantes internes (l'opposition entre espace public et espace privé) demeure au centre de la critique des recompositions urbaines contemporaines, dont l'espace public apparaît comme une victime. Trois chefs d'accusation retiennent l'attention : la disqualification des espaces publics par l'urbanisme moderne ; leur falsification dans les espaces de sociabilité émergents ; leur privatisation à la faveur des appariements sélectifs.

1.1. Espaces publics disqualifiés ?

Les espaces libres de l'urbanisme moderne

L'espace public est souvent présenté comme un « impensé » de l'urbanisme moderne (Lévy, 1996). « *L'architecture moderne qui s'est développée tout au long du XX^{ème} siècle n'a accordé aucune importance aux espaces publics* » (Ghorra-Gobin, 2001-b, p. 11). Il est vrai que le Corbusier s'est livré à une critique virulente de la rue, reprenant en cela la perspective de l'hygiénisme caractérisant l'urbanisme du XIX^{ème} et du début du XX^{ème} siècles. Mais la critique porte souvent sur l'utopie progressiste radicale qui fonde le fonctionnalisme et qui voit ses hérauts prôner la table rase, ce qui apparaît en contradiction avec l'ancrage historique et symbolique d'une ville conçue à partir de ses espaces publics. L'espace public est ici victime de la rationalisation de l'aménagement urbain, qui tend à occulter la portée symbolique et le rôle sociétal des espaces urbains hérités. Ainsi voit-il sa portée réduite à « *une unité de planification conçue en fonction de normes techniques de mobilité et de flux (en optant pour la voiture comme mode de transport privilégié)* » (Decroly et al., 2003).

De fait, les villes ont fait l'objet d'aménagements affectant particulièrement les espaces publics. D'une part, voies express (trémies, autoponts, échangeurs) et aires de stationnement ont transformé les espaces publics centraux. D'autre part, en périphérie, ce sont les équipements collectifs et l'urbanisme des grands ensembles qui ont eu la priorité, l'espace laissé libre par le bâti étant dévolu aux fonctions « se divertir » ou « circuler ». « *Les espaces publics résistèrent mal à cette subordination de leurs usages coutumiers à l'impératif de la fluidité du stationnement automobile et au morcellement fonctionnel de l'espace urbain. La construction de lieux publics pourvoyeurs d'identité collective ne faisait l'objet d'aucune préoccupation sérieuse de la part des urbanistes* » (Decroly *et al.*, 2003, p. 6).

La négation supposée de la complexité de la rue est le principal argument de la thèse de la disqualification. En la confinant à la fonction de circulation, en segmentant cette dernière selon le mode de déplacement, piéton ou automobile, l'urbanisme moderne aurait amputé la rue de sa qualité d'espace public et la ville des lieux au sein desquels s'élabore son sens (Gourdon, 2000).

Cependant, si la rue est fortement critiquée par les théoriciens de la Charte d'Athènes, Le Corbusier en tête, la problématique des espaces ouverts n'est pas absente de leurs préoccupations. En fait, les urbanistes modernes ont largement précédé ces critiques. Il n'ont pas tardé à affirmer le caractère crucial des espaces de la coprésence, dont le lexique n'était pas alors stabilisé tel qu'il l'est aujourd'hui autour de la notion d'espace public (Picon-Lefebvre, 1997). « Espaces collectifs » (par opposition à l'espace supposé individuel du logement) ou « espaces libres » (par opposition à l'emprise du bâti), c'est sous le vocable « centre civique » que la coprésence revêt sa formulation la plus politisée désignant « *tout lieu public dans lequel se rassemblait et se reconnaissait une communauté urbaine* » (Tomas, 2001, p. 3). François Tomas précise que les espaces de la coprésence sont le principal objet du VIII^{ème} Congrès international de l'architecture moderne (CIAM), réuni en 1951 à

Hoddesdon en Angleterre. Il s'agissait alors d' « *un thème d'actualité parce qu'il fallait à la fois reconstruire les centres civiques des villes bombardées et préserver les autres des dangers que leur faisait courir la priorité donnée à l'automobile, la croissance incontrôlée dans les banlieues et l'individualisme favorisé par la diffusion rapide des technologies nouvelles de communication : le téléphone, la radio et la télévision* » (Tomas, 2001, p. 3). Fait remarquable, c'est le terme anglais *core* que les organisateurs choisirent pour qualifier ces enjeux et le rôle central que devaient jouer les espaces de la coprésence (Rogers *et al.*, 1952).

Que nous enseigne cette petite histoire de la notion d'espace public ? Chez les modernes comme chez leur principaux critiques, l'espace de la coprésence est composé de deux faces. D'une part, c'est un espace en crise. D'autre part, c'est un espace vertueux sur lequel la ville doit être fondée.

Ainsi la question des espaces publics modernes fait-elle l'objet d'une réduction. Le fait que les espaces libres aient été négligés ou limités à une fonction élémentaire alimente les récits sur l'espace public et fonde un discours sur la perte, la perte du sens des origines notamment. Cette mise en récit est particulièrement manifeste chez Cynthia Ghorra-Gobin. Dans son récit, l'urbanisme moderne prive l'espace public de son contenu symbolique. Il en résulte un vide « naturellement » investi par des logiques privées mercantiles : « *la modernité a accumulé les objets urbains autonomes et a engendré un vide traversé par des infrastructures entraînant une sérieuse domination des réseaux sur le territoire au détriment de toute autre structure* » (Ghorra-Gobin, 2001-b, p. 13).

De même, Christine Chivallon suggère que c'est cette perte qui permet de cerner l'espace public « authentique », celui qui disparaît sous nos yeux : « *c'est à partir du moment où le statut et la fonction d'une chose changent que nous pouvons le mieux enregistrer quelles étaient précisément les qualités qui la rendaient auparavant définissable en tant*

que telle » (2001, p. 133). Il reste que la réalité observée n'est pas l'espace public invoqué, mais des dispositifs spatiaux définis par rapport à un modèle et mesurés à l'aune des écarts qui le séparent de l'idéal-type. Cette démarche ne pose pas de problème en soi à condition de ne pas ignorer le caractère discursif et construit de l'espace public (Hancock, 2001). S'il est légitime d'estimer une réalité à la lumière d'un idéal commun partagé, il paraît excessif d'affirmer *a posteriori* la réalité matérielle de cet idéal.

Le crime commis par l'urbanisme moderne constitue une sorte de péché originel, une faute initiale qui nous prive d'une urbanité idéale fondée sur une coprésence vertueuse. Il s'agit d'une faute répétée aussi, car l'espace public nié par l'urbanisme moderne fait l'objet d'autres menaces à l'œuvre avec l'urbanisation contemporaine.

1.2. Espaces publics falsifiés ? Les recompositions de l'urbanité au sein de la ville émergente

Face aux régressions de l'espace public classique (que ce soit sous l'effet de la fragmentation urbaine ou comme résultat de l'urbanisme moderne), les observateurs s'interrogent sur le développement des espaces ludomarchands en périphérie des villes, centres commerciaux et parcs à thème. Faut-il les voir comme des « artefacts de lieu » instaurant une urbanité factice (Chivallon, Marme, Prost, 1998) ? Ce qui est alors dénoncé, c'est l'instrumentalisation des signes de l'espace public à des fins marchandes, les concepteurs des centres commerciaux et des parcs à thème reprenant les sèmes de la ville classique, ses rues, ses places, son mobilier urbain (Zukin, 1991). Ce qui est stigmatisé, c'est un dispositif qui imite la rue tout en renonçant à son principe de continuité et de lien. En renouant avec les références historiques sans pour autant se défaire d'un principe de rupture, de discontinuité, d'auto-référence spatiale, l'architecture postmoderne reproduirait ici les travers de l'architecture

moderne. Dominique Lorrain propose la figure du « grand paquebot » urbain pour désigner les grands équipements urbains contemporains, au nombre desquels il compte les espaces commerciaux (Lorrain, 2002). Il désigne ainsi à la fois l'autarcie, la densité réseautique et la dimension technique qui les caractérisent. Cette métaphore exprime bien la complexité des liens entre ces objets urbains et l'ensemble du système urbain. Plusieurs auteurs insistent sur ce point délicat et caractéristique des espaces commerciaux, aussi bien en France (Desse, 2002), qu'aux Etats-Unis dans les centres commerciaux (Ghorra-Gobin, 2002) ou dans les parcs à thème (Didier, 2001). Ce qui est menacé surtout, c'est la spontanéité, l'imprévu des pratiques déambulatoires que rend possibles l'espace public (Ratouis, 1992).

Selon d'autres sources, le centre commercial est loin d'être un espace uniquement prédéterminé et autoritaire. L'ordre coercitif voué à la consommation est réel. Mais il n'est pas univoque. Il coexiste avec l'ordre de la société. Dans ce contexte hétéronome, que Ricardo Ferreira Freitas conçoit comme une manifestation de la postmodernité, l'individu n'est pas toujours passif. « Lieu de fourmillement urbain » selon l'auteur, « *le centre commercial favorise la pluralité des codes et essaye de répéter les systèmes de communication de la cité rêvée par le consommateur contemporain en offrant une sémantique propre qui survalorise le référentiel d'échange d'objets et qui crée, en même temps, des nouvelles valeurs de comportement entre les publics itinérants et permanents qui les fréquentent* » (Ferreira Freitas, 1996, p. 22). En tant qu'espaces négociés par les usagers, les centres commerciaux peuvent légitimement être considérés comme des espaces publics. Cet espace émergent apparaît comme « *un mélange de la liberté de l'espace public avec la sécurité de l'espace privé* » (Ferreira Freitas, 1996, p. 54). Mais le motif premier de leur fréquentation, c'est la sécurité : « *le shopping center est un lieu d'euphémisation de la terreur extérieure* » (*ibid.*, p. 57), ce qui est révélateur des tensions qui traversent l'espace public classique, dont il convient d'admettre le caractère dangereux (Picon,

2001), bien loin de l'idéal irénique souvent mis en avant. Poursuivant dans une perspective postmoderne, Ricardo Ferreira Freitas précise toutefois que « *l'homme contemporain n'est ni public, ni privé ; il est anonyme et hétéronome* » (Ferreira Freitas, 1996, p. 66). Et face au rejet que suscitent les centres commerciaux, souvent perçus dans une optique essentiellement fonctionnelle, le même auteur constate que « *le centre commercial expose les contradictions contemporaines : il est public mais pas commun* » (*ibid.*, p. 66). Des analyses détaillées des pratiques déployées au sein de ces espaces attestent ainsi d'une réalité complexe (Sabatier, 2006, 2007). L'aménagement de l'artefact, loin de se réduire à un dispositif spatial prescriptif autorise des usages déambulatoires et des formes de territorialisations susceptibles d'entrer en contradiction avec l'impératif mercantile (Capron, 2001, Liégeois 2010).

Quel que soit le parti pris dans ce débat, l'espace public, pourtant au centre des discours, est absent. Au mieux les chercheurs esquissent-ils les pistes d'un renouveau. Au pire, il fait l'objet d'une falsification d'autant plus dangereuse qu'elle est supposée se substituer aux espaces publics classiques.

1.3. Espaces publics privatisés ? Les espaces publics à l'épreuve des appariements sélectifs dans la métropole contemporaine

De nombreuses études ont été publiées à ce sujet. Les outils spatiaux de la sécession sont bien connus : protection et contrôle sont assurés par l'usage de la clôture, sous diverses formes, plus ou moins restrictives (gardiennage, barrière, plots, mur d'enceinte). Ainsi le débat pose-t-il les termes d'une opposition entre la limite d'une part, et l'espace public en tant qu'espace signifiant l'ouverture d'autre part. La première serait en passe de supplanter le deuxième comme interface spatiale entre les différentes composantes des sociétés. « *La fermeture des rues publiques n'est plus une chose rare. Les dispositifs d'enfermement, de sécurisation*

et de privatisation de l'habitat dont le mur et la grille sont les manifestations les plus visibles, semblent désormais faire partie de la vie quotidienne des citadins des grandes villes. Des pans entiers de celles-ci sont ainsi interdits à la circulation de la majorité des citoyens » (Capron, 2006, p. 12). La vidéosurveillance complète un dispositif ayant pour vocation de restreindre l'accessibilité de l'espace ainsi privatisé.

La fragmentation atteint son comble lorsque, ne se contentant plus de contrôler les accès, le quartier fermé permet également d'en limiter les sorties. Pierre Vidal-Naquet et Christine Dourlens évoquent le cas de quartiers « hors-sol » dans la banlieue de Buenos Aires (Dourlens & Vidal-Naquet, 2001). Ici les quartiers fermés sont non seulement autorégulés, mais aussi autosuffisants puisqu'ils comprennent un réseau de services de proximité favorisant encore un peu plus la sécession. « *La mise à distance de la population locale s'inscrit dans un système plus global qui inclut non seulement la sécurisation des habitants, mais aussi la configuration de leurs trajets [sur des autoroutes à péage, donc protégées] ainsi que la localisation des équipements qu'ils fréquentent* » (*ibid.*, p. 112). Pour ces auteurs, « *en se repliant ainsi dans les lotissements fermés, les classes moyennes ne se mettent pas seulement à distance des populations environnantes ou des « perdants », elles se retirent de l'espace public urbain qui, peut-être à Buenos Aires plus qu'ailleurs, met en scène la diversité* » (*ibid.*, p. 113).

Les villes des Etats-Unis et celles d'Amérique latine, Rio de Janeiro et Los Angeles notamment, font figure d'idéaux-types de la ville fragmentée. Alors qu'à Rio les observateurs sont attentifs aux recompositions et cherchent les signes d'une réémergence des espaces publics, le discours sur Los Angeles semble teinté de pessimisme au point d'en faire l'anti-ville modèle, une dystopie urbaine. La dystopie est le contraire de l'utopie : une configuration idéale spatialisée, vers laquelle on est supposé tendre mais qui est l'inverse du modèle prôné, modèle qui apparaît ainsi en creux, comme un négatif de la dystopie.

On note ainsi l'influence des discours sécuritaires issus des Etats-Unis (Wacquant, 1999), qui président à la multiplication de *gated communities* (Flusty, 1997). A travers le concept de « *revanchist city* », Neil Smith désigne une ville sous le règne de la tolérance zéro (Smith, 1996) et on doit à Teresa Caldeira la notion d'« enclaves fortifiées » pour désigner les quartiers résidentiels sécurisés (Caldeira, 1999). Evan McKenzie analyse l'essor des *Homeowner Association* ou HOA, ensembles résidentiels privés (*private neighbourhoods*), composés d'un groupe de logements, appartements ou maisons individuelles, dont la gestion est assurée directement par une association de copropriétaires (McKenzie, 1994). Le *private neighbourhood* se caractérise par une double privatisation : spatiale, les espaces collectifs associés à l'habitat au sein de ces lotissements privés étant transformés en espaces privés, réservés aux seuls résidents et à leur visiteurs ; et politique, puisque les copropriétaires assurent toutes les fonctions d'une administration locale. Cas particulier et emblématique, Los Angeles a fait l'objet de nombreux commentaires, scientifiques ou non, au point que certains de ses traits soient extrapolés pour constituer un idéal-type. Mike Davis analyse ainsi l'émergence d'un nouveau modèle urbain, la « *fortress city* », composé d'un archipel d'enclaves sécurisées dans lesquelles les classes aisées se réfugient, alors même que les catégories paupérisées se trouvent reléguées dans des espaces confinés et contrôlés (Davis, 1997). L'ensemble de ce processus est d'ailleurs décrit comme une « militarisation » de l'espace public. Mike Davis va plus loin encore en évoquant un urbanisme de la peur pour décrire les recompositions récentes de la géographie urbaine de Los Angeles (Davis, 2006).

Bien souvent la fuite dans des quartiers fermés est donc motivée par la peur d'un centre-ville (et de sa publicité) vécu comme dangereux : « *la peur conduit à la fermeture d'espaces traditionnellement ouverts, en vue de les rendre plus sûrs* » (Wyvekens, 2006, p. 5). Ainsi la crise de l'espace public s'apparente-t-elle à un cercle vicieux : la peur appelle des stratégies de protection se traduisant par un retrait de l'espace public,

phénomène qui crée les conditions de la dégradation des espaces ainsi disqualifiés justifiant *a posteriori* les stratégies défensives ou en suscitant de nouvelles.

Le regard porté sur le cas de Rio de Janeiro s'inscrit dans cette perspective. On peut citer Louise Bruno notant que « *l'évolution de l'espace urbain carioca est celle de la constitution de deux villes coupées l'une de l'autre* » : les *condominios fechados*, qui correspondent à l'urbanisation officielle mais non moins réservée d'accès, et les favelas, ville marginale tout aussi contrôlée, par l'économie parallèle cette fois (Bruno, 2000). Entre ces deux formes d'urbanisation, « *la ville « conventionnelle » se trouve assiégée* » et avec elle, c'est l'espace public dans sa version classique, associant société civile et espaces urbains accessibles, qui tend à disparaître (Bruno, 2000, Valverde, 2004). « *Tant dans leur organisation physique que dans leur structure sociale, les favelas et les condomínios semblent exprimer une négation de la ville traditionnelle, telle qu'elle est représentée dans l'imaginaire collectif dominant. Suivant cette optique, toutes les deux pourraient être considérées comme des « non-villes »* » (Bruno, 2000). Ces deux formes d'urbanisation sont souvent renvoyées dos-à-dos : en tant qu'espace-contrôle pourvus de barrières physiques ou relationnelles (Bruno, 2000), en tant qu'espace-enjeu faisant l'objet de stratégies spatiales violentes (Valverde, 2004).

Mais en ce qui concerne le cas français, et plus généralement les villes européennes, il convient de relativiser ces exemples extrêmes, qui opèrent surtout sur le plan des imaginaires en contribuant à la rhétorique de la perte de l'espace public. Pour Anne Wyvekens, « *la délinquance du code pénal, celle qui fait l'objet des interventions policières et procédures judiciaires, apparaît comme n'étant pas le souci principal des usagers de l'espace public. [...] S'ils se sentent en insécurité, c'est bien plus souvent en raison d'incivilités venant affecter la qualité de leur espace vécu que par peur de l'agression en bonne et due forme. Les*

incivilités occupent la quasi-totalité du discours sur la peur » (Wyvekens, 2006, p. 6).

Pour Guy Burgel, cette privatisation relève d'une logique d'appariements sélectifs d'autant plus radicale que l'anonymat et l'individuation se trouvent renforcés dans la ville contemporaine (Burgel, 2006). Mais comme il le remarque lui-même, cette logique est déjà largement à l'œuvre dans la ville industrielle, dont les « beaux quartiers » analysés par Monique et Michel Pinçon-Charlot constituent des prolongements au sein de la ville moderne (Pinçon-Charlot, 1989). De même, selon Evan McKenzie, les premières manifestation de privatisation peuvent être décelées en Angleterre au début du XIX^{ème} siècle. Le modèle des cités-jardins prôné par Howard favorise également la privatisation non seulement de la construction mais aussi de la régulation interne (McKenzie, 1994). Enfin, Marie-France Prévôt-Schapira rappelle que le thème de l'altérité dans la grande ville cosmopolite a fait l'objet de recherches déjà anciennes, et qu'il est notamment au cœur des études menées par les chercheurs de l'école de Chicago dans les années trente. Fait nouveau, à partir des années quatre-vingt-dix, ce thème « *apparaît indissociablement lié à celui du devenir des espaces publics, dans des villes où semblent triompher les visions sécuritaires se traduisant par la mise en place des dispositifs de clôture et la privatisation de l'espace public* » (Prévôt-Schapira, 2001, p. 78).

La radicalisation dont on s'émeut relève alors de deux phénomènes. D'une part, selon une logique sociologique, la recherche de l'entre-soi se diffuse dans l'ensemble des classes moyennes, conférant ainsi au phénomène une ampleur significative. D'autre part, selon une logique géographique, les appariements sélectifs procèdent désormais par la fermeture, niant par là même la dimension symbolique de la ville. Au-delà du regroupement des catégories sociales, la mixité constituant plus une aspiration qu'une réalité historique, c'est surtout le mépris de la perméabilité, de l'accessibilité et de l'inaliénabilité caractéristiques de la ville et de l'espace public qui choquent ici.

1.4. La notion de privatisation en question

Avec la privatisation, c'est un processus plus général de métropolisation et de mondialisation qui est stigmatisé : « *la métropolisation, volonté de soumettre tout espace ou encore toute parcelle du territoire à la logique capitaliste, se traduit par un processus de privatisation touchant les Espaces Publics* » (Ghorra-Gobin, 2001-b, p. 6). Si les espaces publics ne disparaissent pas tout à fait, leur « instrumentalisation » tend à les transformer en « *un service à la mobilité ou encore un élément de paysage urbain figurant dans l'action en faveur du patrimoine historique* » (*ibid.*).

Précisons que c'est dans la combinaison de ces phénomènes – mais sont-ils séparables ? – qu'est identifié le réel danger pour les espaces publics : « *que le centre commercial génère une dose d'urbanité à laquelle tout individu est plus ou moins sensible ne pose pas de problème en tant qu'il ne demeure pas le seul référent de l'espace public. Or ce risque de monopolisation de l'urbanité est à présent manifeste, en raison de la dévalorisation infligée aux espaces publics traditionnels devenus synonymes d'incivilité* » (Ghorra-Gobin, 2001-a). Ainsi se met en place le récit de l'espace public : déjà fragilisé et marginalisé par l'urbanisme moderne, l'espace public est sérieusement menacé de disparition sous l'effet de la concurrence des espaces ludo-marchands. Marcelo Cruz montre que la logique par appariements sélectifs va de pair avec la production d'espaces marchands récréatifs privatifs pour contribuer à la régression de l'espace public (Cruz, 2001).

Les discours au sujet de la fragmentation et de la ségrégation urbaines rejoignent donc les analyses formulées au sujet des nouveaux espaces de la vie publique (au premier rang desquels on trouve les centres commerciaux) pour stigmatiser un processus de privatisation protéiforme. Ensembles, « *ils partagent le constat d'une atomisation accrue des territoires urbains, desquels les espaces publics traditionnels, places, rues ou parcs publics, seraient en passe de disparaître au profit*

d'une constellation d'enclaves aisées exclusivement dévolues à la consommation ou à l'entre-soi de leurs usagers, baignés dans un environnement apprivoisé, sécurisé et réservé à un public rigoureusement normé » (Decroly et al., 2003). Pour Thierry Paquot, ces processus de privatisations trouvent leur cohérence dans la menace qu'ils exercent sur la citoyenneté : *« il existe donc de nombreuses manières de privatiser une ville, mais le résultat est le même : exclure le non-désiré (et peu importe lequel) et empêcher la ville de faire « société », c'est-à-dire de s'édifier à partir de la mixité sociale, de la diversité culturelle, des si enrichissants métissages [...]. Accepter la privatisation des services publics urbains et l'enclosure de zones urbaines, selon des critères communautaires, identitaires et sécuritaires constitue un véritable danger pour la démocratie* » (Paquot, 2000, p. 61). Autrement dit, c'est au regard d'un modèle de coprésence vertueux, porté par la figure de l'espace public, que le discours dénonçant les privatisations de la ville prend corps.

Mais tous les auteurs ne sont pas unanimes dans la condamnation et la déploration de la privatisation. Pour certains, il n'y a pas nécessairement régression de l'espace public au profit de l'espace privé, ou conquête du second sur le premier, mais plutôt modification des modes de régulation au sein de ces deux catégories (Dessouroux, 2003). François Ascher et Francis Godard y voient plus les signes d'une recomposition des sociabilités à l'échelle de l'agglomération, qu'une véritable régression (Ascher & Godard, 1999). Ainsi Christine Dourlens et Pierre Vidal-Naquet suggèrent-ils que l'installation dans des quartiers privés ne signifie pas seulement un phénomène de repli, « de retrait vers une sociabilité de proximité », mais qu'elle traduit également un « mouvement de redéploiement », les quartiers hors-sol constituant « les pièces d'un nouveau dispositif réticulaire, qui place ceux qui s'y inscrivent dans les circuits de la mondialisation » (Dourlens & Vidal-Naquet, 2001, p. 116). Ainsi une piste s'esquisse-t-elle afin de dépasser les problèmes posés par la fragmentation de la vie urbaine : concevoir

l'espace public comme un système de lieux. Mais, encore une fois, c'est bien la coprésence comme mode de sociabilité qui est remis en question.

Par ailleurs, la diversité des phénomènes que recouvre le discours sur la privatisation suscite un questionnement critique sur la notion elle-même : *« la diffusion de la notion de privatisation des espaces urbains s'opère à la faveur d'un grand flou sémantique : d'une analyse à l'autre, « espaces publics » et « privatisation » sont employés pour caractériser différents types d'espaces, encourageant une grande variété de transformations eu égard à des fonctions urbaines différentes et à des échelles géographiques variables. La plupart des travaux s'appuient ainsi sur une définition large et ambiguë de la notion de privatisation des espaces publics, mêlant les questions relatives au statut juridique du sol à celles portant sur l'accès à ces espaces et à ces usages. En somme, cette notion paraît constituer un « fourre-tout », une unité artificielle d'événements différents réunis dans un même tout »* (Decroly *et al.*, 2003, p. 4-5).

D'un point de vue épistémologique, Antoine Fleury stigmatise le transfert d'une grille de lecture formée à partir du cas des espaces publics dans la ville américaine, alors que la réalité urbaine en Europe, si elle tend à s'en rapprocher par certains aspects, n'en demeure pas moins radicalement différente (Fleury, 2007). Nombreux en effet sont les auteurs à souligner le caractère très relatif des phénomènes de privations en Europe au regard du modèle américain : moins nombreux et plus discrets (Madoré, 2003), contrés par les administrations territoriales (Jaillet, 1999). Cynthia Ghorra-Gobin estime pour sa part que la *« progressive dissociation entre urbanité et espaces publics traditionnels »* ne peut-être considérée comme un problème dans la civilisation américaine *« dans la mesure où la construction du lien social résulte là-bas des relations construites au sein d'institutions, de groupes et de communautés »*, celle du voisinage par exemple (Ghorra-Gobin, 2001-a, p. 8). En revanche, les espaces publics jouent selon elle un tout autre rôle dans la civilisation européenne, un rôle historique de *« support à cette célébration symbolique et éphémère du vivre-ensemble »* (*ibid.*,

p. 9). C'est donc sur ce plan, sur leur dimension symbolique que doit porter la tâche de réhabilitation. D'où l'importance du discours, et en particulier du discours scientifique à qui revient la responsabilité de la refondation.

De manière symétrique, en plaidant pour une démarche comparatiste et pour la prise en compte de la singularité des lieux et des contextes urbains, Marie-France Prévôt-Schapira constate les limites de la notion d'espace public, de moins en moins pertinente à mesure que l'on s'éloigne de l'idéal-type de la ville européenne. « *Peut-on en rester à une vision canonique de l'espace public quand tout montre la forte perméabilité entre le privé et le public, la confusion entre usage et statut et la force des temporalités dans la réversibilité des lieux ? Ne doit-on pas plutôt s'attacher à l'analyse des usages et des pratiques de l'espace ainsi qu'à celle des formes de l'échange afin d'élargir la compréhension du statut des espaces publics ?* » (Prévôt Schapira, 2001, p. 78).

Ce passage contient toute l'ambiguïté du discours contemporain sur l'espace public. Dans un premier temps le constat répété de ses limites cognitives permet de poser le débat. Faut-il procéder à une reformulation de la notion à partir de ses bords extérieurs, de plus en plus prégnants ? Il s'agirait alors de savoir ce que nous enseignent de la vie publique les espaces commerciaux ou les espaces urbains communautaires. Ou bien ces négations sont-elles trop nombreuses et trop récurrentes, au point de se traduire par une injonction : il faudrait cesser de parler d'espace public, catégorie à vocation universelle mais européen-centrée qui tend à réduire la diversité des situations à un modèle unique. Marie-France Prévôt Schapira, comme nombre d'autres chercheurs, semble partagée entre ces deux postures, la reformulation ou la révision du lexique. A quoi cette difficulté à trancher peut-elle bien tenir ? D'une part la reformulation n'est pas aisée : modifier les contours de la notion d'espace public, c'est en altérer le contenu et la portée normative. Et d'autre part, il n'est pas facile non plus d'abandonner purement et simplement un modèle vertueux de la coprésence, dont le vocable, partagé par la

communauté scientifique et les acteurs de l'aménagement urbain, autorise de nombreux débats.

Au terme de cette analyse, nous arrivons donc dans une impasse : l'espace public est moins l'analyseur de la coprésence qu'un symptôme de son caractère problématique. Certes, les avis divergent sur la nature de la crise. D'une part, l'espace public est présenté comme une victime de processus en cours – ceci contribuant à caractériser négativement les dits processus. D'autre part, on observe que les avis ne sont pas tranchés à ce sujet. Nombreux sont les observateurs à évoquer des réémergences qui complexifient la réalité désignée par la notion d'espace public – ceci pour répondre aux Cassandre que les tendances contemporaines ne méritent peut-être pas la condamnation pure et simple. Quand certains cherchent les sources du mal, d'autres envisagent les pistes d'un renouveau. L'espace public est soit perdu, soit en devenir. Mais il n'est jamais là autrement que sous la forme de traces résiduelles ou d'indices pleins de promesses, signaux faibles d'une coprésence vertueuse recherchée, que ce soit sur le mode de la perte déplorée ou sur celui d'un devenir à entretenir. Dans les deux cas, l'espace public, rouage essentiel de l'argumentation, est absent. Il ne se manifeste que sur le registre de l'invocation. Dès lors, par ses principes et par ses formes, il apparaît comme le sauveur des maux dont il est lui-même l'objet.

2. L'espace public comme sauveur

Il convient de revenir sur les glissements sémantiques qui ont façonné une utopie de l'espace public. Par utopie, il faut entendre aussi bien le « bon lieu » que le « nulle part » : moins qu'une réalité perdue à retrouver, il s'agirait d'un modèle pour l'urbanisme post-fonctionnaliste — en ce sens, l'utopie de l'espace public pourrait être rangée aux côtés

des utopies inventoriées et analysées par Françoise Choay (1965). Mais quelle attitude adopter face à l'utopie ? Faut-il choisir Marx ou Kant ? Faut-il dénoncer une « enfant malade » de l'urbanisme et des études urbaines, ou se présenter l'espace public comme un modèle utile à la critique de l'existant ? Adopter la posture kantienne permet non-seulement d'expliquer l'engouement suscité par la notion, mais aussi de prendre au sérieux l'utopie de l'espace public et ses vertus herméneutiques.

2.1. Genèse de l'utopie

La dimension utopique de l'espace public trouve son origine dans la genèse de la notion, dans la convergence des enjeux aménagistes relatifs aux recompositions contemporaines de l'urbanité (à travers la remise en cause de l'urbanisme moderne) avec une notion de philosophie politique relative à la théorie de la démocratie (Habermas, 1993).

L'apparition de l'espace public dans les textes d'urbanisme est récente : 1977-1978³. Mais ce n'est alors pas un terme en vogue. Le nouveau mot répond à un glissement sémantique : *« c'est dans ce léger déplacement de sens que s'inscrivent les significations et les enjeux plus ou moins explicites qui font l'originalité de la notion »* (Louisy, 1988, p. 19). Les préoccupations que recouvre ce nouveau vocable ne sont pas nécessairement nouvelles. Elles correspondent à un nouvel agencement de valeurs et de pratiques de l'aménagement urbain, amorcé dès 1972 et toujours à l'œuvre aujourd'hui — la loi SRU de 2000 apparaissant comme un aboutissement de démarches initiées avec les HVS. Ainsi, *« l'émergence du terme espaces publics autour des années 1978-1980 correspond à une période où la ville et la pensée sur la ville sont en*

³ À partir de 1972, un urbanisme qualitatif, attentif au cadre de vie, amorce une révision des principes de l'urbanisme fonctionnaliste et définit la notion d'espace public en creux. En 1977, elle est introduite explicitement, notamment comme mesure d'accompagnement des OPAH. En 1980, elle figure dans les nomenclatures des FAU. *« Fréquentable pour lui-même »*, l'espace public est alors défini comme un *« objectif prioritaire »* (Louisy, 1988).

crise, au moment du constat des effets négatifs des logiques fonctionnalistes et normalisantes, de la planification à grande échelle, de l'isolement des banlieues et de l'étalement chaotique des périphéries urbaines » (*ibid.*, p. 19). Période aussi où sont publiés des essais marquants, portant certes sur la dimension politique de l'espace public, mais dont les hypothèses font écho aux préoccupations urbaines : François Tomas cite Jürgen Habermas et Richard Sennett (Tomas, 2001). On pourrait ajouter la nouvelle édition, en 1983, de *La condition de l'Homme moderne* par Hannah Arendt, voir les travaux d'Isaac Joseph à partir de la publication en 1984 du *Passant considérable*.

De façon très surprenante, il semble que ce léger déplacement de sens soit ainsi dû en partie à un choix de traduction. En 1979 paraît la traduction française de la thèse de Jürgen Habermas sous le titre *Espace public*. Or dans son ouvrage, le philosophe allemand dresse une analyse historique des conditions d'émergence d'une sphère publique (*Öffentlichkeit*) au sein de laquelle la bourgeoisie débat, en marge du pouvoir monarchique, débats qui préfigurent le fonctionnement des démocraties modernes. Si l'élaboration de la sphère publique immatérielle donne lieu à la construction d'agencements spatiaux concrets (dont la forme la plus célèbre constitue le salon), il ne s'agit en aucun cas pour Habermas d'évoquer des formes modernes de l'agora athénienne ou du forum romain. Mais c'est pourtant ce que laisse entendre la traduction en termes d'espace public. Pour aller plus loin, on peut supposer⁴ que si ce vocable a connu un tel succès, c'est aussi parce qu'il répondait à une figure partagée dans l'imaginaire collectif, une image préconçue susceptible d'incarner le nouveau paradigme de l'aménagement urbain : l'agora athénienne, qui combine les sèmes de la place publique et de la scène du débat politique. Dès lors la notion d'espace public fait plus figure d'utopie que de réalité historique ; elle

⁴ Supposition qui pourrait constituer l'hypothèse de départ d'une autre recherche, visant à préciser les ressorts et les implications de ces glissements sémantiques dans une perspective historique et épistémologique.

constitue un modèle idéal aussi bien destiné à critiquer l'existant, qu'à servir de support à la promotion d'une nouvelle urbanité. Peut-elle alors convenir à l'analyse de la dimension spatiale des pratiques sociales ?

2.2. La recherche sur l'espace public comme enjeu : pour la promotion d'un nouvel ordre politique urbain

La notion d'espace public émerge à la croisée des enjeux scientifiques (relatifs aux recompositions de l'espace urbain) et des enjeux opérationnels (relatifs à la nécessité d'agir sur ces recompositions). François Tomas constate un décalage entre l'intérêt confirmé des aménageurs pour cet objet et l'état des connaissances partagées sur le sujet dans les sciences sociales : « *en fait tout se passe comme si les spécialistes de la ville se sentaient plus à l'aise en abordant la problématique de l'espace public par un biais, qu'il s'agisse des usages, de la sécurité, voire de l'histoire et du patrimoine, plutôt que directement* » (Tomas, 2001, p. 3). Dès lors, c'est surtout dans sa capacité à opérer la convergence de ces deux univers, dans la constitution d'un vocabulaire commun que réside le succès de la notion d'espace public, plus que sur son contenu qui demeure sujet à débat.

2.2.1. Le rôle politique de l'espace public

En même temps qu'est dressé l'inventaire des menaces pesant sur sa pérennité et sa pertinence, l'espace public semble confirmé dans son rôle de rempart contre ces mêmes menaces et comme moteur de l'urbanité. En témoigne le plaidoyer de Cynthia Ghorra-Gobin lorsqu'elle fait part de « *l'exigence de revisiter la question des espaces publics en raison de leur dimension symbolique à l'heure où la ville, instrumentalisée par la mondialisation, change d'échelle et subit le processus de métropolisation* » (Ghorra-Gobin, 2001-a, p. 5). C'est cette dimension symbolique, associée aux qualités matérielles de l'espace public (l'accessibilité permettant le rassemblement des anonymes) qui conduit

la géographe à considérer les espaces publics comme un capital spatial (Ghorra-Gobin, 2001-b).

Dans cette perspective, les espaces publics constituent un moteur du lien politique. Pour Cynthia Ghorra-Gobin, ils « *participent activement de la construction d'une identité collective relevant de l'ordre de l'éphémère et contribuent à renforcer cette volonté du vivre-ensemble* » (2001-a, p. 8). De même, selon Christine Chivallon « *il n'y a rien à craindre des centres commerciaux et autres enclaves pseudo publiques, encore moins des espaces communautaires [...] à partir du moment où l'espace public, même s'il ne condense plus l'urbanité, demeure comme repère stable, prêt à signifier le projet collectif à l'œuvre dans les projets urbains* » (Chivallon, 2001, p. 137).

Cette vertu politique passe notamment par un apprentissage de l'altérité. Toujours selon Cynthia Ghorra-Gobin, « *les espaces publics se caractérisent ainsi par leur capacité à distancier l'individu de la communauté et à lui apprendre à reconnaître les différences mais aussi les ressemblances avec les autres. Cette capacité d'apprentissage de l'autre et de ce qui n'est pas soi, provient essentiellement de la puissance de l'anonymat que peuvent offrir les espaces publics* » (Ghorra-Gobin, 2001-a, p. 13).

2.2.2. Des orientations théoriques spécifiques

Plus précisément, on retiendra des options théoriques spécifiques qui contribuent à l'orientation des discours politiques et gestionnaires. Christophe Bétin souligne ainsi combien la construction du concept s'est traduite par des prises de position scientifiques, que l'on peut résumer par le rejet de la « sociologie de l'habiter » et de la « géographie des territoires » au profit d'approches où « *les postures subjectiviste, interactionniste, phénoménologique ou ethno-méthodologique côtoient les positions éthiques de la philosophie politique et de la sociologie pragmatique de l'action* » (Bétin, 2001, p. 49). Prise de position qu'incarne en même temps qu'il contribue à son élaboration Isaac Joseph

lorsqu'il propose de substituer le paradigme de la « ville à l'œuvre » à celui du « droit à la ville » (Joseph, 1994).

Pour Christophe Bétin (2001), s'il y a effectivement convergence des préoccupations aménagistes et scientifiques autour de la notion d'espace public, convergence qu'il observe dans la chronologie, l'orientation prise par les principaux acteurs de la recherche traduit des inflexions dans l'acception de la notion. Le même auteur identifie ainsi deux courants de la recherche en sciences sociales qui participent tous deux de l'intérêt croissant pour l'espace public, mais selon deux perspectives différentes. Le premier courant est incarné par Isaac Joseph (1995, 1994, 1984), et se constitue comme une « sociologie de la vie publique », dont les références théoriques s'ancrent dans la philosophie de Georg Simmel (1979, 1989), la sociologie de l'Ecole de Chicago (Grafmayer & Joseph, 1979), les écrits de Richard Sennett (1979, 2000) et les travaux d'Erving Goffman (1973). L'attention porte alors moins sur l'espace, considéré comme un substrat, que sur le public et les manières dont il se constitue. Ainsi « *l'usage du terme espace public dans cette sociologie de la vie publique l'éloigne de sa conception matérielle et de ses dispositifs spatiaux (espaces « intermédiaires » à différentes échelles : les espaces collectifs, le « quartier ») comme de sa conception communicationnelle* » (Bétin, 2001, p. 48).

Autre acception identifiée par Christophe Bétin, les espaces publics urbains appropriables, dont la dimension matérielle est un principe de définition. Les notions de ritualisation et d'appropriation (Sansot, 1978) permettent d'insister sur des dimensions échappant à la pensée aménagiste alors dominante, qui insiste sur les enjeux techniques et met en avant une pensée rationnelle. Cette approche contribue à fonder le caractère vertueux de l'espace public conçu comme espace de rencontre, animé d'une vie sociale propre et où les individus se constituent en sujets de la construction des espaces de la vie quotidienne – d'où la nécessité de prendre en compte leur parole, dans une perspective démocratique.

Bétin précise que ces deux acceptions (et les recherches qui les sous-tendent) ne s'excluent pas. Elles cohabitent « *institutionnellement au sein de la recherche urbaine pour faire de cette thématique de l'espace public l'enjeu d'un dialogue entre les sciences sociales et le champs de l'aménagement urbain* » (Bétin, 2001, p. 49).

2.2.3. Les transferts de la connaissance vers l'action

Cette démarche est particulièrement sensible dans deux ouvrages collectifs importants : le livre *Réinventer le sens de la ville* dirigé par Cynthia Ghorra-Gobin en 2001 et le numéro thématique de la revue du Plan Urbain (devenu depuis PUCA) *Les Annales de la recherche urbaine* coordonné par Anne Querrien et Isaac Joseph en 1992⁵.

Dans l'introduction, Anne Querrien affirme la posture prise par les chercheurs : « *l'espace public a été pour la recherche urbaine un enjeu concret, comme il semblait l'avoir été dans les milieux littéraires du XVIII^{ème} siècle d'après l'ouvrage de Jürgen Habermas qui nous a servi tous de référence* » (Querrien, 1992, p. 3). Par « enjeu concret », il faut ici entendre que l'espace public a été considéré comme quelque chose à accomplir. Et les chercheurs pourraient compter parmi ceux par lesquels l'espace public peut advenir.

« *L'être ensemble entre étrangers implique un maître ou une maîtresse de maison, donnant sens aux tours de rôle, aux petites concessions qu'on se fait les uns les autres pour rester là, pour trouver sa place. C'est de la maîtresse de maison, du tenancier de bistrot, du vendeur, et du chercheur parfois, qu'on attend quelque chose, la proposition d'un ordonnancement* » (Querrien, 1992, p. 3). Rapportant les recherches-expérimentations menées par Jeanne Levasseur-Raulet sur les espaces publics de quartier, travaux qu'elle place à l'origine de la démarche du Plan Urbain, elle ajoute : « *l'expérimentation se proposait alors de*

⁵ Précisons que ce dernier résulte de recherches menées dans le cadre d'un programme du Plan Urbain coordonné par Isaac Joseph « Gestion des espaces publics et construction sociale des urbanités ».

produire de l'espace public dans des situations où il faisait défaut » (Querrien, 1992, p. 3).

Dans cette perspective, il s'agit autant de connaître les ressorts de la coprésence que de contribuer à sa mise en ordre dans une perspective dictée par le discours constitué autour de la notion d'espace public. « *L'espace public peut donc être détruit par l'autodéfense ou la guerre civile, mais aussi par la négligence. La conscience des dimensions politiques de l'espace public urbain a été perçue à certaines époques historiques, comme celle qui a suivi en France la révolution de 1848. L'espace public découle de l'affirmation d'un droit public, droit de visite et droit de regard, soit l'accès à un espace et la possibilité d'une parole. [...] Affirmer la responsabilité politique de la gestion des espaces publics a été notre principal souci face aux visions défensives ou réductrices. [...] Cet ensemble de recherches insiste lui sur les ressources de civilité existant dans la population. La responsabilité commence alors avec la confiance faite à l'usager, y compris dans les agencements des dispositifs techniques qui canalisent ses pas »* (Querrien, 1992, p. 5). La volonté de faire œuvrer l'espace public est donc revendiquée : « *l'originalité du programme de recherches du Plan Urbain sur les Espaces publics tient à la volonté d'abord exprimée par Isabelle Billiard, puis reprise par Jeanne Levasseur-Raulet et Isaac Joseph, de faire se rencontrer chercheurs en quête de l'espace public comme condition minimale de la démocratie politique et urbanistes ou élus soucieux de rénovation urbaine »* (Querrien, 1992, p. 5).

Jeanne Levasseur revient sur la démarche adoptée : « *L'accent a été mis, et ça nous l'avons inventé dans ce cadre là, sur ce concept d'espace public comme étant non pas que le lieu matérialisé mais le lieu pour l'échange et une prise en compte de la gestion des interactions entre les gens. L'espace en étant la matérialisation, mais non pas l'essentiel. [...] nous avons mis l'accent sur la notion de publicité et de publicisation, c'est-à-dire de transparence, d'ouverture et de démocratie »* (citée par Béтин, 2001, p. 49). Tout se passe comme si le concept se construisait en

même temps que l'interface. Ce qui compte, c'est moins son contenu que la double dynamique qu'il sous-tend : un intérêt pour la polarité spatial/social et une convergence entre recherche en sciences sociales et action urbanistique.

Ainsi l'ambiguïté de l'espace public, espace supposé vertueux dont on choisit de taire la géographie, est-elle présente dès son fondement. Mais elle sert autre chose qu'elle-même, puisqu'elle crée un lien entre univers de la recherche et celui de l'action. Elle est selon Isaac Joseph un « *bon conducteur des débats chez les opérationnels de l'urbain et les chercheurs en sciences sociales* » (Joseph, 1991, p. 24). Au sein même de l'univers de la recherche, elle semble ouvrir des pistes d'interprétation à la croisée des disciplines de sciences sociales. C'est pourquoi on parle de « malentendu fécond » (Billard, 1994), d'« équivoque heureuse » (Joseph, 1995, p. 12), ou de « vertus heuristiques » d'une « indétermination sémantique » (Debarbieux, 2001).

Christophe Bétin estime que « *l'intérêt de ce programme réside sans doute, et ce n'est pas le moindre des paradoxes, dans l'énoncé des qualités générales de l'espace public par une série d'écarts avec les apories urbanistiques contemporaines* » (Bétin, 2001, p. 50). Mais ce paradoxe n'en est plus un à partir du moment où l'on considère l'espace public comme une utopie, c'est-à-dire comme un discours structuré proposant une version spatialisée et idéalisée de la société en même temps qu'il recèle une critique acerbe de la société actuelle. Sans le formuler dans ces termes, Christophe Bétin poursuit en ce sens, soulignant les effets de réalité du discours scientifique : « *l'espace public comme concept n'a peut-être rien à voir avec les catégories telles que l'appropriation ou l'identité, avec la géographie des territoires et les manipulations symboliques ou politiques de la puissance publique ("agorisation", "citoyenneté"), ou encore avec les catégories des aménageurs, mais ce que la doxa scientifique construit à son endroit participe pourtant à renouveler les cadres conceptuels ou les répertoires linguistiques qui le substantialisent dans le champ urbain* » (Bétin, 2001,

p. 50). Espaces vertueux, les espaces publics deviennent une ressource mobilisable dans le cadre d'un « nouvel esprit de l'urbanisme ».

2.3. Le recours à l'espace public dans le « nouvel esprit de l'urbanisme »

L'expression « nouvel esprit de l'urbanisme » est empruntée à Laurent Devisme (2001) qui désigne ainsi le résultat des déplacements survenus au sein de « l'imaginaire bâtisseur » (Ostrwetsky, 1983) depuis les années soixante. Au cœur de ces déplacements, on retrouve les principaux traits du renouvellement de paradigme des études urbaines : l'effondrement de l'approche critique et l'émergence d'une approche humaniste (Racine, 1996) et pragmatiste (Joseph, 1994). L'espace public apparaît comme un objet-enjeu central de ces nouvelles manières de concevoir l'urbain et l'agir urbanistique.

2.3.1. L'urbanisme change d'esprit

Au sens où l'entend Laurent Devisme, le nouvel esprit de l'urbanisme donne un contenu et une portée opérationnelle à l'urbanisme qui émerge lentement à partir des années soixante et soixante-dix : « *Le nouvel esprit de l'urbanisme ne se comprend qu'en rapport à celui qui le précède et qui s'y oppose presque trait pour trait. Précisons d'emblée le statut de l'esprit de cette pratique : il lui est consubstantiel en ce sens qu'il permet d'engager des personnes dans une activité de transformation des espaces habités ; ce n'est pas un supplément d'âme ou un royaume sans effet sur les événements du monde, mais un registre mêlant convictions et expériences permettant de qualifier une croyance spécifique* » (Devisme, 2001, p. 29).

La critique de la rue par les théoriciens de la Charte d'Athènes, sa fonctionnalisation univoque au profit de la circulation, la segmentation de cette dernière entre voies piétonnes et voies automobiles, la déconnexion (supposée) de l'architecture du contexte urbain, constituent autant de pièces à conviction versées au dossier de l'instruction contre

l'urbanisme moderne, accusé d'avoir perdu le sens de la ville en niant la complexité de la rue, ravalant cette dernière du rang d'espace public à celui d'espace de transit. Formulée par les professionnels de l'aménagement, la critique porte autant sur les modalités d'aménagement jugées trop verticales⁶, ne prenant pas suffisamment en compte l'avis des citadins, sur la valeur patrimoniale de la ville historique, que sur la dimension formelle de l'aménagement. En centrant le discours et l'attention sur les espaces publics, il s'agit de plaider pour un aménagement de la ville à une échelle jugée plus humaine, « *garante de la lisibilité de la ville et dispensatrice d'un attachement identitaire à la ville* » (Decroly *et al.*, 2003, p. 7).

La politique en faveur des espaces publics participe pleinement d'un urbanisme plus soucieux des modes de vie (Bourdin & Masboungi, 2004), attentif aux usages et aux avis des habitants. Des luttes urbaines aux démarches promouvant la concertation (Cervellati, Scannavini, Angelis, 1981), l'affirmation de l'espace public va de pair avec la revendication d'une démocratie participative : « *l'espace public offrirait un remède prometteur aux effets de la période d'urbanisation antérieure et inviterait à recréer la ville : harmoniser les fragments urbains disparates et cloisonnés, rétablir ou préserver la cohésion sociale, offrir des lieux de rassemblement et soutenir l'animation urbaine. Les opérations de réhabilitation de l'espace public urbain sont ainsi révélatrices d'un postulat courant, selon lequel l'amélioration de la forme urbaine aurait des effets bénéfiques sur le tissu social* » (Decroly *et al.*, 2003, 9).

Plus récemment et plus explicitement, l'expérience lyonnaise en matière d'aménagement des espaces publics témoigne de cette volonté de mettre en œuvre l'ambition portée par l'espace public : associer le développement des espaces urbains de coprésence à l'instauration d'un

⁶ On retrouve ici un écho du diagnostic énoncé par Olivier Soubeyran au sujet des recompositions de la planification (Soubeyran, 1988).

espace public de débat (Charbonneau, 2000). Très sommairement, on peut relever trois caractéristiques de cette politique (Toussaint et Zimmermann, 2001). Premièrement, des vertus de régénération urbaine (d'un point de vue politique et social) sont attribuées à l'espace public, qui apparaît comme une forme normative, un dispositif spatial légitime vecteur des bonnes pratiques. Deuxièmement, l'injonction à reconstruire la ville sur elle-même induit une prise en compte de l'existant et suppose un aménagement de ménagement – dans cette perspective, l'aménagement de l'espace public constitue un levier d'autant plus stratégique. Faut-il préciser à quel point ce mode d'aménagement rompt avec l'urbanisme moderniste, rupture que les auteurs ne manquent pas de souligner ? Troisièmement, l'expérience lyonnaise procède d'une réflexion sur le rôle de la connaissance dans les processus qui doivent conduire à l'action. La connaissance est notamment présentée comme un préalable nécessaire, mais avec lequel il faut savoir prendre ses distances.

Afin de préciser le statut de l'espace public au sein de ce « nouvel esprit de l'urbanisme », il convient de se pencher sur les discours formulés par ses principaux acteurs. En France, il s'agit des architectes-urbanistes tenants d'une approche en terme de projet urbain.

2.3.2. Le projet urbain : une formalisation du « nouvel esprit de l'urbanisme »

La notion de projet, principe majeur de l'urbanisme contemporain (Ascher, 2001) conduit à spécifier le registre utopique dont procède l'espace public. Thierry Paquot remarque que le recours à l'utopie est cyclique, qu'il correspond à des moments et qu'à chaque fois, la définition de l'utopie, de ses modalités et de ses contenus font l'objet d'une redéfinition (Paquot, 2007). Suite à ses premiers travaux sur la contribution des pensées utopiques à la formation des modèles d'agir urbanistiques, (Choay, 1965), Françoise Choay identifie dans les travaux de Magnaghi une nouvelle utopie (Choay, 2006). Le « projet local » de Magnaghi constitue selon elle une « utopie concrète », au sens où c'est

l'analyse rationnelle qui fonde le projet, et non la fiction et sa fonction symbolique. Par ailleurs, dans cette nouvelle utopie, la description d'un dispositif érigé en « espace modèle » disparaît au profit d'une démarche procédurale. On passe ainsi d'une utopie de dispositif à une utopie de procédure. Le recours à l'espace public sur un registre utopique s'inscrit dans cette perspective.

Il ne s'agit pas ici de s'intéresser aux enjeux spécifiques du projet urbain – sa généalogie, sa définition, sa portée et ses limites, par ailleurs largement traités (Haumont, 1993, Genestier, 1993) – mais d'envisager la place qu'occupe la notion d'espace public au sein de cette démarche d'aménagement. Plus précisément, l'espace public ne constitue pas seulement un nouvel objet de l'urbanisme, mais aussi une ressource mobilisée dans les discours des aménageurs pour lui conférer sa portée, son sens.

Notons cependant que le projet urbain se singularise par l'affirmation d'un intérêt pour la forme urbaine (Mangin & Panerai, 1999). Pour les architectes, le projet urbain renvoie ainsi de façon assez classique à la composition spatiale. « *Autrement dit, le projet urbain serait exclusivement une question de formes régies par des normes : il serait en somme garant de l'ordre spatial, opposé au chaos urbain et à la fragmentation* » (Ingallina & Roncayolo, 2005, p. 728). Cette exclusivité accordée à la question des formes traduit selon certains une vacuité théorique, caractérisée par l'ignorance des usages, alors que formes et société doivent faire l'objet d'une analyse dialogique pour être compris (Roncayolo, 2002).

Néanmoins, des architectes-urbanistes ont tenté d'apporter une réponse à cette critique issue des sciences sociales, dépassant ainsi le formalisme. C'est le cas de Christian Devillers, qui définit le projet urbain comme « *une démarche ayant pour but de rendre l'espace à l'usage* » (cité par Ingallina & Roncayolo, 2005, p. 729).

Plus spécifiquement encore, le projet urbain constitue une manière de penser l'aménagement de la ville en rupture avec l'urbanisme fonctionnaliste. Il est donc pourvu d'une historicité, qu'il convient ici de préciser afin de comprendre le rôle que jouent les espaces publics dans ce nouveau paradigme de l'aménagement. François Tomas constate ainsi que si la démarche propre au projet urbain constitue une remise en cause, celle-ci n'est pas toujours le remplacement d'un urbanisme par un autre : *« simplement, elle a battu en brèche le mythe de la scientificité et de l'objectivité du fonctionnalisme ; elle a montré le caractère réducteur de sa prétention globalisante voire totalitaire, tout en ouvrant la voie à une approche plurielle et complexe de l'aménagement des villes »* (Tomas, 1998, p. 16).

François Tomas précise en outre que *« l'apparition du concept de projet urbain, comme une sorte d'alternative à un urbanisme fonctionnaliste déconsidéré par la « crise urbaine » [au sens de Lefebvre], ne constitue pas un phénomène isolé. Elle participe d'un fantastique processus de retournement des idées qui, depuis trois décennies, a complètement renouvelé les concepts utilisés dans l'aménagement des villes. Pour le dire autrement, nous avons affaire à une mutation culturelle qui a complètement modifié le rapport à l'espace dominant en France comme dans le reste du monde occidental et, par-là même, les conceptions en matière d'aménagement urbain. Cela s'est traduit par l'apparition de notions nouvelles... »* (Tomas, 1998, p. 17). Nous supposons ici que l'émergence de la notion d'espace public participe de ce processus et qu'elle est intimement liée à la démarche du projet urbain, ce que confirme François Tomas en évoquant le rôle de l'expérience barcelonaise : *« c'est à Barcelone [...] que le traitement des espaces publics fut systématiquement considéré comme la clef de voûte de tout projet urbain »* (Tomas, 1998, p. 22).

Le projet urbain s'est donc *« d'abord voulu le produit d'un choix politique et non plus celui d'un modèle pseudo-scientifique »* (*ibid.*). Par-là même, il revendique une certaine relativité dans le temps et dans

l'espace. Par ailleurs, il suppose d'emblée la participation active de tous les acteurs urbains, y compris les habitants. Autrement dit, le projet urbain est plus une méthode d'élaboration qu'une conception nouvelle de la ville (Tomas, 1998). C'est pourquoi on peut dire avec Yves Chalas qu'il participe d'un urbanisme de la « pensée faible » (Chalas, 1998). Un ouvrage rassemble justement sous le slogan « Le projet urbain, pour un meilleur usage de l'espace » les contributions d'architectes français issus d'un mouvement qui conteste les pratiques de l'urbanisme moderne et propose une approche alternative de l'aménagement des villes à partir du projet urbain (Cuillier, 1998). Comme l'indique ce sous-titre, il s'agit pour ces architectes de rompre avec la posture omnisciente et rationaliste caractéristique de la pensée moderne en architecture et en urbanisme. Cette rupture passe notamment par une prise en compte de l'usage que l'architecture ne saurait réduire à une série de standards. Dans cette conception, l'espace public occupe une place de choix. Il n'est pas seulement un nouvel objet de l'aménagement urbain, que les architectes découvrent ou redécouvrent après l'oubli ou le silence modernes ; il apparaît comme un outil mobilisé dans les discours des architectes afin de donner son contenu et sa portée au projet urbain.

2.3.3. L'espace public à l'oeuvre dans le projet urbain : un outil de mise en cohérence

Le recours à la notion d'espace public provient tout d'abord d'une insatisfaction quant à l'acception de cette notion, qu'Alexander Chemetoff estime être source de confusion chez ses interlocuteurs : « *on confond trop souvent l'espace public avec l'aménagement des espaces publics, ou avec quelque chose de tout à fait en vogue maintenant, qui consiste à déployer des efforts pour aménager l'espace de la voirie, aménager des places, etc. L'espace public, c'est beaucoup plus simple et beaucoup plus complexe que ça* » (Chemetoff, 1998, p. 24). Pour Alexandre Chemetoff, l'espace public désigne une manière de faire spécifique plus qu'un objet à définir avec les outils de l'architecte. Il s'agit d'un dispositif : « *au fond, l'espace public est une façon de*

réserver un domaine, qui reste domaine public, pour garantir la cohérence et pour garantir aussi la faisabilité de chaque investissement et de chaque opération particulière. L'espace public ce n'est pas un sol. L'espace public, c'est une règle, une règle de domanialité, un partage du territoire, la découpe d'un trait de propriété... » (Chemetoff, 1998, p. 25-26). Plus loin, il insiste de façon encore plus explicite sur l'importance du mode de faire, qui prend le pas sur le contenu formel de l'aménagement, qualifié de « finalité décorative » : *« au fond, le rôle de la restructuration des espaces publics n'est pas tant d'améliorer l'environnement, mais de rendre possible l'émergence d'une règle urbaine. C'est-à-dire de rendre possible le fait de redéfinir une règle du jeu »* (Chemetoff, 1998, p. 30).

Lorsqu'il s'agit d'intervenir sur le canal de Roubaix où sont combinées les problématiques de requalification d'un espace désaffecté et d'intervention dans un contexte socio-politique jugé dégradé, Christian Devillers prend le parti d'une approche globale où l'action sur l'espace public apparaît comme « le levier de la requalification urbaine » (Devillers, 1998, p. 47). Aux projets spécifiques concernant le canal lui-même, la voirie en général et les parcs, Christian Devillers ajoute un « *travail de mise en cohérence des interventions sur l'espace* » : *« travailler sur l'espace public, ce n'est pas seulement faire de l'embellissement, cela ne se fait pas à l'exclusion des autres politiques [...] c'est un travail de mise en cohérence, notamment des moyens financiers »* (Devillers, 1998, p. 47-48). Dès lors, l'espace public est plus qu'un outil : il traduit une manière de faire.

Alexandre Chemetoff donne ainsi un contenu prescriptif à la notion d'espace public : *« l'espace public doit aussi avoir un certain nombre de qualités »* (Chemetoff, 1998, p. 25). Il énumère ces qualités comme autant de caractères définissant un bon espace public. Il évoque tout d'abord l'impératif de la mixité : *« on avait parlé de la mixité [...] C'est-à-dire qu'au fond l'espace public ne peut pas être réservé. Il doit être véritablement partagé »* (Chemetoff, 1998, p. 25). Deuxièmement,

l'espace public doit être le résultat d'un aménagement humble, économe en moyens et en effets : *« une chose qui me paraît tout à fait déterminante, c'est l'économie de la mesure [...] C'est cette idée finalement qu'il faut se servir de ce qui existe, transformer un état des lieux »* (Chemetoff, 1998, p. 25).

Du plan-paysage pour le Val de Loire au tramway de la Seine-Daint-Denis, en passant par Boulogne-Billancourt et le quartier de la Darnaise à Lyon, Alexandre Chemetoff ne cesse *« de montrer comment cette idée de l'espace public peut permettre de travailler le projet urbain, ce projet de transformation des villes »* (Chemetoff, 1998, p. 31). Ici, chaque mot compte et leur agencement plus encore. L'espace public n'est pas l'objet de l'aménagement, mais sa modalité. A partir de lui, le projet urbain prend sens. Il ne s'agit pas d'un espace concret, singulier, mais d'une idée qui permet de s'attacher à la singularité des lieux, ce que permet le projet urbain conçu comme une entreprise de transformation, conception engagée par l'idée de l'espace public telle que la conçoit Alexandre Chemetoff.

2.3.4. L'espace public, garant de la ville en devenir

En décrivant ce que doit être tout bon espace public, Alexandre Chemetoff se livre de nouveau à la description d'une « bonne pratique » de l'aménagement (Devisme, Dumont, Roy, 2007), dont l'espace public est à la fois le mot d'ordre et le résultat nécessaire. Ce passage est déterminant : il pose l'espace public comme un espace déjà-là, qui contient les conditions de son devenir, conditions qu'il ne faut donc pas chercher à recréer, qu'il ne faut pas altérer, mais qu'il faut mettre en mouvement en vue d'une transformation. Ici, la pratique du projet urbain se confond avec la dynamique de l'espace public, telle que la conçoit Alexandre Chemetoff : *« tout l'art du projet urbain, et c'est en cela qu'il s'apparente à l'art du paysage, consiste à « faire avec » dans une discipline qui vous échappe comme la discipline du jardin échappe au jardinier. Même le jardinier le plus compétent ne peut pas prévoir à*

l'avance la forme que va prendre l'arbre qu'il va planter, ou pas tout à fait exactement, et il sait très bien que l'étendue de pelouse verte qu'il a prévu de planter ne vaut que si elle est entretenue, arrosée, amendée, chaque jour. Il en va de même pour la ville. La ville n'est pas vraiment un projet de création, la ville est un projet de transformation. Un projet de transformation qui joue aussi sur cette idée de la durée... » (Chemetoff, 1998, p. 25).

Christian Devillers confirme à sa manière cette approche de l'aménagement en explicitant le statut très particulier des espaces publics : *« l'idée est toujours de créer un réseau d'espaces publics qui assure la permanence de la ville dans le temps alors que nous ne savons pas ce que l'avenir nous réserve, et que contrairement aux années soixante où l'on faisait reposer les opérations et projets d'urbanisme sur une programmation, nous ne faisons plus aucune confiance à la programmation. Nous savons que les programmes changeront, qu'ils mettront sans doute longtemps à parvenir à l'objectif fixé, et ça n'a pas d'importance, parce ce que ce qui assure la cohérence, c'est l'espace public »* (Devillers, 1998, p. 51). Si l'architecte reconnaît ici les limites de son action et l'incertitude qui l'entoure, le recours à l'espace public est pour le moins surprenant : il est supposé absorber tous les aléas, toutes les incertitudes en les bonifiant par ses vertus supposées. Le problème de la coprésence est donc tu et l'espace public est proposé comme garant de la réussite de l'action entreprise. L'omniscience de l'aménageur a disparu. Elle est remplacée par une confiance aveugle en l'espace public qui est chargé de tout ce que l'architecte ne peut plus faire.

3. Bilan

Notre étonnement initial face au foisonnement de significations véhiculées par la notion d'espace public trouve ici des éléments de réponses et rebondit sur de nouvelles questions. A la fois victime

exemplaire et sauveur manifeste des recompositions contemporaines de l'urbanité, l'espace public apparaît comme une utopie. Dès lors, la pertinence du contenu sémantique de la notion importe moins que sa fonction critique, qui se double d'un potentiel pour l'action. Qualifier l'espace public d'utopique, ce n'est donc pas seulement en souligner les spécificités sur le plan de la connaissance. C'est aussi en décrire la portée performative. Ainsi conçu, l'espace public demeure une notion utile en vue de l'analyse des ressorts discursifs de l'urbanisme contemporain, en particulier celui qui se formalise dans le projet urbain.

En rester à l'espace public et à sa dimension utopique n'est cependant pas sans risque. Car si elle ouvre un potentiel pour l'agir urbanistique, il n'est pas rare que le devenir de l'action lui échappe. En effet, l'utopie de l'espace public est parfois sujette à instrumentalisation à des fins de légitimation politique ou de valorisation de l'image de la ville, dans des mises en scène peu soucieuses de la pluralité des usages et des significations (Garnier, 2008, Mitchell, 1995, Söderström, 1991). Mais, en dépit des risques de « monumentalisation » de l'espace public, il convient de rester attentif à sa portée symbolique (Monnet, 1998). Encore faut-il examiner comment cette dimension symbolique peut opérer dans la pratique.

Le point le plus délicat réside selon nous dans l'ambiguïté du statut que les discours de l'espace public confèrent à la coprésence. Pourtant abordée à partir de considérations sur la crise de la ville, sa dimension géographique ne fait pas l'objet d'une réelle problématisation. Ce qui n'est pas le moindre des paradoxes compte tenu des vertus attribuées à l'espace public. Tout se passe alors comme si la coprésence se trouvait dans une boîte noire plaquée d'or. L'espace public ne dit rien des agencements géographiques de la coprésence telle qu'elle s'accomplit dans les pratiques les plus ordinaires. Mais il est consacré comme la condition spatiale du vivre ensemble. Nous touchons là aux limites de l'utopie. Pour saisir les modalités de la coprésence et contribuer à éclairer

les enjeux relatifs à l'aménagement de ses espaces, il convient donc d'ouvrir la boîte noire.

Parce que leur configuration procède de spatialités multiples et foisonnantes, les espaces de la mobilité offrent une entrée pertinente pour saisir les modalités d'agencements de la coprésence. Le cas des espaces du métro à Paris présente un intérêt supplémentaire. La pensée aménagiste présidant à leur conception a en effet fait l'objet d'une démarche réflexive de la part de la RATP, démarche au sein de laquelle l'espace public joue un rôle central. Voilà donc un terrain d'étude propice à la confrontation de la coprésence en mots avec la coprésence en actes. Avant d'explorer ce qu'il en est en situation de déplacement, il convient donc de comprendre dans quelle mesure l'utopie de l'espace public a œuvré dans le changement de paradigme de la conception des espaces du métro (cf. chapitre 2).

Chapitre 2

L'utopie à l'œuvre : du métro espace des flux, au métro espace public

Nous avons vu que l'une des principales performances de l'espace public se situe moins au niveau des faits qu'au niveau des mots mobilisés pour en rendre compte. Ainsi, la construction de cet objet des études urbaines et de l'urbanisme à partir des années soixante-dix a-t-elle pour premier effet de donner un vocabulaire commun à ces deux champs, d'autoriser les transferts de l'un à l'autre.

Cette vertu est d'ailleurs revendiquée par l'un des principaux artisans et passeur de la pensée sur l'espace public dès les années quatre-vingt : Isaac Joseph. Parmi les nombreux travaux qu'il a initié ou coordonné, le travail sur la métaphore dramaturgique mérite ici une attention particulière (Joseph, 1995). Recourir à cette métaphore constitue pour Joseph un cadre particulièrement pertinent pour établir un pont entre deux acceptions de la notion d'espace public : l'espace abstrait de la conversation (hérité de la philosophie politique) et l'espace physique de la coprésence (analysé par les sciences sociales). Et cette ambition théorique renvoie à une ambition opérationnelle : « *dramatiser un espace [...] c'est aussi parier sur sa capacité à devenir actif, à devenir opérateur de socialisation et d'« apparences concertées »* » (Joseph, 1995, p. 16). Ainsi le travail théorique entrepris par Joseph s'ouvre-t-il toujours sur l'action : « *entre les maîtres désenchantés qui ne voient*

que la croissance des individualismes et les grabataires de la domination, il y a une place pour une pensée des espaces publics où ceux-ci ne seraient pas seulement les plages à protéger d'un monde perdu mais des espaces d'action et d'engagement » (Joseph, 1995, p. 16).

La fonction de l'espace public en tant que concept est donc clairement définie. Il s'agit de lui appliquer « *le travail d'import-export que Georges Canguilhem préconise dans le domaine scientifique* » (Joseph 1995, p. 18). Et pour Canguilhem, « *travailler un concept, c'est en faire varier l'extension et la compréhension, le généraliser par l'incorporation des traits d'exception, l'exporter hors de sa région d'origine, le prendre comme modèle ou inversement lui chercher un modèle, bref lui conférer progressivement, par des transformations réglées, la fonction d'une forme* » (Canguilhem, cité par Joseph, 1995, p. 18). L'espace public ne désigne plus seulement une manière de se saisir des faits, mais ce travail du concept sur lui-même, qui ouvre des perspectives d'action, certes, mais au prix d'une spéculation qui se détache des faits.

L'objectif de ce chapitre est double. D'une part, il s'agit d'explorer un cas d'aménagement où l'on peut voir l'espace public utopique à l'œuvre : la conception des pôles d'échanges par la RATP. Dispositif organisant l'intermodalité, c'est-à-dire l'articulation entre différents modes de transports, un pôle d'échange est à la fois un nœud au sein d'un réseau et, par ses qualités d'accessibilité, un pôle urbain de premier plan (Ménérault, 2006). C'est dans cette dualité que réside le potentiel d'urbanité du pôle d'échange pour les chercheurs de l'unité Prospective de la RATP. D'autre part, il convient de comprendre la spécificité de ce type de dispositif en vue d'une analyse approfondie des pratiques dont il fait l'objet. Nous nous concentrerons donc sur le cas du complexe d'échanges de la Défense, dont l'intérêt réside autant dans les principes ayant présidé à son réaménagement, que dans sa qualité de commutateur urbain.

1. Le métro comme espace public : changement de paradigme à la RATP

Opérateur de transports en commun doublé d'un opérateur urbain majeur, la RATP revendique aujourd'hui un changement de paradigme dans sa conception du transport. Ce changement a fait l'objet d'une démarche réflexive au sein de l'unité Prospective de l'entreprise, qui considère que l'approche purement techniciste du transport, en dépit de ses succès, tend à occulter les enjeux et la complexité de la mobilité. Il s'agit alors de concevoir le métro non seulement comme le réseau par lequel transitent des flux, mais aussi comme un espace public.

Pour comprendre les ressorts de l'utopie de l'espace public, il convient de revenir sur les travaux ayant présidé à l'articulation de la notion de réseau et celle de territoire (Tillous, 2009). C'est dans ce travail de territorialisation du réseau qu'œuvre l'utopie d'espace public. Plus fondamentalement, penser la territorialité du réseau, c'est envisager dans quelle mesure les espaces de la ville et ceux du transport s'interpénètrent.

1.1. L'urbanité du réseau

Première étape du changement de paradigme, la pensée aménagiste développée au sein de l'unité prospective de la RATP à partir de la fin de des années quatre-vingt, se fonde sur une conceptualisation des rapports entre mobilité et ancrage⁷. Il s'agit ici de restituer, à grands traits, les enjeux relatifs au passage d'une pensée aménagiste dominée par la gestion des flux et spatialisée dans un « réseau-tuyau » (Amar, 1987), à

⁷ Dans sa recherche sur l'irréductible rugosité du territoire par rapport au réseau, Marion Tillous a abordé ces enjeux en détail, à travers notamment un recensement exhaustif de la littérature scientifique produite dans le cadre des recherches prospectives de la RATP (Tillous, 2009).

une pensée soucieuse des territorialités du réseau et de l'écologie locale qui en découle.

Cette pensée se cristallise autour du concept d'adhérence (Amar, 1993). Georges Amar plaide ainsi pour la substitution de la notion de « mouvement » à celle de « déplacement » pour penser la mobilité (*ibid.*). Ce plaidoyer se fonde sur la critique de la notion de déplacement, dont l'auteur réfute trois principes : celui de « l'antécédence absolue des origines-destinations » sur le mouvement ; celui de « la nature purement transitive » du mouvement ; celui de « l'atopie » du mouvement, principes qui interdisent de concevoir l'espace du transport comme un lieu (*ibid.*).

Comblant cette lacune, la notion d'adhérence rend compte à la fois du degré et du mode « d'inscription urbaine » des différents types de mouvements. Georges Amar propose ainsi une « échelle d'adhérence » qui va de l'adhérence « terminale », caractérisée par la discontinuité, à l'adhérence « longitudinale », caractérisée par la continuité (Amar, 1993). L'adhérence terminale est celle du déplacement *stricto sensu*, qui ignore le territoire traversé et dont l'inscription se limite aux points d'ancrage du réseau. Il est possible de l'assimiler à la notion de transit. Sa forme archétypale est celle du transport aérien. L'adhérence longitudinale désigne les situations de rugosité maximale entre mouvement et territoire, quand il y a continuité de l'inscription du premier sur le second. On peut la rapprocher de la notion d'itinéraire, de cheminement ou de parcours. Sa forme archétypale est la marche à pied.

Ainsi convient-il de se concentrer sur les points d'adhérence privilégiés du réseau au territoire que sont les stations, et plus particulièrement encore les pôles d'échanges. A travers la notion de pôle d'échange, il s'agit de penser la station autrement qu'en termes de nodalité (Dupuy, 1993), l'idée du noeud suggérant l'entrelacement des lignes de transport dont la pertinence et le potentiel d'accessibilité se limitent à l'espace du réseau (Offner, 2003). C'est précisément à partir de la notion de « point

de réseau » que s’amorce la pensée de la double appartenance des pôles d’échanges au réseau et au territoire (Stathopoulos, Amar, Pény, 1991). Ainsi s’affirme, progressivement, la priorité des points par rapport aux lignes dans la conception de l’espace du déplacement (Pény, 2000). Dès lors ces points cessent d’exister par leurs seules propriétés nodales ; ils sont dotés d’une épaisseur sociale et géographique. Le concept opérationnel de pôle d’échange s’imposera ensuite à la fois comme le lieu où s’organise l’intermodalité et comme un lieu où se déploient des échanges marchands et sociaux. Ainsi se combinent les fonctions de transport, de service et une fonction urbaine (Richer, 2008 ; Amar, 1996), qui font du pôle d’échange un espace producteur d’urbanité (Offner & Pumain, 1996).

1.2. L’espace de la mobilité comme espace public

La contribution d’Isaac Joseph, sociologue associé à l’unité prospective de la RATP, est ici décisive. Isaac Joseph montre que cette convergence entre le transport et la ville opère à l’échelle de la station, en raison des interactions qui s’y déploient et qui la constituent en un espace public. Rappelons qu’Isaac Joseph propose une conception duale de l’espace public (Joseph, 1992), qui consiste à établir théoriquement une tension entre, d’une part, l’espace de circulation régi par un droit de visite, voire un droit d’usage et selon le critère de l’hospitalité (c’est l’espace du public), et, d’autre part, l’espace de communication régi par un droit de regard (c’est-à-dire la sphère publique). Aussi partageons-nous la thèse, développée par ailleurs par Marion Tillous (2009), selon laquelle cette approche a largement structuré le nouveau paradigme de la pensée aménagiste de la RATP.

Jusqu’au années soixante-dix, prédomine à la RATP un « *idéal gestionnaire qui viserait à la constitution d’un espace lisse régi par la fluidité des circulations* » (Kokoreff, 1990, p. 124). Or dans les années

soixante-dix intervient une transformation socio-technique : l'automatisation des contrôles se traduit par l'ouverture du métro sur la ville et l'interpénétration de l'espace transport avec l'espace urbain. Dès lors, l'espace du métro cesse d'être l'espace exclusif du transport. Avec les différents types de commerces, des formes de sédentarité font leur entrée dans le métro (Costes, 1994). La pratique des tags se développe (Kokoreff, 1990, 1992). De nouveaux services sont créés pour compenser le vide suscité par l'automatisation. Autant de transformations qui induisent des rugosités au sein de l'espace lisse projeté jusqu'alors par la RATP.

Ces transformations furent analysées précocement par Isaac Joseph, qui les théorisa à partir de la notion d'espace public : « *considérer la station de métro comme un espace public, écrit-il, c'est [...] postuler que les processus de différenciation qui s'y opèrent ont une logique particulière qui doit au réseau dont elle est l'accès et à la ville dont elle est la réplique souterraine* » (Joseph, 1987, p. 39). Joseph part du constat selon lequel la station, conçue comme un espace de pratiques et de sociabilité, s'est rapprochée de la ville : « *s'il faut résumer brièvement l'évolution des stations depuis une dizaine d'années, il faudrait dire que leurs différenciations écologiques s'urbanisent. Dire en effet que la station s'est rapprochée de la ville et s'est éloignée des quais, c'est dire que les différenciations sont de moins en moins techniques ou fonctionnelles, et de plus en plus liées aux usages sociaux de l'espace et du temps urbains* » (*ibid.*).

Ainsi Isaac Joseph opère-t-il une convergence entre les enjeux relatifs aux espaces publics et ceux relatifs à la mobilité, convergence qui apparaît particulièrement manifeste dans le notion de lieu-mouvement.

1.3. Lieu-mouvement

La notion est fondée par Georges Amar, ingénieur au pôle prospective de la RATP (Amar, 1989). Elle trouve ensuite des prolongements dans les

études urbaines par l'intermédiaire de Isaac Joseph, qui l'utilise pour désigner la complexité des espaces de la mobilité (Joseph, 1996-b).

Leur étude confirme selon le sociologue les grandes catégories d'analyse de l'urbanité dans la tradition de l'écologie urbaine depuis Robert Park et Louis Wirth : hétérogénéité des population et proximité de l'étranger ; densité des relations ; superficialité des échanges.

Le lieu-mouvement pose une question centrale pour les sciences sociales : qu'en est-il de l'accord, conçu « *non comme engagement de la volonté, mais comme résultat d'une éthologie de la coprésence entre « unités véhiculaires »* » (Joseph, 1996) ? Dans cette perspective, l'accord a une dimension spatiale essentielle et essentiellement instable : « *nulle part mieux que dans une gare, ne se vérifie l'idée selon laquelle un espace public est un agencement de domaines contestés ou contestables* » (Joseph, 1996-a, p. 108). Le lieu-mouvement constitue ainsi un laboratoire de l'urbain : « *à partir de la gare, il s'agit donc de comprendre comment la ville peut modifier notre perception du social et de l'histoire sociale, d'analyser la construction de l'urbanité dans ses catégories propres et de retrouver la trace de l'expérience urbaine dans les enquêtes sur les compétences sociales du citoyen* » (Joseph, 1996-a, p. 108).

La conception du lieu-mouvement doit répondre au dilemme posé par la conjugaison de la standardisation du dispositif spatial et de la diversité des pratiques : « *la porosité des espaces et le chevauchement des publics dans un espace de transport comme la Gare du Nord est d'abord un problème pour l'exploitant : comment penser ce pôle comme un monde, un ensemble de normes et de procédures cohérentes et générales susceptibles de s'appliquer aussi bien aux usages inter-urbains ou internationaux de la gare qu'à ses usages intra-urbains et locaux ? Quels types de prises et quelles intentions faut-il supposer à ces usages différenciés d'un seul et même espace de transition ?* ». En somme, Isaac Joseph pose la question de la posture adoptée par l'architecte face à un

« monde de passages » (Roty, 1996), monde de déplacement échappant à la contemplation.

Espace de passages, le lieu-mouvement est l'espace du passant. Si « *la culture du passage est la culture urbaine par excellence* », « *culture de la diversité du proche et de la distance radicale qui fabrique de l'accessibilité et de la visibilité mutuelle sans échange* », Isaac Joseph ajoute que « *peut-être n'a-t-on pas encore pris la mesure des conséquences théoriques, pour la recherche urbaine, de ce régime mutique de réciprocité* » (Joseph, 1996-a, p.115). Parmi ces conséquences, il y a le postulat d'une coprésence vertueuse : « *la grande métropole de Simmel nous filme dans un tramway et dans la réserve exposée des liens faibles : échanges de regards furtifs, plus question de boire ensemble, la visibilité mutuelle n'est pas la convivialité festive et le « nous », problématique* » (Joseph, 1996-a, p.115). Une manière pour Joseph de reposer le problème kantien de l'insociable sociabilité (Kant, 1985).

Joseph explicite surtout ces conséquences sur le plan de la théorie sociologique. S'intéresser aux affaires des passants, « *aux compétences d'évitement ou d'arrangement avec leur régime d'interactions faibles ou flottantes* », conduit inévitablement le chercheur à prendre ses distances avec les pensées du soi-même, les ontologies du sujet, incapables de saisir ce « *monde que nous ne contemplons pas* ». Selon Joseph, ces pensées s'organisent ainsi autour de deux « *métaphores de l'autrui* », qui ne conviennent pas à l'expérience urbaine : le somnanbule, sans prise avec son environnement, et l'insomniaque, écartelé entre assumption et évocation (Joseph, 1984, 1996-a). « *L'espace social du passant se construit précisément dans l'écart entre ces deux figures. Il n'est pas peuplé d'autrui et ses routines efficaces se déploient non dans l'espace de la familiarité, mais dans celui de l'étrangeté* ». C'est pourquoi la conception d'un espace public doit satisfaire à deux conditions : la possibilité de prendre et de se déprendre : « *l'hospitalité paradoxale et minimale que nous attendons d'un espace public urbain, espace de circulation susceptible d'être « visité » (Kant) par tout un chacun, et*

espace de rencontre avec l'étranger, veut qu'il soit accessible et nous offre des prises pour l'activité en cours, tout en ménageant la possibilité de se déprendre, d'évoluer dans un monde liens faibles » (Joseph, 1996-a, p. 116).

2. Les « intentions » du dispositif spatial. Retour sur le réaménagement d'un complexe d'échanges multimodal

Isaac Joseph part du constat selon lequel l'espace du métro, conçu comme un espace de pratiques et de sociabilités, s'est rapproché de la ville. Mieux, en tant qu'espace public, il devient un agent d'urbanité. Après avoir nourri la pensée prospective de la RATP (Heurgon, 2001), cette conception s'est opérationnalisée dans le projet CŒUR-Défense. De 1998 à 2001, la gare de La Défense a fait l'objet de travaux en vue de la réaménager en un pôle multimodal à la mesure de sa situation au sein du réseau de transports en commun parisien (cf. figure 1). Quatre principes régissent cette conception du lieu-mouvement contemporain : l'intermodalité ; la mixité des fonctions et la pluralité des services ; la coopération

des différents opérateurs ; l'attention portée à la dimension symbolique d'un lieu qui constitue non seulement un espace de transit, mais aussi un « lieu quotidien de la pulsation urbaine, diversifiée et hétérogène » (Amar, 1996)⁸.

⁸ Georges Amar, actuel directeur du département prospective de la RATP, fut le concepteur du projet Cœur transport pour le réaménagement de la gare de la Défense.

Figure 1
Le complexe d'échange à l'échelle de l'agglomération parisienne et du réseau de transport RATP



-  Complexe d'échanges de la Défense
-  Bus RATP
-  Transilien
-  Tram ligne 2
-  Métro ligne 1
-  RER A
-  boulevard circulaire définissant le périmètre de la Défense
-  PUTEAUX nom de commune
-  Paris intramuros
-  lignes de métro
-  lignes de RER

Conception et réalisation : Théo Fort-Jacques – Sources : EPAD, RATP

Lancé dès 1993, le projet Cœur Transport avait pour enjeu de dépasser les impasses de l'accumulation des systèmes de transport, en les combinant dans une « *unité organique, un véritable COmplexe d'Echanges URbain multimodal et multiservice de haute qualité* » (*ibid.*). Les objectifs opérationnels de ce projet étaient multiples. Il s'agissait à la fois d'optimiser la fonction connexion, d'améliorer le système d'information et l'orientation spatiale, de développer les services traditionnels et nouveaux, de mettre en place une gestion globale et d'aménager l'espace pour accroître la sécurité et créer une ambiance conviviale. Parmi ces objectifs, l'intérêt accordé aux services et à l'ambiance semblait d'autant plus important qu'il donnait une cohérence à l'ensemble du projet, l'inscrivant par là même dans des préoccupations plus générales de l'aménagement urbain (en France du moins) : approche globale des problèmes urbains, mixité, attention aux pratiques et aux représentations des usagers, sécurité.

Plus précisément, ce projet de réaménagement prend place dans une réflexion portant sur l'ensemble du quartier de la Défense. Les premiers aménagements sont lancés en 1958, à une époque où les aménageurs consacraient la priorité aux déplacements automobiles. Ils ont été poursuivis dans l'esprit de l'urbanisme moderne misant sur la séparation des fonctions et des flux et le dispositif de dalle (cf. figure 2), dont le complexe d'échange actuel a hérité la structure stratifiée (cf. figure 3). Ces aménagements font aujourd'hui l'objet d'une remise en question. Sont ainsi dénoncées « *la multiplication des coupures urbaines* », « *un relief artificiel* », des « *entrelacs de franchissements piétons, ferroviaires, et autoroutiers* », qui constituent autant de « *nuisances pour les riverains* ». Proclamant que « *l'heure est à l'humanisation* », les aménageurs procèdent ainsi à l'enfouissement de l'A14 (en 1996), lancent des réflexions sur le réaménagement du boulevard circulaire, qualifié de « *muraille infranchissable* », sur le secteur Nanterre (au Nord-Ouest) et

insistent sur le rôle des transports en communs, empruntés par 80% des individus se rendant à la Défense.

Figure 2
Le complexe d'échanges au sein du quartier de la Défense

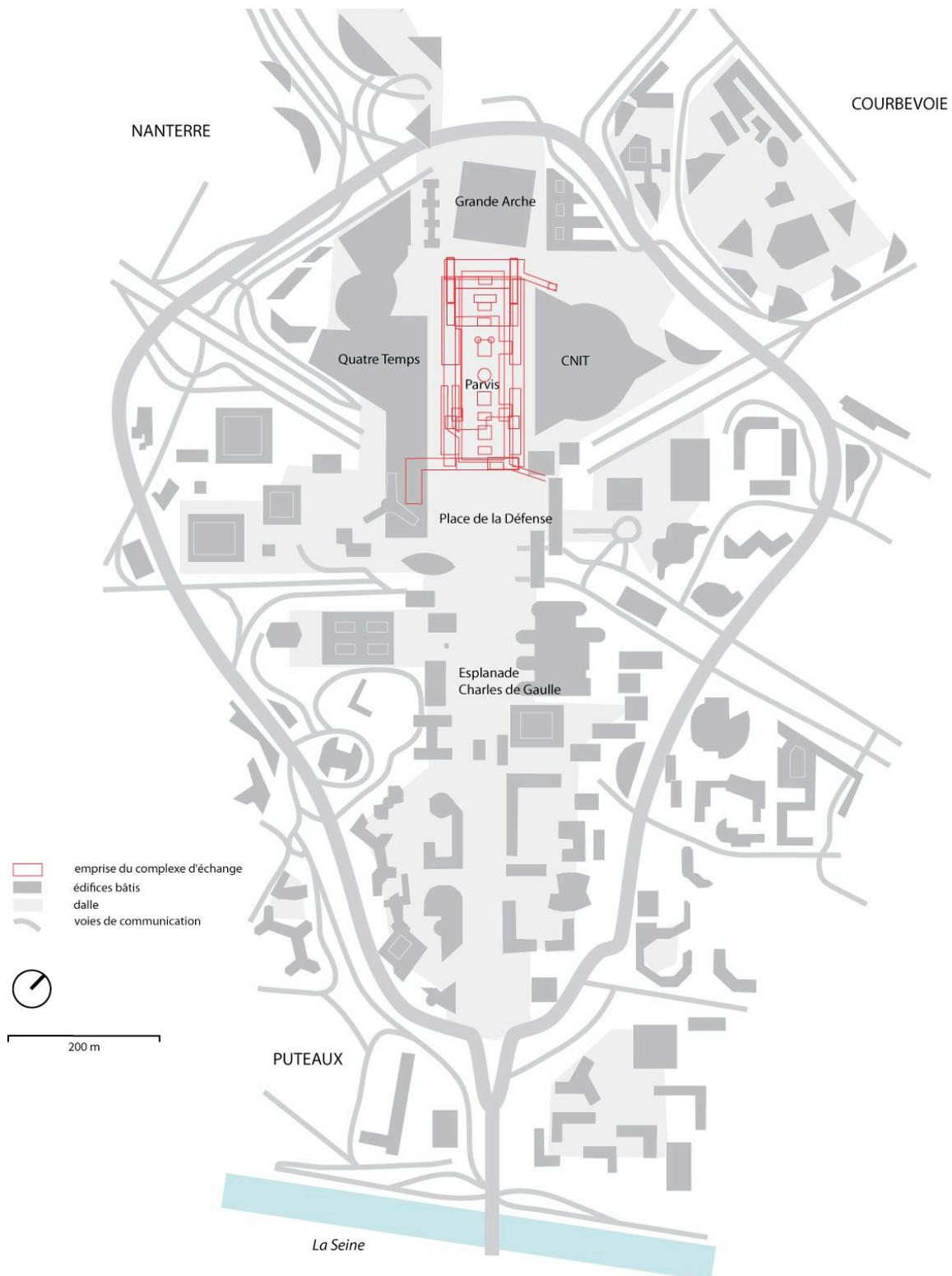
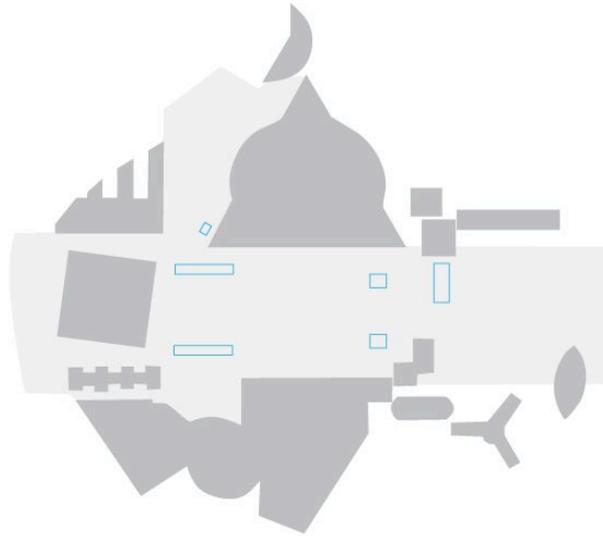
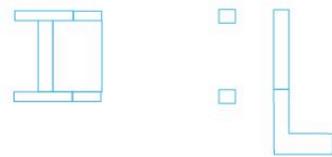


Figure 3
Les strates du complexe d'échanges : quatre niveaux sous la dalle

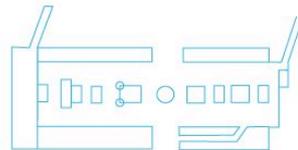
niveau 0
émergences sur la dalle



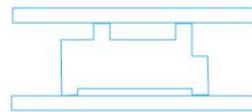
niveau -1
Village-service et accès bus



niveau -2
la salle des échanges et accès train



niveau -3
accès métro et RER et quais ligne 1



niveau -4
quais RER



complexe d'échange
 édifices bâtis
 dalle

200 m



Conception et réalisation : Théo Fort-Jacques – Sources : EPAD,

2.1. La prise en considération de la complexité urbaine

Dès 1996, Georges Amar fait évoluer la notion de lieu-mouvement vers une formulation ternaire, le Complexe d'Echange Urbain (CŒUR), qui évoque selon l'ingénieur les différents enjeux du projet de réaménagement de la gare de la Défense : les problèmes liés à la complexité ; les différentes acceptions de la notion d'échange (transport, commerce, socialité) ; la dimension intrinsèquement urbaine du projet. Autrement dit, *« un CŒUR c'est d'abord une approche globale, qui prend la mesure de l'interdépendance effective des multiples aspects des problèmes urbains, qui part du fait maintes fois constaté que des approches trop sectorielles ou cloisonnées conduisent à des solutions inefficaces, et même parfois désastreuses »* (Amar, 1996, p. 93).

Trois types de motivations se trouvent à l'origine du projet de réaménagement du complexe d'échanges de la Défense : le sentiment d'une qualité de fonctionnement amoindrie ; la tendance à la complication dont pâtit la lisibilité ; le potentiel qu'il recèle de devenir un espace public de services d'une grande valeur socio-économique dans l'organisation de la vie urbaine. L'innovation réside donc dans ce troisième principe. C'est à ce niveau que l'ambition d'une approche globale du réaménagement du complexe d'échanges peut être réalisée. Aussi Georges Amar précise-t-il que la fonction de connexion du complexe d'échanges ne doit jamais être dissociée de la fonction service : *« l'impératif de canalisation et de gestion des flux ne doit pas nous laisser croire que ceux-ci sont composés de molécules. Les voyageurs ont des yeux et ils voient, des oreilles et ils entendent. Ils ont des projets, des intentions, des besoins et des émotions. Ils font des choix, s'interrogent, s'orientent ou se détendent. Une gare ne se réduit jamais à un quai d'embarquement, ni, lorsqu'elle est multimodale, à un connecteur de flux — précisément parce que les temps d'attente et les circuits de connexion*

induisent à la fois une disponibilité et une incertitude qui appellent une offre de services » (Amar, 1996, p. 94).

2.2. Fonction flux : faciliter les correspondances et l'orientation

La première fonction du pôle d'échange consiste à organiser des flux d'usagers en mouvement (cf. figure 4). À la Défense, ce sont trois gares (SNCF, RER A, bus) et deux stations (ligne 1 du métro et tramway) qu'il a fallu connecter, tout en s'efforçant de rendre cette organisation cohérente et lisible. Répondre à cet impératif a nécessité le réaménagement de correspondances jugées sinueuses, faisant du complexe d'échanges « *un labyrinthe en puissance* »⁹. Afin de les rendre aussi connexes que possible (c'est-à-dire dépourvues de coupures ou de nœuds), les chemins ont été simplifiés et abrégés – 300 mètres de couloirs supprimés¹⁰ – et une signalétique complète et cohérente a été créée. A cela s'ajoutent les équipements plus classiques de régulation des flux, tels que les lignes de contrôle automatiques ou les escaliers mécaniques (cf. figure 5).

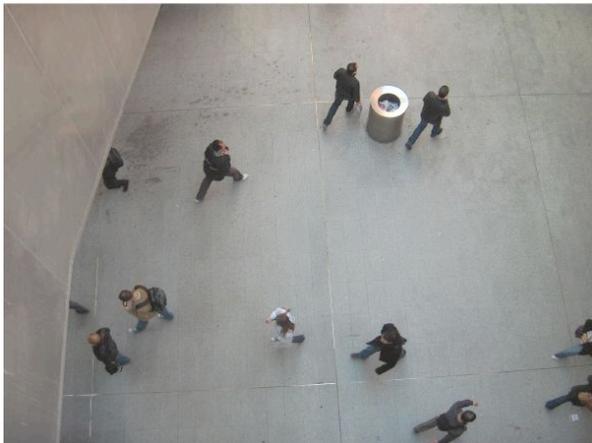
⁹ RATP, *Coeur Transport-La Défense*, Document de Travail, Novembre 1995.

¹⁰ Ces suppressions répondaient aussi à un autre enjeu : lutter contre le sentiment d'insécurité.

Figure 4
Le complexe d'échanges comme espace des flux



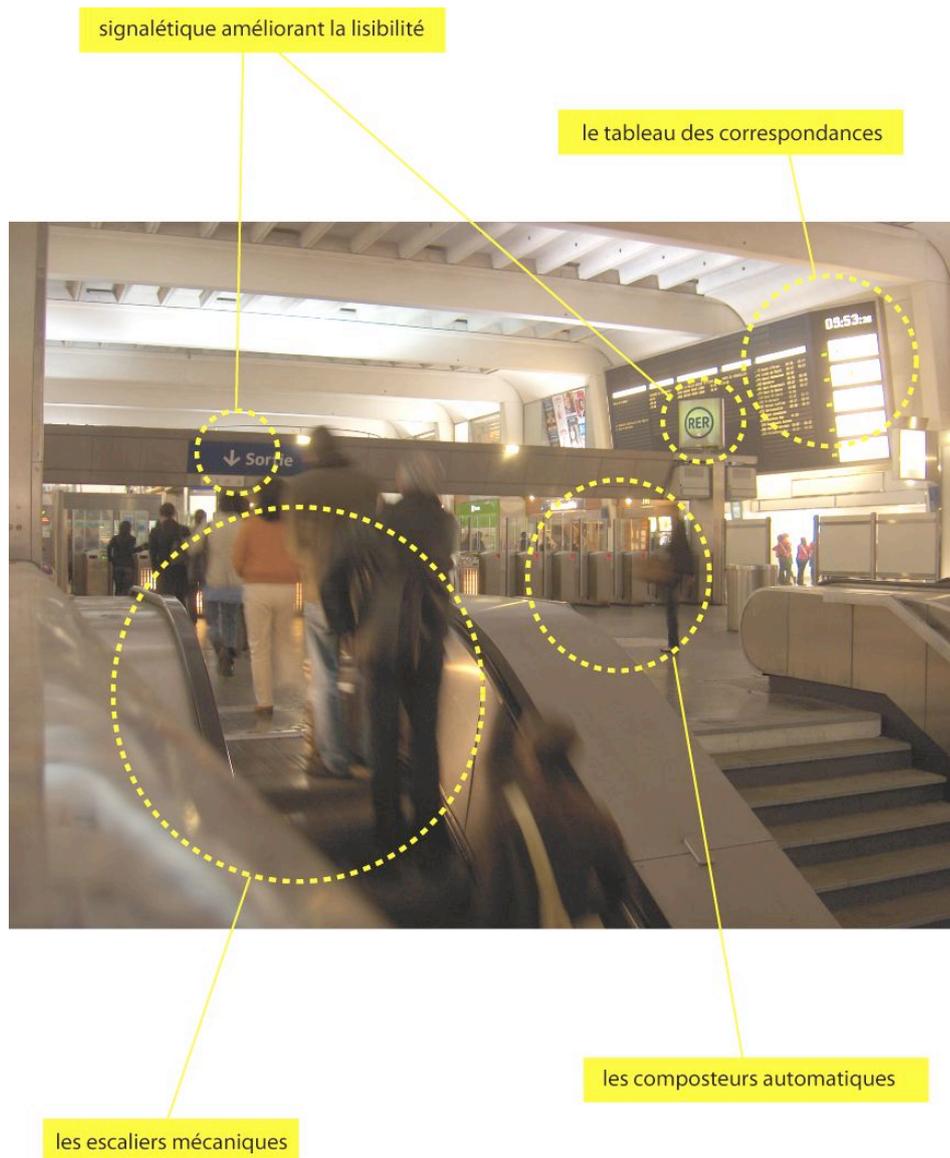
Au niveau de l'accès Calder-Mirò



Dans la salle des échanges

Photos : Théo Fort-Jacques

Figure 5
Des dispositifs techniques qui organisent le flux



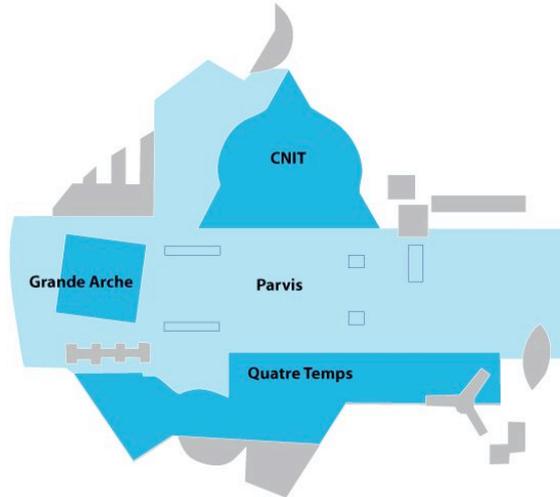
Conception et réalisation : Théo Fort-Jacques

Mais ces travaux de nature topologique ne suffisent pas à rendre l'environnement plus lisible. Ils ont été complétés par une approche soucieuse de la dimension perceptive et cognitive du complexe d'échanges. Les concepteurs ont ainsi pris le parti d'une opacité relative : *« il ne s'agit pas de tout voir tout le temps, mais de comprendre (une compréhension pragmatique, qui n'a pas besoin d'être complète) »* (Amar, 1996, p. 96). La signalétique repose ainsi sur un système de guidage et de jalonnement. C'est dans cette perspective qu'ont été utilisés et transposés des éléments urbanistiques traditionnels tels que ceux de centre, d'axes principaux ou de portes.

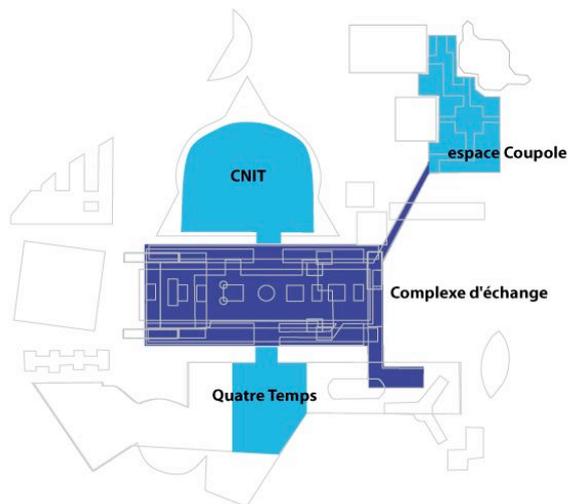
L'option fondamentale fut de donner au complexe un axe de lisibilité globale : l'axe Est-Ouest, inspiré de la géographie du site, elle-même inscrite dans la perspective historique et symbolique qui relie la Défense au Louvre, en passant par les Champs-Élysées et la place de l'Étoile. Les aménageurs ont ensuite tenté de simplifier le système de multiples sorties en créant quatre portes cardinales. La porte Ouest est dotée d'un escalier débouchant sur un espace de 2500 m², baptisé « village-service ». Elle se décompose en deux sorties, qui mènent à la Grande Arche ainsi qu'à la partie Ouest du quartier de la Défense : la sortie Grande Arche et la sortie Dôme. La porte Est constitue un accès vers le système routier ; elle débouche sur le centre du parvis par une ouverture conçue comme une verrière. Une autre sortie, située à l'extrémité Est du complexe d'échanges, permet d'accéder directement, depuis le parvis, à la gare routière dévolue aux cars touristiques (c'est la sortie Coupole). Au Nord et au Sud, deux accès conduisent au parvis (ce sont les sorties CNIT et parvis). S'y ajoute un accès direct vers le centre commercial des Quatre Temps. Au total, ce ne sont donc pas quatre portes, mais sept sorties qui relient le complexe d'échanges au quartier de la Défense et le placent au centre d'un système de lieux (cf. figures 6, 7 et 8).

Figure 6
Le complexe d'échanges au sein d'un système de lieux

1. le dessus



2. le dessous



- complexe d'échange
- émergences du complexe d'échange sur la dalle
- édifices satellites du complexe d'échanges
- espace de co-accessibilité entre le complexe d'échange et ses satellites
- édifices neutres
- emprise des édifices

200 m



Conception et réalisation : Théo Fort-Jacques – Sources : EPAD

Figure 7
Les émergences du complexe d'échanges sur la dalle



Sortie Calder-Mirò



Sortie CNIT



Sortie Grande Arche
Du parvis vers le complexe d'échanges



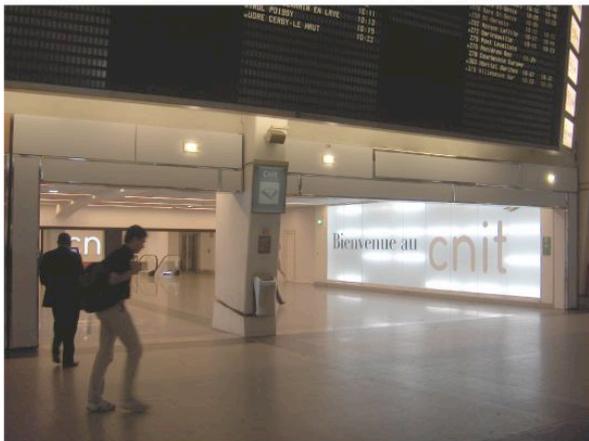
Sortie Grande Arche
Du complexe d'échanges vers le parvis

Photos : Théo Fort-Jacques

Figure 8
Les accès vers les lieux du système



Accès vers l'espace coupole



Accès vers le CNIT



Accès vers le centre commercial
des Quatre Temps

Photos : Théo Fort-Jacques

L'attention consacrée aux services constitue l'autre axe fondamental du projet de réaménagement, si bien que la redistribution des activités de service participe non-seulement de la mixité fonctionnelle du complexe d'échanges, mais aussi d'une plus grande lisibilité de l'environnement et d'un sentiment de sécurité, c'est-à-dire : tout ce qui fait (potentiellement) de ce complexe d'échanges autre chose qu'un espace de transit.

2.3. Fonction service : susciter les opportunités, assurer la lisibilité, créer un sentiment de sécurité

Georges Amar distingue deux types de services : les services d'aide au voyage, qui font partie de la fonction transit ; les services opportuns, qui répondent à l'idée que « *l'étape, même forcée, s'enrichit d'opportunités* ». À moins que ce soit l'inverse, ce que suggère Georges Amar : « *du fait même de son trafic et de sa facilité d'accès, un complexe d'échanges tend à devenir un relais urbain, où des gens peuvent venir spécialement* » (Amar, 1996, p. 95). La place accordée aux services (en particulier aux services marchands) ne constitue donc pas une simple réponse à un besoin. Présentés comme un vecteur d'urbanité, les services apparaissent au contraire comme le facteur globalisant du projet.

Trois espaces peuvent être identifiés. Dans la grande halle, deux logiques ont présidé à la localisation des services. Certains services peuvent couper les flux : ce sont les services transporteurs (cf. figure 9), qui sont disposés sur l'axe, une banque d'accueil circulaire occupant « *la place centrale* » de la halle. Les autres se contentent de longer les flux : ce sont les commerces disposés sur les deux côtés (cf. figure 10), conçus « *comme deux quasi rues aux façades élégantes qui embellissent et animent la halle centrale* » (Amar, 1996, p. 95). À l'extrémité Ouest de l'axe, sur un espace de 2500 m², surélevé dans la halle (une vaste mezzanine en quelque sorte), le village-services constitue selon ses concepteurs « *l'équivalent contemporain de la place*

urbaine : un espace convivial disposant d'une gamme diversifiée de services liés à la vie quotidienne » (Amar, 1996, p. 95). Cet espace comprend un café, un service d'assurances (GMF), un bureau de Poste, une agence multimodale (RATP, SNCF), ainsi que d'autres services publics. La distribution des services contribue ainsi à la requalification de l'environnement, les références aux éléments urbanistiques traditionnels étant ici explicites (cf. figure 11).

Figure 9
Les services du transport situés perpendiculairement aux flux



Vers la sortie Calder-Miro



Vers la sortie GrandeArche

Photos : Théo Fort-Jacques

Figure 10
Les rues commerçantes du complexe d'échanges



Vers la sortie Calder-Mirò

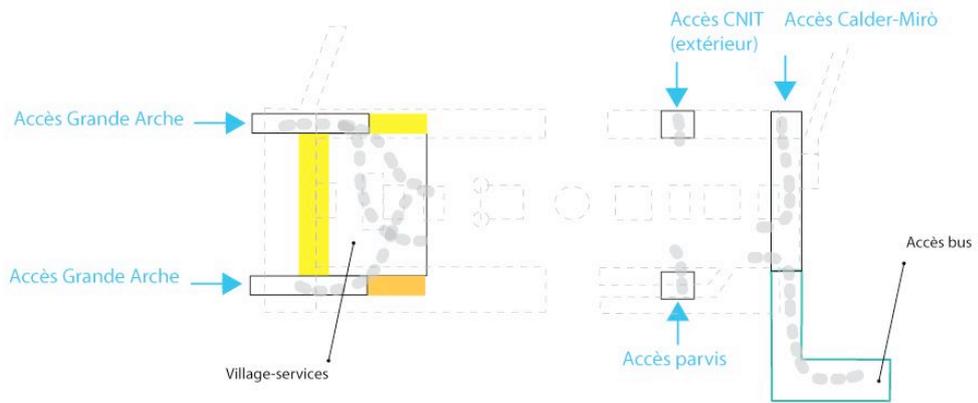


Vers la sortie Grande Arche

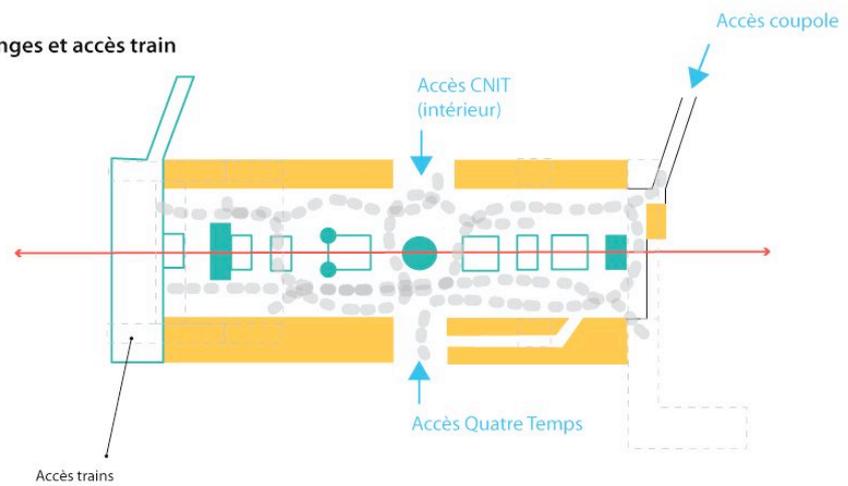
Photos : Théo Fort-Jacques

Figure 11 L'organisation de la salle des échanges

Niveau -1
Village-service et accès bus



Niveau -2
la salle des échanges et accès train



Vue générale de la salle des échange (depuis le niveau -1)



-  Accès piétons au complexe d'échange
-  Accès aux espaces transports
-  Emplacement des services transports
-  Emplacement des commerces
-  Emplacement des services
-  Représentation des flux de voyageurs
-  Rappel de l'emprise des deux niveaux de la salle des échanges
-  Axe historique de l'urbanisme parisien

100 m



Conception et réalisation : Théo Fort-Jacques
Sources : EPAD, RATP

La promotion de cette ambiance « conviviale » et « urbaine » s'inscrit en outre dans la lutte contre le sentiment d'insécurité. Aussi peut-on s'interroger sur le statut de ce discours incarné (avec plus ou moins de succès) dans le projet architectural. N'assiste-t-on pas en effet à l'élaboration d'un artefact de lieu sur le modèle de la ville classique pacifiée, à l'image des logiques à l'œuvre dans la conception des espaces ludo-marchands (Cybriwsky, 1999) ? Si l'on note la volonté de tirer parti de la porosité entre public et privé, le constat concernant ce qui résulte de tels desseins mérite d'être nuancé.

La préoccupation pour la mixité fonctionnelle est ici manifeste. Aux équipements liés à l'activité de transport s'ajoutent des commerces et une plateforme dévolue aux services publics. Les concepteurs semblent avoir préservé quelques espaces indéterminés, sur le modèle de la place urbaine. Mais la mixité est-elle effective ? Ces fonctionnalités ont été pensées pour être séparées, de sorte qu'il s'agit plus d'une juxtaposition que d'un véritable mélange. Paradoxalement, c'est le mouvement qui constitue l'élément séparateur, la différenciation des activités étant organisée dans et par l'espace en fonction des flux d'usagers – alors que c'est par le mouvement des individus que s'opèrent les glissements d'une modalité pratique à l'autre, glissements qui sont au principe d'une pensée aménagiste de l'interpénétration entre espaces publics et espaces privés. Autrement dit, le principe de mixité se trouve réduit ou subordonné à la fonctionnalité première : le transit.

L'activité de transport occupe ainsi une place centrale dans le complexe d'échanges, alors que les commerces, très souvent liés au transport, sont situés à la périphérie de cet espace. Cette privatisation (marchande) du complexe d'échanges semble ainsi secondaire relativement à l'impératif de mouvement. Quant aux services publics, ils ont été regroupés à l'écart, sur une terrasse (la mezzanine) qui semble aujourd'hui quelque peu marginale, tant du point de vue de la conception architecturale que de celui des pratiques. En somme, c'est surtout l'impératif de faciliter les

correspondances qui s'est traduit par les réaménagements les plus significatifs. Dans cette perspective, le point faible résidait notamment dans l'accès aux bus, qui a fait l'objet d'une refonte totale. De même, au cours de la réalisation, l'innovation a porté sur la qualité du service transport avec la mise en oeuvre des bureaux d'information pilotes (BIP). Situés au centre de la halle, ils visaient à rassurer et assister les voyageurs dans leurs déplacements, service assuré par des agents spécifiquement formés. Les bureaux d'information actuels en sont les héritiers.

Le complexe d'échanges demeure ainsi en grande partie un espace de passages, pensé de façon originale certes, mais essentiellement aménagé en vue de faciliter la mobilité. Aussi l'attente ne fait-elle pas réellement partie du programme du complexe d'échanges. Au contraire, tout est conçu pour faciliter les flux, particulièrement dans les espaces où un arrêt est nécessaire : devant les panneaux d'information, devant les lignes de contrôle, et même dans les files d'attente. Les aménagements répondant aux problèmes posés par l'attente sont quasiment inexistantes, ce qui semble paradoxal pour un lieu-mouvement se voulant plus qu'un espace de transit. L'attente apparaît comme un creux dans le programme du complexe d'échanges, une externalité en somme. Les concepteurs semblent la tenir pour marginale, tant qu'elle n'entrave pas la circulation — il s'agirait alors d'une externalité négative. Le fait que les sièges prévus dans le complexe d'échanges en vue d'en faire « *un espace public agréable* », « *un lieu de halte et de détente* »¹¹ n'ont pas été installés est ici significatif. Pour les opérateurs privés en revanche, l'attente constitue une externalité positive, source de revenus. Tout se passe comme si la RATP et les opérateurs privés s'étaient divisés les tâches : gestion des flux pour la RATP, marchandisation de l'attente pour les opérateurs privés. Mais cette marchandisation n'est pas exclusive.

¹¹ Philippe Carron, « La Défense à la conquête de son espace », *Entre les lignes*, décembre 1996.

3. Bilan

Conçu comme un dispositif spatial, l'espace aménagé n'est pas neutre du point de vue des pratiques. Il constitue un système normatif, formulé de manière discursive et réifié dans et par l'espace. Le cas du complexe d'échanges est ici particulièrement éclairant. En l'abordant comme un espace public, les concepteurs souhaitaient en faire autre chose qu'un simple espace de passages. Instaurer une mixité fonctionnelle, insuffler une dimension symbolique et historique au complexe, créer une atmosphère urbaine constituent les principaux vecteurs d'une ambition visant à donner au lieu-mouvement le statut de lieu de ville. En d'autres termes, il s'agissait d'accroître l'urbanité du complexe d'échanges, l'urbanité étant ce qui fait d'une ville une ville (Lévy, 1999). Mais il s'agit là de l'urbanité *a priori*, c'est-à-dire un potentiel de densité et de diversité rendu possible par la forme bâtie. Qu'en est-il alors de l'urbanité *a posteriori*, qui est effectivement produite au sein du dispositif spatial par le biais des pratiques habitantes ? Le complexe d'échanges est-il effectivement autre chose qu'un espace de transit ? Et dans quelle mesure cet « autre chose » renvoie-t-il à un espace public ? Il convient donc de confronter le discours aux pratiques, le lieu de vie en projet et le lieu habité effectivement constitué. Compte tenu de la multiplicité et de la complexité des situations qui s'y déploient, il semble délicat et dérisoire de proposer une réponse exhaustive à ces questions. Surtout, il nous faut préciser les conditions épistémologiques et méthodologiques de cette recherche des agencements de la coprésence par les usagers de complexe d'échanges de la Défense.

Chapitre 3
**Vers une analyse
de la coprésence en actes :
défis méthodologiques**

Après avoir démontré que l'espace public constitue une utopie de la coprésence (cf. chapitre 1) nous avons vu cette utopie mobilisée de manière particulièrement explicite dans la conception des espaces du métro parisien par la RATP, la station de métro étant pensée comme un modèle vertueux de la coprésence et non seulement comme l'espace des flux efficacement répartis (cf. chapitre 2). Il s'agit désormais de s'intéresser à la coprésence en actes.

Sa localisation au sein de l'agglomération parisienne, sa situation d'interface entre des espaces aux statuts divers et la pensée aménagiste qui a présidé à son réaménagement : toutes ces spécificités font du complexe d'échanges de la Défense un cas intéressant pour mener ces investigations. Plus généralement, compte tenu de ses propriétés (précarité des agencements spatiaux et superficialité des échanges sociaux), l'espace du déplacement constitue un terrain pertinent en vue d'étudier la logique de coprésence et les formes spatiales qu'elle engendre.

Il s'agit en effet d'analyser la coprésence là où les contacts sont les plus intenses et les usages les plus foisonnants ; là aussi où elle est susceptible de poser problème. Nous avons vu que le complexe d'échanges, par ses propriétés de commutateur urbain, présente un fort potentiel d'urbanité,

ce qui a conduit ses concepteurs à l'imaginer en espace public. Observons ce qu'il advient de l'espace public lorsqu'il est « mis en pratique ».

Quels « espèces d'espaces », selon les mots de Georges Pérec (2000), le problème de la coprésence engendre-t-il ? Par « espèces d'espaces », il ne faut pas entendre simplement différentes échelles, mais aussi différentes formes de spatialité ou différents registres spatiaux donnant lieu à des agencements spécifiques (Lussault, 2001-a). Dans quelle mesure ceux-ci se rapprochent-ils ou s'éloignent-ils du modèle de l'espace public ? Se limitent-ils au cadre du complexe d'échanges ? Voilà les principales questions qui animent notre réflexion à ce stade de son cheminement.

Il convient donc de s'intéresser à l'ensemble du dispositif spatial et aux pratiques qui contribuent à en définir les contours et la portée. Il nous faut alors suivre les premiers concernés : les usagers du complexe d'échanges, qui sont en grande partie des voyageurs en transit. Comment se saisissent-ils des aménagements proposés ? Quelles significations y projettent-ils ? Dans quelle mesure font-ils, ou non, de l'espace des flux un espace public ?

Pour suivre les usagers dans leurs pratiques, l'observation seule ne suffit plus. Si elle permet d'estimer les temporalités du complexe d'échanges – quelles sont les temps forts et les temps faibles dans la fréquentation du lieu – ainsi que des tendances très générales quant à l'usage des lieux – quels sont les espaces les plus fréquentés, quels chemins suivent les flux dominants – elle échoue largement lorsqu'il est question d'adopter le point de vue de l'utilisateur.

Ainsi convient-il de suivre Icare dans sa chute, telle que Michel de Certeau la décrit (Certeau, 1990) : délaisser le confort de la position de surplomb sur le dispositif spatial et les discours qui le soutiennent, relativiser cette objectivité que l'observation lointaine semble parfois conférer au regard du chercheur, pour plonger dans les affres, sinueuses et complexes, des subjectivités individuelles. Cette chute suppose

l'adoption d'une posture spécifique vis-à-vis du terrain et des procédures d'enquête, posture que l'on résumera par l'idée, désormais partagée en sciences sociales, qu'il faut « prendre au sérieux »¹² ce que les individus font et ce qu'ils nous disent. Interrogeons donc ces voyageurs qui peuplent le complexe d'échanges. Mais comment s'y prendre ? En dépit du nombre d'individus en présence, mener l'enquête ne va pas de soi. Car il ne s'agit pas ici de soumettre tel ou telle à un questionnaire rapide, mais bien de procéder à des entretiens approfondis, selon une approche compréhensive, seule à même de saisir les manières d'être, d'agir et de (se) sentir dans et avec le lieu.

Plus fondamentalement, il s'agit ici de surmonter les impasses analytiques auxquelles conduit la notion d'espace public, qui tend à enfermer la coprésence dans une boîte noire. Pour mener l'exploration de la coprésence en actes, nous plaidons donc pour une approche en termes d'espaces communs, dont il convient tout d'abord de préciser les enjeux épistémologiques et les conditions méthodologiques.

1. Espaces communs : une approche de la coprésence, trois inspirations épistémologiques

Deux critiques majeures peuvent être adressées à la notion d'espace public. D'une part, elle réduit toute forme de coprésence à l'idée d'un public, qui désigne pourtant un type de socialité bien spécifique, déterminée par des prises de positions, les individus s'opposant et se

¹² La formule est souvent utilisée lorsqu'il s'agit de souligner la nécessité d'aborder les mots et les gestes des individus comme une matière première des réalités sociétales et non comme le seul reflet déformé d'une réalité sous-jacente dont l'analyse reviendrait au chercheur, seul à même d'en percevoir les tenants et aboutissants. Laurent Thévenot et Luc Boltanski comptent parmi les premiers à l'employer dans leur ouvrage *De la justification* (1991), où ils décident de s'intéresser aux discours critiques formulés par les acteurs. Notons qu'ils expriment là un ample tournant amorcé en sciences sociales, que l'on pourrait caractériser de « pragmatiste » et qui a pris des orientations multiples.

heurtant les uns aux autres dans une interaction dont le modèle est à trouver dans la discussion. Le public se distingue de la foule, caractérisée par une dépendance mutuelle des individus, qui se coordonnent sur le mode la suggestion ou de l'imitation (Tarde, 1989 ; Park, 2007 ; Joseph, 1999-b). Ainsi se trouvent rejetées dans l'ombre de l'espace public les formes de coprésence les plus communes, les plus ordinaires, telles qu'elles adviennent dans la vie quotidienne. L'idée d'espace public n'en épuise pas tout. D'autre part, en raison de son caractère métaphorique, la notion d'espace public occulte la dimension géographique de la coprésence et ce en quoi elle peut poser problème.

La métaphore réside ici dans l'usage du vocabulaire géographique pour désigner une réalité qui est bien sûr pourvue d'une spatialité, mais dont le concept n'a rien de géographique. Il s'agit de l'association sémantique entre site public, espace du public, et sphère publique. Parce qu'elle maintient simultanément actives deux pensées de choses différentes, la métaphore autorise une re-description heuristique de la réalité (Ricoeur, 1975) et ouvre de nouvelles perspectives de recherches. Ajoutons que, du point de vue de la pragmatique du langage, la métaphore relève de l'usage des mots autant que de leurs sens. Elle peut même constituer un acte de langage indirect, mais spécifique, qui consiste à renvoyer à la signification de l'énonciation plus que de l'énoncé (Searle, 1979). La métaphore spatiale permet ainsi l'importation et l'hybridation des différents sèmes de la notion d'une discipline à l'autre : peu importe sa signification, c'est sa fonction de « *switcher* » qui compte. Le glissement sémantique s'est opéré à la faveur d'une interprétation de travaux issus de la philosophie politique, travaux certes fondamentaux, mais qui restent très imprécis sur le statut de l'espace et de sa relation au politique (Entrikin, 2000). La métaphore se double d'une métonymie, qui consiste à attribuer des vertus politiques et sociétales à l'espace public, présenté comme le creuset de l'urbanité, c'est-à-dire de ce qui fait la ville. S'y élabore un sens de la ville, qui est facteur d'intégration au sein

de la cité. En somme, si la métaphore arrache l'espace public à sa géographicit , la métonymie lui confère une bonne dose de spatialisme.

Par la métaphore et la métonymie, ce que l'espace public utopique gagne du point de vue heuristique et opérationnel, il le perd du point de vue de l'analyse des actes urbains ordinaires. Les déplacements de sens opérés ouvrent en effet de nouveaux champs de pertinence pour l'action et pour la connaissance, mais cela se fait aux dépends de la dimension problématique de la coprésence. Dire cela ne doit pas conduire à la condamnation de la métaphore, en raison de son caractère supposé non scientifique – ce serait tomber dans les travers du refoulement de la dimension narrative de la science et des ressources qu'elle charrie d'un point du vue heuristique (Berdoulay, 2000). Il s'agit simplement d'adopter un point de vue critique sur cette métaphore précise. Pour aller plus loin, notre exploration des espaces de la coprésence ne peut se passer de la métaphore, mais elle doit peut-être en convoquer de nouvelles, avec ou à la place de l'espace public, en vue de saisir la complexité des espaces de la coprésence.

D'où la proposition d'une approche renouvelée de la coprésence, centrée sur ses modalités et menée à partir de la notion d'espaces communs, dont le caractère ouvert et non déterminé *a priori* légitime une recherche exploratoire. Le recours à la notion d'espace commun se justifie par les impasses auxquelles semble conduire la notion d'espace public, considérée comme une utopie. A ce stade de l'enquête, nous sommes donc conduit à l'isoler, au moins provisoirement, et à suspendre l'attention à sa dimension politique afin de saisir les spécificités de la coprésence en actes. Dès lors, l'approche en termes d'espace commun désigne pour l'instant moins un concept de la coprésence, qu'un projet de recherche, centré sur les espaces du quotidien et selon une méthodologie soucieuse du sens commun. Puisque les espaces communs ont un caractère émergent, nous suivrons les aléas de cette émergence, itinéraire qui donnera les contours d'une notion dont nous ferons le bilan en toute fin de parcours.

Recueillir des « données » au sujet des modalités pratiques de la mise en commun ne va pas de soi. Bien souvent, les individus se passent de mots pour gérer la coprésence. Or l'observation seule ne suffit pas à saisir les enjeux individuels et collectif inhérents à la constitution des espaces communs et comporte le risque de cette catégorisation des actes en fonction de schèmes qui lui sont extérieurs. Dès lors il nous faut réfléchir aux conditions épistémologiques et méthodologiques de recueil des discours. Plutôt que nous fondre dans un courant de pensée unique, nous avons pris le parti de rester ouvert à des influences plurielles, qui ont pour point commun de réviser les coupures épistémologiques opérées entre les individus et leur environnement d'une part, et entre le discours savant et le sens commun d'autre part. Par son parti pris exploratoire, notre démarche s'inscrit dans une perspective empiriste, qui vise à restituer les phénomènes tels qu'ils se déploient, attentive aux gestes ordinaires des individus et soucieuse du sens qu'ils y attribuent, sans les imprégner de catégories formulées *a priori*.

1.1. Inspiration phénoménologique

Inspirés de la phénoménologie (Husserl, 1994), nous considérons la géographie de la coprésence non seulement comme ce que donnent à voir les dispositifs spatiaux (le réseau de transport en commun, l'urbanisme de la Défense, l'architecture du complexe d'échange, le design de la rame de métro), mais plus fondamentalement comme la morphologie dynamique qui se dessine dans le travail de configuration réciproque entre l'individu et son environnement (Berdoulay & Entrikin, 1998). Autrement dit, la géographie ne décrit pas une réalité extérieure aux individus ; elle est ce par quoi ils agissent et interagissent, ce par quoi ils se comprennent et se projettent dans le monde (Dardel, 1990, Berque, 1997, 2000 ; Hoyaux, 2002). Dans ces conditions, la notion d'espace commun ne désigne pas tant le résultat visible des actions et interactions auxquelles donne lieu la coprésence. Elle constitue une entreprise de compréhension des modalités par lesquelles la coprésence est négociée

par les individus. Notre attention se focalisera donc sur la pratique de la coprésence et sur les agencements spatiaux qu'elle implique.

L'inspiration phénoménologique est ici décisive. Mais elle doit être nuancée. Car centrée les projections d'êtres singuliers, elle tend souvent à occulter la dimension collective, voire politique des phénomènes. La prise en compte de la pluralité des spatialités apparaît compromise par la tendance à la réification du lieu dans la figure de la demeure, en dépit du parti pris initial de la phénoménologie, qui vise à penser le lieu comme une relation, voire une médiation entre le sujet et son environnement. Si la figure de la demeure, le « chez-soi », relève d'abord d'une métaphore permettant la pensée de l'être-là, le *Dasein* (Heidegger, 1958, 1964), elle revêt également un sens topique, désignant alors un objet spatial considéré comme un cadre privilégié de l'habiter, glissement non explicite entre une « logique du surgissement » et une « logique des choses » (Ourednik, 2010). Dans cette acception, la pensée phénoménologique butte sur l'appréhension des spatialités mouvantes. Voilà pourquoi notre inspiration se situe plus dans la perspective sensible de Maurice Merleau-Ponty, qui offre un point de vue sur la continuité entre le corps et les choses, affranchi du schéma de la demeure, dévoilement phénoménologique d'une géographie focalisée sur les ancrages (Merleau-Ponty, 1979). Cette perspective philosophique se traduit en géographie, en particulier dans la géographie humaniste anglo-saxonne (Sanguin 1981), par une attention spécifique aux lieux (Tuan, 2006), qui porte autant sur leur dimension identitaire et délimitée, que sur le potentiel d'ouverture qu'ils recèlent (Entrikin, 1991). Il s'agit ici de saisir la part active du sujet dans sa contribution à la constitution de son environnement (Berdoulay & Entrikin, 1998), et plus spécifiquement en ce qui nous concerne, à la construction des espaces de la coprésence.

1.2. Coloration ethnométhodologique

Il s'agit par ailleurs de saisir la dimension méthodique de cette construction. D'où une coloration ethnométhodologique de notre approche, qui se traduit notamment par l'attention aux situations de rupture, où les méthodes et les normes font l'objet d'ajustements. L'ethnométhodologie apparaît comme une manière de prolonger le projet de phénoménologie sociale d'Alfred Schütz (Schütz, 1987), en considérant que les phénomènes possèdent une logique qui leur est inhérente, logique qui tend à s'organiser à la faveur du déploiement des phénomènes¹³. Les « ethnométhodes » sont ces méthodes ordinaires, procédures de production d'ordre et de sens dans la pratique même des individus (Garfinkel, 1984). Si les phénomènes ont une logique, elle doit être analysée à partir des phénomènes eux-mêmes, et non à partir de modèles théoriques auxquels on réduirait les situations.

Ainsi sommes-nous conduit à privilégier l'attention à la réflexivité de l'action, où l'attitude naturelle, c'est-à-dire conforme aux normes, est tenue pour « allant de soi » (*taken for granted*). L'autre apport, décisif, de l'ethnométhodologie, réside pour nous dans la notion de descriptibilité des faits sociaux (*accountability*), qui traduit le fait qu'on peut rendre compte de l'action entreprise. Mais la « naturalisation » des ethnométhodes les rend difficiles d'accès au chercheur. D'où l'intérêt souligné par Harold Garfinkel pour les situations de rupture avec le cours naturel des choses, coupure qui permet de mettre à jour les logiques sociales en deçà des routines interprétatives.

Si la géographie, par ses orientations phénoménologiques déjà anciennes, se soucie autant que l'ethnométhodologie des savoirs et des pratiques mis en œuvre par les individus dans la constitution de leurs mondes, ces

¹³ Notons que l'ethnométhodologie a grandement contribué à l'étude des modalités de la coprésence dans les espaces publics, que ce soit sur les manières de régler la marche (Lee & Watson, 1992) ou sur les compétences mises en œuvre dans la traversée d'une rue par des aveugles (Relieu, 1994).

situations de ruptures demeurent peu traitées par les géographes, en raison d'une tendance à la réification des lieux, réduits à leur dimension strictement matérielle (Staszak, 1997). Dès lors c'est la stabilité qui concentre l'attention du géographe, plus que les moments de ruptures. L'ethnométhodologie ramène cependant dans une autre impasse de la phénoménologie : comment sortir de la singularité de la situation ? Comment prendre en compte la dimension collective de la coprésence si l'ordre commun est toujours à refaire ?

1.3. Souci pragmatiste

Un troisième enjeu méthodologique réside dans le souci d'inspiration pragmatiste consistant à dépasser le niveau de l'écologie des activités, pour appréhender un niveau moral, voire politique, qui engage, au moins symboliquement – c'est-à-dire, par un travail de symbolisation – les individus dans une œuvre collective. Chez Georges H. Mead, l'interaction est une marque spécifique des sociétés humaines dans la mesure où elle suppose la communication par symboles signifiants, pour soi-même d'une part, mais aussi pour les autres, si bien qu'une interaction suppose non-seulement l'adoption des points de vue réciproques des individus en coprésence, mais aussi le point de vue d'un « autrui généralisé » (Mead, 2006).

Ainsi sommes-nous conduit à adopter le style de ce geste pragmatiste qui caractérise l'épistémologie actuelle des sciences sociales (Corcuff, 2005, Breveglieri & Stavo-Debaugé, 2000), « tournant géographique » d'autant plus mésestimé (Lévy, 1999), qu'il est inhérent à la pensée de l'écologie urbaine (Entrikin, 2001). En effet, si l'inspiration phénoménologique consiste pour nous à se garder de toute approche positiviste des faits en focalisant l'attention sur le sens donné par les acteurs à leurs actes, en restant sensible au caractère irréductible de leur subjectivité, il convient de ne pas perdre de vue la dimension proprement symbolique des phénomènes, tels qu'ils s'inscrivent dans la culture et dans la langue.

Nous retrouvons l'idée qu'au delà de l'inspiration phénoménologique, la géographie doit se constituer en science morale, à condition de prendre en compte cette tension entre ce qui relève du particulier et de l'universel. Si le lieu et l'espace public se rejoignent sur le plan théorique pour décrire une telle tension (Berdoulay, 1997), ils ne disent rien de la manière dont elle opère. Car les espaces publics, « *ne représentent qu'une partie du monde urbain. En plus des espaces de pure fonctionnalité, existent notamment les lieux d'appartenance. Ceux-ci n'existent pas à côté ou séparément de l'espace public ; il le recouvrent ou plutôt s'imbriquent avec lui* » (Berdoulay & Entrikin, 1998, p. 119). Dès lors, une question s'impose : qu'en est-il des conditions et des modalités de cette imbrication ? Et comment la saisir méthodologiquement ?

Il nous faut donc traduire ces aspirations de manière rigoureuse dans le protocole d'enquête, défi qui relève autant de l'épistémologie que des orientations méthodologiques. L'attention à ces ruptures nous conduit à focaliser notre intérêt sur les situations d'épreuve spatiale. C'est son caractère indéterminé, imprévisible, incertain qui confère à l'épreuve son rôle primordial. C'est dans l'épreuve que les individus mobilisent leurs compétences, qu'ils s'attribuent des états. D'où le choix de se concentrer sur ce qui advient de la coprésence au sein des espaces de la mobilité.

2. Observer la coprésence en situation

2.1. Définition des situations

L'analyse des spatialités à travers le prisme de l'espace commun soulève des enjeux nombreux et complexes. Il convient donc d'envisager plusieurs situations, dans lesquelles espace public et espace privé se combinent de façon inédite, révélant par là même une multiplicité de

spatialités. Selon Michel Agier, « *ce ne sont pas les limites spatiales qui définissent une situation, mais celles de l'interaction* » (Agier, 1996, p. 45). Encore faut-il préciser qu'une situation résulte autant de l'interaction des acteurs, que de contraintes structurelles. S'appuyant sur les travaux de Clyde Mitchell, l'anthropologue souligne que « *c'est l'observation des phénomènes à l'échelle interactionnelle qui doit permettre de repérer les contraintes réelles de l'ordre social englobant* » (*ibid.*). Selon Michel Lussault, la situation procède d'une approche sélective et focalisée, « *au sens où elle ne retient que quelques manifestations de l'ensemble pratique observé et de ses fonctionnements* » (Lussault, 2000, p. 23). Ainsi peut-elle s'entendre comme « *la convergence relationnelle – ce qui ne veut pas dire consensuelle – d'individus, motivée par un objectif particulier, au sein de laquelle s'épanouissent des stratégies actérielles et se manifeste l'importance d'outils et d'objets divers* » (*ibid.*, p. 24). À rebours du postulat de Michel Agier, il convient d'ajouter que l'espace n'est pas absent de la situation. Il en constitue à la fois le cadre matériel, un outil sémique mobilisé par les acteurs, un enjeu de pouvoir, et un objet et schème des représentations mentales (Chivallon, 2000).

Le travail empirique consiste autant en une analyse attentive de la situation pour elle-même – c'est-à-dire centrée sur les modalités de la construction des espaces communs dans un cas spécifique – et en un travail d'abstraction et de conceptualisation afin de saisir les ressorts de la coprésence. Si le cas concret suscite l'interrogation, le choix des situations ne s'impose donc pas à l'analyse. Il participe pleinement de la construction de l'objet de recherche scientifique. Mais comment les choisir, selon quels critères ? Précisons que si ce choix ne peut être totalement arbitraire, il résulte toutefois d'une rencontre – et une rencontre a souvent quelque chose de contingent – entre une grille de lecture théorique (des concepts, des modèles, des hypothèses) et une opportunité empirique, que le chercheur juge pertinentes l'une par rapport à l'autre. Le choix des situations ne s'impose donc pas tout à

fait : il n'y a rien d'évident, dans le sens où les phénomènes ne se donnent pas à voir d'emblée, mais nécessitent un certain recul, dont dépend la capacité du chercheur à « s'étonner ». Ce choix est donc indissociable d'un questionnement préexistant, même si ce questionnement peut faire l'objet d'évolutions, de reformulations à partir des spécificités de la situation. Pour cela, encore faut-il se risquer au terrain à la manière de l'anthropologue Kurt Wolff, c'est-à-dire entreprendre un travail d'enquête au cours duquel on « se rend » (*surrender*) à la situation, en s'y impliquant, afin de la « saisir » (*catch*), c'est-à-dire de la constituer en objet scientifique (Wolff, 1976). Ainsi nos investigations procèdent-elles d'une démarche par itération, allers et retours entre le questionnement et le terrain qui résiste.

2.2. Sélection des situations

L'analyse systématique des espaces du métro à la Défense, et des spatialités qui les configurent, apparaît impossible et dérisoire : comment observer, et *a fortiori* interroger, tous les passants ? Il semble en outre que la diversité et le caractère itératif des parcours métropolitains supposent une recombinaison des situations inédites à chaque passage – ce qui en fait des objets singuliers. Mais ces parcours sont toujours en rapport les uns avec les autres, s'entrelaçant aux cours d'interactions plus ou moins explicites et plus ou moins fugaces – ce qui en fait un objet susceptible de généralisations. Marc Augé ne suggère pas autre chose lorsqu'il évoque le paradoxe du métro : « *rien n'est si individuel, si irrémédiablement subjectif qu'un parcours singulier dans le métro [...], et pourtant rien n'est si social qu'un tel parcours, non-seulement parce qu'il se déroule dans un espace-temps sur-codé, mais encore et surtout parce que la subjectivité qui s'y exprime et le définit en chaque occurrence est partie intégrante, comme toutes les autres, de sa définition comme un fait social total* » (Augé, 1986, p. 63). L'auteur ajoute : « *ainsi s'impose d'un même mouvement à l'ethnologue dans le métro [...] la nécessité d'appréhender toute individualité comme*

récapitulant à elle seule le tout social, et celle de mettre en œuvre à propos de chacune d'elles le processus illimité d'objectivation du sujet auquel pensait Lévy-Strauss » (*ibid.*, p. 87). Il propose ainsi un programme de recherche tout à fait pertinent en ce qui concerne l'analyse de la construction des espaces communs. Il convient toutefois de considérer l'idée de totalité comme un idéal poursuivi, mais inaccessible, ne serait-ce qu'en raison des limites de ce que l'on peut observer, décrire et restituer.

Une étude exhaustive est donc exclue – ce qui ne signifie pas qu'il faille se dispenser d'une description précise de l'espace analysé. Il convient donc de se concentrer sur un nombre restreint de situations. Puisqu'il s'agit d'établir selon quelles modalités une spatialité spécifique émerge entre l'espace public et l'espace privé, ou comment se construisent les espaces communs, il convient de choisir des situations dans lesquelles les interactions socio-spatiales sont particulièrement explicites et foisonnantes. C'est cette exigence qui nous a conduit à l'étude d'un lieu-mouvement.

Dans cette perspective, l'analyse de « seuils » semble particulièrement pertinente. Dans ses déplacements (piétonniers), l'individu est confronté à une série de barrières ou de fronts, plus ou moins perceptibles, plus ou moins explicites, le plus souvent vus, mais pas remarqués. Jean-Samuel Bordreuil identifie ainsi trois traits sémantiques de la notion de seuils (Bordreuil, 2000). Premièrement, le seuil suppose l'idée d'un passage à un autre type de situation ou d'engagement situationnel, qui implique un changement « d'engagement pratique » ou une « modulation des lignes de conduite ». Ensuite, les barrières qui forment les seuils n'existent pas de manière absolue : « *la tangibilité des barrières est donc toujours à référer à la nature des entités capables de les franchir et à la sensibilité propre de ces entités à l'espace environnant qui les rend aptes ou pas à prélever de la différence dans cet espace* » (*ibid.*, p. 34). Dans l'étude des seuils, faut-il alors privilégier le point de vue objectif et matériel, ou le point de vue subjectif, qu'une inflexion corporelle trahit ? Il faut en fait

combiner ces deux perspectives, l'une étant irréductible à l'autre : « *on peut dessiner une perspective englobante qui se centrera précisément sur les chiasmes ou les écarts qui peuvent s'attester entre barrières déposées dans le sol et lignes de partage comportementales* » (*ibid.* , p. 34). Selon Jean-Samuel Bordreuil, le franchissement d'un seuil implique enfin le passage d'un espace normé (et normatif) à un autre. Ces normes, qui participent de la définition de la situation comme un territoire, font l'objet d'une interprétation par l'individu entrant, ce qui implique des écarts entre seuil objectif et seuil subjectif et nécessite des ajustements. C'est ce qui explique le caractère flottant des lignes de seuils.

Cibler l'analyse sur les situations de seuil permet ainsi de sortir de l'impasse de l'inattention polie ou étrangeté mutuelle, processus selon lequel les individus ne prêtent guère attention à leur environnement ou à leurs pratiques. Les changements induits par les seuils supposent au contraire une attention à soi, une réflexivité, moments aussi exceptionnels qu'anodins, au cours desquels l'individu objective son rapport à soi en même temps que son rapport à l'autre, entendu au sens large, c'est-à-dire autrui ainsi que tout opérateur non-humain : « *au passage de seuils ne déployons-nous pas une attention à l'attention des autres, qui fait que nous contrôlons nos comportements et que nous sommes dans une posture réflexive, c'est-à-dire pour dire vite, dans une posture où on se voit vu* » (Bordreuil, 2000). Supposant l'explicitation des normes qui régissent la pratique spatiale et la manière dont elle est construite à travers la pratique spatiale elle-même, le franchissement des seuils apparaît donc comme une situation particulièrement représentative de la construction des espaces communs. En effet, ce moment réflexif est celui où s'opère une mise en tension entre le point de vue de l'individu sur lui-même, le sens et les motivations de sa pratique dans ce qu'elle a de plus intime, avec ce que la situation présente de plus généralisable : ces normes et ces valeurs qui structurent la vie publique. En d'autres termes, l'individu se pose là en sujet de la relation de configuration

réciproque qui l'attache à son environnement (Berdoulay & Entrikin, 1998).

Précisons qu'une station de métro peut être considérée comme un seuil en soi ; elle constitue un espace transitoire entre la rame de métro et la ville, mais aussi entre différentes lignes (les correspondances). De fait, elle est aussi organisée selon différents seuils. Les lignes de contrôle (des tourniquets faisant office de barrière) délimitant l'espace de validité des titres de transport en constituent un des plus évidents. On peut aussi évoquer le cas des escaliers mécaniques, qui permettent l'immobilité en mouvement, et qui supposent aussi des compétences socio-spatiales et des usages très divers. Le cas de la Défense présente une complexité supérieure : la station ouvre tout aussi directement sur le parvis (domaine public), que sur le centre commercial des Quatre Temps (domaine privé).

La méthode d'approche empirique des situations est fondée essentiellement sur des observations – il apparaît en effet difficile de solliciter des entretiens dans un espace de transit tel qu'une station RATP : les usagers sont souvent entre deux activités et les temps d'attente sont généralement très faibles. Plus précisément, il s'agit de mettre en œuvre une « étude éco-ethologique ». Selon Jacques Cosnier, une telle démarche « *essaie de mettre en rapport le cadre matériel et sa structure économique avec le comportement de la population qui l'utilise, apporte des données descriptives objectivantes, sinon objectives, sur le fonctionnement d'un espace public* » (Cosnier, 2001). Cette étude passe par une « période d'imprégnation », durant laquelle le recueil des informations est plus extensif qu'intensif : il s'agit de se familiariser avec le site, de repérer les traits les plus pertinents, de noter scrupuleusement les différentes observations sur un journal de terrain. Paradoxalement, cette phase, où la rigueur recherchée se mêle à l'aléatoire jamais tout à fait évacué, se révèle capitale : il s'agit ici de choisir les situations qui feront l'objet d'investigations approfondies. Cette analyse s'appuie sur l'étude descriptive de l'aménagement conçu, et, plus précisément, de l'opération de réaménagement du complexe d'échanges en 2001, telle

que nous l'avons menée au chapitre précédent. On procède ensuite à une « étude macroscopique des flux, déplacements et stationnements », qui consiste moins à évaluer quantitativement les flux, qu'à observer qualitativement leur composition et les comportements des individus (attitudes typiques, usages subversifs, démarches). La prise de note est enrichie par la prise de clichés photographiques. Ces observations sont complétées par des entretiens semi-directifs menés in situ avec des témoins. Les commerçants par exemple possèdent un savoir spécifique lié à leur position dans l'espace : ils disposent d'un point de vue décentré (latéral) et développent une perspective traversière de la situation. Il est des cas où c'est le terrain qui appelle l'intervention du chercheur au sein de la situation. Constatant la récurrence des rassemblements de jeunes dans le complexe d'échange, il s'est ainsi révélé indispensable de solliciter des entretiens de manière improvisée afin de vérifier les hypothèses nées de l'observation. L'entretien est ici un complément de l'observation et ne faisait pas l'objet d'une construction particulière. Mené sur le mode non-directif, il consistait à obtenir des réponses précises aux questions laissées en suspens par l'observation, mais aussi à exploiter autant que possible les informations obtenues.

Mais les mieux placés pour définir la pertinence des situations sont les usagers eux-mêmes. Dès lors, il convient de les suivre dans leurs pratiques, quitte à élargir le cadre initial de l'enquête. Cette fois, le contexte appelle un protocole d'enquête précis.

3. Analyser des parcours

Aussi stimulante soit-elle, l'analyse de la construction des espaces communs à travers l'observation de situations se révèle cependant trop partielle. En effet, si les seuils constituent des révélateurs de spatialité, l'observation échoue à saisir leur versant subjectif, c'est-à-dire les moments au cours desquels l'espace n'offre pas de résistance spécifique,

mais où l'individu le mobilise de façon manifeste dans une action essentielle pour lui, mais qui échappe au programme de l'espace aménagé (c'est le cas dans la pratique du raccourci par exemple). En outre, s'intéresser aux seuils permettait certes de sortir de l'impasse de l'inattention polie, mais ne nous garde pas du biais de l'attention sélective. Selon Joëlle Proust, « *sa fonction essentielle est d'inhiber le traitement d'informations qui sont sans rapport avec la tâche présente* » (Proust, 1996, p. 49). L'observation ignore les réseaux de représentations et les registres d'action qui sont ainsi écartés. Cette inhibition est réalisée de façon plus ou moins consciente, mais elle participe de la définition des espaces communs, ne serait-ce que par la réaffirmation de leur contingence.

3.1. Comprendre des pratiques qui se passent de mots

Étudier parallèlement les parcours individuels à travers la station s'avère donc indispensable. Outre le fait que la station de métro est un espace essentiellement parcouru et que les parcours supposent des compétences participant d'une mise en commun de l'espace, cette approche permet une vision plus globale de l'espace et des spatialités, une vision transversale (donc complémentaire) des situations. Cette démarche nécessite cependant une méthodologie fondée sur des entretiens, dont la mise en œuvre s'annonce délicate. Il est certes possible de suivre des usagers dans leurs cheminements, mais comment saisir la dimension subjective de la spatialité sans interroger ceux que l'on observe ?

Cette approche s'inscrit dans la lignée des nombreux travaux portant sur les parcours en milieu urbain. Plus précisément, les études menées sur les lieux-mouvements dans le cadre des recherches financées par le plan urbain, la RATP et la SNCF, ont donné lieu à l'élaboration de plusieurs méthodes, ou plutôt plusieurs postures – car bien souvent, il s'agit autant de s'interroger sur les manières de faire des sciences sociales, que de

produire un savoir spécifique, production dont l'autre est un acteur légitime. Il convient ici de s'appuyer sur ces acquis tout en en proposant une interprétation et une adaptation originales. Les parcours commentés se déroulent ainsi selon deux grandes étapes. Dans un premier temps, les usagers effectuent un parcours enregistré *in situ* – selon qu'il s'agit d'un usager quotidien ou d'un usager exceptionnel on parlera de trajet ou d'itinéraire, chacune de ces approches ayant ses spécificités. Ensuite, on procède à un rétro-commentaire, c'est-à-dire un entretien *ex post* dans lequel il s'agit de revenir sur le parcours tout en explicitant une pratique plus large du déplacement.

Précisons enfin que l'entretien sous forme de parcours commenté suscite chez les individus un surcroît de réflexivité. Il faut donc considérer l'entretien comme une situation en soi, un événement interactionnel singulier. Cette méthode postule en outre que la parole de l'autre constitue non pas tant un témoignage, qu'une analyse en tant que telle. La subjectivité n'est donc pas un obstacle, elle est partie intégrante de la relation entre le chercheur et son informateur. Bien souvent, les individus nous ont invité à sortir de la station, soulignant que l'enjeu de la coprésence et les artefacts mis en œuvre pour s'en saisir la dépassent, l'incluent et parfois l'ignorent. Ainsi les déplacements sur la dalle ou ce qui se joue dans la rame de métro se sont révélés riches d'enseignement. C'est pourquoi nous avons opéré des changements de focale successifs, qui ont défini de nouvelles situations : de la station à l'espace du déplacement, puis de ce dernier à la rame de métro. Ignorer cela au nom du respect d'un programme de recherche fixé a priori relèverait de la cécité.

En sollicitant la parole de l'utilisateur, en lui demandant d'objectiver des pratiques et des représentations, il s'agit moins de prélever des éléments susceptibles d'étayer l'analyse, que de créer une tension entre la singularité de ce propos et ce qu'il peut y avoir de générique dans la construction des espaces communs. Le protocole d'enquête doit traduire ces inspirations épistémologiques en évitant la confrontation entre un

discours habitant suspecté d'ignorance et un discours savant qui en dévoilerait les logiques de sens. Puisque l'individu interrogé n'est pas un « idiot culturel », selon l'expression de Garfinkel, il convient de l'inviter à l'auto-interprétation des ses propres manières de faire et des significations qu'il y attribue. D'où l'intérêt d'une enquête menée en deux temps, selon la méthode des doubles entretiens (Hoyaux, 2003, 2006). Pour André-Frédéric Hoyaux, le premier entretien est focalisé sur les constructions territoriales opérées par l'habitant. Le deuxième entretien consiste en une herméneutique opérée par l'habitant sur ses propres constructions.

Il convient cependant de rappeler une difficulté initiale : nous nous intéressons essentiellement à des actes qui se passent le plus souvent de mots. Le recours à l'entretien apparaît indispensable dans la mesure où nous souhaitons en saisir le versant subjectif. Il n'en est pas moins configurant. Dès lors, le choix des conditions de recueil de la parole est essentiel. Il s'agit en effet de se garder des effets de discours, de la fonction organisatrice des récits. D'où le choix d'entretiens in situ, qui permettent d'indexer les discours aux actes et aux lieux de l'énonciation (Mondada, 2000), la situation commentée, qui est l'objet de notre enquête, s'invitant parfois dans le discours en résistant à l'organisation proposée par l'individu.

3.2. Trajets et itinéraires

L'objectif des entretiens est relativement simple à formuler : il s'agit de « *dire l'espace en même temps qu'on le parcourt* » (Grosjean & Thibaud, 2001, p. 9). Les méthodes sont diverses. De façon générale, il s'agit ici de s'intéresser aux pratiques de l'espace durant la marche. Il convient donc de mener plusieurs types d'enquêtes. Toutes s'inscrivent dans la méthode des « parcours commentés », telle que la présente Jean-Paul Thibaud, et qui vise à décrire l'espace de la perception en public. Trois activités sont sollicitées simultanément : marcher, percevoir et décrire.

C'est l'informateur qui note les éléments de description qui doivent être le plus large possible : tous les sens peuvent être mobilisés. Cependant, si Jean-Paul Thibaud (2001) cible sa démarche sur la qualification de l'environnement sensible, sur les ambiances, il s'agit moins ici de s'intéresser à ce qui relève de la perception de l'espace, qu'aux pratiques spatiales en général, et, en particulier, aux procédures de mise en commun de l'espace à travers l'action et le discours. En outre, la méthode diffère sensiblement en fonction du type de parcours.

Dans le cas de trajets exceptionnels, il s'agit d'accompagner un individu dans son parcours en enregistrant ses commentaires et en notant ses attitudes afin de saisir de quelles manières il mobilise la ressource spatiale dans son déplacement et dans les interactions avec autrui, comment il surmonte les obstacles entravant son parcours – c'est la méthode des « trajets-voyageurs », proposée par Emmanuelle Lévy (Lévy, 2001). Il est possible de proposer un jeu de rôle au complice, par exemple : « à partir des marches de la Grande Arche, prendre le RER » ou « lors de la correspondance entre la ligne 1 du métro et le RER, acheter un journal ».

Il apparaît ensuite nécessaire d'étudier l'élaboration des significations associées à des itinéraires routiniers – il s'agit de la méthode des itinéraires, mise au point par Jean-Yves Petiteau & Elisabeth Pasquier (Petiteau & Pasquier, 2001). Les descriptions de leurs trajets par des usagers avertis révèlent comment ils s'approprient le site public en le territorialisant au gré de leurs cheminements répétés : « *le parcours n'est pas uniquement un déplacement sur le territoire de l'autre, c'est en même temps un déplacement sur son univers de référence. Le territoire est à la fois celui qui est expérimenté et parcouru dans l'espace temps de cette journée et celui du récit métaphorique* » (*ibid.* p. 65). Le protocole de recherche élaboré par Jean-Yves Petiteau suppose un important travail de négociation et d'échange avec l'habitant ou l'utilisateur, impliquant par là même l'intervention de tiers (photographe, autre chercheur...) dans un processus dépassant largement le seul cadre de la « journée de

l'itinéraire ». Si cette procédure n'a pas été suivie à la lettre, la démarche adoptée ici s'en inspire largement.

Dans les deux cas, le parcours est préparé lors d'un bref entretien visant à présenter les enjeux de l'expérience, le plus souvent réalisé in situ. Cet entretien se révèle d'autant plus important dans le cas des itinéraires, puisqu'il s'agit de mobiliser un savoir sédimenté et intériorisé par chacun sur l'espace parcouru.

3.3. Parcours rétro-commentés

Le commentaire issu du parcours est complété par un entretien *ex post*, c'est-à-dire : mené hors contexte, après la réalisation du parcours. Ce « rétro-commentaire », pour reprendre les mots de Pascal Amphoux, s'inscrit ainsi dans une « observation récurrente » (Amphoux, 2001), susceptible de procéder par réactivation sensorielle : l'informateur est confronté à des documents re-présentant l'espace parcouru, des extraits d'entretien le plus souvent, ou des photographies. Surtout, il permet de revenir sur certaines impressions, ou sur des silences, ainsi que sur le parcours lui-même : tout ce que l'informateur n'a pas eu le temps, l'intérêt ou la conscience de formuler, précisément parce que le parcours commenté est réalisé en situation, et que l'individu demeure soumis à l'inattention polie et à l'attention sélective. Il convient ici de revenir sur cette notion, telle que l'entend Joëlle Proust (1996), c'est-à-dire : une procédure au cours de laquelle l'utilisateur bloque l'information non pertinente pour le but qui est le sien. Les théories de l'attention accordent ainsi un rôle essentiel non pas à l'excitation conférée par la représentation d'objets pertinents, mais plutôt à l'inhibition de la représentation interne des distracteurs (i.e. l'information non cohérente), inhibition qui affecte une représentation abstraite de ce dernier : « *c'est ainsi non seulement un distracteur qui est écarté, mais tout un réseau de représentations associées* » (Proust, 1996). Dans son étude célèbre sur les chauffeurs de taxis, Jean Pailhous décrivait le phénomène inverse :

pour se repérer dans la ville, les individus combinent plusieurs réseaux de représentation, des repères spécifiques permettant de substituer un réseau par un autre, jugé plus pertinent à un stade précis du parcours (Pailhous, 1970). On rejoint ici le propos de Jean-François Augoyard au sujet des figures de rhétoriques mises en œuvre dans les cheminements : la synecdoque et l'ellipse (Augoyard, 1979). Si un réseau de représentation est écarté dans l'action, ce dernier n'en est pas moins actif dans le parcours. Partie intégrante du territoire intime, il est susceptible d'être réactivé dans le récit. Le parcours prend tout son sens à partir de ces segments ou réseaux mis en suspend – c'est la figure de l'ellipse – tout autant que par rapport à ceux qui sont effectivement mis à contribution – c'est la figure de la synecdoque.

Alors que le parcours commenté réalisé *in situ* participe à la construction du trajet en actes et en mots – voire à sa reconstruction lorsqu'il s'agit d'un itinéraire, l'entretien *ex post* appelle une mémoire du trajet ou de l'itinéraire, il va à la rencontre d'une parole explicative. Dès lors, il s'agit de savoir comment se construisent l'explication, la rationalisation et la justification de la pratique de déplacement. Les deux exercices sont distincts, mais ils se complètent : ils renseignent différemment sur les modalités de construction des espaces communs. Un même lieu apparaît ainsi sous diverses figures. Précisons qu'il ne s'agit pas de tester la qualité ou l'efficacité de l'aménagement global, mais d'aider les usagers à reconsidérer le trajet spontané en le mettant en mots, en interrogeant sa qualité, son efficacité, les affects qui lui étaient liés. D'où l'importance accordée dans cette partie à la relation aux déplacements en général, et non seulement au trajet ou à l'itinéraire (Binet, Botton, Pene, 1996). Le rétro-commentaire permet ainsi d'insérer le parcours dans un discours sur des pratiques spatiales plus larges, puisque le parcours lui-même est indissociable d'autres parcours et d'autres pratiques. C'est aussi pourquoi ces entretiens sont conduits sur un mode semi-directif. La mise en récit du trajet suppose en effet une marge minimum, nécessaire à la mobilisation des procédures de comparaison, de réflexion de proche en

proche, de généralisation, de reformulation, procédures utiles pour la description globale du parcours. En ne donnant pas de consigne, en ne proposant pas de grille de lecture spécifique, il s'agit de se garder le plus possible de tout transfert, de ne pas proposer de cadres d'analyse préétablis, et de supposer que ceux mobilisés par l'utilisateur sont tout aussi pertinents. Ces entretiens sont préparés à partir du parcours commenté ; ce sont donc des items déjà utilisés par l'utilisateur qui sont proposés et discutés. S'engage ainsi un travail de traduction entre les mots de l'enquêteur et ceux de l'individu interrogé. C'est là le troisième intérêt de ce double entretien : il offre l'opportunité de confronter une première interprétation formulée par le chercheur à partir du parcours commenté à celle qu'en donne l'individu lui-même.

L'enjeu de ces entretiens réside ainsi dans l'explicitation d'un savoir « vernaculaire », exprimé dans un discours à la fois descriptif et justificatif au sujet des pratiques et des représentations socio-spatiales du métro. Ces discours constitueront dans notre réflexion autant une ressource pour nos propres analyses, qu'un objet d'étude en soi. La transcription apparaît ainsi comme une étape décisive et le souci des détails nous a conduit à choisir un mode « mot à mot ». En ce qui concerne les parcours commentés réalisés in situ, la transcription est complétée par des indications temporelles ainsi que par des indications d'ordre spatial : localisation, orientation, interactions spécifiques, attitudes corporelles, autant d'éléments relevés au cours du parcours.

Poser la question du rapport entre récit et spatialité apparaît ici intéressant. Ne peut-on concevoir les pratiques de l'espace par les individus comme autant « d'énonciations piétonnières » (Certeau, 1990), lectures et relectures, véritables interprétations – au sens où l'on interprète un rôle, une composition musicale, ou une chorégraphie – d'une trame commune qui ne prend sens qu'à partir de l'instant où les individus la parcourent et se l'approprient ? Et énoncer cette proposition, n'est-ce pas, encore une fois, formuler le paradoxe de l'espace commun, espace qui n'existe qu'au travers d'une négociation socio-spatiale

permanente, dans laquelle se combinent privé et public, intime et extime, intérieur et extérieur ?

Si l'on admet ce postulat, il convient de s'interroger sur la traduction des différents modes de langages : d'un langage discursif à l'autre (du discours vulgaire au discours savant), mais aussi des énonciations en actes au discours (des pratiques aux mots). Il s'agit ici de s'inscrire, tout en demeurant critique, dans la perspective ouverte par Clifford Geertz, selon laquelle l'acte de connaissance consiste en une écriture, dans le sens littéraire du terme, de ce qui est observable (Geertz, 1973). Aussi peut-on tenter d'aborder la spatialité par le biais d'une herméneutique (Ricœur, 1986). L'enjeu des entretiens consiste à créer une tension entre les récits, tension propice à l'interprétation. Encore faut-il souligner que *« la description que fournit l'usager n'est donc pas une description définitive et absolue, mais exhibe un répertoire de modes de construction sensée et intelligible de la description dans une situation particulière »* (Mondada & Söderström, 1994). Il s'agit donc de « prendre au sérieux », selon l'expression de Luc Boltanski et Bertrand Thévenot (1991), ce que disent les individus. C'est-à-dire : rompre avec la posture propre aux grandes théories (modernes), qui considèrent la parole des individus comme l'expression d'un sens second, plus pertinent que le premier et qu'il leur appartiendrait de révéler (ce qui permet de faire dire ce que l'on veut aux informateurs...). Prendre au sérieux, c'est postuler que ce que nous disent les individus sur ce qu'ils font et comment ils le font est plus pertinent, tout en ayant conscience que ces discours sont aussi des récits, au sens où les individus « se » racontent, ne disent pas tout ce qu'ils pensent et comment ils le pensent, mais ordonnent les cours d'actions.

Par ce protocole d'enquête, nous sollicitons donc la compétence narrative des individus, qui consiste, par la production d'un récit, à organiser l'action, à synthétiser l'hétérogène. D'où l'attention à une « narratologie de la pratique spatiale » appuyée sur la notion de « récit d'action spatiale » défini comme *« le discours narratif énoncé par l'acteur et qui est une manifestation en même temps qu'un instrument performatif de*

l'action spatiale. Agir signifie produire du récit et notamment du récit de qualification et de justification des êtres, des choses, de leurs relations, des événements. Partant de ce constat toute action spatiale peut être étudiée en tant que structure narrative » (Lussault, 2003, p. 768). Michel Lussault, en particulier, a appliqué cette notion et ce programme dans l'étude des politiques territoriales (Lussault, 1993, 1998-a). Plus généralement, l'intérêt pour les récits permet pour nous « *de mieux comprendre la relation complexe qui s'instaure entre les acteurs et leurs espaces d'actes en tant que cette relation est médiatisée par le langage* » (Lussault, 2003, p. 769).

La méthode des parcours commentés confère au récit de vie une forme spécifique, souvent éloignée du principe d'ordonnement chronologique. Le récit procède le plus souvent sur le mode de l'anecdote par saynètes¹⁴ isolées, dont le lien est plus ou moins solide. Parallèlement à ces phases où le discours se fait précis et nuancé tout en tendant à l'éparpillement et à l'incohérence, le récit retrouve sa force organisatrice dans une syntaxe d'ensemble, une dynamique globale – sans rapport toutefois avec une quelconque chronologie, ou alors à la marge. Notons que cette logique narrative propre à chaque récit mérite l'attention car c'est à ce niveau que peuvent être repérées les formes de généralisation, l'appel à des schèmes communs.

3.4. Traitement

La scientificité d'une telle approche ne repose pas sur la recherche de régularités et l'établissement de lois de la coprésence (perspective

¹⁴ « Saynète » est ici employé à dessein. Car il s'agit bien d'évoquer ici une comédie bouffonne du théâtre espagnol jouée pendant l'entracte (Rey, 1998) et non seulement une petite scène. Car l'anecdote qui fait l'objet du discours s'inscrit au sein d'un récit plus général. L'analogie avec la saynète s'arrête cependant là puisque l'anecdote n'est jamais sans rapport avec le récit dans lequel elle s'inscrit et qu'elle éclaire tout en nuancant. Ni totalement séparée, ni complètement reliée, elle s'opère sur le mode de la digression où, littéralement, le récit progresse en s'éloignant du sujet.

nomothétique), mais plutôt sur la compréhension des subjectivités et l'attention aux singularités (perspective idiographique).

Ainsi peut-on se situer dans le vaste courant des approches compréhensives, encadrées par le paradigme interprétatif, fondé sur le constat de la spécificité des faits humains, telle que l'a théorisée Dilthey (Berthelot, 2001). Considérés comme des faits de culture et d'intentionnalité, ils relèvent d'un mode de connaissance propre, fondé sur la compréhension du sens (Weber, 1992). Il ne s'agit pas ici de nier l'intérêt pour les sciences sociales d'un recours aux modèles explicatifs importés des sciences de la nature. Simplement, compte tenu des objectifs de recherche que l'on se donne ici – comprendre les modalités de la coprésence – ces modèles ne sont pas pertinents. Dans cette perspective, l'étude des comportements passe par l'interprétation des significations que les individus confèrent à leur environnement et aux actions qui s'y déploient. Plus généralement, c'est le régime d'explication par causalité qui est interrogé. Car au delà de la complexité des phénomènes observés, c'est aussi leur contingence qu'il convient de restituer, et par là même, leur caractère « émergent » plutôt que « résultant ». Il s'agit ainsi de se garder de tout schéma de causalité prédictible, cela afin de saisir les modalités d'apparition d'une forme et de ses propriétés originales en situation.

Puisque ce n'est pas la représentativité statistique, mais plutôt la diversité des situations qui est ici recherchée, nous avons opté pour un traitement linéaire des entretiens, étudiés au cas par cas, en vue de saisir la spécificité de chacun. Il convient de souligner la grande richesse et l'extrême diversité du propos. L'analyse herméneutique a consisté à saisir les différents niveaux de significations et la complexité des pratiques individuelles. Nous avons donc renoncé à toute entreprise de quantification d'occurrences, ainsi qu'à la tentation d'une analyse de contenu qui suppose, pour être pertinente, la construction de catégories *a priori* (Raymond, 2001). Nous assumons donc jusqu'au bout l'ascèse de l'interprétation, le principal garde-fou contre une dérive subjectiviste du

chercheur résident dans la place accordée à la subjectivité de l'utilisateur. Il s'agissait également de faire fructifier la méthode des doubles entretiens en cernant les contradictions, les nuances, les récurrences d'un contexte d'entretien à l'autre. Une fois ce travail accompli, nous avons jeté les bases d'une analyse transversale, opérant des rapprochements dans la perspective de la restitution finale.

L'analyse fut structurée autour de trois registres discursifs : la description, l'énonciation et la signification. La description rassemble les données relatives à l'expression du problème de la coprésence et la qualification des espaces parcourus. L'énonciation consiste en une mise en mots de la pratique et permet de recueillir des données concernant les méthodes mises en œuvre pour traiter le problème de la coprésence, les modalités spatiales de l'action et de l'interaction. La signification renvoie aux justifications auxquelles sont adossés ces actes et permet de saisir les manifestations du souci de soi ou la dimension morale du déplacement.

Le traitement fût opéré de manière itérative. D'abord focalisé sur les usages du complexe d'échange, où le recoupement a mis en évidence les ellipses du lieu (cf. chapitre 3), il a ensuite été élargi à d'autres aspects abordés lors des entretiens afin de saisir de manière pertinente les manières dont les individus négocient la coprésence. D'autres dispositifs firent alors l'objet d'analyse : l'espace des cheminements sur la dalle, le réseau de transport à partir duquel s'opère le choix modal (cf. chapitre 5), la rame du métro (cf. chapitre 6). Cette deuxième phase supposait non seulement de reprendre le fil des entretiens dans une perspective linéaire, mais aussi de recourir à de nouvelles enquêtes par observation afin de compléter notre analyse.

3.5. Remarques sur le corpus

Vingt-huit entretiens ont été réalisés. Soucieux de saisir une diversité de pratiques, il convenait d'interroger des usagers au profil varié, sans pour autant préjuger du caractère déterminant des catégories mobilisées dans

la constitution du corpus. Le premier critère retenu fut le motif de fréquentation du complexe d'échanges de la Défense et la place qu'il occupe dans l'espace pratique des individus. Trois catégories ont été identifiées. Les usagers « résidents », tout d'abord, sont ceux qui demeurent à la Défense ou dans les communes alentours (7 cas). Les usagers « salariés », ensuite, sont ceux qui se rendent quotidiennement à la Défense pour leur emploi (9 cas). Entrent également dans cette catégorie les étudiants du Pôle universitaire Léonard de Vinci. Les usagers « visiteurs », enfin, sont ceux qui ne connaissent pas les lieux, ou s'y rendent occasionnellement (12 cas).

Le deuxième critère qui a orienté la constitution du corpus fut le degré de fréquentation des espaces du métro en général. Là encore, nous avons identifié trois catégories : les usagers quotidiens (11 cas), réguliers (14 cas) et occasionnels ou exceptionnels (3 cas).

Il convient enfin de souligner la spécificité du profil socio-démographique du corpus. Cette étude ne balaye en effet qu'une petite partie du spectre des CSP : seules les catégories « supérieures » sont ici représentées, à l'exception d'un employé. Les femmes (15 cas) sont un peu plus nombreuses que les hommes (13 cas). Les tranches d'âge 26-35 ans et 36-45 ans dominant (14 cas, soit 50% du corpus). De prime abord, ces déséquilibres peuvent paraître dommageables à la compréhension de ce qui se joue dans les espaces du métro à la Défense. Soulignons toutefois que ce profil correspond à la population fréquentant le complexe d'échange de la Défense, tel qu'elle a été recensée dans l'enquête transport menée à l'initiative de l'EPAD¹⁵. Ainsi, globalement, 58% des usagers des transports à la Défense ont entre 25 et 44 ans et 67% occupent des emplois de cadres, cette proportion s'élevant 80% pour les individus résident à Paris.

¹⁵ « Etude mobilité transports à la Défense », Document EPAD, 2006.

Remarquons pour finir que le recrutement des sujets de l'enquête ne fut pas chose aisée. Par ses spécificités, le protocole d'enquête exigeait de l'utilisateur non seulement qu'il accepte de consacrer une partie de son temps, mais aussi qu'il livre une part de son intimité à l'observateur. Ces deux critères rendaient délicat un recrutement *in situ*, alors que les individus sont engagés dans une activité de déplacement peu propice à un échange prolongé avec un étranger. Notons que notre échec en la matière offre un premier enseignement sur la qualité de l'espace commun qui se constitue au sein du complexe d'échange, la situation de coprésence apparaissant dominée par la logique du flux.

Corpus détaillé des usagers interrogés

nom	âge	genre	CSP	motif	fréquence
Alice	25-35	F	professions intellectuelles	visiteur	régulière
Tom	25-35	H	cadre	salarié	quotidienne
Lisa	15-25	F	étudiante	visiteur	occasionnelle
Baptiste	35-45	H	cadre	salarié	quotidienne
Elsa	25-35	F	cadre	salarié	quotidienne
Paul	25-35	H	sans emploi	visiteur	régulière
Anaïs	25-35	F	sans emploi	visiteur	régulière
Bernard	55-65	H	retraité (cadre)	habitant/salarié	régulière
Daniel	55-65	H	retraité (cadre)	habitant	régulière
Marc	25-35	H	cadre	salarié	quotidienne
Michel	55-65	H	professions intellectuelles	visiteur	occasionnelle
Faustine	25-35	F	professions intellectuelles	visiteur	régulière
Julie	25-35	F	étudiante	salarié	quotidienne
Pierre	25-35	H	professions intellectuelles	visiteur	régulière
Floriane	25-35	F	professions intellectuelles	visiteur	quotidienne
Raphaël	25-35	H	étudiant	visiteur	régulière
Sandrine	35-45	F	cadre	salarié	régulière
Pierre-Henri	35-45	H	employé	visiteur	régulière
Lucinda	25-35	F	professions intellectuelles	visiteur	quotidienne
Jean-Yves	35-45	H	professions intellectuelles	habitant/salarié	régulière
Hélène	45-55	F	cadre	salarié	quotidienne
Louise	75-85	F	retraite	habitant	régulière
Florent	15-25	M	étudiant	habitant/salarié	régulière
Albert	75-85	M	retraité	habitant	occasionnelle
Alain	55-65	M	retraité (cadre)	habitant	régulière
Daphné	15-25	F	étudiante	salarié	quotidienne
Cédric	15-25	M	étudiant	salarié	quotidienne
Audrey	25-35	F	professions intellectuelles	visiteur	quotidienne

Nous avons rapidement modifié notre démarche en utilisant un questionnaire factice pour approcher les individus. Très bref, il consistait à soumettre aux usagers quelques questions au sujet de leurs pratiques de déplacement. Il s'agissait moins de recueillir des données que d'établir un contact, une sollicitation pour un entretien approfondi terminant le questionnaire. Pour optimiser le taux de réponse, nous avons choisi d'effectuer ce sondage entre 12h et 14h, par beau temps, quand les tours de la Défense se vident de salariés qui se rendent sur le parvis et sur les marches de la Grande Arche pour déjeuner. Si le questionnaire reçut un taux de réponse honorable, la demande d'entretien se solda par un nouvel échec.

Nous avons ensuite tenté de solliciter les entreprises localisées sur le parvis afin d'entrer en contact avec leur salariés. Là encore, les services de ressources humaines s'opposèrent à la démarche. Seuls les responsables du pôle universitaire Léonard de Vinci acceptèrent de diffuser un message électronique à l'ensemble de ses étudiants.

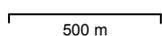
La Défense n'étant pas seulement un quartier d'affaire, il paraissait intéressant d'interroger quelques résidents. Pour le recrutement, nous avons procédé par distribution de tracts dans les boîtes aux lettres.

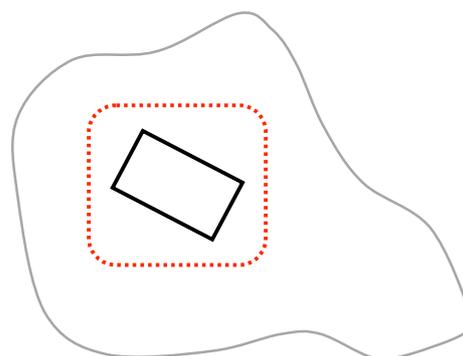
Finalement, la méthode la plus probante fût celle utilisée dans un premier temps pour tester le protocole d'enquête : le recrutement par cercles d'affinité élargis. Naturellement efficace pour interroger des usagers occasionnels ou exceptionnels, elle fut également la meilleure manière de rencontrer des usagers réguliers, salariés se rendant quotidiennement à la Défense. Elle offrait en outre l'avantage de garantir une confiance mutuelle, condition indispensable de notre exploration des espaces de la coprésence.

Chapitre 4

Le complexe d'échanges de la Défense : contingences de l'espace commun

Le quartier de la Défense 
Le complexe d'échanges 
Cadre d'observation 

 500 m



Dans une stratégie narrative où la progression scientifique est fondée sur l'erreur appelant son propre dépassement, il s'agit ici de démontrer que le complexe d'échanges n'est pas l'espace pertinent pour sonder les enjeux de la coprésence en situation de déplacement. C'était une hypothèse justifiant le choix du terrain. L'enquête par entretiens effectuée auprès des usagers invite à reformuler et à déplacer l'enquête en opérant un changement de cadrage. Mais doit-on pour autant se limiter au récit de l'échec ou des errements d'une recherche pour justifier ces réorientations ? Cette phase d'investigation n'est pas vaine. Outre la réorientation qu'elle appelle, les premiers enseignements qu'elle contient, aussi élémentaires soient-ils, permettent d'esquisser les premiers traits du contour de ce que nous appelons à nommer les espaces communs.

Réticularité des flux d'usagers en transit, territorialité précaire des groupes de jeunes rassemblés : la vie du complexe d'échanges s'organise selon des spatialités qui rendent délicate l'instauration d'un espace public. L'espace de la coprésence n'est donc pas un espace public. On peut le considérer comme un espace commun, défini provisoirement et de manière minimale comme l'espace de la mise en commun.

Dans ce chapitre, il s'agit donc en premier lieu de démontrer que le complexe d'échanges n'est guère plus qu'un espace de transit pour les individus interrogés. Deux éléments conduisent à cette conclusion. D'une part, les descriptions du complexe d'échanges sont rares ; elles pèsent peu de mots dans les récits des usagers. D'autre part, lorsque les usagers sont invités à le commenter, le complexe d'échanges apparaît essentiellement comme un lieu traversé, réduit à sa fonctionnalité première : assurer le transit et l'interface entre le transport et la ville. Et lorsque sa complexité est relevée, à travers la description des groupes de jeunes notamment, c'est pour justifier le besoin de s'échapper au plus vite du complexe, pour expliquer un malaise.

Le complexe d'échanges apparaît ainsi selon trois figures, qui ont pour point commun de contribuer à la mise en échec du lieu. Le lieu apparaît tout d'abord sous la figure du contournement ou de l'ellipse, disparaissant des discours et minimisé dans les parcours. Le lieu apparaît ensuite sous la figure du transit, c'est-à-dire une forme de déplacement qui tend à neutraliser le lieu parcouru, le subsumant sous le réseau établi entre l'origine et la destination. Alors que ces deux figures tendent à faire perdre de sa consistance au lieu par un effet centrifuge, emportant l'enjeu de la coprésence au-delà des limites du complexe d'échanges, la troisième relève plutôt d'une force centripète, des formes de territorialisation se déployant au sein même de la salle des échanges.

1. Les ellipses du lieu

Ce qui frappe tout d'abord, c'est l'indigence des descriptions formulées au sujet du complexe d'échanges, quels que soient les usagers et quelle que soit la phase de l'entretien (parcours commenté ou rétro-commentaire). La plupart des commentaires recueillis l'ont été sur invitation lors de l'entretien, invitations explicitement signifiées et souvent relancées.

De fait, le complexe d'échanges apparaît comme un lieu évité, comme pris dans une ellipse. Dans son étude pionnière et toujours pertinente des cheminements quotidiens, Jean-François Augoyard s'arrête sur les figures de l'exclusion, qui consiste ici à mettre à l'écart un espace (Augoyard, 1979) – certains lieux du quartier étudié par l'auteur ou le complexe d'échanges dans notre cas. Pour nous, cette approche constitue plus une étape qu'une fin en soit, étape vers la compréhension des modalités de la coprésence et non seulement des engagements subjectifs des individus au sein de leur quartier. Ici, le peu d'épaisseur du lieu relève de l'indifférence, qui peut être liée à la pratique elle-même – les individus ne parlent pas du complexe d'échanges tout simplement parce qu'ils ne le fréquentent pas ou occasionnellement. Mais les discours ne sont pas transparents, et cette indifférence, sans être feinte, peut aussi procéder d'une euphémisation : les individus minimisent l'importance du complexe d'échanges. Dans les deux cas, elle nous dit quelque chose du lieu.

1.1. Indifférence

L'ellipse par indifférence est particulièrement marquée chez les individus résidents à la Défense. Invités dans un premier temps à décrire leur espace de vie, ils ignorent le plus souvent le complexe d'échanges dans leur récit. Au fil de ces entretiens, se dégage un certain nombre d'éléments récurrents.

L'appréciation et l'usage du complexe d'échanges ne prend sens que par rapport à un espace de référence englobant : le quartier de la Défense. L'entité territoriale du quartier est renforcée par les caractéristiques architecturales de l'urbanisme de dalle, qui contribuent à sa dimension insulaire. Les nombreux déplacements qui contribuent à la configuration de ses espaces publics les plus visibles (Parvis et Esplanade) conduisent par ailleurs ses habitants à le présenter comme un carrefour, au sens strictement fonctionnel mais aussi du point de vue des sociabilités. Le

complexe d'échanges, pourtant central et principal point d'ancrage du quartier avec l'espace urbain environnant et la métropole, semble comme relégué à la marge de cet univers. C'est vrai d'un point de vue strictement morphologique. Le complexe s'étendant sous la dalle, les personnes interrogées considèrent que l'accessibilité à ce souterrain n'est pas toujours aisée, ce qui accentue l'effet de rupture avec le reste du quartier. Mais c'est vrai surtout du point de vue des usages, le complexe d'échanges jouant le plus souvent un rôle strictement fonctionnel de commutateur urbain. S'il assure l'interface entre des espaces d'échelles et de métriques différentes, il demeure dans l'angle mort des espaces vécus.

Dans les discours recueillis, les détails des descriptions du quartier soulignant sa singularité contrastent ainsi avec le caractère laconique voire elliptique de celles portant spécifiquement sur le complexe d'échanges dont l'aspect générique est souvent regretté. Une fois amenés à se prononcer sur ce sujet par l'enquêteur, le récit perd de sa force ordonnatrice, se fait hésitant, si bien que le complexe d'échanges apparaît comme dans un angle mort. Cette tendance apparaît d'autant plus clairement par effet de contraste avec la cohérence et la fluidité des discours formulés au sujet des autres lieux fréquentés par les usagers. Le complexe d'échanges est alors renvoyé à une détermination strictement fonctionnelle, d'autant plus réductrice ici qu'elle ne semble pas intégrée à la pratique des individus interrogés.

Le cas de Jean-Yves est particulièrement éclairant à cet égard. Jean-Yves vit et travaille à la Défense. Il réside dans un immeuble de standing situé dans le secteur 2 de la Défense, au cœur du quartier, au point de jonction entre le parvis et l'esplanade. Il revendique son choix d'habiter dans ce quartier en avançant pour critères la cohérence de l'architecture et le caractère monumental de la Grande Arche, la mixité des usages associant bureaux et habitations, l'importance des espaces verts, la présence d'œuvres d'art au sein de l'espace public, et, enfin, la qualité de la desserte par transport en commun – la Défense constitue pour Jean-Yves

un quartier « à 10 minutes du centre de Paris et une porte d'entrée vers l'île de France ». Il relie directement le caractère insulaire aux propriétés architecturales du lieu. À sa description presque lyrique de la Défense comme « une île », plus ou moins « amarrée » aux espaces environnants, il associe une conception strictement fonctionnelle du complexe d'échanges. Lorsque nous nous dirigeons dans le complexe d'échanges, Jean-Yves change radicalement de registre et centre son discours sur les dysfonctionnements nombreux qui en entravent l'accès, soulignant par là même son approche très fonctionnelle du lieu, qu'il dissocie de l'univers insulaire du reste du quartier. C'est d'ailleurs un espace qu'il prend soin d'éviter au maximum dans ses cheminements.

Moi en tous les cas, je descends dans cette halle uniquement pour les transports. Sinon je passe par le dessus. Je prends les accès hauts. Pour pas être sous terre. C'est pas quelque chose que j'aime, être sous terre, donc je prends au maximum le haut

[Jean-Yves – PC1]

Jean-Yves privilégie ainsi des itinéraires alternatifs, qui évitent le complexe d'échanges, préférence motivée ici par le caractère jugé répulsif de l'ambiance souterraine. De fait, le lieu ne lui est pas familier. Une fois descendu dans la halle, la description perd de sa fluidité en même temps que Jean-Yves cherche ses repères.

Au niveau signalétique, alors ce qui est catastrophique, c'est l'accès métro... d'ailleurs je l'vois pas... y a beaucoup de gens qui ne savent pas comment y aller... il est là. Enfin je pense qu'il est là, voyez même moi je ne sais plus où il est... c'est vraiment un problème parce que... il est là. C'est honteux, c'est honteux. Vous imaginez... même moi après dix ans... j'ai encore un doute alors... Il est là et on le voit pas. Donc dans la grande halle, il y a beaucoup de problèmes de signalétique, le métro n'est pas accessible, le RER est très visible mais ce n'est pas la même tarification, et ensuite, même le tramway, qui est là-bas, c'est pas évident de savoir que le tramway est là-bas...

[Jean-Yves – PC1]

La récurrence des dénonciations de dysfonctionnements du complexe d'échanges souligne en creux les principales attentes formulées à son endroit : celles associées à un espace fonctionnel, qui doit assurer le transit entre le transport et la ville de manière fluide et efficace. Le cas d'Albert confirme cette tendance à l'évitement du complexe, en la radicalisant : dans ses itinéraires, il ignore totalement le complexe d'échanges. Comme Jean-Yves, Albert voit dans le complexe d'échanges une excellente alternative aux déplacements automobiles, soulignant par là son intérêt sur le plan strictement fonctionnel. Mais dans son cas, cet intérêt appartient au domaine des possibilités non mobilisées, un atout du point de vue de sa capacité à la mobilité, sa « motilité » selon les termes de Vincent Kaufmann (2003). Le complexe d'échanges ne compte pas pour autant parmi ses espaces d'actes.

Dans ces deux cas, en dépit de sa fonction première porteuse d'une accessibilité potentielle jugée intéressante, le complexe d'échanges se trouve dans l'angle mort de l'espace des pratiques quotidiennes. Nous sommes ici dans un cas de figure relativement simple, où le lieu est laissé dans l'ombre parce qu'il n'existe pas (ou presque) en tant qu'espace pratique. D'autres déclinaisons de l'ellipse peuvent être relevées. Plus complexes, elles se révèlent également plus riches d'enseignement au sujet des espaces de la coprésence.

1.2. Euphémisation

Le complexe ne sombre pas dans l'ellipse uniquement parce qu'il est ignoré par les individus. Il fait également l'objet d'une euphémisation, sur le plan discursif comme sur celui de la pratique. Sur le plan discursif les usagers quotidiens ou réguliers tendent à en minimiser l'importance compte tenu de la récurrence de leurs pratiques. Le lieu a beau être fréquenté quotidiennement, il ne semble pas appeler de commentaires approfondis. Faut-il y voir le voile de la banalité ? Cette minimisation se comprend mieux du point de vue de la pratique : si le complexe

d'échanges est tu, c'est aussi parce que les parcours élaborés en son sein sont tributaires de l'origine et de la destination du trajet. Autrement dit, ce qui importe dans le déplacement pour ces usagers, ce sont les lieux reliés et non l'espace du lien. L'euphémisation atteint un degré de réflexivité supérieur lorsque les usagers font en sorte de minimiser le temps, privilégiant des itinéraires alternatifs.

Ainsi, pour Louise, le complexe d'échanges est essentiellement fréquenté pour sa fonction d'interface entre la ville et le transport, qui lui permet de se rendre facilement et sûrement à Paris – ce qu'elle fait plusieurs fois par semaine. Son usage du complexe d'échanges est d'ailleurs subordonné à cette fonction et doit se comprendre à l'échelle, plus globale, de l'espace du déplacement, entre son domicile et sa destination – Paris le plus souvent. Dès lors, le complexe d'échanges constitue un simple segment au sein de l'espace réticulaire dessiné par les itinéraires, que Louise varie en fonction de sa destination.

Vous disiez que vous avez plusieurs itinéraires pour vous rendre au métro ou en fonction de vos objectifs...

Absolument... Alors si je vais aux Quatre Temps, je prends l'extérieur, les marches etc. Si j'y prends le métro, je prends sur le côté un passage un petit peu couvert... ce qui m'évite de descendre l'escalier du métro. Allons-y...

Et vous disiez que ces itinéraires ça dépend du temps qui fait...

Absolument. Alors ça dépend aussi de où je vais dans Paris. Si je prends la ligne 1... Alors si j'y vais au Palais Royal, au Musée du Louvre, je passe par là [c'est-à-dire l'itinéraire emprunté lors du parcours, qui passe par un souterrain] parce que je monte en queue... Parce que j'ai une entrée pour le musée du Louvre qui est juste en queue du train. Et si je vais voir une de mes cousines qui habite en banlieue... Alors qui est carrément de l'autre côté c'est en tête, alors là je passe par le CNIT pour être justement en tête de la rame.

[Louise – PC1]

Louise décrit ainsi une pluralité d'itinéraires, qui sont fonction non seulement d'un projet de déplacement global mais aussi d'objectifs

pratiques intermédiaires, comme le placement dans la rame en vue de la sortie, dépassant le cadre du complexe d'échanges, mais qui en mobilise totalement la qualité de commutateur. Dans son cas le complexe d'échanges n'est pas évité. Mais tout se passe comme si, n'apparaissant pas comme un déterminant pertinent de sa pratique, il se fondait au sein de l'itinéraire.

Pourtant, le parcours commenté offre l'opportunité d'une description dissonante de ce tableau narratif. Alors qu'il semblait subordonné aux impératifs du parcours, le complexe d'échanges apparaît à Louise sous un nouvel angle : comme un lieu pratiqué.

[nous arrivons dans la salle du Cœur]

Alors là c'est un lieu où vous vous rendez pour prendre le métro ?

Oui... Et puis parfois, comme ça à l'occasion je profite de c'que je suis là pour faire quelques achats. Des fleurs par exemple.

C'est un lieu que vous trouvez pratique ?

Oui. Très. Y a même un bureau de poste. Parfois ça peut être utile... Alors bon je prends soit le métro ici. Ou là-bas, à l'autre bout enfin derrière le centre commercial... Ou alors quelquefois ça m'arrive de prendre le RER pour rendre visite à ma famille qui est en banlieue... Alors ici j'fréquente quoi ? J'fréquente les fleuristes, l'un ou l'autre. Quelquefois le bureau de tabac. Et puis quelquefois, j'regarde les magasins, je regarde... les maroquiniers... Pas tellement les autres magasins parce que c'est pas tellement mon style, mais... je flâne quoi...

Vous flânez dans cet espace là ?

Oui ça m'arrive... très peu quand même. Je regarde... j'fais ça au pas de course. Je viens ici aussi pour prendre des billets de train à la boutique SNCF, qui est très pratique.

D'accord. Finalement, cet espace il peut jouer pour vous le rôle de commerce de proximité ?

Tout à fait.

Et qu'est-ce que vous pensez de l'ambiance générale du lieu ?

C'est un endroit agréable. J'm'y sens bien. C'est un endroit agréable. De temps en temps on voit de la police, ça rassure. Quelquefois aussi, y a les bus, quand j'ai

besoin de prendre le bus, y a les bus qui sont tout à côté. Et euh il y a aussi les Quatre Temps. Que j'fréquente euh... que j'fréquente bien, régulièrement.

[Louise – PC1]

Cette description tranche avec celle du parcours planifié. Alors que le complexe d'échanges n'y semblait pas pertinent, il revêt ici une certaine centralité. Ou du moins, participe-t-il d'un système de lieux constitutifs de l'espace pratique de Louise, composé notamment du CNIT, du centre commercial, du parvis. Les contradictions, les hésitations et les nuances apportées au fil du récit se révèlent riches d'enseignement. Elle indiquent que la mise en ordre narrative de cet espace pratique est en train de se faire, alors qu'elle paraît déjà bien structurée au niveau de l'itinéraire.

Louise mobilise donc pleinement le potentiel offert par le dispositif spatial. Elle fréquente les commerces en fonction de ses besoins, sur le mode de l'opportunité et de la furtivité (Monnet & Staszak, 2004). Elle se rend également dans le complexe d'échanges en raison des services qui y sont proposés (la boutique SNCF ici). Si elle précise que les magasins orientés vers des besoins plus spécifiques (l'habillement par exemple) ne l'intéressent pas, elle admet se livrer à une forme de déambulation typiquement urbaine : flâner. Dès lors, le complexe d'échanges semble pouvoir devenir le cadre d'une pratique distincte de sa finalité première, le déplacement. Invitée à préciser cette manière de s'engager dans le lieu, Louise nuance immédiatement son propos. Si elle flâne, c'est uniquement au « pas de course » et si le lieu est perçu plutôt positivement, c'est en raison des services qu'il propose. Surtout, reprenant sa description, il apparaît que l'espace de la flânerie est plus global, qu'il se déploie dans d'autres espaces et que la première qualité du complexe d'échanges, c'est de mettre ces espaces en relation.

Notons que chez Louise, comme chez Albert et la plupart des personnes interrogées, le protocole d'enquête contribue à la construction de ces espaces de vie, le récit appelé par l'enquêteur ayant une propriété de mise

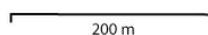
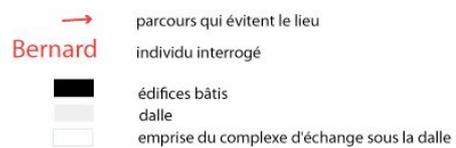
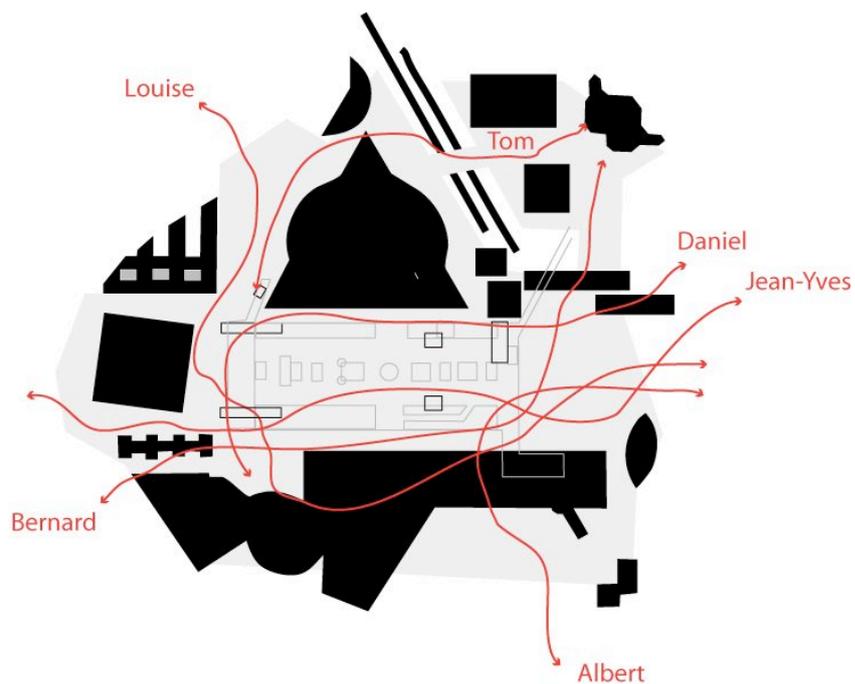
en cohérence. C'est sur cette mise en cohérence par la narration que porte l'enquête. Ici, les hésitations de Louise attestent de l'instabilité de l'agencement opéré par Louise, son aspect « en train de se faire ». Dans une telle perspective, comment interpréter la nuance opérée par Louise quant à sa pratique du complexe d'échanges, de la flânerie à l'efficacité ? Mais l'essentiel n'est pas là. Suivre les usagers dans leurs pratiques du lieu ne nous renseigne pas réellement sur la logique de la coprésence. C'est que le statut du complexe d'échanges est ambigu : à la fois essentiel et marginal. Il est essentiel dans la mesure où il constitue un formidable commutateur, fonctionnalité reconnue par les usagers. Dès lors, il rend possible la constitution d'un système de lieux propre à chaque individu. Chez Louise par exemple, un tel système comprend des éléments locaux – sa résidence, la Fnac et le CNIT, les Quatre Temps et le Dôme, le parvis, l'esplanade et la Jetée – et des lieux plus lointains comme les musées parisiens ou l'école du Louvre. Au sein de ce système, le complexe d'échanges est marginal car il est essentiellement traversé en vue de relier ces lieux. Daniel explicite cette ambiguïté en situant le complexe au sein d'une géographie symbolique de la Défense :

Et cette halle, elle rentre dans votre présentation du paradis et des enfers, qui sont souterrains...

Comme je vous l'ai dit, le véritable enfer, c'est l'espace automobile. Les cours souterraines où il y a les voitures, c'est l'enfer un peu au-dessus, les parkings, c'est l'étage au-dessus... comme l'enfer de Dante hein. Le moins mauvais, c'est les parkings. Et au-dessus de ça, c'est moins... C'est un purgatoire déjà. C'est plus un enfer, c'est cette grande gare souterraine, c'est plus tout à fait un enfer, ça pourrait le devenir bientôt si on laisse aller les choses, mal fréquenté, avec une grande insécurité, ça pourrait le devenir. Donc c'est un purgatoire, et puis au-dessus il y a le paradis, comme je vous ai dit. On voit le ciel, c'est dégagé... c'est autre chose.

[Daniel – RC1]

Figure 12
Le lieu éludé



Conception et réalisation : Théo Fort-Jacques

2. Le lieu traversé

Parfois ignoré et quelquefois soigneusement contourné, le complexe d'échanges, lorsqu'il est décrit, apparaît en outre comme un lieu simplement traversé, la situation de coprésence se trouvant par là même subsumée sous la figure du transit. Cette fois-ci, les discours recueillis nous permettent bien d'approcher le lieu, mais ce dernier paraît sans consistance, tout entier ordonné aux flux. Dans cette perspective, le complexe se trouve réduit à sa fonctionnalité première : assurer la transition entre le transport et la ville – en particulier ici, le quartier de la Défense.

Avant d'approfondir la figure du transit, par laquelle le complexe d'échanges semble disparaître des récits des usagers, il convient de s'attarder sur quelques exceptions. Tous les usagers interrogés n'ont pas été aussi muets les uns que les autres. Dans les descriptions développées par les individus interpellés par le complexe d'échanges, deux tendances doivent être relevées. D'une part, dans une perspective similaire à l'ellipse, le complexe d'échanges fait l'objet d'une description quelque peu dépréciative, où il est souvent réduit à sa fonction de transit. Et lorsque les usagers relèvent la complexité du lieu, repérant la fonction commerciale ou les rassemblements de jeunes, c'est pour étayer leur appréciation négative. D'autre part, de façon très marginale dans le corpus, le complexe d'échanges fait l'objet de longues descriptions laudatives. Mais ici encore, c'est le transit et son agencement qui fait l'objet du récit fasciné. Nous commencerons par détailler ce dernier aspect.

2.1. Regards esthètes : la fascination exercée par les flux

Le complexe d'échanges peut être autre chose qu'un simple espace de transit. Il peut faire l'objet d'une fascination esthétique. C'est le cas pour trois usagers occasionnels, qui, une fois rendus dans la halle, éprouvent le besoin d'y demeurer quelques instants. Ils détaillent alors les raisons de leur intérêt, qui réside essentiellement dans le spectacle des flux incessants. Les usagers passent, se succèdent aux lignes de contrôle. Par dizaines, ils se faufilent, s'évitent, se heurtent, s'éloignent, se suivent ou se dispersent dans la halle avant de gagner telle ou telle sortie. La halle elle-même, par son ampleur et ses équipements, impressionne. Nous nous concentrerons ici sur deux de ces descriptions.

Avant même l'arrivée dans le complexe d'échanges, Paul fait part de son enthousiasme. Il rapproche ainsi le cas singulier de la Défense des autres grandes stations parisiennes, qu'il regroupe sous une figure générique du flux contrarié : le labyrinthe. Aussi fascinée soit-elle, sa description contribue à la qualification du complexe d'échanges comme espace du transit. Par ailleurs, par ce regard curieux, Paul semble s'extraire de la situation décrite, de sorte que le problème de la coprésence ne se pose pas.

Ce qui me plaît, dans cette station, c'est que c'était les premiers exemples de modernité, tu vois, de trucs un peu technologiques dans le métro à Paris... C'est les premiers endroits où t'avais des grands trucs comme ça [il montre les guichets circulaires] en verre et tout, avec une grande vitrine, enfin assez agréable tu vois... Tu vois le grand panneau là aussi [il désigne le panneau où sont affichés les arrivées et départs des trains, Transiliens et RER]... ça pour moi... Ca ressemble plus en fait à une gare, qu'à une station de métro... tu vois...

[Paul – PC]

Ainsi la description de Paul se focalise-t-elle sur les éléments architecturaux et techniques qui contribuent à la fonctionnalité du lieu.

Certes son regard tend à l'esthétisation de cet univers, mais il n'en tient pas moins à l'écart la question de la coprésence.

Chez Lucinda, le rapport esthétique au lieu est d'autant plus marqué que le complexe d'échanges constitue pour elle une source d'inspiration, au point d'en faire l'objet d'une démarche artistique¹⁶, en s'intéressant plus particulièrement aux situations où le flux est intense, comme au niveau des escaliers mécaniques conduisant au RER. Dès son arrivée dans la station, elle cherche à retrouver ce spectacle.

[arrivés au deuxième accès vers l'espace RER, au-dessus des escalators qui y mènent]

Alors est-ce qu'il est mieux ? Mais oui ! C'est marrant de voir le gamin, là tout seul... Et hop ! il se casse la gueule [sourire]... Voir tous ces gens qui viennent vers toi et puis hop ! il passent dessous... ça j'aime bien. Je peux regarder des heures. J'ai même filmé ici. J'ai un plan très long sur ça... C'est marrant...

[Lucinda – PC]

Avec le caractère jugé futuriste de certains aménagements équipant le dispositif spatial (Paul), c'est l'intensité des flux qui fascine (Lucinda). Dans les deux cas, le complexe d'échanges n'apparaît pas comme un espace de la coprésence dans lequel seraient pris les individus interrogés. Ces derniers adoptent la posture du spectateur, qui se retire du cours d'action pour le contempler. L'intensité de la focalisation interdit de rapprocher ces cas de la figure du flâneur, idéal-type de la coprésence heureuse, caractérisé par une attention flottante mais toujours disponible à ce qui l'entoure. En effet, dans ces phases du parcours commenté, durant lesquelles le chercheur accompagne l'utilisateur, nous sommes immobiles, spectateurs du flux ou de tel ou tel dispositif technique. Dans le cas présent, le passage d'un mode d'engagement à l'autre, du transit à l'esthétique, n'a rien de la fluidité qui fait la légèreté de la flânerie. Chez

¹⁶ Dans sa vie quotidienne, Lucinda se déplace constamment équipée d'une caméra vidéo, à travers laquelle elle saisit les situations qui captent son regard. Quelques mois avant l'entretien, elle s'était justement rendue à la Défense afin d'y effectuer des prises.

Lucinda, ils seraient même plutôt concurrents. En atteste ce moment de son parcours, qui correspond à la sortie de la rame de métro une fois arrivés à la station Grande Arche :

J'aime bien l'intérieur de la gare... c'est assez ouvert je trouve. C'est grand... [Prise dans le flux à la sortie de la rame] ça par contre ah... là par contre c'est un peu flippant... on suit le flux des gens... c'est comme ça que je perd le fil de ce qui était ma destination...

[Lucinda – PC]

Au début de ce court extrait, on notera la remarque de Lucinda qui est prise dans la foule et qui fait état de l'épreuve que constitue une telle situation. Ceci afin de remarquer que même dominé par un rapport esthétique au lieu, le parcours est aussi une situation de coprésence. Le problème est ici prégnant, même s'il est tu. Peut-être est-ce parce qu'en dépit de la consigne donnée, l'individu suspend le discours sur la pratique pour se focaliser sur le problème de la promiscuité ?

Par ailleurs, ce regard esthétique porté sur le complexe d'échanges, même s'il renvoie à ses fonctionnalités, tend à en faire autre chose. Ces attitudes recèlent certes les indices d'une situation de covisibilité, où l'observation des uns par les autres serait au principe de la constitution d'un public et, par là, d'un espace du même nom. Pour cela, il faudrait que les individus témoignent d'une réciprocité de ces regards. Description qui fait ici défaut. Ce n'est ni la coprésence qui fait l'objet de la description, ni un espace public : c'est le spectacle des flux. Cette asymétrie pose problème et ne semble pas susceptible, dans de telles conditions, d'embrayer sur une quelconque mise en commun de l'espace.

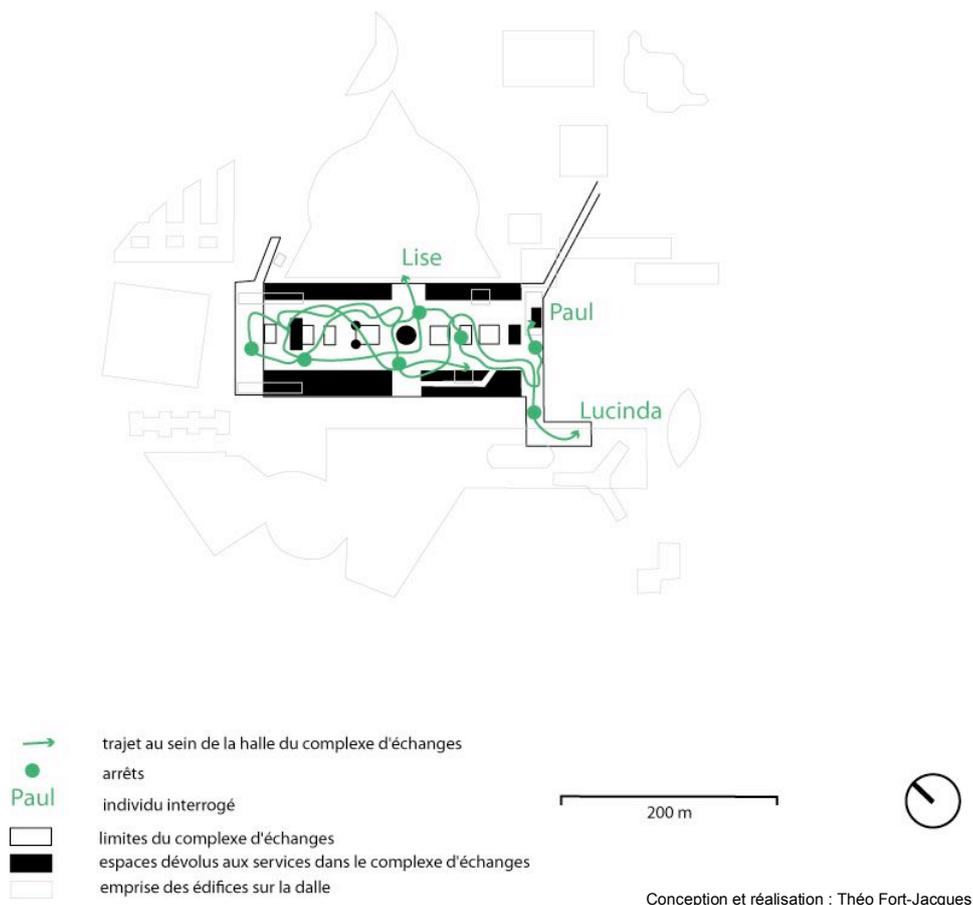
Paul, tout en poursuivant la description du complexe d'échanges, le présente ainsi comme un espace essentiellement dévolu au passage, fascinant d'efficacité certes, mais interdisant tout rassemblement. Dans son parcours, il s'attarde sur la plateforme du Village-services, espace censé incarner le projet aménagiste à l'œuvre dans la conception du complexe et déclare :

là c'est clairement un endroit où t'as pas envie de rester... tu vois l'café là... ça m'viendrait pas à l'idée... Non c'est un endroit de passage clairement. Et l'autre truc euh... c'est qu'il y a aucun endroit où s'asseoir ! [...] C'est vraiment un couloir quoi... un endroit de passage. Tu vois ce que je te disais ce qui est bien ici c'est que tu peux circuler vite, mais c'est clairement pas un endroit où tu t'arrêteras... tu vois, c'est dommage

[Paul – PC]

Ce faisant, il révèle aussi la vulnérabilité du regard esthète, qui se déploie sur le mode de la digression, comme une dérive provisoire vis-à-vis du cours d'action premier : le déplacement. Ici le récit des esthètes rejoint celui de la majorité des usagers interrogés, qui qualifient le complexe d'échanges comme un espace de transit.

Figure 13
Le lieu fascinant



2.2. Un espace de transit ?

En dehors de ces extraits, le complexe d'échanges n'apparaît que de façon marginale dans les récits d'usagers. Pour les usagers réguliers, il s'agit uniquement d'un espace traversé, qui ne trouve pas de place dans le récit hors d'un espace de référence qui le dépasse et l'inclut : l'espace du déplacement.

Une manifestation radicale du transit consiste à ignorer le complexe d'échanges dans le parcours commenté, c'est-à-dire à l'ignorer dans le récit, mais aussi dans la pratique en situation. Lors de l'entretien, l'arrivée dans le complexe d'échanges se traduit ainsi pour Pierre en une injonction à quitter les lieux au plus vite.

[dans la station, vers la halle]

On double les boulets... l'idée c'est de sortir le plus vite possible en fait, même si on a rien à foutre et qu'on sait même pas où on va... et j'me rends compte que c'est toujours comme ça en fait... Même quand je suis en avance, faut toujours que je double les gens...

Pourquoi ?

C'est le lieu... j'sais pas... une atmosphère électrique... même si t'es pas pressé il faut que tu l'sois... parce que c'est un lieu de transit... y a aucune raison d'y stationner. J'imagine que les gens sont tous pressés ou font autant semblant que moi d'être pressés... S'ils ne le sont pas, ils devraient l'être... Je prends la première qui vient [en parlant de la sortie et en se dirigeant vers un ascenseur]. J'ai remarqué que c'était pas trop un truc de jeunes de prendre les ascenseurs... Mais moi ça me pose aucun problème [rire]... Voilà, je me dis que c'est la première sortie et que l'ascenseur, c'est quand même la manière la plus directe de se barrer... sans que ce soit plus agréable...

Pourquoi ?

Toujours le confinement...

[Pierre – PC1]

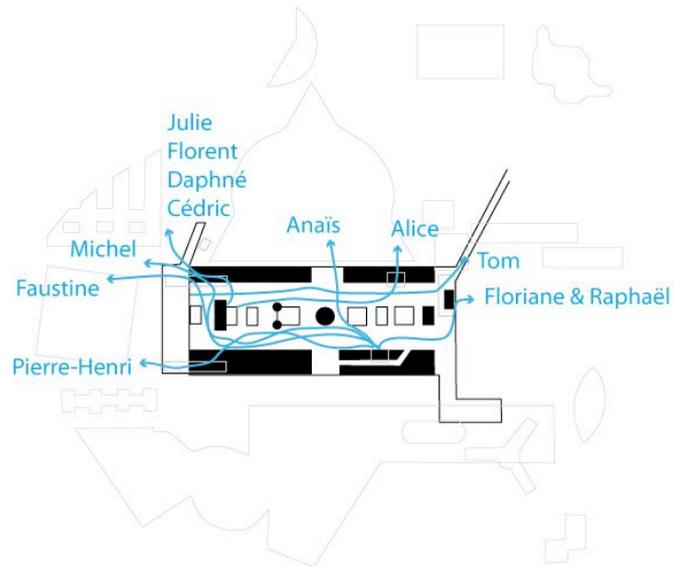
Dans cet extrait, Pierre qualifie le complexe d'échanges comme un espace strictement réservé au transit. Fonction à laquelle sont associées une atmosphère spécifique, ici jugée « électrique », et un impératif : se

déplacer. Cette injonction au mouvement est explicitement imputée au dispositif spatial. Pour lui, adopter un pas rapide, montrer qu'il est « pressé », s'inscrit dans la nécessité de sortir au plus vite, au même titre que l'utilisation de l'ascenseur, parce que c'est la première sortie qui se présente. Sa description consiste ainsi en une qualification négative d'un espace configuré par le passage, dans lequel on ne fait, par conséquent, que passer ! Comme cela a été constaté par ailleurs, le problème de la coprésence est évoqué. Ici encore, la situation de référence n'est pas le complexe d'échanges, mais le déplacement.

Cette attitude est représentative de l'ensemble des propos recueillis auprès des usagers (réguliers et occasionnels) au sujet de la halle du complexe d'échanges. D'emblée avons-nous vu, il s'agit de quitter l'espace traversé, sans plus de formalités. Par ailleurs, rares sont les personnes interrogées qui formulent des commentaires spontanément à son endroit. Le plus souvent, il nous a fallu appeler ces commentaires par une question, voire relancer pour obtenir des descriptions plus fournies, cela sans pour autant obtenir des résultats probants.

Comment interpréter cette absence de résultats, qui s'ajoute à celle constatée dans l'enquête auprès des résidents ? La pauvreté des descriptions au sujet du complexe d'échanges, l'empressement des individus interrogés à le quitter, et, fort logiquement, l'absence d'indices laissant supposer que cet espace puisse jouer le rôle d'espace public rendent toute interprétation délicate. De fait le complexe demeure un espace essentiellement traversé, au sein duquel le problème de la coprésence ne se pose pas véritablement dans ces discours. Mais l'absence de mots ne signifie pas non plus l'absence d'épreuve – comme si la coprésence allait de soi dès lors qu'elle n'est pas verbalisée. Simplement, ce n'est pas seulement dans ce cadre que les usagers l'expriment, s'en saisissent.

Figure 14
Le lieu traversé



- trajet au sein de la halle du complexe d'échanges
- Faustine usager interrogé
- ▭ limites du complexe d'échanges
- ▬ espaces dévolus aux services dans le complexe d'échanges
- ▭ emprise des édifices sur la dalle

200 m



Conception et réalisation : Théo Fort-Jacques

Cette absence de résultat constitue donc un résultat. Si l'indigence des commentaires ne saurait nous amener à conclure que le complexe d'échanges est insignifiant ou qu'il ne recèle rien d'un espace public, elle nous invite à un changement de focale et de cadrage.

Avant d'en préciser les modalités, il convient de restituer une autre manière de présenter le lieu. Marginales à l'égard des qualifications du lieu comme l'espace du transit, ces descriptions en présentent des aspects moins fluides, des formes de rugosités où le problème de la coprésence nous apparaît sous forme d'indices. Latentes dans l'aspiration à quitter le complexe d'échanges et dans la qualification négative de l'ambiance souterraine, elles apparaissent alors d'une manière bien plus explicite. C'est pourquoi ces descriptions, aussi ténues soient-elles, méritent notre attention.

2.3. Ambiguïtés des qualifications : rugosités au sein du flux ?

L'autre versant des descriptions fournies au sujet du complexe d'échanges tendrait à contredire la thèse annoncée. Lorsque le complexe d'échanges est évoqué de façon développée dans les discours, c'est essentiellement pour traduire deux problèmes. Le premier, toujours étranger à la question de la coprésence, réside dans un certain manque de lisibilité du dispositif spatial. Il apparaît alors comme un espace au statut mal défini, sa fonction transit semblant parasitée par les commerces (Lise) et les rassemblements de jeunes (Alice), à moins que ça ne soit l'inverse : un espace commercial avec « des traces de métro » (Alice). Peu à peu, c'est le problème de la coprésence qui s'esquisse.

Invitée à revenir sur l'expérience du parcours commenté, Alice se livre à une description nuancée du complexe d'échanges, et rapporte sa difficulté à s'orienter dans un espace sans qualité.

Alors là c'est compliqué justement la Défense. Parce qu'il y a la porte de limite de validité des billets... Mais bon. Est-ce qu'on est dans le métro ou pas ? Après, il y a ce que moi j'avais identifié comme un centre commercial. Qui pour moi a tout d'un centre commercial ! [rires] C'est une ambiance que j'aime pas. Galerie basse, des gens qui traînent, y manque que les caddies peut-être...

Et pour toi, est-ce cela correspond encore à la station ?

On est plus dans la station puisqu'on est sorti du... Là, c'est un peu brouillé en fait. On sait pas vraiment c'est que c'est cet espace. C'est le centre commercial. Mais en même temps t'as des traces de métro. C'est bas de plafond, le sol est noir... T'as toujours cette odeur qui monte du métro... T'as ce même genre de... je me souviens pas si t'as exactement le même : le même mobilier que dans le métro. T'as pas cette espèce de lumière clinquante du centre commercial. Ca fait centre commercial pouilleux quoi. Soit centre commercial pouilleux, soit grande station. Enfin, c'est pas clair. Et c'est d'autant moins clair j'pense, que les gens qui sont là, on sait pas trop non plus c'qu'ils font. Peut-être parce qu'y a pas ces caddies. Mais peut-être parce qu'ils sont un peu comme moi ? Juste descendus à la station de métro. Même si... J'ai l'impression qu'y a quand même pas mal de gens qui traînent.

[Alice – RC]

Chez Alice, loin de clarifier la lisibilité du complexe d'échanges les commerces troublent l'identité du lieu. Sommes-nous bien dans une station de métro ? Ou bien s'agit-il d'un centre commercial peu amène comportant ce qu'elle nomme des « traces de métro » ? Sa description consiste ainsi en une qualification d'une ambiance présentée comme caractéristique du métro et perçue comme hostile, inhospitalière. Surtout, l'autre élément qui perturbe sa qualification des lieux, c'est la présence remarquée des rassemblements. Dès lors, le complexe d'échanges apparaît comme autre chose qu'un espace de transit. Cependant, ces autres modalités de la coprésence n'ont rien de particulièrement attrayant pour Alice. Au contraire, les commerces contribuent à l'ambiance répulsive et les « gens qui traînent » n'invitent guère à rester.

Cette tendance est encore plus marquée chez Daphné, étudiante à la Défense, quartier qu'elle fréquente depuis son adolescence et où elle avait pour habitude de se retrouver avec ses amis. Son cas est intéressant car on retrouve chez elle l'idée, déjà évoquée par les résidents, selon laquelle la Défense est un carrefour où l'on peut se retrouver. C'est d'ailleurs la qualité d'accessibilité du quartier qui a conduit Daphné et ses amis à choisir ce lieu pour se donner rendez-vous, comme c'est le cas de nombreux jeunes rencontrés dans le complexe d'échanges. Mais dans son cas, le rassemblement s'opère en surface, et plus précisément, sur les marches de la Grande Arche. Car si le lieu est très fonctionnel, il n'est pour Daphné guère plus qu'un espace de transit, fascinant par son importance, mais peu propice aux rencontres. Daphné va même plus loin. Si rencontre il y a, elle s'attend à ce qu'elle constitue une épreuve plus qu'une opportunité de sociabilité.

Et dans la grande halle, tu y a passé du temps ou pas ?

Ben pas mal... disons que... y a pas spécialement de raison... j'y ai passé du temps mais disons que c'est pas un temps... j'aime pas trop être dans la grande halle... y a pas vraiment de plaisir à être là quoi... c'est souvent bondé de monde, avec des gens qui sont très pressés et... on a plus envie de s'échapper de là que d'y rester...

Et cette station pour toi, c'est une station comme une autre ?

Ben non... la première fois j'avais trouvé assez impressionnant de réunir toutes les sortes de transport qui existent... ça m'avait impressionnée au début. Et j'ai l'impression que c'est une grande galerie commerciale, mise avant le grand centre commercial... Parce que par exemple y a un Virgin qui est là... C'est vrai que ça m'arrivait, quand j'attendais des gens, quand j'y pense, j'allais dans le Virgin et je regardais un peu tout c'qu'y a...

J'ai remarqué que les jeunes se retrouvent pas mal à cet endroit, et parfois restent. Ça t'est arrivé de rencontrer des gens ici ?

Ouais... enfin en général c'est des rencontres qu'on veut éviter... du genre « tu sais qu'elle est mignonne ta copine... », donc on a pas trop envie d'enchaîner la conversation.

Tu ne restes pas trop alors ?

Ben, disons que ça donne pas très envie... Enfin j'sais pas, pour moi, surtout le samedi après-midi, y a une masse de gens impressionnante, et c'est... on a pas trop envie de rester là. Autant, bon dans le centre commercial, y a moins de monde...

[Daphné ; RC]

Dans le discours de Daphné, le complexe d'échanges apparaît sous une lumière paradoxale. D'une part, c'est peut-être un lieu où l'on peut se retrouver en raison de sa nodalité, mais certainement pas un lieu où l'on se tiendrait rassemblé. Le propos ne fait qu'apporter un éclairage supplémentaire aux qualifications du lieu comme espace de passages. L'intérêt réside selon nous dans l'évolution de la description. Encore une fois, l'idée selon laquelle la situation d'entretien contribue à produire les discours trouve une confirmation. L'entretien induit un changement progressif du registre de la description, changement qui se traduit par un gain de sens du CŒUR chez Daphné. Mais cet épaississement du lieu se fait presque à son encontre : s'il faut partir, ce n'est plus seulement parce qu'on doit gagner un autre lieu, mais aussi parce qu'on ne peut pas rester. Dès lors, le complexe d'échanges n'apparaît plus uniquement comme un espace de transit, dominé par la logique des flux. Il semble également pris dans des agencements territoriaux traversé par l'enjeu de la coprésence. Faut-il pour autant y voir le signe d'un espace public en devenir ?

3. Le lieu territorialisé

Les flux d'utilisateurs n'épuisent pas ce qui advient au sein du complexe d'échanges. Compte tenu de la fonction du lieu, ils apparaissent comme l'usage dominant. C'est pourquoi les observer relevait de l'évidence, ou, plus exactement, de la nécessité d'entreprendre une analyse susceptible de les sonder au-delà de ce qui semble évident. Une telle démarche nous a conduit à suivre des utilisateurs dans leurs faits et gestes, à les écouter

parler, décrire, justifier leur pratique du lieu, qui, comme nous l'avons vu tendent à le fondre dans le flux. Parallèlement, elle nous invite également à regarder autrement le complexe d'échanges, à porter attention à ce qui se passe à ses marges. En effet, si le lieu-mouvement peut être autre chose que l'espace des flux, ce que tend à supposer l'idée d'espace public, il convient de s'attarder sur tout ce qui ne rentre pas dans le programme strictement fonctionnel du complexe d'échanges, qui consiste d'abord à assurer l'interface entre le transport et l'espace urbain.

Dans cette perspective, une situation se révèle riche d'enseignements pour peu qu'on prenne le temps de l'étudier. Au niveau de la sortie « Quatre Temps », qui conduit au centre commercial du même nom, des groupes de jeunes se rassemblent, s'appropriant l'espace jusqu'à en faire leur territoire, territoire nécessairement précaire cependant, en raison de la nature du lieu, qui interdit tout agencement pérenne autre que celui prôné par le dispositif spatial.

3.1. Un espace sans qualité ?

L'espace qui mène du complexe d'échanges au centre commercial des Quatre Temps a tout d'une situation définie exclusivement par le passage. Vu de la station, il est situé au centre de la grande halle, au niveau de deux accès vers le RER A. Il constitue ainsi une transition directe entre l'espace dévolu au transport et le centre commercial, transition empruntée par 20 000 individus tous les jours. Sans avoir fait l'objet d'une conception architecturale particulièrement soignée, cet espace apparaît néanmoins comme autre chose qu'une simple situation de transit. Le passage constitue en effet une aménité, dont profitent plusieurs types d'acteurs, chacun ayant ses intérêts et ses pratiques propres. Les commerces tentent de jouer au mieux d'une porosité entre espace privé (marchand) et espace public (de passage).

Nous sommes au centre de la salle des échanges. De part et d'autre, dans sa largeur, deux amples accès se font face : l'un vers le CNIT¹⁷, l'autre vers le centre commercial des « Quatre Temps ». Entre les deux, un espace de circulation est structuré sur ses bords par deux rangées de lignes de contrôle. Ce sont les accès aux quais du RER, situés à un niveau inférieur. Au milieu, se trouve un guichet RATP, délivrant informations et tickets. Outre les flux générés par les accès au RER, qui se déploient dans l'ensemble de la salle des échanges vers les autres sorties, l'accès vers les « Quatre Temps », constitue une polarité importante. Si l'on se dirige dans cette direction, une vaste enseigne située au-dessus du passage nous apparaît : elle indique le nom « Quatre Temps ». À l'angle du passage, il y a une entrée vers le magasin Virgin, qui s'expose dans la salle des échanges par une grande vitrine. D'autres commerces, aux enseignes plus anecdotiques, scandent le passage. Ils forment le « Mail », ensemble de commerces rassemblés dans le complexe d'échanges. Nous avons alors quitté la salle des échanges et nous nous situons dans un espace intermédiaire, plus bas de plafond, avec un sol plus clair et un éclairage distinct du reste de la halle. Au bout du passage, nous faisons face à une série de portes battantes, dans lesquelles s'engouffrent à peu près autant d'individus qu'il en sort – affluence variable selon qu'on se situe aux heures de pointe ou non. Derrière ces dernières, il y a trois escaliers mécaniques qui mènent à la galerie marchande du centre commercial des « Quatre Temps ». Ce qui retient notre attention ici se trouve quelques pas en arrière. Il s'agit des situations de stationnement d'individus sous l'enseigne « Quatre Temps », à l'interface entre la salle d'échange et cet espace de passage. Des jeunes s'attardent, se regroupent, discutent en regardant les gens passer. Ainsi investissent-ils cet espace selon des logiques d'usages différentes, qui interfèrent et se superposent, interférences qui induisent

¹⁷ En fait, cet accès fût longtemps fermé. Il n'a ouvert que très récemment, avec l'inauguration du CNIT rénové et reconverti en centre commercial haut de gamme. Durant l'enquête, cet accès n'en était donc pas un et se limitait à un rideau de fer baissé.

parfois la controverse, voire le conflit. Dans ce jeu à trois parties, les bandes de jeunes occupent une place particulière : leur présence, ce qu'ils font avec l'espace, muent cette situation de passage en un territoire spécifique, procédant à la fois d'une territorialisation et d'une déterritorialisation.

Par sa position au sein du complexe d'échanges – entre la salle des échanges et le Mail – et à l'interface de ce dernier avec le centre commercial, cette situation peut être considérée comme un « seuil » (Bordeuil, 2000). Nous l'avons vu (cf. chapitre 3), le seuil apparaît comme une situation où « l'on se voit vu », dans la mesure où elle suppose un changement d'engagement et d'attention au contexte. Le passage d'un seuil implique donc un ajustement à la situation nouvelle, celle dans laquelle l'individu vient de s'engager, ajustement appelant une certaine réflexivité. Ainsi le seuil prend-il tout son sens (et son caractère opératoire) en situation de déplacement, lorsqu'il est traversé – et l'on serait tenté d'interroger la réciproque : en quoi le déplacement suppose-t-il toujours le passage de seuil en seuil. Que devient-il lorsqu'il fait l'objet de stationnement ?

3.2. L'espace du passage comme ressource marchande

Par sa complexité, cette situation apparaît comme une réduction de l'ensemble de la salle des échanges. Ainsi y retrouve-t-on la fonction de circulation fortement articulée avec l'offre de services marchands.

3.2.1. Le rôle de la vitrine

Si l'on adopte la perspective des commerçants, cette situation de passage se mue en espace marchand implicite, suggéré, chaque passant constituant un client potentiel. Cette marchandisation de l'espace public est implicite car en grande partie invisible ou du moins immatérielle. Il s'agit ici de considérer l'espace occupé par les vitrines. Visiblement nul, il n'en est pas moins significatif. Il correspond à la fonction de la vitrine :

rendre le commerce visible. Le commerce doit ainsi se rendre visible, impératif qui se traduit par un processus de privatisation sensible de l'espace public. Aussi les commerces doivent-ils jouer au mieux de la porosité entre le public et le privé, interpénétration qu'induit la vitrine. Un tel dispositif interdit tout stationnement et plus généralement toute activité nuisant à la visibilité et à l'accessibilité du commerce.

Figure 15
La sortie « Quatre Temps »
Convergence des logiques du flux et du commerce



De la halle du complexe d'échange vers le centre commercial des Quatre Temps : une situation de passage configurée par le flux d'usagers en transit ?



La porosité organisée de l'espace du commerce vis-à-vis de l'espace du transit

Photos : Théo Fort-Jacques

3.2.2. La place du Virgin

Illustration de l'intérêt suscité par cet espace de passages, le magasin Virgin, rare franchise de renommée installée au sein de la halle, est situé à l'angle de l'accès vers le centre commercial des Quatre Temps et de la halle du complexe d'échanges. Une partie de la surface de vente a été sacrifiée, de sorte que le magasin ne fait plus véritablement l'angle. Il est ainsi possible d'emprunter un passage par le Virgin sans pour autant entrer dans le magasin. En somme, le Virgin, consacrant une partie de son espace au passage, réalise une forme de publicisation, qui autorise en retour une plus grande visibilité de l'espace marchand. Elle démultiplie ainsi sa visibilité au sein du complexe d'échanges en même temps qu'elle maximise l'accessibilité à son espace de vente. Précisons, pour être complet, que le magasin, aménagé sur plusieurs niveaux, dispose également d'un accès donnant sur la galerie marchande du centre commercial.

On retrouve ici la problématique, aujourd'hui bien étudiée, de la publicisation des espaces commerciaux, qui joue de l'interface entre espace privé et espace public (Sabatier, 2006). De ce point de vue, l'analyse de cette partie du complexe d'échanges relève peut-être plus du modèle du centre commercial que de celui de l'espace public, revendiqué par ses concepteurs. Un tel rapprochement doit toutefois être nuancé, pour deux raisons au moins. Comme cela a déjà été précisé, ce passage n'a pas fait l'objet d'une démarche d'aménagement le constituant comme un artefact de lieu public à la manière des centres commerciaux de dernière génération (Chivallon, Marme, Prost, 1998). Par ailleurs, les principaux usagers qui fréquentent cet espace ne le font pas sur le mode de la déambulation ludique qui caractérise le « *shopping* » (Germes, 2007). De façon générale, les arrêts dans les commerces constituent de simples pauses au sein du temps de déplacement, de simples inflexions des trajectoires dans l'espace des circulations (Tillous, Kaufmann, Louvet, 2008). Ils obéissent donc bien à l'invitation formulée dans la

conception du dispositif spatial : se saisir des services qui y sont proposés, et en particulier des services commerciaux, comme d'une opportunité offerte au sein de la situation de déplacement, mais qui lui reste subordonnée (cf. chapitre 2). Au fond, c'est le cheminement qui autorise ou non l'arrêt dans les commerces, et non ces derniers qui guident le cheminement. C'est la tendance qui domine. Mais elle n'est pas exclusive. L'observation récurrente révèle en effet d'autres usages, qui confèrent à cette situation une dimension autrement problématique et éclaire la question de la coprésence dans l'espace du déplacement d'une manière spécifique.

3.3. Conflits d'urbanité, le civisme à l'épreuve¹⁸ ?

A cette logique d'usage articulant le marchand et le non-marchand, se superpose une modalité d'usage moins formelle. Il s'agit de l'occupation de l'espace par des groupes de jeunes, rassemblés au seuil de la grande halle et de l'espace dévolu aux commerces – appelé le « Mail ».

Il faut distinguer deux types de stationnement. Premier cas : des personnes isolées, ou de petits groupes (trois individus maximum) attendent, regard dans le vague du flux, silencieux et immobiles, d'être rejoint par une connaissance. L'occupation de l'espace, éphémère, relève alors de la simple localisation : l'agencement qui en résulte se réduit au « point de rendez-vous », qui est un espace prétexte. Une fois constitué, le groupe quitte ce lieu devenu sans intérêt. Daphné en fournit un exemple :

Vous vous retrouviez dans la halle avec tes amis ?

Ben non, plutôt dehors parce que vu qu'y a beaucoup de monde ici, c'est plus simple de se retrouver dehors. Comme on vient par des transports qui sont pas au même

¹⁸ Voir le titre de l'ouvrage dirigé par Daniel Cefaï et Isaac Joseph (2002), qui traduit bien l'inspiration pragmatiste au sujet de l'urbain : c'est dans les tensions ordinaires et leur résolution que réside le moteur des sociabilités urbaines.

endroit... on s'est pas posé la question à vrai dire...
[Daphné ; PC1]

Deuxième cas, celui sur lequel nous allons maintenant nous concentrer : des groupes de jeunes, dont la taille excède parfois (mais rarement) la dizaine d'individus, se retrouvent sur ce même seuil. Ils mettent ainsi ses propriétés à profit dans la constitution de ce qui apparaît comme une forme de territoire. Avant d'en poursuivre l'analyse dans la perspective de l'étude de la coprésence, il convient de dire quelques mots sur les individus observés. Ils adoptent pour la plupart un mode vestimentaire aisément reconnaissable, qui correspond au style du « jeune de banlieue », selon l'expression consacrée : vêtements de sports, jean, basket, casquette, équipement audio, téléphone portable. Ils se rassemblent par petits groupes.

Interrogés sur leurs rapports avec ces jeunes, les commerçants sont catégoriques : « *ça c'est chiant. On se fait agresser. Ils viennent en bande, ils volent. On peut appeler la sécurité, mais parfois il faut fermer le rideau, sinon, ils sont là, ils peuvent piquer la caisse...* » explique par exemple une vendeuse installée dans un kiosque. Pour donner plus de profondeur à son propos, pour signifier le caractère problématique de la situation, l'employée évoque un cas jugé emblématique des difficiles relations entre commerces et groupes de jeunes : « *ça devient comme à Châtelet. Ils ont foutu la merde à Châtelet, et maintenant, ils viennent à la Défense* ».

Dans cette perspective, la présence des jeunes apparaît donc comme une menace. Pourtant, l'idée de faire de l'espace de la mobilité autre chose qu'un simple espace de transit, la volonté de l'élever au rang de l'espace public suppose ce type de détournements. Pourquoi deviennent-ils indésirables ? Où se situe l'incompatibilité ? Présentée comme une nuisance relative à l'activité marchande, elle apparaît aussi comme un facteur venant troubler la quiétude de l'ordre public co-instauré par les commerces et supposé légitime dans un tel espace. La cohérence issue de

la convergence entre l'espace de passage et l'espace marchand et garantie par l'utopie d'espace public au niveau du projet semble ainsi mise en péril par l'introduction d'une logique qui se révèle comme concurrente, ou du moins parallèle.

3.4. Un espace territorialisé ?

La présence des groupes de jeunes constitue la seule véritable situation d'arrêt au sein du complexe d'échanges. En cela et sans être pour autant spectaculaire, elle révèle le caractère paradoxal de ce dispositif spatial pensé comme un espace public. D'une part, le fait qu'une population se rassemble au sein d'un lieu aménagé en vue du transport semble attester du caractère performatif de l'énoncé proposé par ses concepteurs dans l'utopie de l'espace public. Les jeunes introduisent bien d'autres manières de se conduire et de se penser au sein du lieu. Mais dans ces pratiques, c'est le statut public de l'espace et l'ordre qu'il sous-tend qui sont finalement mis à l'épreuve, révélant par là même sa fragilité.

3.4.1. Pourquoi les jeunes se rassemblent-ils à cet endroit précis ?

C'est tout d'abord la fonction première de ce type de lieu, sa qualité de « commutateur urbain » (Lévy, 2001), qui justifie leur présence prolongée sur ce seuil. Nœud important au sein du réseau de transport en commun de l'agglomération parisienne, le complexe d'échanges constitue en effet un vaste carrefour, où se retrouvent des individus résidant dans d'autres lieux, distants et dispersés dans le nord-ouest de l'agglomération parisienne (Kokoreff, 1995). Le plus souvent, il s'agit simplement de se donner rendez-vous. Les jeunes s'attendent et se regroupent en vue de poursuivre un itinéraire en groupe, vers le centre commercial des Quatre Temps ou sur le parvis par exemple. La notion de commutateur traduit bien cette capacité du complexe d'échanges à mettre en rapport différents espaces (une gare, un espace public, un centre commercial, etc.) et différentes échelles (l'agglomération parisienne, le

quartier de la Défense, le complexe d'échanges). Pour quelques-uns cependant, ce site est plus qu'un simple lieu de rendez-vous. Il devient un espace de rencontre en soi, ce qui suppose une mobilisation spécifique de la ressource spatiale. Leurs pratiques spatiales font alors de cette situation autre chose qu'un espace de passage.

Pour quelles raisons les jeunes demeurent-ils à cet endroit précis du complexe d'échanges ? Les aménités offertes par le passage constituent le motif le plus souvent évoqué. L'opportunité de la rencontre, la distraction que procure le spectacle des flux incessants, et surtout le sentiment d'occuper une position stratégique, d'où « *l'on peut voir tout ce qui se passe* » précise un des individus interrogés, apparaissent comme autant de facteurs.

Le spectacle des flux est un fait de situation. La sortie des Quatre Temps, en plus de conduire au centre commercial, est située en face de deux accès aux quais du RER et du métro, c'est-à-dire là où les flux sont les plus nombreux. Il convient également de mentionner la présence du magasin Virgin et la proximité d'un restaurant McDonald's, deux des enseignes les plus remarquables, et d'autant plus remarquées ici qu'elles sont particulièrement bien connues des jeunes.

Plus fondamentalement, la sortie « Quatre Temps » offre l'opportunité de se retrouver et de cultiver l'entre-soi. Les jeunes des cités alentours s'approprient ainsi l'espace de façon quasi-pérenne, phénomène qui engendre des situations de controverse, voire de conflit avec d'autres acteurs : avec les forces de l'ordre (agents de sécurité de la RATP et policiers), avec les commerçants « riverains ». Il semble cependant que le conflit soit plus latent qu'effectif : le plus souvent, les groupes de jeunes évitent de stationner trop longtemps et trop nombreux sur ce seuil. Fragmentant les groupes puis les reformant, ils déambulent entre le centre commercial et la station. Ils mettent ainsi à contribution toutes les ressources spatiales disponibles dans ce que l'on pourrait appeler une tactique de l'esquive.

Par sa dimension identitaire et ses implications spatiales, le rassemblement des jeunes se rapproche d'une forme de territorialisation, opérée au sein de l'espace du flux. Cette spatialité spécifique n'est pas sans conséquence pour le statut du lieu. Plus précisément, l'élaboration d'un territoire interroge la publicité du lieu.

3.4.2. L'appropriation symbolique du lieu

Le processus de territorialisation passe tout d'abord par une sémiotisation de l'espace qui en traduit l'appropriation par les groupes de jeunes. Ces derniers s'attardent de façon privilégiée sous l'enseigne « Les Quatre Temps », qui indique la direction à suivre pour accéder au centre commercial. Une observation récurrente révèle que ce sont souvent les mêmes individus qui viennent aux mêmes endroits. L'enquête par observation exige alors une implication plus directe du chercheur : il convient de vérifier le relevé par un entretien improvisé. Un des jeunes souligne ainsi que ce lieu précis est le point de rencontre de « gangs », selon son expression. Il y en a plusieurs, chacun ayant son domaine précis, qu'il convient de respecter : « *les groupes ont leur territoire* », précise-t-il. La territorialisation est d'autant plus prégnante que le site approprié est nommé : il s'agit du « *point I, comme « international* ». L'individu interrogé explique : « *il y a toutes les races ici* ».

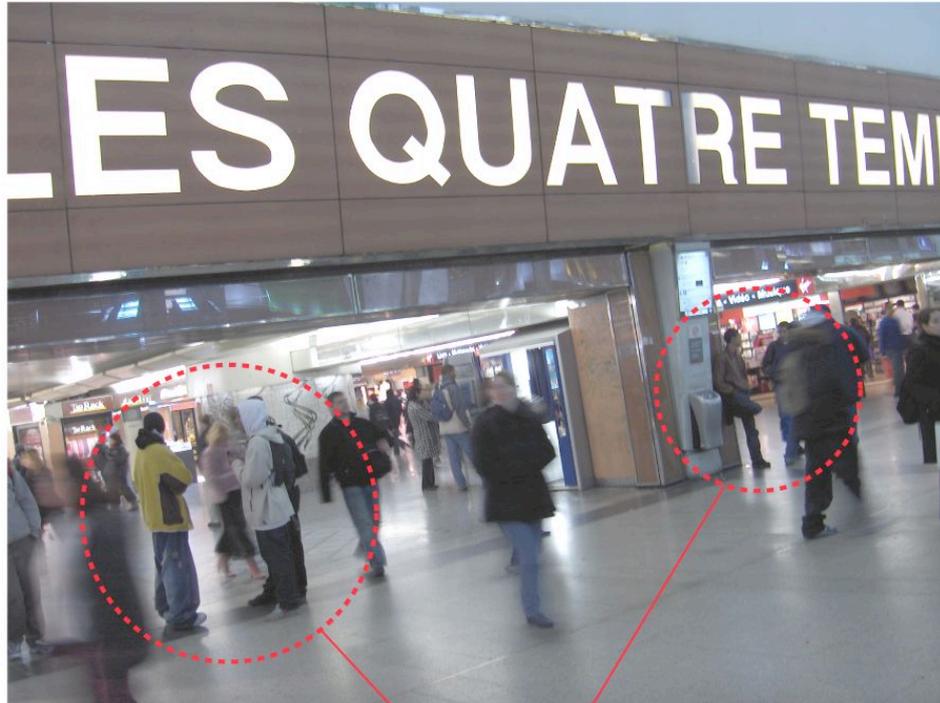
Fait remarquable, le principal point commun des jeunes rassemblés, le critère de convergence au sein d'un groupe, c'est la Défense. Tous s'y sont rencontrés. Ils viennent de communes alentour, Puteaux, Nanterre, Courbevoie, parfois plus loin. Ils ne sont pas nécessairement originaires des mêmes cités, où d'ailleurs ils ne restent pas, en raison de contrôles policiers jugés trop fréquents. Plus qu'un point de ralliement, le « *point I* » constitue donc un symbole de l'unité du groupe, au point qu'il y a une identification collective à ce qui apparaît comme un territoire : « *y a de l'ambiance ici. Y a les gens qui passent, y a les filles... Mais sans nous, c'est mort ici ! C'est nous qui mettons l'ambiance !* ».

Notons par ailleurs que le dimanche tous les commerces sont fermés. La station est pour ainsi dire déserte. Pourtant, quelques jeunes sont là à attendre. On peut y voir un indice supplémentaire de la pérennité du territoire, au-delà de l'intérêt suscité par le passage, tributaire, lui, des temporalités liées aux mouvements pendulaires.

3.4.3. La territorialisation par les corps

On peut relever des signes explicites de la présence pérenne, signes que les jeunes produisent dans et avec l'espace, puisqu'ils s'y rendent visibles. Le groupe d'individus lui-même participe de cette appropriation (cf. figure16). Si les jeunes stationnent de préférence sous l'enseigne, ils mettent parfois à contribution le reste de l'espace transitoire entre la gare et le centre commercial. Le plus souvent debout, les jeunes détournent aussi les dispositifs spatiaux à leur portée. L'utilisation d'une cabine de photomaton pour s'asseoir le temps d'une discussion en offre une illustration. Autre exemple, relevé lors d'une observation *in situ* : cinq ou six individus s'assemblent au milieu du passage, entre le kiosque et l'accès au mail. Ils se sont disposés en cercle, chacun étant distant d'environ deux mètres de son plus proche voisin, de sorte qu'ils occupent un vaste espace. Peu dense, il n'en contrarie pas moins le flux. Les passants s'orientent ainsi vers l'autre côté du kiosque pour accéder au centre commercial, toute situation d'empiètement, délicate par définition (Goffman, 1973), devant être évitée. Plus généralement, les corps sont disposés dans l'espace par petits groupes réunis autour des colonnes qui jalonnent ce seuil. Ils dessinent ainsi une série de micro-territoires, véritables manifestes d'entre-soi exposés de manière ostensible. Cette exposition en public d'une communauté d'appartenance passe également par d'autres modes. Les individus s'interpellant au sein des groupes et d'un groupe à un autre, des éclats de voix sont perceptibles dans l'ensemble de l'espace et attestent de l'interconnaissance qui caractérise ces rassemblements. Ici encore, c'est dans son caractère ostensible que réside l'emprise territoriale.

Figure 16
Des situations d'attente au sein de l'espace du flux :
prémisses d'un territorialisation ?



Conception et réalisation : Théo Fort-Jacques

les territoires des gangs

Au sein du complexe d'échanges, les jeunes créent ainsi un univers familial, au sens où la communauté du groupe s'y reconnaît et y fonde une partie de son identité, bien distinct de « l'étrangeté mutuelle » gouvernant les interactions constitutives de la vie publique (Quéré & Brezger, 1993). Cet univers familial est caractérisé par l'interconnaissance : selon une logique strictement sociologique, les individus se réunissent parce qu'ils se connaissent au préalable. Il est par ailleurs régi par une géographie du proche : dans une perspective proxémique, l'interconnaissance suppose le rapprochement des individus selon une logique inhérente au groupe et par souci de distinction vis-à-vis des autres individus. Enfin, cette géographie se double d'une spatialité propre : dans une perspective éthologique, les jeunes s'approprient

l'espace du rassemblement, qui devient leur territoire, à la manière des réserves de Goffman – même si dans ce cas, nous sommes plus proche du modèle de l'emprise ostentatoire que de la réserve, qui suggère une forme de discrétion. À l'opposée des jeux de distance et de l'anonymat caractérisant l'espace des civilités, interconnaissance, propre et proche constituent les trois leviers constitutifs de ces micro-territoires qui tendent à exclure les autres usagers, les renvoyant dans une altérité radicale. Ce faisant, cette partie du lieu-mouvement semble soustraite à l'espace public, ce d'autant plus que l'appropriation symbolique du lieu se double d'une emprise physique. Elle n'en est pas moins affectée par des logiques de dispersion, qui voient se dissoudre les micro-territoires, aussi revendiqués soient-ils.

3.5. L'art de la dispersion

À la forte territorialisation du lieu de rencontre semble ainsi répondre une déterritorialisation due à une dispersion récurrente des groupes dans les « rues » de la gare, ou dans les allées du centre commercial. Cette dispersion est d'abord le fait des jeunes eux-mêmes, qui mettent à profit la situation d'interface pour déambuler dans les différents espaces ainsi raccordés, à commencer par le centre commercial. Des groupes se forment, demeurent sur les lieux un moment, puis se scindent, une partie quittant le point de rassemblement, l'autre restant sur place ou rejoignant un autre groupe constitué non loin. Les départs ne sont pas nécessairement définitifs. Des individus partis peuvent très bien revenir quelques instants plus tard. Le groupe reprend alors sa forme et retrouve le lieu qui le constitue, cela à l'emplacement précis qui est le sien dans le passage. Ces processus répétés attestent de l'inertie de la territorialisation et de la pérennité des places.

La dispersion apparaît ensuite comme une réponse à l'injonction formulée par les garants de l'ordre spatial, en la personne des agents de police, qui interviennent régulièrement par des contrôles d'identité.

Généralement ciblées sur un groupe, ces interventions ont pour principal effet la dispersion immédiate des autres groupes. La nature du rapport avec les équipes de sécurité et la police confère une certaine spécificité à la territorialité de ces groupes de jeunes : « *les flics, on joue leur jeu. Eux ça les vénère [énerve] ; ils nous mettent la pression, ils nous affichent. Mais ça marche pas, ça a jamais marché* ». Ainsi, à partir de midi en semaine, peut-être un peu plus tôt le week-end, des jeunes commencent à se regrouper, de sorte qu'il y a presque toujours quelqu'un à saluer ou à attendre. Parfois, les mercredis et samedis après-midi notamment, les regroupements atteignent une densité telle (jusqu'à cinquante personnes stationnent sous l'enseigne « les Quatre Temps »), qu'ils forment presque une barrière sur ce seuil entre le complexe d'échanges et le centre commercial. À l'inverse, lorsque les policiers patrouillent dans la grande halle, les jeunes sont beaucoup moins nombreux et se retrouvent dans d'autres lieux : le centre commercial et le parvis principalement. Les jeunes qui se regroupent ici mobilisent donc un système de lieux qui s'étend au-delà des limites du complexe d'échanges dans une tactique de l'esquive, qui vise à éviter la rencontre avec les forces de l'ordre, ou toute situation qui les mettrait en faute.

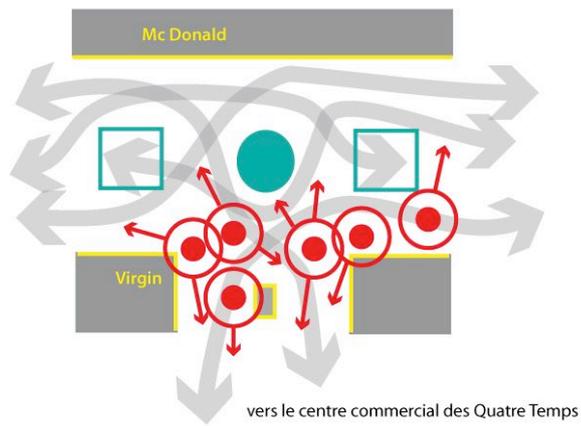
Le caractère dialogique de cette pratique du lieu confère à l'agencement spatial qui en résulte une apparence singulière. Nous avons évoqué le couple territorialisation-déterritorialisation pour en préciser les contours. Dans son étude des formes contemporaines de territorialisation, Claude Raffestin considère que l'« écogenèse territoriale » procède d'une « sémiotisation de l'espace », le territoire émergeant sous l'emprise des significations qu'un groupe lui affecte (Raffestin, 1986). Or ces significations ne sont pas toujours stables. Vulnérables, elles peuvent faire l'objet d'une redéfinition qui passe par leur brouillage. Ainsi Raffestin puise-t-il directement dans la philosophie de Gilles Deleuze et Félix Guattari, qui envisagent l'espace selon une logique du sens (Deleuze & Guattari, 1980).

3.5.1. Quand la dispersion prend le dessus

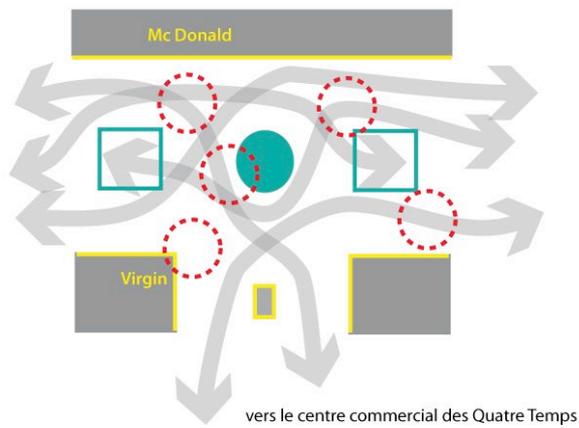
Ces observations doivent cependant être nuancées en raison de l'évolution rapide de la situation depuis les premiers relevés en 2005 et 2006. Dès 2007, les rassemblements sur ce seuil se font plus rares. Lors des dernières observations de terrain, au printemps 2009, ces regroupements semblaient beaucoup moins stabilisés et répartis sur deux pôles : le Virgin et le McDonald's situé en face. Cette modification s'explique notamment par un changement de population. Les anciens « gangs » ne sont plus présents et n'ont pas été remplacés. Plus précisément, c'est la spatialité des individus qui a changé. Si les individus continuent de se retrouver dans cette partie du complexe d'échanges, parfois en grand nombre, désormais ces rassemblement ne se traduisent pas par un ancrage véritable – ce que confirment les entretiens improvisés *in situ*. Le lieu de rendez-vous prenant le dessus sur le lieu du rassemblement, la dispersion tend à dominer le couple territorialisation-déterritorialisation (cf. figure 17).

D'autres lieux de convergence routiniers et faisant l'objet d'une territorialisation analogue sont cependant à signaler. Il ne sont pas véritablement localisés dans le complexe d'échanges, ou du moins pas dans la grande halle comme c'était le cas. Des rassemblements pérennes se trouvent désormais relégués aux marges du dispositif spatial, dans le réseau de galeries souterraines partant de la sortie Coupole, qui mènent à un espace commercial autonome (aujourd'hui en cours de reconversion) et au secteur 8 de la Défense, plus résidentiel. Là, la galerie est notamment transformée en salle de danse hip-hop par des jeunes habitants la Défense, essentiellement les après-midi et le week-end. Ce n'est donc pas le même espace, ni le même public, mais il s'agit bien du même type d'engagement spatial.

Figure 17
La sortie « Quatre Temps »
Territorialisation et déterritorialisation dans l'espace des flux



Temps fort de la territorialisation
 opérée par les groupes de jeunes :
 la coprésence comme enjeu spatial



Temps faible de la territorialisation :
 la coprésence négociée sur le mode
 de la dispersion

-  ancrages territorialisés
-  extension et dilution de la territorialisation
-  rassemblements sans territorialisation
-  flux d'utilisateurs en transit
-  accès aux espaces du transport
-  guichet RATP
-  emplacement des commerces
-  vitrines des commerces

Conception et réalisation : Théo Fort-Jacques

3.5.2. Quels enseignements ?

Cette situation révèle une modalité conflictuelle de la coprésence, qui réside ici dans la concurrence pour l'utilisation de l'espace et qui se cristallise dans un conflit de légitimité entre les différentes populations – et très exactement, entre les groupes de jeunes et les gestionnaires du complexe d'échanges.

L'étude de cette conflictualité et de ses implications spatiales démontre en outre que la territorialisation opérée par les groupes de jeunes entre en contradiction avec l'utopie de l'espace public. Plus précisément, le potentiel offert par l'espace public en matière d'usage et de signification se traduit ici par sa négation relative. Le dispositif spatial, par ses qualités et par sa philosophie rend en effet possibles des pratiques alternatives au déplacement, comme celle des rassemblements de jeunes. Mais la spatialité même de ces rassemblements se constitue en porte-à-faux vis-à-vis de l'espace public. Procédant par l'appropriation des lieux, c'est-à-dire par l'instauration d'un régime de propriété spécifique qui se traduit par l'établissement de clôtures symboliques, elle tend à nier le caractère accessible et inaliénable de l'espace public. Impliquant l'identification à un groupe, elle met en outre en question la capacité de l'espace public à faire lien en transcendant les particularismes, y compris lorsqu'ils se traduisent sous des formes ordinaires et banales comme c'est le cas dans le complexe d'échanges. En somme, c'est la capacité de l'espace public à « faire société »¹⁹ qui se trouve interrogée ici.

Comme nous l'avons dit, cette négation est cependant toute relative. Car la territorialisation est niée par l'injonction au mouvement, dont l'expression la plus manifeste réside dans les interventions policières. Cette injonction est toutefois implicite dans le dispositif lui-même, non seulement en tant qu'espace de la mobilité qui exige la fluidité, mais

¹⁹ Selon l'expression de Jacques Donzelot (2003)

aussi en tant qu'espace public, qui doit garantir la pluralité des usages et des significations. En effet, la territorialisation opérée par les jeunes doit aussi se comprendre comme une déterritorialisation, qui passe par la dispersion, spontanée ou contrainte, des groupes. Avec cette dispersion, c'est l'agencement instauré par les corps qui s'effondre et s'efface face à l'espace public. Enfin, il faut noter que les deux spatialités ou ordres socio-spatiaux coexistent. Mais c'est selon des temporalités différentes, ou de manière juxtaposée dans l'espace car ils s'excluent l'un et l'autre.

Enfin, au-delà de ces éléments de compréhension des modalités problématiques de la mise en commun, l'étude de cette situation nous fournit des enseignements susceptibles d'orienter la dynamique de l'enquête. Si le problème de la coprésence se pose au sein du complexe d'échanges et y revêt une part de spécificité, les jeunes interrogés n'hésitent pas à se mettre en mouvement afin de limiter les tensions suscitées par leur présence territorialisée et ainsi garantir une certaine pérennité dans le temps à ces territoires. L'espace de la coprésence excède donc le lieu et se complexifie. Pour en saisir les ressorts, il nous a fallu « suivre » les jeunes au-delà des micro-territoires stabilisés. Il peut être utile de procéder de la même manière pour les usagers en transit. Si le problème de la coprésence se pose dans le complexe d'échanges, l'agencement spatial mis en œuvre pour le résoudre le dépasse.

4. Bilan

Qu'est-ce que le complexe d'échanges de la Défense ? Le territoire des groupes de jeunes rassemblés – les « gangs » ? Un centre commercial avec des « traces de métro » ? Un espace de transit, où l'on ne fait « que passer » ?

Le complexe est une somme de tout cela, assurément. Mais l'utopie de l'espace public voudrait voir ces différentes dimensions intégrées et leur différences transcendées dans la constitution d'un ordre public perçu

comme une vertu. Pourtant, par leur spatialité, ces différentes dimensions semblent moins intégrées dans un agencement complexe global que juxtaposées, comme participant d'ordres distincts. C'est à ce constat que conduisent observations et entretiens. Il serait séduisant d'en inférer un potentiel d'urbanité fondé sur un espace public de confrontation. Mais, si la confrontation est observée, elle semble s'établir entre un ordre public issu des pratiques de circulations convergeant avec les pratiques de consommation (et dont la figure spatiale serait le réseau) et un ordre privatif issu de rassemblement de groupes de jeunes à forte composante communautaire ou tribale (et dont la figure spatiale serait le territoire). En déduire l'existence d'un espace public relève plus d'une inspiration philosophique matinée de bons sentiments que du compte rendu scientifique. Tout se passe au contraire comme si l'espace, loin de garantir l'ordre public, comme le postulent de nombreuses philosophies, venait en troubler les contours et en obscurcir les promesses. Il y a bien une mise en commun. Mais elle s'impose ici comme une nécessité liée à la condition spatiale de la vie publique. Et ses modalités semblent caractérisées par une certaine pluralité, non réductible au seul ordre public.

Lorsque la question de la coprésence au sein du complexe d'échanges est abordée par les usagers, ce sont les territorialisations opérées par les groupes de jeunes et les tensions qu'ils suscitent qui font l'objet de descriptions. La sociologie d'inspiration simmelienne considère que l'espace public procède d'une « hospitalité de confrontation » (Joseph, 1998), où les controverses, les conflits, les tensions latentes, toutes ces rugosités qui caractérisent une situation de coprésence sont au principe de toute interaction. Dès lors, les tensions observées autour des territoires des « gangs », les stratégies d'évitement mises en œuvre par les usagers interrogés participeraient de cette « urbanité de confrontation », qui *« met à l'épreuve les rassemblements et ceux qui les traversent »* et contribueraient à la genèse d'un « espace public de confrontation » (Boissonade, 2006, p. 51). Ce serait donc dans ces épreuves que le

complexe d'échanges réaliserait son programme : devenir, par ses propriétés d'espace public, un lieu de ville. S'il l'on souscrit volontiers à cette inspiration, qui est aussi en grande partie une aspiration, l'observation attentive des spatialités démontre que la genèse « sous tension » de l'ordre public se déploie ici « contre » l'espace public. Car ce qui se comprend sociologiquement comme de la confrontation se traduit géographiquement par une territorialisation dont les ressorts spatiaux tendent à nier la publicité de l'espace. La confrontation est comme annulée par les évitements. Il y a incompatibilité entre spatialité territoriale et spatialité réticulaire. De surcroît, le lieu – à la fois le dispositif en question et le concept géographique – ne joue pas son rôle : il ne transcende pas ces contradictions. Pour résumer : oui, il se passe quelque chose d'autre que de simples circulations dans ce complexe d'échanges ; oui, ce quelque chose participe à la définition en situation d'un ordre de l'interaction qui s'enracine dans la confrontation. Mais non, cet ordre n'est pas tout à fait public. Ou en tout cas, la spatialité dont il procède ne l'est pas. Pour cela, il faudrait qu'il y ait cospatialité, que « ça se cogne », selon les mots de George Perec (2000). C'est aussi cette absence de confrontation géographique que dit l'absence de mots constatée en début de chapitre. Ni tout à fait public, ni réellement privé, cet espace est commun, au sens où il suppose une mise en commun de la ressource spatiale.

En d'autres termes, à travers les situations observées et celles vécues par les personnes interrogées, le complexe d'échanges ne tient pas la promesse du lieu-mouvement laboratoire de l'urbanité, promesse énoncée par Isaac Joseph : « *nulle part mieux que dans une gare, ne vérifie l'idée selon laquelle l'espace public est un agencement de domaines contestables et contestés* » (Joseph, 1996, p. 108). Le complexe d'échanges et ce qui s'y joue ne présentent en effet aucun signe de résolution du paradoxe selon lequel « *s'il veut être public, l'espace urbain doit gérer deux modèles contradictoires, celui du rapprochement et celui de la fuite* » (Boissonnade, 2006, p. 51).

Si l'on admet sa pertinence théorique, l'urbanité de confrontation demeure donc un chantier à venir. Les conflits ou rugosités observées n'impliquent pas le passage du groupe, avec son régime d'engagement dominé par la familiarité et son mode d'habiter sédentaire, au collectif, avec un régime d'engagement dominé par la publicité et un mode d'habiter mobile. D'une part, le groupe assure la pérennité de sa territorialité (fondée sur une proximité interactionnelle) en adoptant un mode d'habiter mixte, fondé sur l'association de la station et du mouvement. D'autre part, le public des usagers en transit ne sacrifie aucunement la fluidité de sa trajectoire à la rugosité vertueuse de l'interaction conflictuelle. Lorsque cette dernière éventualité se présente, elle fait l'objet de stratégies d'évitements. La fuite l'emporte alors sur le rapprochement. Car c'est bien l'évitement qui domine dans les réponses pratiques apportées à ces territorialisations. Mais les individus en déplacement ne semblent pas opposer à ces micro-territoires d'autres agencements territoriaux concurrents. Il y a plutôt coexistence pacifique des manières d'habiter le lieu, si bien que les ordres socio-spatiaux qui en découlent tendent à s'ignorer.

L'espace public n'est donc pas dans le complexe d'échanges. Mais la situation de coprésence demeure, et il faut bien faire en sorte d'user ensemble de cet espace aménagé. La confrontation constitue une des modalités de cette mise en commun. Si elle ne débouche pas sur un espace public, au moins contribue-t-elle à définir les contours encore flous d'un espace commun.

Reste à sonder plus précisément ce qui apparaît jusqu'à présent seulement en filigrane dans les discours : la gestion de la coprésence au sein du mouvement. Du point de vue des usagers en déplacement, le complexe d'échanges se comprend essentiellement comme un espace de transit où la question de la coprésence ne se pose pas. Ou marginalement. C'est à cette marge que se trouvent les premiers enseignements. Et c'est dans ce non-résultat que se dessine la perspective susceptible de nous guider vers les suivants. Voilà pourquoi il était nécessaire de faire

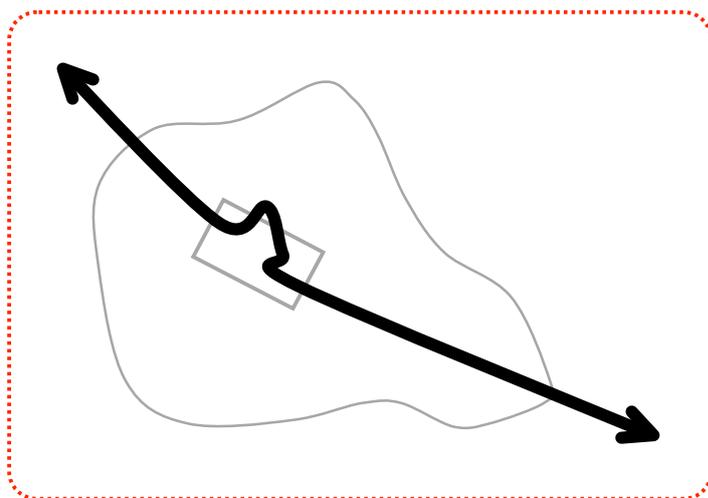
l'analyse de ces impasses où nous conduit l'enquête, car cela nous dit aussi quelque chose de la coprésence et de l'espace du déplacement. L'étude de ces pratiques ne révèle aucun indice permettant de déceler un potentiel d'espace public au sein du complexe d'échanges. Mais elle ne permet non plus d'en nier toute possibilité. En revanche, comme ce fut observé chez les résidents, si le complexe d'échanges n'est que rarement mentionné et très peu décrit, c'est parce qu'il ne constitue pas l'espace de référence pertinent. Il n'est qu'un segment au sein de l'espace du déplacement. Pour comprendre les agencements auxquels donne lieu la coprésence, il convient donc de suivre les usagers. Pour cela, il nous faut opérer un changement de cadrage : décentrer l'analyse du seul cas du complexe d'échanges et considérer l'espace du déplacement dans son ensemble. C'est l'objet du chapitre qui suit.

Chapitre 5

La coprésence au sein de l'espace du déplacement : l'espace commun comme espace d'actions

- L'espace du déplacement 
- Le quartier de la Défense 
- Le complexe d'échanges 
- Cadre d'observation 

500 m



Le chapitre qui précède a apporté deux enseignements. Du point de vue du questionnement tout d'abord, l'enquête, en dépit de ses impasses a montré deux faits. Premièrement, le complexe d'échanges fait certes l'objet de territorialisations discrètes, mais ces micro-territoires semblent s'établir à la marge de l'ordre public dominant, qui est fondé sur les circulations. S'il permet de se saisir du problème de la coprésence, son étude ne saurait épuiser les agencements déployés au sein du complexe d'échanges. Deuxièmement, l'étude des déplacements ne révèle rien de l'épaisseur du lieu, sinon qu'il s'agit essentiellement d'un espace traversé. Dès lors, tout se passe comme si le lieu se diffusait dans le flux, qu'il convient désormais d'étudier pour lui-même. Nous en venons logiquement au deuxième enseignement, qui concerne la logique de l'enquête. Nous avons vu qu'il convient de changer de focale et de se concentrer sur l'ensemble de l'espace du déplacement et non sur le seul complexe d'échanges, cela afin de saisir les modalités de la coprésence en mouvement.

Nous avons donc choisi de placer au centre de l'analyse ce qui nous est d'abord apparu à ses marges : ce qu'il y a avant et après le parcours dans le complexe d'échanges dans l'expérience du parcours commenté. Lors du rétro-commentaire, les individus interrogés ont été invités à

rapprocher cette expérience singulière d'une pratique plus générale du déplacement. Les descriptions et justifications ainsi recueillies se sont révélées un matériau riche d'enseignements pour comprendre les modalités de la coprésence.

Si l'étude centrée sur le complexe d'échanges tend à démontrer le caractère contingent des espaces communs, il s'agit ici de s'intéresser plus directement à la contribution des usagers dans sa constitution. Les manières de faire qu'il mettent en œuvre, plus ou moins méthodiques, supposent des agencements spécifiques, qu'il convient d'étudier afin de comprendre les modalités de la coprésence. En d'autres termes, il s'agit de comprendre par quelles actions les individus s'engagent dans la construction des espaces communs. Nous les aborderons selon une perspective géographique en insistant sur leur dimension spatiale, qui peut être repérée à plusieurs niveaux.

D'un point de vue élémentaire, l'activité de déplacement est une activité spatiale à part entière puisqu'elle consiste à relier deux lieux. Notre propos porte cependant sur ce qui advient entre les lieux reliés. Dans cette perspective, l'espace du déplacement n'est pas neutre ; il est jalonné d'épreuves, parmi lesquelles on peut compter la coprésence. Dès lors, il s'agit pour nous d'appréhender les agencements mis en œuvre par les individus pour y faire face. Les entretiens en ont révélé deux : le plan et l'itinéraire. Ces deux agencements constituent des déclinaisons d'une forme géographique élémentaire : le réseau, qui se déploie entre l'origine du déplacement et sa destination. Ici, l'espace n'est pas un simple cadre de l'activité de déplacement, ou le contexte dans lequel elle se déploie. Il en est une ressource et, en tant que tel, l'acte de se déplacer dessine autant une géographie qu'il s'accomplit par elle.

1. Stratégies du plan

Durant les parcours commentés, la question de la coprésence apparaît d'abord comme un problème d'ordre circulatoire. Concrètement, la « foule » ou le « monde » sont abordés par les usagers interrogés comme des obstacles entravant leur progression au sein du complexe d'échanges, et plus généralement, au sein de l'espace du déplacement. Invités à revenir sur leur manière de gérer ces situations lors du parcours commenté, les individus invoquent ainsi une contrainte, un facteur de rugosité au sein de phases de mouvement qu'ils voudraient le plus fluide possible. L'idée de rugosité s'impose ici pour traduire la complexité du problème de la coprésence lorsqu'il est exprimé comme un obstacle : il ne s'agit pas seulement d'un facteur de ralentissement, mais également d'un élément constitutif d'une épreuve corporelle (à travers le contact physique que suppose la coprésence) et sociale (à travers les formes de contrôle social qui s'imposent dans une foule).

Pour s'épargner de telles épreuves, les individus tentent de rationaliser leurs parcours, afin d'en garantir la fluidité. Plus exactement, à la faveur du récit d'action induit par l'entretien *ex post*, ils se présentent comme des êtres rationalisant leurs déplacements au moyen de stratégies.

Par « stratégie du plan » nous entendons cet agencement mis en œuvre par les individus, et en particulier ceux qui possèdent une connaissance fine des dispositifs spatiaux, connaissance qui s'acquiert par l'expérience. Cet agencement permet de gérer la coprésence à partir d'une abstraction formée à l'échelle de l'espace du déplacement dans son ensemble.

1.1. La foule comme entrave au déplacement

Si le lieu tend à disparaître dans le flux, c'est parce qu'il est un simple segment au sein de l'espace du déplacement, qui se déploie entre une origine et une destination. De ce point de vu, la coprésence apparaît

comme un enjeu secondaire, certes, mais pas nécessairement insignifiant. Les individus interrogés le prennent en compte à des degrés divers. Marc hiérarchise remarquablement bien ces enjeux. Ce qui prime chez lui, c'est le gain de temps. Il admet trouver un côté ludique dans l'élaboration de stratégies pour parvenir à gagner du temps, mais pour lui, cet aspect est clairement secondaire.

Alors deux choses...enfin y a deux motivations principales. C'est... la première, ça vise à optimiser le temps... [...] Il est clair que j'envisage le temps de transport dans le métro, le temps de transport pur comme une perte de temps. Mais je pense pas que c'est spécifique au métro hein. En général, le fait d'aller d'un point A à un point B par obligation, est une perte de temps. Enfin c'est quelque chose qu'on doit consacrer, mais qu'on doit faire le plus rapidement. La deuxième est quelque chose d'un peu ludique, j'm'en suis rendu compte en fait [rires] c'est-à-dire que c'est vrai que c'est rigolo de, enfin... d'optimiser, ne serait-ce que pour dire « là, je passe par là, je gagne un mètre », « si je passe par là je gagne cinq secondes », c'est vrai qu'au bout d'un moment ça devient ludique. Mais pour la première motivation, la plus importante, c'est d'aller le plus vite possible.

[Marc ; RC]

Le problème de la coprésence est clairement subordonné à la logique de la circulation. Pour rendre le parcours plus fluide, il faut prendre en compte les situations de promiscuité. Dans les récits d'usagers, les autres individus sont désignés par les groupes nominaux « les gens » ou « du monde » – jamais « le monde » ou « un monde », ce qui contribue à la description du caractère indéfini de l'altérité. Les autres apparaissent comme une source d'inefficacité dans le déplacement, qui n'est alors envisagé que sous la figure du trajet reliant deux lieux. Anaïs évoque ainsi la densité des flux et les points de regroupement comme un facteur de ralentissement.

J'évite ces lieux plein de monde où on est ralenti et on avance à deux à l'heure... Parce que les gens savent pas où ils vont... voilà. C'est un truc que j'ai horreur dans le métro, c'est les gens qui s'mettent juste devant les bornes pour prendre leur ticket... [Anaïs ; PC]

Dans ce court extrait, Anaïs présente sa pratique générale du déplacement en soulignant les désagréments du ralentissement lié à la présence des autres usagers. Elle décrit ensuite une situation spécifique où le passage des bornes de validation des titres de transport est encombré par des usagers dont elle déplore l'imprévoyance. Dans les deux cas la fluidité du déplacement, qui traduit le caractère réticulaire de l'espace du métro et l'assimilation de la pratique spatiale à la logique du flux, est entravée par la présence d'autres corps. De la même manière Tom décrit un segment de son parcours quotidien dont le caractère problématique réside précisément dans la densité des corps en mouvement.

À la fin du hall, le p'tit souterrain redevient un peu plus étroit, là où re-convergent ceux qui viennent des bus, du train comme moi, et du métro, RER... et clac ! ça fait trois ou quatre flux qui desservent trois ou quatre tours assez importantes... Donc ce passage-là est un peu plus... délicat.

[Tom ; PC]

La coprésence est ici exprimée par la figure du « flux ». Le flux apparaît tout d'abord comme une forme d'objectivation de l'altérité, qui semble subsumée sous la figure informe de la masse. On ne parle pas d'individus avec lesquels un échange quelconque serait possible, mais d'une masse en mouvement.

Le corps ne constitue donc pas seulement un moyen de locomotion, figure sous laquelle il n'apparaît d'ailleurs pas dans les récits d'usagers. La dimension corporelle est présentée comme une donnée constitutive de l'espace du déplacement. Les usagers ne parlent jamais d'eux comme d'un corps solitaire, mais comme d'un corps parmi les autres. Mais l'altérité apparaît ici comme une contrainte. Dans sa description, Alice présente son parcours comme un jeu où les obstacles seraient les autres usagers.

Alors dans un transit, les gens c'est des obstacles. Parfois j'ai l'impression d'être dans un jeu vidéo dans un couloir. Faut les éviter quoi. Alors tu regardes : qui marche

devant, quelle allure, si y a des gens qui arrivent en face, comme sur la route quoi.

[Alice ; RC]

En invoquant le problème de la coprésence, les individus nous rappellent que l'espace du déplacement ne se réduit pas au schéma origine-destination. Il constitue un objet d'analyse pertinent pour lui-même, idée développée notamment par Rachel Thomas lorsqu'elle considère la marche comme un accomplissement sensible situé (Thomas, 2005). Mais ces situations problématiques ne sont pas seulement gérées localement. C'est ce que montre l'étude de la coprésence telle qu'elle est gérée par les voyageurs en transit à la Défense. Nous avons vu que seul, le complexe d'échanges n'apparaît pas comme un espace pertinent pour saisir la coprésence et les modalités spatiales qui contribuent à son agencement (cf. chapitre 4). Si l'on suit les individus, il semble bien que leurs usages du lieu sont tributaires de leur pratiques de déplacement à une échelle plus globale. Le problème de la coprésence n'en est pas moins prégnant. Mais il est géré de manière stratégique dans une entreprise de planification. En quoi consiste-t-elle ? Quelle géographie dessine-t-elle ? qu'est-ce que cela implique du point de vue de la constitution des espaces communs ?

1.2. Des stratégies de planification

Marc est usager quotidien du complexe d'échanges. Commentant son parcours, il se livre à une réflexion sur sa manière d'appréhender les choses. Il dit avoir une approche globale, mesurant coût (inconvenients, épreuves...) et intérêts (avantages, confort).

J'essaye de globaliser le problème [...] On a toujours tendance à structurer beaucoup. Faut que ça rentre dans les cribles... c'est-à-dire que aucun cas n'est laissé comme un cas à part, on essaie de l'intégrer dans l'ensemble d'une structure...

[Marc ; RC]

Une lecture rapide de l'extrait renvoie à une interprétation rationaliste et fonctionnaliste, dont la pertinence trouve néanmoins une limite importante dans le dispositif méthodologique. La situation d'entretien appelle en effet une mise en scène de soi en même temps qu'une mise en cohérence des pratiques. Elle se prête donc à la réduction du parcours à une série de choix. Ainsi le principe explicatif de la rationalité individuelle s'applique-t-il au récit, mais pas nécessairement à son objet. Cependant, l'intérêt de cette citation est ailleurs. Elle renvoie à la dimension géographique de l'agencement décrit par Marc, qui prend en considération l'ensemble de l'espace du déplacement dans un plan où sont soupesés et comparés les coûts et les avantages. Par ailleurs, elle permet de souligner le caractère théorique de la stratégie, qui est formulée hors de tout contexte.

L'entreprise de maîtrise passe ensuite par l'anticipation des situations et la planification des manières de les gérer. La stratégie implique ainsi un savoir constitué à la faveur de l'expérience, savoir qui permet de définir une manière d'agir.

A la Défense [...] le train arrive toujours sur le même quai, ce quai débouche sur un escalier, cet escalier est pris d'assaut, si jamais on est en face de la porte au moment où ça s'ouvre ... on sort tout de suite, sinon c'est la cohue et ça va occuper le temps. [...] Donc oui, j'ai repéré quels étaient les endroits où la porte s'arrêtait, donc on est obligé de se mettre là.

[Marc ; RC]

Dans la description de leurs déplacements, les individus expriment une volonté d'en maîtriser le processus, volonté qui se traduit par une intentionnalité forte, une rationalité linéaire et l'anticipation. Ainsi se comportent-ils de manière stratégique, au sens où l'entend Michel de Certeau. Pour l'auteur de *L'invention du quotidien*, la stratégie suppose un régime de spatialité spécifique, dominé par l'idée de propriété : « *les stratégies sont donc des actions, qui, grâce au postulat d'un lieu de pouvoir (la propriété d'un propre), élaborent des lieux théoriques*

(*systèmes et discours totalisants*) capables d'articuler un ensemble de lieux physiques où les forces sont réparties » (Certeau, 1990, p. 62-63). Ainsi la stratégie procède-t-elle d'une géographie d'assignation définie par « l'attribution d'une place propre à chaque élément particulier et par l'organisation combinatoire des mouvements spécifiques à des unités ou à des ensembles d'unité » (*ibid.*, p. 63). Cette définition de Michel de Certeau est riche de suggestions pour comprendre ce que font les individus des situations de coprésence et comment ils forment leurs actions dans ces situations.

La stratégie suppose un calcul qu'on penserait *a priori* hors de tout contexte spatial. Or, si l'on suit Michel de Certeau, il faut comprendre que le calcul stratégique n'est pas a-spatial, mais qu'il engendre un espace, sans quoi le calcul n'a pas de prise. Cet espace est postulé théoriquement, c'est-à-dire *a priori*, en position d'antécédence à la pratique. L'agencement dans lequel se déploie la stratégie est donc lui-même théorique. Mais il n'en demeure pas moins géographique. La mise en ordre qu'il opère, le fait de s'attribuer la « propriété d'un propre » pour reprendre les mots de Michel de Certeau, est intimement lié à une activité discursive proche du récit, qui possède ces propriétés d'organisation du divers et de l'épars. Aussi la situation d'entretien *ex post* est-elle particulièrement propice au recueil de cette stratégie, si elle ne l'induit pas. Reste à préciser la forme d'un tel agencement. La stratégie visant à planifier le parcours, nous dirons logiquement qu'elle est soutenue par un plan, agencement géographique théorique. Telle qu'il la conçoit, cette maîtrise de l'espace permet de s'affranchir des aléas liés aux circonstances : « *c'est une maîtrise du temps par fondation d'un lieu autonome* » (Certeau, 1990, p. 60). Deuxièmement, cette maîtrise des lieux passe par la vue, ou, plus exactement, par une vision panoptique « *où le regard transforme les forces étrangères en objet qu'on peut observer et mesurer, contrôler donc et inclure dans sa vision* » (*ibid.*). Voir de loin précise en outre Michel de Certeau, c'est aussi prévoir, anticiper. Troisièmement, la stratégie est une expression du « pouvoir du

savoir », non pas en ce que le savoir réduirait purement et simplement les incertitudes, mais plutôt en tant que la stratégie est une forme de savoir qui « *soutient et détermine le pouvoir de se donner un lieu propre* » (*ibid.*).

1.3. Un agencement géographique en forme de plan

Quels sont les ressorts géographiques de la stratégie du plan ? Selon les cas, les individus insistent plus ou moins sur les espaces à partir desquels la stratégie se déploie de manière privilégiée. Disons de ces espaces qu'ils sont à la fois source d'enjeux, appelant la stratégie, et qu'ils offrent des ressources et des prises constitutives de la stratégie. La station de métro, mais aussi les quais et la rame, le trajet dans son ensemble sont donc mobilisés comme des éléments constitutifs de la stratégie.

Ainsi la stratégie relève-t-elle d'abord de l'organisation du parcours à l'échelle globale du déplacement et selon une logique réticulaire. Dans leurs parcours, Tom et Louise insistent sur leurs itinéraires au sein de la station et le relient explicitement à la logique plus globale du trajet.

Le tracé du trajet apparaît comme un moyen de se préserver de la foule. Tom souligne l'importance décisive de la coprésence dans les choix qu'il opère. Le problème de la coprésence s'avère pertinent à chaque niveau de l'arbitrage : dans le choix du mode de transport qui induit la pratique du complexe d'échanges et dans le choix de l'itinéraire. Tom déclare ainsi au sujet du trajet qu'il juge idéal, parce qu'alliant l'aisance à l'efficacité :

Dans mon trajet idéal en train là, y a quand même un truc qui est sympa. C'est que je suis jamais dans les gros flux quoi. [...] Donc en fait, si vraiment je veux faire l'autiste et croiser vraiment le moins de monde possible, ça c'est un truc qui est assez agréable.

[Tom ; RC]

Elle consiste ensuite en un jeu de positions – on pourrait parler de stratégies d'emplacement (Lussault, 2009). Les usagers décrivent

précisément l'enjeu du placement au sein de la rame de métro, en vue de poursuivre l'itinéraire efficacement, ou, du moins, de manière optimale. Si la stratégie vise à rendre le trajet le plus fluide, sa dimension géographique réticulaire suppose l'association de segments et de points. Autrement dit, elle consiste en une entreprise de fluidification avec des mises au point. Mais là où la stratégie opère avec le plus d'efficacité, c'est dans sa capacité à inscrire ces situations dans une suite cohérente. Ainsi Marc détaille-t-il :

Y a trois choses. Le quai de la Défense quand je vais à Poissy. [...] Tu as le quai quand tu es sur le métro, à Grande Arche pour descendre à Esplanade, là aussi y a une porte qui s'ouvre pile sur l'escalier. Quand je la prends pas celle-là, c'est méchant. Parce que [...] y a beaucoup de monde qui descend à Esplanade, et parfois tu peux avoir deux métro qui se croisent, tout le monde va prendre cet escalier. Donc là il y a une position stratégique que je connais très bien, je peux la prendre soit quand j'suis sur le quai, soit quand je suis dans le métro.

[Marc ; RC]

Pour Tom, cela va plus loin encore, puisque c'est le choix du mode de transport en commun qui induit l'usage des lieux. La préférence accordée au train (par rapport au RER) infléchit la trajectoire au sein du complexe d'échanges. Notons cependant que si le parcours est subordonné au choix modal, ce dernier est lui-même fonction du problème de la coprésence. Si Tom préfère le train, ce n'est pas parce que c'est plus rapide, c'est parce qu'il y a « moins de monde ».

Là, je prends l'option train. Je prends le RER quand il y a des grèves par exemple. Ou de temps en temps pour changer. Si j'ai des trucs spéciaux à faire dans un coin autre que Saint Lazare... Entre RER et train je mets à peu près le même temps. Mais je trouve le train plus agréable. Parce qu'il n'y a pas de changement et puis l'environnement n'est pas le même. C'est plus propre, y'a moins de monde je trouve. Même si on doit un peu plus marcher à l'arrivée, je préfère le train. Par contre du coup ça me fait traverser toute la grande halle...

[Tom ; PC1].

Les stratégies réticulaires consistent en une planification du parcours, avec tout ce que cela implique, c'est-à-dire une optimisation des conditions du déplacement par anticipation et une réduction de la complexité de ce dernier à quelques facteurs. On peut ainsi parler d'un plan dans la mesure où l'agencement spatial type qui en résulte possède les caractéristiques suivantes : un espace en deux dimensions, où l'espace est réduit à ses données objectives et au sein duquel le trajet s'apparente à un tracé. Par le plan, les individus en déplacement tendent à nier la complexité et la contingence que suppose la situation de coprésence, à en réduire la complexité.

Nous l'avons dit : la stratégie du plan, dans sa version la plus aboutie, suppose une pratique régulière des dispositifs spatiaux. Dans le cas du complexe d'échanges, ce sont donc les usagers quotidiens qui exposent leur stratégie avec le plus de détails. C'est pourquoi nous nous sommes concentrés sur ces individus. Cependant, les usagers occasionnels mettent aussi en œuvre une stratégie planificatrice. Pour les individus ayant un usage limité du complexe d'échanges, la stratégie mise en œuvre lors du parcours commenté se limite aux espaces génériques du métro : les quais ou la rame par exemple. C'est le cas notamment de Paul et Alice.

Ce qui retient l'attention ici, c'est autant le calcul que l'« espèce d'espace » qu'il suppose : un espace englobant, structuré, prédictible, prospectif et prescriptif. C'est un plan. Le plan est l'instrument d'une maîtrise spatiale, qui consiste à réduire l'incertitude inhérente à l'espace du déplacement, aussi ordinaire soit-il. La planification désigne ainsi une modalité d'engagement en situation de coprésence et le plan en serait une figure spatiale type, traduisant à la fois l'idée d'une construction *a priori* – le parcours est planifié – et le principe d'une réduction de la complexité des situations – le parcours est aplani. Reste à préciser la forme géographique de ce plan. Les individus ne se livrent pas tant à la délimitations d'espaces qu'à la définition de séquences. Jalonnées d'épreuves spatiales, elles apparaissent comme telles autant dans l'énonciation du parcours par le récit et dans la pratique elle-même. Si

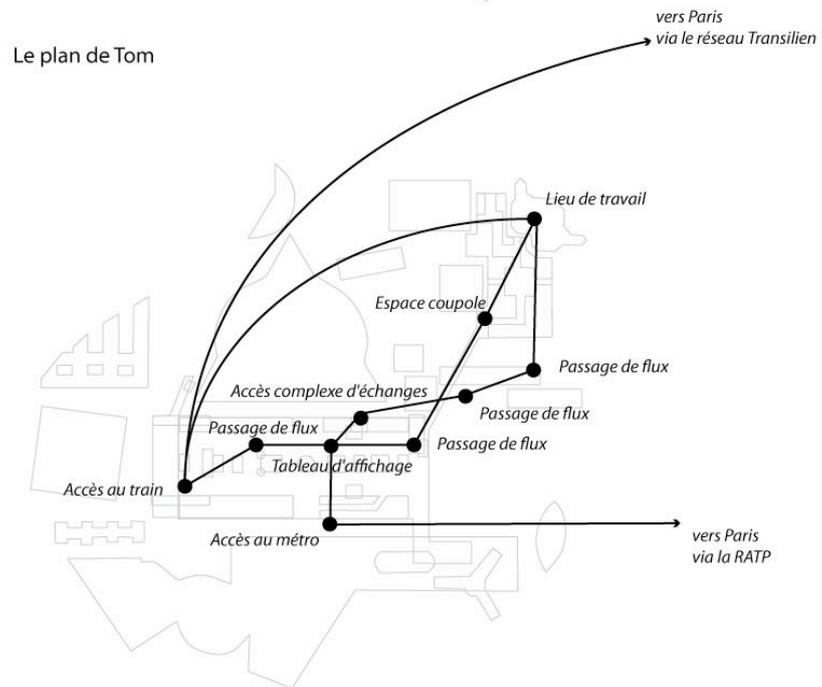
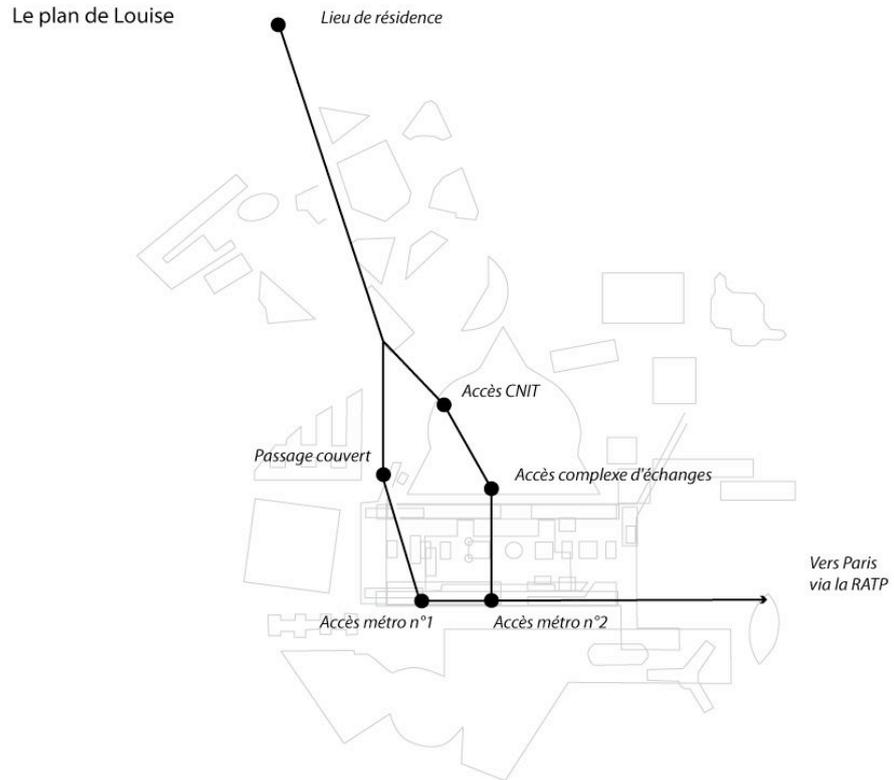
bien que le plan définit moins une topographie qu'une topologie, se rapprochant ainsi de la figure du réseau.

Les sciences sociales, en particulier lorsqu'elles sont soucieuses de restituer la spécificité des faits humains, insistent souvent dans leurs conclusions sur la dimension indéterminée, contingente, imprévue des réalités – et nous ne dérogeons pas à cette tendance. Pour donner plus de force au propos, rien de tel qu'une entreprise critique visant à dénoncer toute réduction de ces caractères à une quelconque forme de causalité. Dans le domaine des études urbaines, et plus largement dans celui des sciences de l'espace des sociétés, c'est la raison technique et la volonté planificatrice qui en sont les cibles. Leurs agencements privilégiés que sont les schématisation zénithales telles que le plan ou la carte n'échappent pas à cette critique, en raison du privilège qu'ils accordent à une projection synchronique et rigide à ce qui apparaît comme une mise en mouvement et une articulation de moments singuliers.

Il n'est pas de notre ressort ici de discuter de la pertinence du propos. Notons néanmoins qu'un tel discours laisse supposer que seuls les concepteurs et les décideurs qui les convoquent sont doués de cette rationalité froide, l'improvisation étant le fait des habitants. Tout se passe alors comme si le plan ne consistait qu'en une manière de voir et de concevoir les faits, en les maltraitant qui plus est, à travers le privilège accordé aux utilités sur les modalités. Mais dès lors, n'est-ce pas justement une des modalités d'action qui est ainsi écartée, sous prétexte qu'elle est pour certains une grille de lecture exclusive ?

Les entretiens menés auprès d'utilisateurs en déplacement démontrent ainsi qu'eux aussi tendent à rationaliser l'espace du déplacement, à en éliminer les contingences au nom de l'efficacité et à suivre autant que faire se peut les projections d'un plan. Ce plan n'est pas dressé par le chercheur positiviste ou l'aménageur fonctionnaliste, il est élaboré par les individus qui se déplacent quotidiennement (cf. figure 18).

Figure 18
Les stratégies du plan
Deux exemples



 réseau de la stratégie planifiée
 Espace coupole indications topologiques sommaires
 emprise des édifices bâtis

200 m



Conception et réalisation : Théo Fort-Jacques

En quoi ce régime contribue-t-il à l'ordre public constitutif des espaces publics ? En quoi s'en écarte-t-il ? La stratégie supposant maîtrise de l'espace qui le ramène au domaine du propre (Certeau, 1990), elle semble peu compatible avec l'instauration d'un espace public, régi par un régime d'impropriété mutuelle, selon l'expression d'Etienne Tassin (Tassin, 1991).

1.4. La délicate exécution des plans

Le plan apparaît comme un agencement stratégique conçu par les individus afin de gérer la problématique de la mise en commun au sein de l'espace du déplacement. Il apparaît cependant comme un agencement théorique, au sens où sa conception précède la pratique. Ainsi convient-il de se pencher sur les modalités de sa mise en œuvre.

1.4.1. Quand le plan n'opère plus...

Chez Tom, comme chez d'autres usagers réguliers, le parcours est fortement planifié. La force du récit aidant, il apparaît sans faille, tout à fait cohérent, absorbant tout *alea*, optimal en toute circonstance. Un retour sur l'expérience *in situ* permet de relativiser cette cohérence. Voici un extrait. Il est long, mais il offre un point de vue sur l'articulation de deux logiques : face à un imprévu, la stratégie du plan mise en œuvre par Tom laisse place à une improvisation.

Les entrées que j'utilise ça dépend de ce que je veux faire. Là j'aimerais bien rentrer à Saint-Lazare. Mais en même temps j'aimerais bien voir des horaires. Donc consulter le grand tableau... qui précise les horaires de bus, de tram, de métro, de train... Et en fonction de ce qu'ils affichent, si par exemple y a pas un train direct assez rapidement, ben je prendrai le RER. Ca sera sans doute plus rapide. Voilà. Donc voilà je longe un tout petit peu le CNIT, devant le Lina's Café, je prends à gauche, et je prends l'entrée qui descend les escaliers roulants... Donc il faut tourner en face de Toy's R Us là devant les Quatre Temps. Et normalement je devrais arriver au milieu de la grande salle. Ce qui me permettra de voir le tableau, d'avoir encore accès à toutes les options. Plutôt

que de prendre l'entrée du train tout au bout, et de revenir sur mes pas pour faire ça... Voilà comme y a pas grand monde, je prends les escaliers roulants... Donc là, j'arrive dans la grande halle, en sous-sol. Donc pareil pas grand monde. Mais bon, les quelques personnes qu'y a là suivent le même chemin que moi, c'est-à-dire se dirigent vers le fonds de la gare, vers l'entrée du train. Donc la je suis devant le tableau... Direct saint Lazare... Ils mettent pas les horaires c'est bizarre... D'habitude j'croisais qu'ils... j'croisais qu'ils les mettaient mais bon. Je vais quand même tenter le train. Parce que c'est là que j'ai le plus de chance de... Enfin c'est finalement le moyen le plus rapide. J'ai l'impression qu'y en a encore donc... *a priori* ils devraient pas partir dans trop longtemps... Voilà. Tout au bout là sur la droite y a une autre entrée qui débarque ici. Il y quelques personnes qui descendent mais rien de très *dangerous* ...ça commence à se densifier un peu... Vers une sortie de RER... Et l'entrée du train juste derrière... une boutique SNCF. Ça commence à se croiser pas mal. J'vais passer les tourniquets. Paris direct à vingt-trois il est vingt-deux. J'vais essayer de courir... j'viens de passer les tourniquets. Et là, par contre y a beaucoup de monde... C'est un peu le bordel... Donc, j'vais reprendre un couloir qui m'amène au milieu du quai. C'est le premier accès au quai en fait. Et y a quand même pas mal de monde qui vient dans l'autre sens. Y a j'sais pas quoi... un quart des gens qui vont dans le sens inverse et qu'on croise. Y en a qui viennent du tram, et d'autres qui viennent du train. Voilà voilà. Je tourne à gauche. Là, surprise : est-ce que j'ai loupé mon train ou pas ? Ou alors il est en train d'arriver... Donc il va falloir courir un peu... Il est à quai donc je vais le choper ! Vite !

[Tom ; PC]

Dans cet extrait, on voit Tom anticiper son trajet, puisqu'il décrit ce qu'il vise avant de s'y trouver. En témoignent l'usage du futur et le recours à l'adverbe « normalement ». Il planifie son parcours en même temps qu'il l'effectue. L'impératif mis en avant est d'ordre économique : il s'agit de rentrer au plus vite. Le parcours doit alors permettre de ménager « toutes les options » pour parvenir à cet objectif final.

Le cours d'action se déroule en deux temps : premièrement, Tom planifie ; deuxièmement, il improvise. A l'entreprise de planification décrite correspond un récit de l'espace parcouru totalement lisse, où Tom se contente de hiérarchiser l'essentiel – le parcours, son origine, sa

destination et la ligne que suit le trajet – et l’accessoire – l’environnement sensible. À partir du tableau d’affichage, la planification échoue. Le tableau ne fournit pas les informations escomptées. Dès lors le discours se fait plus hésitant, haché : il suit un parcours accidenté. Nous sommes ici dans un cas où la planification montre ses limites, en même temps qu’elle montre l’intérêt du double entretien qui permet d’échapper à la mise en cohérence opérée par le récit tout en en tirant des enseignements précieux.

En somme, Tom se comporte comme les chauffeurs de taxi dont les pratiques furent étudiées par Jean Pailhous (1970), à ceci près que nous ne limitons pas ici au champ des représentations. Le changement d’échelle, s’accompagne d’un changement de manière de faire avec l’espace. Agissant à l’échelle du réseau primaire, l’individu adopte un comportement qui relève de la stratégie et qui suppose une position de surplomb. Mais une fois engagé dans le réseau secondaire, qu’il connaît moins et qu’il ne maîtrise pas, le chauffeur agit de manière contingente, sur le mode de la tactique. Allons plus loin encore en suggérant l’idée selon laquelle Tom change ici d’agencement : il n’agit plus avec un plan, mais il doit faire face aux épreuves en situation. Il convient alors de comprendre quel artefact il utilise dans cette perspective.

1.4.2. Des parcours jonchés d’obstacles

Dans les parcours effectués *in situ*, le trajet n’apparaît pas toujours aussi lisse que la description qu’en donnent les usagers. Il y a des situations où le plan n’opère pas, des situations où ça coince, où il faut improviser ou réviser les modalités d’engagement planifiées. Les entretiens sous forme de parcours commenté permettent d’identifier les situations où la coprésence apparaît comme une épreuve. Les situations de seuil, de franchissement de limites d’une part, et les situations de promiscuité, celles où les corps entrent en contact d’autre part, sont celles qui reviennent le plus fréquemment et qui font l’objet de descriptions détaillées. Trois cas méritent d’être soulignés : le passage des lignes de

contrôle, le passage d'un niveau à un autre au sein du complexe d'échanges et le croisement de flux d'individus en transit.

En dépit de cette stratégie du plan qui vise à lisser les rugosités du parcours et à en minimiser les épreuves, Baptiste identifie des obstacles. Le passage des lignes de contrôle compte parmi ceux-là.

Par rapport à l'espace, quand il y a des gens le matin, il faut aussi faire un peu attention parce que... Des fois vous avez des gens qui ont le ticket qui marche pas. Et si vous passez juste derrière, et bien c'est lui qui passe avec le vôtre, et c'est vous qui êtes bloqué, et vous pouvez pas sortir ! Alors le pire c'est quand vous vous êtes bloqué, et qu'y a une dame qui arrive derrière ou un monsieur derrière qui a introduit aussi son ticket. Et bien tout le monde reste bloqué. Et la dame elle comprend pas pourquoi elle est bloquée alors que moi je viens juste de passer, j'ai pris sa place, et des fois comme je suis tellement pressé, j'ai même pas le temps de m'excuser. Bon c'est un peu le troupeau le matin hein... Voilà comment je me localise : donc je me repère effectivement par rapport à ça, aux gens...

[Baptiste ; PC]

Notons que le problème est socio-technique : ce n'est pas tant le dispositif qui est mis en cause, mais l'usage, plus ou moins habile qui en est fait. Dès lors ce n'est pas seulement la fluidité du déplacement qui est mis en question, c'est aussi l'ordre social qu'il sous-tend, car cet ordre est essentiellement un « ordre de la circulation » (selon la terminologie de Goffman (1973)).

La coprésence apparaît donc comme une contrainte au sein du déplacement. On comprend alors le choix adopté par certains, qui consiste à privilégier des parcours plus longs afin d'en améliorer l'agrément. Le problème de la coprésence fait ainsi l'objet de stratégies de contournement dans lequel s'inscrit le complexe d'échanges et qui dessinent un espace réticulaire. Dès lors, le rapport hiérarchique entre la situation de coprésence et l'espace du déplacement s'inverse. La coprésence n'est plus une simple rugosité contrariant le flux de manière anecdotique, relativement à la finalité première du déplacement. Elle

devient un problème à part entière et le parcours constitue un moyen de le gérer.

Ces situations, présentées comme autant de manifestations d'une rugosité inhérente au déplacement, traduisent plus fondamentalement d'autres manières géographiques de s'engager dans la mise en commun de l'espace. Pour reprendre la terminologie de Michel de Certeau, dans l'actualisation en situation du plan, l'individu n'agit plus de manière stratégique, mais selon une tactique. *« J'appelle tactique l'action calculée que détermine l'absence d'un propre. Alors aucune délimitation de l'indéterminé ne lui fournit la condition de l'autonomie. La tactique n'a pour lieu que celui de l'autre. Aussi doit-elle jouer avec le terrain qui lui est imposé tel que l'organise la loi d'une force étrangère. Elle n'a pas le moyen de se tenir en elle-même, à distance, dans une position de retrait et de rassemblement de soi [...]. Elle n'a donc pas la possibilité de se donner un projet global ni de totaliser l'adversaire dans un espace distinct, visible et objectivable. Elle fait du coup par coup. Elle profite des occasions et en dépend [...]. Ce qu'elle gagne ne se garde pas. Ce non-lieu lui permet sans doute une mobilité, mais dans une docilité aux aléas du temps, pour saisir au vol les possibilités qu'offrent un instant. Il lui faut utiliser, vigilante, les failles que les conjonctures particulières ouvrent dans la surveillance du pouvoir propriétaire. Elle y braconne. Elle y crée des surprises. Il lui est possible d'être là où on ne l'attend pas. Elle est ruse »* (Certeau, 1990, p. 60-61).

A travers l'étude des tactiques, il devient possible de saisir ce qui relève plus spécifiquement de la mise en commun et par quelles formes géographiques elle advient. En effet, si les récits d'usagers nous donnent à voir une modalité d'engagement en situation de coprésence, elle ne nous dit rien de la spécificité de l'espace ainsi engendré, qui tient à son caractère collectif et interactif. Elle tend plutôt à en subsumer les caractères propres dans l'espace lisse du calcul – le plan. La tactique, au contraire, parce qu'elle se déploie dans l'espace de l'Autre, est susceptible de donner à voir ce travail subtil de la mise en commun. il

convient donc de s'intéresser de plus près à ces situations d'épreuves, où la situation de coprésence résiste et échappe aux stratégies. Il nous faudra en sonder les dimensions géographiques, au-delà des pistes, encore imprécises, suggérées par Michel de Certeau.

Mais avant cela, il convient de relever ce que permet la stratégie lorsqu'elle opère et de souligner par là même le caractère épuisant de la tactique. Nous écrivons « épuisant » à dessein : par ses propriétés, la tactique implique une concentration intense sur la situation, sur les manières dont on peut saisir les occasions. C'est d'ailleurs en cela que le quotidien procède d'une invention selon Michel de Certeau : la tactique suppose « *une créativité intellectuelle aussi tenace que subtile, inlassable, mobilisée en attente de toutes les occasions, disséminée sur les terrains de l'ordre dominant étrangère aux règles que se donne et qu'impose la rationalité fondée sur le droit acquis d'un propre* » (de Certeau, 1990, p. 62). Si nous suivons théoriquement Michel de Certeau lorsqu'il vante les vertus de la tactique, ce que nous donnent à voir les usagers interrogés nous invite à nuancer ce propos. Car l'actualisation du plan ne se limite pas aux résistances sur lesquelles nous reviendront plus précisément. Elle se traduit aussi par de nouveaux agencements, aux propriétés géographiques bien différentes du plan et des situations d'épreuve. Ce sont les itinéraires, tracés en silence, mais qui n'en possèdent pas moins une certaine profondeur géographique, au sens où ils recèlent le potentiel d'un espace intime et familier au sein de ce qui se présente comme un rassemblement d'étrangers.

2. Itinéraires familiers

Les usagers en déplacement ne font pas que gérer le problème de la coprésence de manière stratégique. Adoptant des parcours préférentiels, ils y déploient des routines qui contribuent à la territorialisation de l'espace parcouru. Dès lors, l'espace du déplacement n'est plus

seulement un réseau déployé sur un plan. Il prend l'épaisseur d'un territoire où se fonde une partie de l'identité des individus. Par « itinéraire », nous entendons cet agencement mis en œuvre par les individus à la faveur de cheminements routiniers et qui permettent de déployer un univers familier au sein même de l'espace du transit²⁰. Ainsi conçu, l'itinéraire apparaît comme une forme d'espace intime, qui interroge la publicité des lieux parcourus.

2.1. En quoi le réseau se territorialise-t-il ?

Lorsqu'on parle de territoire, on évoque une modalité de la spatialité spécifique, dominée par l'idée, un peu vague il faut le reconnaître, d'appropriation. Par appropriation, il faut entendre à la fois la possession et l'identification, qui se traduisent dans des formes aussi bien matérielles qu'idéelles. Mais, comme l'a écrit Jacques Lévy, une telle définition ne suffit pas, ne serait-ce qu'en raison de l'indétermination qui entoure l'idée d'appropriation, qui peut être étendue à l'ensemble des réalités géographiques (Lévy, 2003). Pour définir plus précisément ce que nous entendons ici par territoire, nous ajouterons l'idée de maîtrise ou de contrôle, partagée avec les conceptions issues des sciences politiques ou de l'éthologie. Plus généralement, on considérera comme territoire l'espace défini par une « métrique topographique », c'est-à-dire continue, que Jacques Lévy oppose aux « métriques topologiques », dominée par la discontinuité et constitutive des réseaux. Comment dans ces conditions peut-on dire qu'une même pratique procède autant d'un réseau que d'un territoire ?

Mobiliser la notion de territoire n'a rien de simple. En effet, dans le contexte de la géographie francophone, le territoire est indissociable d'une approche spécifique des faits spatiaux structurée autour de la géographie sociale. Guy Di Méo a d'ailleurs consacré de nombreux

²⁰ Nous ne sommes pas loin ici du point de vue de Sylvie Miaux sur l'itinéraire abordé à partir de l'expérience du piéton (Miaux, 2005)

travaux à ce lien fusionnel (Di Méo, 1998, 1986). Dès lors, le territoire apparaît comme une construction scientifique désignant une modalité du rapport espace/société dominée par la « métrique topographique » certes, mais aussi, pour suivre Guy Di Méo, par des processus d'appropriations sociales consubstantiels d'une définition de l'altérité. Dès lors, le territoire suppose la séparation, entre ce qui est proche et ce qui lointain, ce qui est dedans et ce qui est dehors. Cette séparation territoriale n'est jamais aussi prégnante que lorsqu'elle est manifestée dans une limite ou une frontière précise, matérialisée. Mais ces contours sont parfois flous. C'est le cas notamment des territorialités qui se dessinent au quotidien à la faveur des pratiques routinières (Di Méo, 1999).

Plus que de territoire, mot dont l'usage est compliqué par les enjeux épistémologiques qu'il charrie – comme l'espace public, selon des modalités différentes – nous parlerons plus volontiers ici de territorialité et de territorialisation. Evoquer la territorialité, c'est suggérer un rapport d'identification de l'individu à l'espace. C'est envisager un agencement qui supporte une partie de l'identité spatiale de l'individu (Di Méo, 2003). L'identité spatiale peut être définie comme « *ce qui dans la relation d'un individu à l'espace contribue à définir la face d'acteur social de celui-ci* » (Lussault, 2003, p. 481). Ici, nous sommes autant dans la définition de cette face, que dans la nécessité de la maintenir. L'identité spatiale apparaît ainsi comme un processus, car « *l'acteur social, par sa pratique et son langage, construit un ensemble de représentations, engagées dans l'action, qui soutient l'idée de l'existence d'un espace personnel singulier, irréductible à tout autre, à valoriser en tant que tel ou voire à défendre. Cette identité spatiale participe du capital spatial de chaque individu* » précise Michel Lussault (2003, p. 481). Ainsi l'itinéraire ne constitue pas seulement un moyen de se protéger, mais contribue à la construction de soi. Dans cette perspective, la mise en commun s'opère à partir d'un engagement personnel, en marge d'un hypothétique projet commun, dans lequel les individus en situation de coprésence seraient engagés collectivement.

Il s'agit ici de considérer que l'itinéraire contribue au « maintien de soi » des individus en déplacement confrontés au problème de la coprésence, et non seulement à la nécessité rejoindre un lieu autre. En fait, l'espace du déplacement se rapproche du territoire à partir de l'instant où il devient un espace pratiqué pour lui-même et non dans la seule perspective topologique consistant à relier deux lieux. Quelles sont les manifestations de cette territorialisation et quels sont ses implications pour le problème qui est le nôtre ?

2.2. L'itinéraire comme prolongement du privé au sein du public

Pour Bernard, l'enjeu de cette stratégie, c'est l'articulation entre la sphère privée et la sphère publique : comment assurer une transition de l'un à l'autre, comment articuler ces deux dimensions ? L'itinéraire en est clairement une modalité. C'est un espace-temps de transition mais aussi un agencement qui possède sa spécificité, une entité autonome.

Le temps est évidemment le paramètre le plus important. Mais... Entre le chez-soi et le travail, il y a un temps qui va s'écouler, de vingt-cinq minutes ... On va quitter la sphère du privé ; on va rentrer dans la sphère du public... Et est-ce qu'on y rentre progressivement ? Ou plus rapidement ? C'est ça qu'on voit. Est-ce qu'on rentre tout de suite dans le... Quand on se retrouve entassé dans un bus, là on est plus dans le privé. On est déjà dans le social, dans les relations avec les autres. Ou alors, on y va à pied et on prend un chemin où on est le plus tranquille possible et on se prépare à... Disons à un nouvel environnement pour la journée. Mais sans contrainte... enfin sans changement trop brusque.

[Bernard ; RC]

La marche à pied est un élément déterminant dans l'accomplissement de l'itinéraire (Miaux, 2005). Il s'agit non seulement d'une modalité du déplacement, mais également d'une modalité de territorialisation qui permet le déploiement de cet espace intermédiaire, prolongement du privé au sein du domaine public, permanence de l'intime dans la mise en

commun. « L'adhérence » du cheminement piétonnier n'est donc pas sans conséquence du point de vue des modalités de la mise en commun. Elle se traduit par l'instauration d'un espace intime plus que par l'apparition au sein d'un espace public.

2.3. L'espace de la quotidienneté comme espace familier

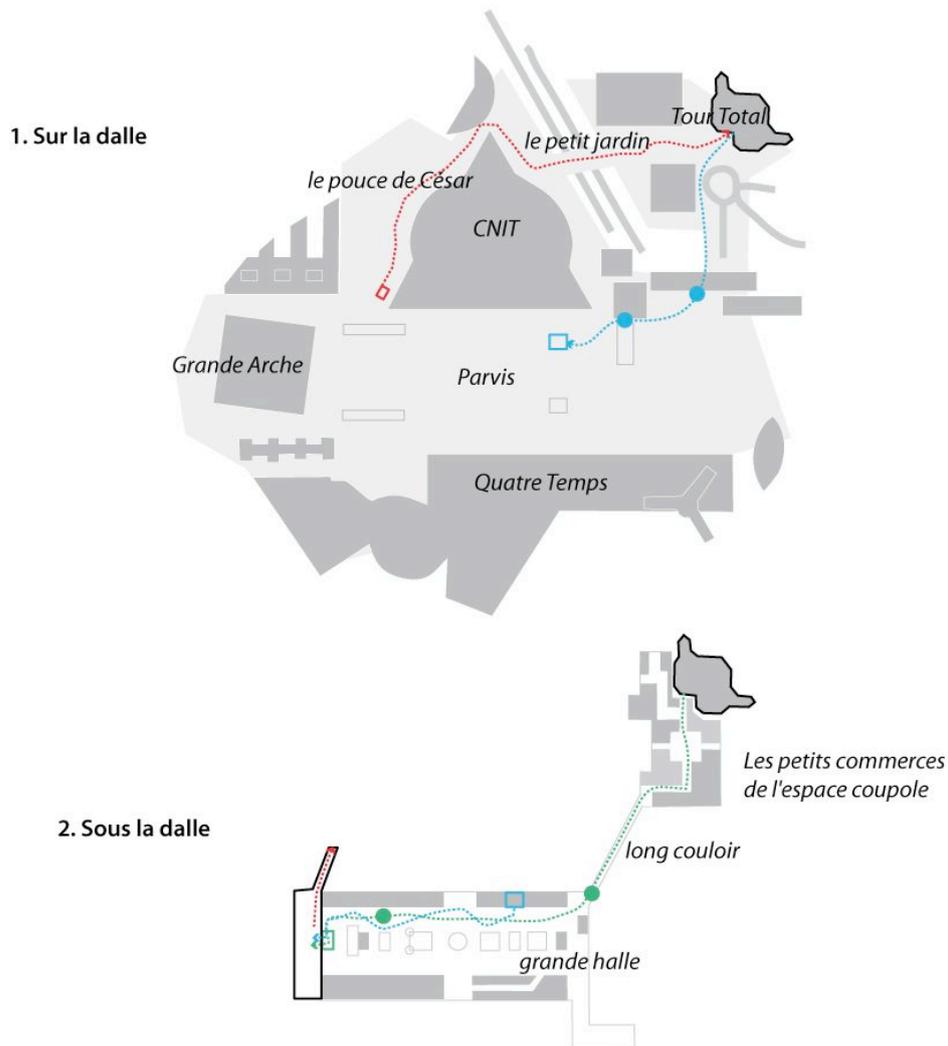
Au-delà du caractère stratégique de son panel d'itinéraires, Tom établit un autre rapport avec le « bon chemin » (cf. figure 19), d'essence plus territoriale dans la mesure où il y établit une partie de sa personne, projetant son identité. Premier indice d'une telle projection, l'évocation d'un intérêt esthétique pour l'espace parcouru.

C'est agréable, tu marches, y a que des piétons... ça c'est quand même sympa. C'est vrai que ça manque un peu de verdure. C'est très minéral mais... Mais ouais, j'aime bien. J'trouve que ça a de la gueule.

[Tom ; RC]

Tom ne se contente pas ici de qualifier un environnement qu'il apprécie pour sa valeur singulière. Il évoque un tout, que l'on peut appeler « ambiance architecturale et urbaine » (Augoyard, 1995), dans la mesure où sont associés dans une expérience pluri-sensorielle des éléments architecturaux, climatologiques, mais aussi des considérations relatives à la situation de coprésence. C'est ce dernier point qui nous importe, naturellement. Le souligner nous permet de répéter en l'attestant une précision déjà énoncée : la coprésence peut être recherchée et enquêter sur sa dimension problématique ne signifie nullement qu'elle soit une difficulté. Notre propos consiste simplement à remarquer qu'elle ne va pas de soi. Mais dans le cas présent, tout semble se dérouler comme si c'était le cas, en témoigne le caractère allusif de la description. Il y a donc différents états de coprésence, plus ou moins appréciés, susceptibles d'être recherchés ou, au contraire, fuis.

Figure 19
Itinéraires familiaux
L'exemple de Tom



- parcours 1 : le trajet souterrain
- parcours 2 : le trajet en extérieur
- parcours 3 : le "chemin idéal"
- épreuves
- Parvis indications topographiques
- ▭ les lieux réunis au sein de l'espace pratique
- édifices bâtis
- dalle

200 m



Conception et réalisation : Théo Fort-Jacques

Revenons au territoire en gestation dans l'espace du déplacement. Chez Tom, la routine joue un rôle évident. S'y ajoute le sentiment d'avoir choisi son itinéraire, comme si il y avait élu domicile – la métaphore domestique est ici empruntée à Tom lui-même. Constatons dans l'extrait qui suit :

Moi, le sous-sol c'est vrai que j'y vois pas un intérêt fabuleux. [...] Je dirais pas que je me l'approprierais. Mais sinon l'extérieur, ouais un peu plus. Le trajet justement que j'ai découvert là, il est pas mal. Ouais, j'm'y sens bien. Là t'as une petite mare avec des statues, des sculptures plutôt, en métal. C'est agréable. Une petite mare paisible c'est sympa. Donc ouais petit à petit, je me sens de plus en plus chez moi [rires]. Enfin, chez moi... Je m'y sens de mieux en mieux.

[Tom ; RC]

La territorialisation est ici intrinsèquement liée à un processus de « quotidianisation », tel que l'entend Bruce Bégout. : « *le processus de quotidianisation a pour seule et unique finalité de produire un monde sûr et hospitalier* » (Bégout, 2005, p. 407). Ainsi la « quotidianisation » apparaît-elle comme une forme de domestication au sens où elle consiste à la fois à rendre l'espace familier et à le sécuriser. Par l'itinéraire, les individus constituent un monde familier au sein même de l'espace du transit, modalité d'engagement au sein d'un espace commun qui n'est pas sans conséquence sur le plan de la coprésence. En effet, le monde familier procède par l'espace et il passe par le recours à la frontière, au territoire. « *Si l'on veut comprendre la genèse du monde quotidien, on ne prêterait jamais assez attention à cette néophobie qui caractérise l'existence humaine et qui la pousse à se soustraire par tous les moyens à l'épreuve de l'imprévu* » (*ibid.*). Bruce Bégout évoque ainsi un « travail de séparation, d'affiliation et de domptage ».

Dans cette perspective, l'itinéraire contribue à la configuration des espaces communs selon une modalité bien distincte de celle qu'implique l'idée d'espace public, dominé par la figure de l'étranger. Bruce Bégout

va plus en affirmant une opposition radicale entre les deux registres : « *est familier ce qui s'insère dans mon environnement quotidien, étranger ce qui en est premièrement exclu* » (Bégout, 2005, p. 414). Ainsi le public semble-t-il disparaître une seconde fois. Après avoir été dégradé au rang d'être collectif indifférencié (le flux), il est tout simplement ignoré, au profit d'un refuge intimiste, dont l'itinéraire est à la fois la marque et l'instrument.

Il convient ici de s'attarder sur la question de rapport entre territoire et réseau. Bien entendu ces deux notions ne s'excluent pas, contrairement à ce qu'on laisse suggérer la controverse sur la fin des territoires. Plus proche de nous et sur un terrain similaire, Marion Tillous (2009) a démontré la territorialité du réseau, revenant notamment sur les réflexions initiées par la RATP à ce sujet (cf. chapitre 2). En particulier, le concept d'adhérence mérite ici quelques commentaires. Développé par Georges Amar (1987), il tend à signifier les degrés divers d'implication d'un réseau au sein d'un territoire, qui, dans le cas du transport, sont variables d'un mode à un autre. Celui qui atteint le degré d'adhérence le plus important, c'est la marche à pied. Signalons à ce sujet que Jacques Lévy considère que la métrique pédestre est plus proche du territoire que du réseau. Nous pourrions également citer de nouveau le texte de Guy Di Méo, inspiré des travaux de Jean-François Augoyard (1979) et des réflexions de Richard Sennett (1979) et Michel de Certeau (1990), considérant les cheminements comme une modalité essentielle de territorialisation dessinant ce qu'il nomme « les géographies tranquilles du quotidien » (Di Méo, 1999).

Quelle peut être notre contribution au sein de ce débat, où les avis, en dépit d'approches et de paradigmes sensiblement différents, semblent converger ? Qu'apporte notre cas d'étude ? Précisons d'emblée que nous nous plaçons dans la continuité générale du propos. Autrement dit, de façon générale, la genèse des itinéraires procède bien de cette territorialisation du réseau et, inversement, de cette forme réticulaire de territoire. Mais, dans le détail, le terrain apporte des précisions qui

permettent de développer d'autres aspects de cette hybridation des formes géographiques. Il convient notamment de nuancer l'idée selon laquelle le réseau se déploie sur un territoire préexistant. Nous ne sommes pas tout à fait dans ce cas de figure. Dans les itinéraires, le réseau résulte de la pratique de déplacement. Il prend forme en fonction d'impératifs divers, parmi lesquels compte la coprésence. Le territoire n'est pas seulement le contexte dans lequel se déploie le déplacement, mais aussi un agencement géographique de ce que Goffman nomme les « réserves » (Goffman, 1973) : l'espace qu'un individu ou un groupe se réserve, sur lequel il exerce une emprise physique et symbolique, et qui contribue à fonder son identité. L'itinéraire apparaît alors comme un instrument participant à l'établissement de cette territorialité, dont la géographie suit de fait la forme du réseau. Lui-même n'en est plus tout à fait un, puisqu'il prend de l'épaisseur et commence à exister pour lui-même, indépendamment des lieux qu'il relie. Pour traduire cette complexité, territoire et réseau doivent être combinés. La notion d'itinéraire paraît pertinente pour désigner cet agencement.

La question qui demeure à ce stade du raisonnement, c'est la traduction politique du problème de la coprésence – c'est-à-dire l'agrégation des bulles. Si les individus déploient stratégies et tactiques pour le gérer, faut-il conclure que la coprésence est forcément vécue par la négative ? Que l'espace public est une utopie sans effets ? Répétons-le : si la coprésence est ici considérée comme un problème, ce n'est pas sur le plan moral, mais plutôt d'un point de vue pragmatique. La coprésence ne va pas de soi et appelle des méthodes et des arrangements.

2.4. La convergence entre la stratégie du plan et le déploiement de l'itinéraire

La stratégie du plan permet de suspendre l'attention au lieu et aux autres. La description de son arrivée à la Défense par Baptiste permet de détailler l'idée selon laquelle le lieu se dilue dans le flux. Non seulement,

son parcours au sein du complexe d'échanges est gouverné par une stratégie de déplacement plus globale – tendance déjà observée et commune aux usagers réguliers des transports en commun parisiens, mais en outre, cette stratégie semble suspendue à partir de l'instant où les individus sont pris dans le flux de la foule en mouvement. A moins qu'une telle déprise de soi soit intégrée à ladite stratégie ?

Je prends le métro à la place Clichy. Quand j'arrive jusqu'à la Défense... en fait, j'ai un réflexe qui fait que je me mets toujours en tête du métro. Parce que ça me permet de faire une sortie directe. Et systématiquement, quand j'arrive à la Défense... ben y'a même pas de repérage quoi... je suis automatiquement le mouvement des gens... ils sont tous en tête du wagon, c'est-à-dire qu'ils sortent tous du même côté... donc on suit... comment dire ? le troupeau quoi...

[Baptiste ; PC]

Ainsi, dans leur rapport aux autres, les individus alternent entre confiance et méfiance, voire défiance. On peut se fier au flux et s'y fondre, s'y oublier au point d'y abandonner sa personne, de se reposer sur la dynamique collective. On peut également se préserver des situations d'empiétement que ne manque pas de susciter toute promiscuité. On peut enfin tout mettre en œuvre pour éviter le contact avec un autrui désincarné, réduit à une basse animalité – le « troupeau » – ou à une encombrante objectivité – le « flux ».

A ce stade, nous pouvons apporter une nuance au personnage conceptuel du flâneur, qu'il est convenu d'admettre comme une figure de l'expérience urbaine depuis les travaux de Walter Benjamin (Ratouis, 1992, Nuvolati, 2009). Nous avons déjà vu que la flânerie peut renvoyer à une expérience esthétique peu compatible avec la mise en commun²¹

²¹ Notons que n'est peut-être pas toujours le cas. De nombreux travaux montrent que les mobilisations esthétiques sont susceptibles de se trouver au principe d'une mise en commun (voir notamment l'ouvrage collectif coordonné par Nathalie Blanc et Jacques Lolive, 2007). D'un point de vue théorique, Hannah Arendt (1991), puis Jacques Rancière (2008) ont ainsi appelé à une réévaluation de la figure du spectateur, qui recèle selon ces auteurs une dimension politique. Il convient également de mentionner les

(cf. chapitre 4). Ce qui nous intéresse ici, c'est le fait que la flânerie renvoie à deux spatialités : à la stratégie du plan qui la permet d'une part, et à la territorialité qu'elle dessine d'autre part.

Notons cependant que les usagers ne se placent pas nécessairement d'un point de vue extérieur à cette masse mouvante. Il ne s'agit pas seulement de considérer un « tas d'humains », pour reprendre l'expression d'Alice, masse dont on se défie, mais aussi parfois, de s'y fondre, s'associant à cet être collectif dans la passivité par commodité ou confort. Les discours se font alors ambivalents, hésitant entre, d'une part, une critique de la masse anonyme, susceptible de faire obstacle ou d'entraver la liberté et, d'autre part, l'adhésion à la masse, pas toujours assumée, en raison de l'aisance que la marche au sein du flux peut procurer. Flâner, de ce point de vue, ce n'est pas agir en public, c'est se fondre dans la foule.

Ce que montre cet extrait, c'est aussi (et déjà, compte tenu de notre avancée dans l'enquête), la nature de l'articulation entre des « régimes d'engagement » différents (Thévenot, 2006). Nous avons vu (et nous verrons) que ces régimes d'engagement, c'est-à-dire ces manières de conduire une action, les artefacts agencés à cette fin, englobent notre rapport aux autres et notre rapport aux objets. De ce fait, s'engager c'est aussi nécessairement adopter un « mode d'habiter » spécifique, plus ou moins mobile (Stock, 2005). Par ailleurs, ces engagements, trouvent des traductions spatiales dans des agencements dont la description relève d'une analyse géographique. Ici, c'est la notion d'échelle qui peut être utilisée pour préciser les modalités de passage d'un régime à un autre. Pour Baptiste en effet, le parcours fait l'objet d'une stratégie planificatrice, le dispositif spatial étant réduit à l'espace neutre du transit reliant l'origine et la destination. A cette échelle et dans son discours, il se rend maître du réseau et se révèle capable d'y déployer sa stratégie, qui tend à en gommer les rugosités. Mais cet espace réticulaire n'est pas

travaux d'Olivier Labussière, qui reprend ces perspectives et les prolonge par le truchement de la pensée de Gilles Deleuze (Labussière, 2007).

tout à fait lisse. Il est jalonné de situations d'épreuves où quelque chose semble résister à la stratégie. A ce moment Baptiste opère une descente d'échelle et se retrouve au niveau de la situation, confronté à l'épreuve de la coprésence. Le rapport au lieu change alors sensiblement. Baptiste n'a plus vraiment de maîtrise ; il doit improviser. Pour Baptiste, le régime d'engagement dominant demeure : il s'agit toujours de se rendre à un point précis. Chez d'autres usagers, ce passage de l'espace planifié à la situation se traduit par un changement d'engagement. On passe d'une action stratégique, gouvernée par le calcul rationnel, à une action gouvernée par l'intimité et le souci de soi. Il ne s'agit plus de rejoindre au plus vite le lieu objectif du trajet ; il s'agit de se préserver de contacts jugés intrusifs.

3. Bilan

Ces résultats nous conduisent à préciser les pistes esquissées à la fin du chapitre précédent. L'enquête par observation menée au sein du complexe d'échanges avait mis en lumière des agencements collectifs plutôt communautaires, dominés par la territorialité et juxtaposés à un espace dominé par le flux de voyageurs en mouvement. L'enquête qualitative sur ces déplacements menée dans ce chapitre révèle une prise en compte progressive du problème de la coprésence. Pourtant vécu en situation, il peut être négocié à une autre échelle : celle, plus globale, de l'espace du déplacement. D'autres modalités de mise en commun apparaissent alors et avec elles d'autres agencements, qu'il convient d'analyser à partir de situations d'épreuves spatiales.

Certes, les individus tendent à fluidifier au maximum l'espace de leur déplacement, insérant par-là même le complexe d'échanges au sein d'un espace réticulaire. Cette tendance va jusqu'à la disparition du lieu, qui se fond dans la ligne du flux. Mais la recherche de fluidité doit être nuancée. Tout d'abord parce que le dispositif technique tend à la contraire – à ce

sujet, nous rejoignons le propos des études analysant les conditions de l'accessibilité (Dubuisson, Hennion, Rabeharisoa, 1997 ; Joseph, 1999 ; Thomas, 2004, Miaux, 2010). Ensuite parce qu'elle intègre l'enjeu de la coprésence. La présence des autres voyageurs est vécue comme une contrainte au sein du déplacement : un flux, équivalent à une masse mouvante. Au mieux, l'individu en mouvement trouve avantage à se laisser conduire par la masse, s'autorisant la flânerie. Cette activité, pourtant considérée comme un archétype de l'expérience publique, se déroule au détriment de la constitution d'un public et contribue à la genèse d'un espace intime. Ainsi notre raisonnement s'enrichit-il d'une nouvelle nuance : à l'impératif de fluidité qui semble s'exprimer au sein du complexe d'échanges, répondent non seulement des stratégies de fluidification mais aussi une territorialisation par le cheminement. Alors que le chapitre quatre montrait que la géographie de la coprésence se traduit par la juxtaposition d'agencements distincts qui n'interfèrent qu'à leur marge, processus qui rend délicate l'instauration d'un espace public, nous constatons ici que cette pluralité peut-être repérée dans l'ensemble pratique déployé par un même opérateur, individuel ou collectif. On peut expliciter la géographie qui en découle en précisant le lexique des déplacements à partir de trois notions : stratégie du plan, conduite du parcours, genèse de l'itinéraire.

Le plan, tout d'abord, apparaît comme un agencement abstrait, résultat d'une stratégie élaborée au préalable. Il consiste en une planification du parcours, qui procède par l'anticipation des difficultés et leur résolution au moyen d'un dispositif théorique. Planifier, c'est préparer le déplacement à partir de son abstraction. C'est donc aussi l'aplanir, c'est-à-dire en gommer les aspérités et les épreuves qu'elles supposent. Le problème de la coprésence est ici circonscrit, réduit à portion congrue afin que la circulation se fasse la plus fluide possible. Cette fluidité est à la fois spatiale et sociale : si le plan répond à l'impératif premier du déplacement, c'est-à-dire relier deux lieux, il n'en intègre pas moins d'autres critères, parmi lesquelles la coprésence apparaît prépondérante.

Exposée dans l'entretien, cette stratégie ne vaut pour ainsi dire que dans l'ordre du récit – qui participe aussi de sa construction. Méthodique, le plan est abordé comme un mode d'emploi. Dire cela ne revient pas à en minimiser la portée : si la stratégie du plan est construite par le discours, elle est mise en œuvre et opère.

Avec le plan, c'est donc l'impératif de circulation qui domine et l'ordre public importe peu. Cependant, dès lors qu'il est mis en œuvre, le plan est affecté par les contingences des situations. Là, les enseignements du parcours commenté se révèlent précieux et permettent de définir un autre agencement. Le plan, actualisé, se fait parcours. L'actualisation désigne l'application du modèle abstrait à des situations concrètes, cela combiné à la réévaluation permanente du plan initial. A la fluidité abstraite et bien ordonnancée répond une rugosité relative, résultant des obstacles dressés sur le trajet. Comment passer les lignes de contrôle ? Comment aborder les escaliers mécaniques ? Comment faire face aux croisements de flux d'utilisateurs ? Le parcours commenté permet d'appréhender ces obstacles dans toute leur complexité : non seulement comme des épreuves techniques liées à l'usage d'un dispositif standardisé pas toujours adapté à des usages singuliers, mais aussi comme une épreuve sociale. Ce qui pose problème, ce n'est pas seulement l'objet en soi et son maniement plus ou moins habile, c'est aussi la mise en commun dans l'usage, à plusieurs, sans que l'action soit coordonnée *a priori*. Niées dans le plan, les résistances liées au dispositif spatial et aux contingences que suppose la coprésence émergent dans ces épreuves.

Cependant, ce n'est pas un problème public qui fait ici l'objet d'une convergence interactionnelle. C'est encore un problème de circulation, de ralentissement du flux. Le problème de la coprésence revêt une expression plus directe et plus complexe, mais il demeure subordonné à l'impératif de déplacement. En dépit de la complexité issue des rugosités rencontrées, le parcours apparaît donc toujours comme une forme essentiellement réticulaire avec des segments plus ou moins fluides. La

coprésence y est encore abordée par défaut : comme un obstacle que le plan n'a pas suffi à éviter et qu'il faut donc surmonter.

Que se passe-t-il alors dans les segments du parcours qui paraissent plus fluides, ceux où le problème de la coprésence ne semble pas se poser ? Nous avons vu que la logique du plan réside pour l'individu dans la recherche d'un déplacement le plus efficace possible, c'est-à-dire économe en épreuves. Ce que permet le plan, c'est donc un déplacement où l'individu sera plus à son aise. Fort de cette « aisance » (Tillous, 2009), il peut s'affranchir des nécessités liées à l'activité du déplacement. Il peut suspendre l'attention à ce qu'il fait. Dès lors, ses modalités d'engagement deviennent modulables : il peut s'adonner à d'autres activités et s'approprier l'espace du transit. Ainsi les segments du plan qui apparaissent comme les plus fluides dans le parcours prennent ici une épaisseur inattendue, épaisseur qui est celle de la routine et de la familiarité avec les lieux qu'elle suppose. Le parcours prend alors la forme d'un itinéraire, espace dépositaire d'une partie de l'identité où le réticulaire confine au territorial, chemin répété, dont le tracé révèle le caractère mobile des réserves ainsi que leur inertie. Précisons que ces « géographies du quotidien » ne sont pas (toujours) « tranquilles » – pour paraphraser Guy Di Méo (1999) : elles se constituent dans l'épreuve de la coprésence et mettent en défaut l'idée d'espace public. En revanche, par leur caractère éphémère, elles rendent possible l'usage commun de l'espace du déplacement.

Du plan à l'itinéraire, en passant par le parcours, l'espace du déplacement prend donc de plus en plus d'épaisseur, en même temps que le problème de la coprésence apparaît de plus en plus prégnant. Partis d'un agencement spatial dominé par la réticularité ignorant tout ou presque de l'espace du déplacement et de l'enjeu de la coprésence, nous arrivons à un espace au caractère territorial affirmé. Précisons que cette progression est à la fois relative et réversible. Selon les situations, un même individu peut se livrer à une pratique territoriale, puis recourir au réseau de la stratégie du plan. Mais d'un registre à l'autre, les modalités de la mise en

commun sont toujours aussi éloignées de l'utopie de l'espace public. Curieusement, les stratégies de planification et les tactiques d'intimisation, aux géographies pourtant distinctes, réticulaires pour les unes, territoriales pour les autres, convergent dans la formation d'un espace commun indépendant de tout public. Dans les deux cas, l'autre est mis à distance : soit il est objectivé – les autres sont des obstacles qu'il faut éviter – soit il est écarté – les autres sont des « autres » dont il faudrait préserver le « moi ». L'individu en déplacement ne se comprend pas lui-même comme acteur d'une publicisation. Il s'écarte de l'ordre public, par intérêt pratique ou pour maintenir son identité.

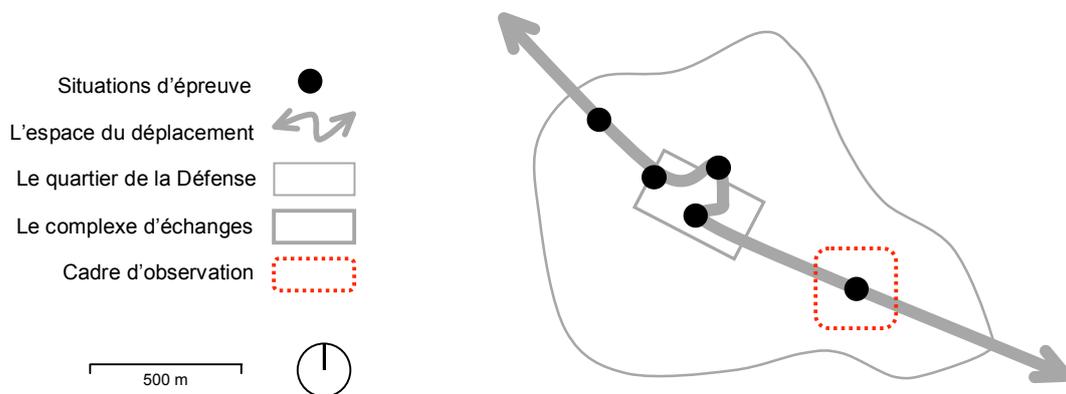
Plusieurs questions demeurent. Nous avons vu que les actes entrepris par les individus et les agencements qui les soutiennent sont constitutifs de l'espace de la coprésence. En suivant les usagers, nous avons pu en outre prendre la mesure de la pluralité de ces manières de faire, et les différentes modalités d'engagement en situation de coprésence qu'elles supposent. A travers ces agencements, les individus, seuls ou en groupe, répondent, consciemment ou non, à la problématique de l'intimité au sein du domaine public. Mais à chaque fois, ces agencements semblent se construire en deçà du public. Tout se passe comme si l'instauration et le maintien d'un espace intime interdisait toute forme de coopération dans la construction des espaces communs. Le phénomène de la coprésence, essentiellement collectif, demeure appréhendé d'un point de vue individuel, la méthodologie, fondée sur le discours et appelant des récits accentuant cette subjectivation de la coprésence. Nous en savons plus des agencements mis en œuvre par les individus pour gérer la coprésence, mais nous ne savons rien de leur agrégation, dont les conditions pour l'instant nous échappent.

Par ailleurs, si la pluralité des engagements peut être considérée comme une donnée acquise, il reste à explorer les conditions du passage de l'un à l'autre. Du plan au parcours, il faut toujours composer, changer d'engagement et négocier en situation. Après celle des modalités, il convient donc de poser la question de la modulation des agencements.

Quelques indices nous invitent à poursuivre. Ils ont été laissés par les individus interrogés lorsqu'ils se trouvent en situation d'épreuve au cours de leurs déplacements. Dans un escalier, au passage des lignes de contrôle, au moment de croiser un flux : à chaque fois, tout se passe comme si la situation prenait le pas sur le déplacement, comme si, au sein de l'itinéraire singulier, émergeait un agencement spécifique, constitué à la faveur de cette épreuve socio-spatiale. Tout se passe au fond comme si du lieu se constituait au sein du flux. Et dans ce lieu, nous pourrions bien trouver de nouvelles formes et logiques de coprésence.

Chapitre 6

« Prendre place » dans la rame du métro : l'espace commun comme espace d'interactions



Si le lieu tend à se diluer dans le flux, les agencements spatiaux engendrés par le flux ne se laissent pas réduire à la figure du réseau. Car il est des moments où le flux coagule, où le réseau prend de l'épaisseur et de la densité, si bien que la spatialité relève plus d'une territorialisation en mouvement, agencement que nous avons traduit par la notion d'itinéraire. Mais il est des cas où cette territorialisation advient au sein même du mouvement. Dès lors il semble que du lieu se recompose au cœur du flux, ce qui donne à voir d'autres modalités de gestion de la coprésence. A la faveur de ce nouveau cadrage, nous pouvons poursuivre notre recherche des espaces de la coprésence.

Nous avons entrevu ces situations où il advient quelque chose au sein du déplacement qui échappe, au moins pour partie, à la logique circulatoire. Ces situations se cristallisent dans des moments d'épreuve, où la coprésence apparaît comme un problème en tant que tel et non plus seulement comme un obstacle dressé sur un trajet. Les premiers indices de tels enjeux nous viennent des passages de seuils : aux tourniquets ou lors du passage d'un niveau à l'autre au sein du complexe d'échanges. Dans de tels cas, il s'agit pour l'individu non seulement de garantir la continuité du cours d'action majeur, la circulation, mais aussi de « prendre place » (Joseph, 1995, Jolé, 1992), ce qui nous conduit à

réinterroger enjeux politiques, moraux et éthiques liés à la coprésence, et ainsi de proposer une requalification de la notion d'espace public comprise comme une forme particulière d'espace commun. Afin d'approfondir cette question, nous nous concentrerons ici sur une situation où cet enjeu est particulièrement prégnant : l'entrée dans la rame de métro.

La question de la place dans la rame est mentionnée de manière récurrente par les usagers interrogés, et la géographie qu'elle implique largement développée. Si bien que ce moment du déplacement apparaît chez eux et pour eux comme exemplaire du point de vue des modalités de gestion de la coprésence. Le choix de la place appelle en effet une importante coordination des conduites. Dès lors, ce n'est plus seulement à des actes stratégiques que s'adonnent les individus, mais à des tactiques de placement, tactiques qui sont, comme l'indique Michel de Certeau, largement tributaires du « lieu de l'autre » (Certeau, 1990). Incidemment, les individus décrivent aussi des enjeux spatiaux très personnels relatifs à la place, qui devient l'expression d'un souci de soi parmi les autres. Par la dialogique subtile qu'elle suppose entre différents modes d'engagement, public, intime ou circulatoire, la place apparaît ainsi au cœur des processus de mise en commun.

Deux remarques toutefois. Comme nous l'avons souligné, ces enjeux et ces logiques peuvent être repérés dans d'autres situations, en particulier des situations qui ne relèvent pas du fait de stationner. Par ailleurs, la situation de station dans la rame s'inscrit pleinement au sein du déplacement. C'est en tant que telle qu'elle est mentionnée par les individus, le placement dans la rame participant de la stratégie du plan étudiée au chapitre précédent.

Avant d'approfondir ces différents aspects de l'analyse, une présentation du dispositif spatial s'avère nécessaire. Si les commentaires sur la rame de métro recueillis dans les rétro-commentaires relèvent bien souvent de manières de faire généralisables à l'ensemble du réseau de métro RATP –

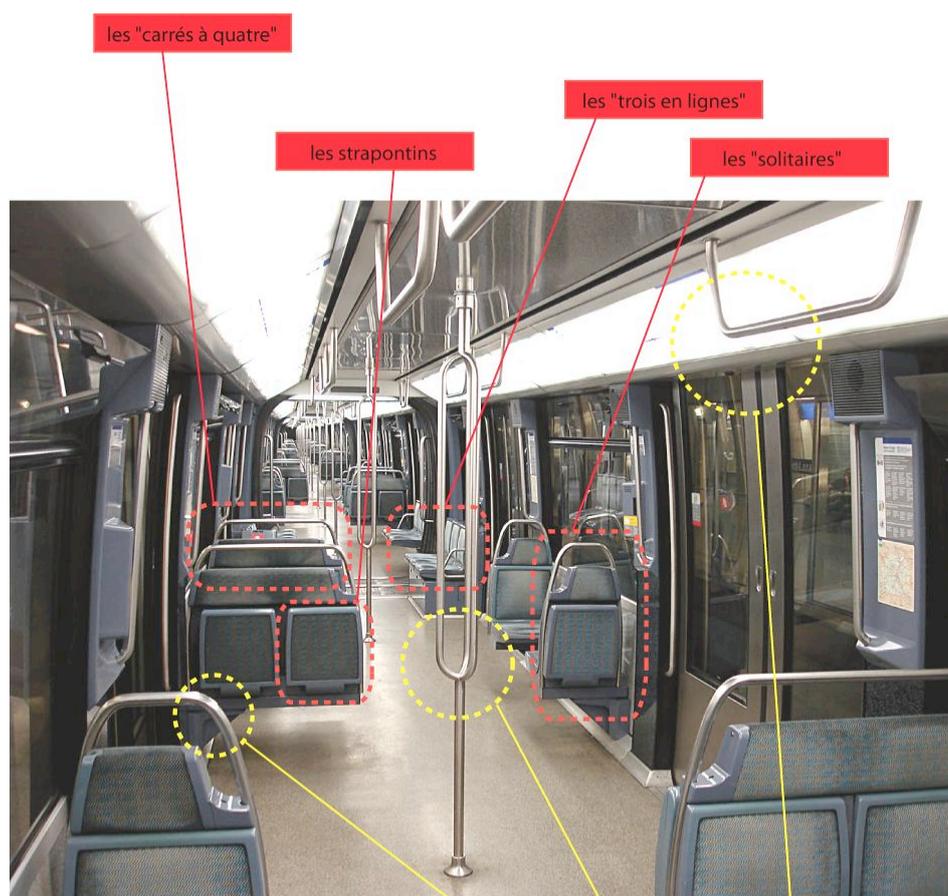
mais distinguées d'autres métros dans le monde, ou d'autres types de transport en commun en France, ces propos sont fondés sur une expérience *in situ* menée à partir du cas de la Défense. C'est donc de la ligne 1 du métro que partent les descriptions. Et pour certaines, elles ne la quittent pas. Or la ligne 1 du métro parisien est dotée de caractères spécifiques, qui ont trait à la population d'usagers la fréquentant et à son aménagement de conception récente.

Reliant le quartier de la Défense à Paris *intramuros*, cette ligne présente un profil socio-démographique spécifique, dominé par une population adulte, plutôt jeune, et qualifiée. Les touristes sont également nombreux dans cette ligne qui donne accès à plusieurs hauts-lieux parisiens (Champs Elysées, Arc de Triomphe, Louvre, mais aussi la Défense). En dépit du caractère central que revêt son tracé – la ligne traverse Paris du Nord-Ouest au Sud-Est – la population d'usagers fréquentant cette ligne semble moins mixte que celle du quartier de la Défense, où les cadres résidant dans le centre de Paris ou dans les banlieues aisées environnantes croisent les employés résidant dans une banlieue plus lointaine et plus populaire, qu'ils rejoignent par le train, le bus ou le RER.

Au-delà de ces considérations sociologiques, la spécificité du design de la rame MP89 mérite d'être soulignée. Elle est tout d'abord constituée d'une rame monocorps, de type « boa », que l'on retrouve sur la ligne 14 et qui a vocation à être généralisé. Dans cette conception, le modèle du monospace se substituant à celui des voitures cloisonnées. L'accent est mis sur la fluidité des circulations, renforcée par une disposition originale des places assises. Une nouvelle configuration s'ajoute aux sièges à quatre et aux strapontins, qui équipent les rames de la génération précédente : les sièges en ligne de trois places, situé en vis-à-vis de part et d'autre de l'axe longitudinal de la rame. Mentionnons aussi l'équipement de ces rames de barres de maintien à trois ramifications, qui maximisent les prises en minimisant les occurrences de contact physique.

On peut relever également un travail spécifique sur l'éclairage, contribuant à la prise en compte de ce qui fait une ambiance. Cela pour suggérer que s'il doit d'abord assurer l'efficacité du déplacement, le dispositif spatial tend à prendre en compte la situation de coprésence qu'il implique et les problèmes qu'elle est susceptible de poser (cf. figure 20), principe de conception résultant de l'infusion lente mais prégnante des réflexions issues du pôle prospective de la RATP (cf. chapitre 2).

Figure 20
La rame MP 89
Présentation du dispositif spatial



Conception et réalisation : Théo Fort-Jacques

des prises pour se maintenir debout

Notons enfin l'équipement, durant l'année 2010, de l'ensemble du réseau des stations de la ligne 1 d'un dispositif protégeant l'accès aux quais. Compte tenu du caractère récent de ces aménagements, nous n'avons pas eu l'occasion d'en mesurer l'effet sur les stratégies et tactiques mises en œuvre par les individus en situation de coprésence. Au regard de nos observations sur l'importance du placement sur le quai en vu d'accéder à la rame, on peut supposer que les logiques de placements trouvant appui sur le dispositif de portes tendront à s'accroître sur le quai. Reste à savoir quel en sera l'effet du point de vue des civilités.

Ces précisions apparaissent ici nécessaires dans la mesure où ces spécificités peuvent être intégrées dans les agencements construits par les usagers en rassemblement pour gérer le problème de la coprésence. Néanmoins, dans les propos portant sur ces particularités, c'est la pluralité des manières de faire qui domine, d'un individu à un autre, mais aussi pour un même individu.

Pour saisir les enjeux relatifs au placement dans la rame, il convient de rappeler qu'ils participent du problème de la coprésence, problème qui trouve ici une nouvelle formulation.

1. La coprésence comme promiscuité : reformulation du problème

Alors que dans l'analyse des cheminements le problème de la coprésence semblait essentiellement d'ordre circulatoire, les flux d'usagers étant réduits à un obstacle à éviter (cf. chapitre 5), il semble cette fois se poser en des termes plus charnels. Ici, nous ne sommes plus dans la perspective d'une trajectoire à fluidifier, d'un parcours à optimiser ou d'un itinéraire à pérenniser. La foule ne se dresse pas sur la route des individus : elle est

au contact. Le problème n'est donc pas de l'ordre du flux contrarié, mais de l'ordre de la promiscuité. Ce problème, s'il est susceptible de s'exprimer dans les phases de mouvement, est particulièrement manifeste dans les phases de station. Lorsqu'il se pose de manière aiguë, il semble primer sur tout autre impératif et suscite de vives réactions.

Le matin, je prends la ligne 1, qui est absolument surchargée, et là... c'est l'horreur... T'arrives au boulot t'as l'impression d'avoir déjà une journée de travail dans les pattes quoi... C'est vraiment une épreuve. Il m'est arrivé de pleurer dans le métro, quand même, tellement c'était horrible.

[Floriane ; PC]

Qualifier l'inconfort d'une rame de métro « surchargée » à l'heure où l'on quitte le confort de l'espace domestique pour rejoindre les habitudes de l'espace du travail n'a rien de surprenant. S'étendre sur ce seul aspect aurait même un caractère trivial si Floriane n'en avait pas souligné le caractère éprouvant. Cette situation est une épreuve, qui, même si elle se déroule en situation de rassemblement, touche Floriane au plus profond de sa personne. Mais de quelle nature est-elle, cette épreuve ? Que met-elle en jeu ?

Formulé à travers la promiscuité, le problème de la coprésence est appréhendé comme un problème géographique, lié à la mise en commun d'une ressource limitée : l'espace. L'analyse des entretiens permet de décliner cette problématique à trois niveaux : le contact, la distance et l'empiètement.

1.1. Le problème du contact

L'expression du problème de la coprésence comme promiscuité est étroitement associée à l'impératif de s'en préserver. Il ne s'agit pas seulement d'être le plus efficace possible, il s'agit de se protéger. Alice peut affirmer la nécessité d'éviter le monde de façon très virulente, ses

propos laissant suggérer que sa relation aux autres, et donc son parcours, sont ordonnés à la préservation d'une certaine intimité.

En fait il y a tout le monde : tout le monde je cherche à l'éviter. Le tas d'humain, si je peux éviter de me frotter, d'être tout près, d'être collée, d'avoir la main en contact. Tous les contacts ça je déteste. [...] J'aime pas me frotter aux gens. J'aime jamais me dire qu'il y a cette proximité-là : ça me déplaît. Parce que j'aime pas ce contact [...]. Parfois ça me coupe le souffle : j'étouffe quoi !

[Alice ; RC]

Ce refus du contact physique avec autrui peut s'étendre jusqu'aux objets mis en commun dans l'usage de la rame. Pierre évoque cet aspect au sujet des barres de maintien.

Les contacts, je les évite principalement avec les gens. Ou avec leurs produits. Comme les miasmes qu'ils mettent sur les barres. Produits ou sous-produits humains voilà [rires]. Je sais que je préfère être debout ou sur un strapontin que d'être assis dans un compartiment à me taper les cuisseaux de mon voisin d'en face...

[Pierre ; PC]

Ici, le problème de la coprésence se pose d'une manière aiguë. Évoquant les « miasmes » laissés par les autres usagers sur les barres de maintien, il affirme non seulement la gêne issue de la situation de promiscuité, le refus de tout contact physique direct, mais aussi de tout contact indirect. La référence aux miasmes, par sa radicalité, permet de spécifier à l'extrême la problématique de la coprésence. Elle traduit l'idée d'une grande vulnérabilité des réserves, la barrière matérielle ultime que constitue l'enveloppe charnelle se révélant inefficace face à la contamination microbienne. Il s'agit bien entendu d'une métaphore formulée par Pierre de manière ironique. Ce dernier n'en demeure pas moins extraordinairement prudent dès lors qu'il s'agit de se préserver de tout contact : il s'efforce réellement de ne jamais entrer en contact physique avec les objets du métro, utilisant la manche de son vêtement pour saisir telle ou telle prise lorsque les conditions de circulation l'imposent.

La métaphore des miasmes traduit donc l'idée selon laquelle les territoires intimes sont vulnérables. Elle traduit aussi l'idée d'une contamination ou d'un empoisonnement du sujet par son environnement immédiat : autant d'éléments qui conduisent à relativiser l'idée d'une configuration harmonieuse ou vertueuse. Il y a configuration, mais l'expérience qu'en fait le sujet n'est pas bonne, de sorte qu'un tel rassemblement lui apparaît comme mauvais. C'est peut-être un bien sur le plan moral, ce que suppose l'idée d'espace public. Mais du point de vue de l'éthique personnelle de Pierre ou d'Alice, c'est mauvais.

A partir de cette formulation générale, le problème de la coprésence peut encore être spécifié. Si le contact est problématique, c'est parce qu'il suppose l'abolition des distances d'une part, et l'empiétement des territoires intimes d'autres part.

1.2. Un problème de distances

La promiscuité et le contact qu'elle suppose constituent aussi un cas particulier et radical d'un problème plus vaste : la gestion des bonnes distances.

On s'adapte par rapport à l'espace... C'est qui est dur justement j'trouve, c'est que tu abolis tout l'espace entre toi et les autres. Ça c'est assez insupportable. [...] Ça c'est vraiment ce que je trouve le plus dur. T'as vraiment l'impression de... de pas avoir le minimum. Le mini minimum !

[Elsa ; RC]

Le manque d'espace est caractérisé ; il résulte de l'abolition des distances. D'où la nécessité de construire de la distance. Faute d'espace disponible, c'est par la construction de la limite que semblent procéder les usagers. Ainsi le problème proxémique des distances interpersonnelles (Hall, 1971) renvoie-t-il à un problème territorial, lié à l'empiétement des territoires intimes.

1.3. Un problème d'empiétement

Les empiétements se manifestent lorsque les individus voient les limites de leurs réserves transgressées (Goffman, 1973). Cela dit, les empiétements ne sont pas seulement des transgressions d'une limite physique. Ils se manifestent également selon des modalités sensibles : l'odorat et l'écoute sont ainsi impliqués dans ces conflits territoriaux. Interrogé sur ses activités durant le déplacement, Marc évoque les problèmes posés par la situation de coprésence. Ce faisant, il expose les différents types d'empiétements auxquels il doit faire face.

Les craintes du métro, c'est l'odeur. Tu sais jamais à côté de qui tu vas être assis. Et le bruit. Si jamais quelqu'un vient à côté de toi et fait beaucoup de bruit...

[Marc ; RC]

La récurrence de ces propos dans les entretiens invite à s'interroger sur le modèle de l'inattention civile sensé régir, selon la sociologie de la vie publique développée de Simmel à Joseph en passant par Goffman, les interactions en public. Si, dans cette tradition, l'espace public est conçu comme « espacement », espace social régi par la distance, le problème semble ici résider dans l'abolition de toute distance et le non-respect des réserves. Dès lors, il convient de préciser la nature des agencements mis en œuvre pour faire face à ce problème. Mais avant d'approfondir ces enjeux et ce qu'ils recouvrent, il convient de spécifier le problème de la promiscuité en fonction du genre.

1.4. Vulnérabilité des femmes ou contingence de l'ordre public ?

La problématique du contact entre les corps nous interdit de faire l'économie de la question du genre. Jacqueline Coutras a montré à quel point l'espace public est traversé par la question du genre. L'étymologie même du terme s'ancre dans cette réalité – « public » étant issu de « *pubis* » et soulignant par là même l'idée que le domaine public des Grecs puis des

Romains fût essentiellement l'affaire des hommes. Et ce fût longtemps le cas, les femmes ne bénéficiant pas de la même accessibilité à l'espace public que les hommes jusqu'à une période récente (Coutras, 1987). Aussi est-on en droit de s'interroger sur la dimension masculine des normes régissant la coprésence et nos manières d'en rendre compte. Le passant et l'étranger, personnages conceptuels traduisant l'expérience de la vie publique sont-ils indifféremment masculins et féminins ? L'« inattention civile » recouvre-t-elle les mêmes enjeux selon qu'elle concerne une femme ou un homme ?

Les femmes interrogées se livrent cependant rarement sur ce sujet. Faut-il y voir un paradoxe ? Ou serait-ce une autre donnée du problème : l'intériorisation d'un rapport asymétrique, qui, passant pour naturelle, ne mérite pas de développement (Kaufmann, 2001). Interrogées par l'enquêteur, elles mentionnent néanmoins cette spécificité comme une évidence dont l'intérêt n'apparaît pas de prime abord, en raison de sa quotidienneté. Elsa, par exemple, aborde la question de façon impersonnelle, en niant être concernée.

Moi, j'suis pas hyper concernée, mais les femmes sont assez désavantagées, parce qu'en plus elles sont plus petites souvent [rires], donc la plupart sont encore plus noyées dans la masse. En plus sur la ligne 1, t'as pas mal de femmes en talons tu vois. Alors c'est encore plus horrible de rester debout, alors qu'avec des bonnes chaussures tu sais que c'est quand même plus confortable. En plus quand tu t'habilles, les hommes sont en costard souvent sur cette ligne et les femmes... disons que les tissus sont pas les mêmes, et les tissus que portent les femmes sont beaucoup plus fragiles, et donc c'est encore pire quand tu sens euh enfin voilà... Même les sacs à main, enfin j'sais pas t'as envie que... c'est plus fragile. Mais dans le bon sens du terme. C'est plus délicat quoi. Et même, j'sais pas, t'es maquillée tu vois, donc si il fait hyper chaud, c'est quand même plus chiant pour une fille, ou si tu t'es fait une coiffure comme-ci comme-ça... donc tout est vachement plus contraint pour les femmes que pour les hommes. Les hommes sont plus passe-partout, machin... On est pas du tout sur le même pied quoi. Et le coup des talons, c'est super horrible. Ça fait vraiment mal aux pieds de pas être dans le mouvement, de piétiner...
[Elsa ; RC]

Encore cette description est-elle très pudique. Elsa ne parle du corps qu'indirectement, à partir de ce qui le pare : vêtements « plus fragiles », maquillage qui se défait, talons fatiguant, autant d'indices d'un corps contraint et supposé moins aisé que celui des hommes. Et pourtant, ce qu'elle révèle est essentiel pour nos investigations. Les femmes se disent quotidiennement sujettes aux empiètements volontaires, tactiles ou visuels. Dès lors les réserves et l'inattention polie volent en éclats. Le propos est plus souvent elliptique à ce sujet.

L'idée de me retrouver compressée comme ça, avec des gens qui collent comme ça, des mecs tu te demandes c'qu'ils te veulent...

[Floriane]

Finalement, Alice, déjà remarquée pour sa franche hostilité au contact, compte parmi celles qui caractérisent le problème le plus directement.

J'aime pas la proximité. J'aime pas qu'on me touche. Parce qu'on sait jamais ce qui se passe vraiment quand on te touche. Ce sont des situations qui peuvent permettre de passer sous silence ce genre de situations qui sont des situations d'agression. Les contacts peuvent être une agression. Et là on se touche tous d'accord. Mais est-ce que c'est une agression ou pas ? Voilà. Ça en reste une, un peu.

[Alice ; RC]

Ce qu'il y a d'intéressant dans son propos, c'est le fait qu'elle tend à suivre une logique inverse à celle de la naturalisation. L'idée d'une vulnérabilité est présentée, mais Alice va plus loin : c'est l'inattention civile qui est désignée comme la complice d'agression potentielle. A partir de ce cas spécifique, elle s'autorise une généralisation. Ce n'est plus ce qu'autorise le contact qui est stigmatisé, mais le contact lui-même.

L'attention portée aux spécificités féminines est d'autant plus légitime qu'elle permet de saisir de nouvelles modalités de la coprésence. Non que ces manières de faire soient l'apanage des seules femmes, mais il se trouve que ces dernières ne sont pas confrontées de la même manière au

problème de la coprésence et que leurs récits descriptifs et justificatifs ne portent pas sur les mêmes aspects. Ainsi, le point de vue des femmes permet de préciser d'autres facettes de la mise en commun, qui ne sont pas spécifiquement féminines et que l'on retrouve exprimées dans les récits des hommes.

Marc Breviglieri a montré que l'expérience de la vie publique supposait un apprentissage, l'adolescence apparaissant comme cette tranche d'âge social où les individus font l'épreuve du passage d'un régime d'engagement essentiellement familial, lié à l'espace domestique, à un régime d'engagement public (Breviglieri, 2007). L'étude de cet apprentissage éclaire ainsi l'un des enjeux de la mise en commun, qui consiste à passer d'un régime d'engagement à un autre. Cela sans pour autant aller jusqu'au bout du raisonnement. S'il y a bien pluralité des manières de faire et des interprétations que les acteurs en donnent, leur spatialisation est complexe. Il ne suffit pas de se trouver dans un « espace public » pour s'y engager sur le mode public. L'espace de la coprésence n'exclut pas un engagement intimiste. C'est ce que tend à montrer une approche soucieuse des différences de genre. Les femmes désignent plus facilement ou plus directement cet espace de l'intimité indissociable des situations de coprésence. L'un de ses marqueurs les plus évidents est le corps et les agencements mis en œuvre pour le protéger relèvent de la tactique.

2. La mise en œuvre de tactiques

La stratégie de planification du parcours apparaît comme une manière de se ménager une bonne place. Mais comme nous l'avons vu, cette stratégie est toujours affectée des contingences de la situation d'interaction. Le plan opère à l'échelle du réseau mais n'a aucune prise sur la situation. Plus précisément, s'il peut fluidifier les phases de

mouvement et préparer le placement, il ne peut rien dans les phases de station. En dépit de la prétention à la maîtrise spatiale, l'individu doit composer.

Elsa décrit ainsi les conditions dans lesquelles se déploie la tactique : des contraintes nombreuses, imprévisibles, sur lesquelles elle n'a pas de prise.

C'est un lieu spécial [le métro], où t'es complètement soumis en fait. Enfin tu t'en remets vachement à d'autres choses. Contrairement à la plupart du temps en fait. Où tu décides de ce que tu fais tout le temps, d'où est-ce que tu vas précisément, j'suis chez moi, j'décide de combien de temps j'vais mettre avant de partir, au boulot j'décide de l'heure à laquelle je pars, à laquelle j'arrive, etc. Et là en fait, pour ce qui est des transports, tu laisses une grande part au doute quoi. Tu sais quand tu pars, mais tu sais jamais c'qui peut se passer, t'essayes de calculer en composant à peu près avec c'que tu sais être, en laissant une part à la chance tu vois, d'avoir bien calculé ton coup.

[Elsa ; RC]

Le problème de la coprésence semble échapper aux individus. Dès lors toute stratégie est vaine. Seul recours possible : la tactique, c'est-à-dire l'agir rusé qui se déploie au sein du lieu de l'autre (Certeau, 1990). La tactique désigne une manière d'utiliser les ressources offertes par le dispositif spatial en tenant compte du contexte, de la situation d'interaction. Les individus ne maîtrisent pas ce contexte, mais ils peuvent tirer parti de prises. Cela à condition de mettre en œuvre une tactique au cœur de laquelle on trouve la construction de la place, qui consiste à se réserver un espace intime.

Dans un trajet, pour que le trajet soit agréable, le but c'est de trouver la place pour pas être collé aux gens. Et là y a des trucs qui sont pas mal. Par exemple s'asseoir, c'est mieux qu'être debout. Quand il y a plein de monde au milieu, moi je préfère m'asseoir. T'es un peu en dessous, t'es pas collé aux gens, t'as pas le regard des gens, t'es au niveau de leur ventre.

[Alice ; RC]

Les entretiens conduits avec les usagers permettent d'identifier plusieurs tactiques, qui permettent l'agencement des places par les individus en déplacement. Si « chacun a ses trucs » (Alice), des manières de faire récurrentes peuvent être repérées et rassemblées en types d'actes spatiaux.

2.1. Positionnement

L'occupation d'une position est une tactique essentielle, qui consiste à se placer au sein du dispositif spatial en vue d'acquérir la bonne place. Dans certains cas, la position seule suffit à définir la place. Mais le plus souvent, elle constitue une étape. Ainsi cette tactique est-elle mise en œuvre sur le quai pendant l'attente de la rame.

J'arrive dans la station et je vais attendre le métro...
Jamais au tout début quand il arrive. Parce que sinon, il y a plein de monde. Là je vais à un endroit où il y a pas trop de monde. Pas trop près du quai, à peu près au milieu, comme ça si j'ai une correspondance que je connais pas c'est nickel : je suis au milieu. Et voilà quoi... Maintenant j'attends. Et je regarde autour de moi, toujours, si y a personne qui s'approche.

[Alice ; PC]

Si elle offre une entrée dans la situation, la position ne suffit pas à se procurer la place. Le placement par positionnement se prolonge donc au sein de la rame, si bien que la place semble s'acquérir par un enchaînement de positions, tel que le décrit Elsa.

Tu choisis quand même l'endroit sur le quai, mais ça, c'est pas une contrainte en soi, ensuite... tu rentres facilement, sans aucune contrainte quoi. Et après y a des stratégies qui dépendent de... plus y a de monde, plus les stratégies évoluent parce que... la priorité c'est de rentrer dans le métro. [rires] Parce que... parfois y a plein de monde où c'est dur en fait de rentrer dans le métro, avec les gens et tout, et donc là non seulement il faut être au bon endroit du quai, mais il faut aussi être... du bon côté de la porte quoi. Enfin genre proche d'un côté d'une porte quoi. Parce que quand ça s'ouvre, parfois y a plein de monde, t'es au milieu complètement de deux portes, t'as aucune chance. Donc faut viser, être à côté d'une porte. [...] Et après, quand t'as un peu moins de monde,

c'est rentrer et essayer de pas rester à côté de la porte, sinon c'est horrible, t'es obligé de ressortir à chaque fois... Après c'est essayer d'atteindre... au moins avoir un côté du corps qui est contre quelque chose quoi... genre une autre porte, ou pouvoir être accroché, ou alors un siège qui est relevé. Et après, c'est essayer de s'asseoir. C'est très compliqué quand même. C'est très très compliqué...

[Elsa ; RC]

2.2. Des techniques du corps

On le comprend dans les descriptions qui précèdent, le positionnement suppose lui-même une aptitude corporelle à occuper la position. Le principal outil manipulable par les individus en transit pour se donner de l'espace, c'est leur corps.

J'essaye de bien me positionner, devant les gens. Pour être le premier à rentrer dans la... dans la truc. Et puis, de calculer... alors ça c'est un peu comme... ben comme au rugby. Tu vois les gens, t'essaies de les éviter et de te glisser dans un trou et bingo ! de trouver la place.

[Paul ; PC]

Paul a recours à une métaphore ludique empruntée au sport pour décrire les opérations corporelles contribuant au placement. De façon générale, il s'agit de compétence d'évitement. Mais le corps en question n'est jamais compris indépendamment de l'espace, ce qu'indiquait déjà la notion de positionnement. Plus précisément, il ne s'agit pas seulement « d'éviter », mais aussi de « se glisser dans un trou », compétence qui permet du même coup de « trouver la place ». La comparaison avec le rugby est ici particulièrement parlante, puisque Paul décrit là un « cadrage-débordement », classique opération d'évitement dans ce sport. Précisons en outre que si le contact constitue pour Paul quelque chose à éviter, comme au rugby, il fait partie du jeu. On peut donc jouer des coudes afin d'atteindre l'objectif, la place, qui doit permettre de se préserver d'une proximité physique trop intrusive. La corporéité de l'individu en question est ici essentielle : elle est consubstantielle de sa spatialité et constitue en

cela à la fois un enjeu – il faut préserver le corps du contact – et un outil – le corps est l'instrument par lequel la stratégie spatiale est mise en œuvre.

2.3. Le regard : distancement ou clôture ?

Les tactiques ne sont pas seulement spatiales, comme le positionnement, ou spatialisées, comme les techniques du corps ; elles sont aussi spatialisantes. Car l'agencement des places constitue une manière de répondre au problème posé par le manque d'espace. Dès lors, les individus en coprésence s'efforcent de créer de la distance là où elle fait défaut. La construction de la place participe de la définition d'une situation complexe, qui voit l'usage de la ressource spatiale devenir un élément du cadre spatial.

Les jeux de distance auxquels se livrent les individus supposent la mise en œuvre de technologies de la distance, parmi lesquelles on trouve des techniques du corps, l'appropriation du dispositif spatial et, surtout, le regard²². Le regard constitue un opérateur de distance, susceptible d'éloigner ou de rapprocher. Chez Alice, le regard est d'autant plus important que tout contact corporel est exclu. Il peut signifier le contact, souhaité ou non souhaitable :

J'sais pas si tout le monde les évite [les contacts]... Je pense quand même qu'y a pas mal de gens qui les évitent, notamment les regards. Qui est une forme de contact en fait, le regard. [...] C'est rigolo parce que ça, j'vais peut-être plus l'éviter avec des hommes. Parce que le regard c'est pas anodin. Et avec des femmes, ça m'est déjà arrivé de sourire. Quand il y a un truc drôle qui se passe dans la rame, ça arrive un truc drôle, moi j'ai envie de rigoler. J'vais pas rire toute seule... On échange des regards à ce moment là. Y a des regards qui s'échangent ou justement, y a un petit mouvement de recul. Ça

²² Il convient toutefois de préciser que tous les sens peuvent être mobilisés dans les jeux de distance. Il n'y a pas prédominance de l'un sur les autres, mais plutôt interdépendance – ce dont témoigne Alice en ce qui concerne la vue et le toucher.

j'trouve de manière générale, y a peu d'échanges de ce type-là. Quand il y a le regard c'est génial !

[Alice ; RC]

Souhaité, le rapprochement par le regard est facteur d'une connivence aussi heureuse qu'elle est fortuite. Non-souhaitable, il rappelle que l'espace public habité est toujours traversé par l'enjeu du genre. Mais le regard peut aussi manifester l'écart :

Je baisse les yeux. Un truc que je fais tout le temps, et je me rends compte que c'est complètement ridicule, je regarde l'extérieur. Et y a pas d'extérieur dans le métro ! T'es dans le tunnel quoi. Y a rien à voir en fait ! Et y a plein de moments, je me rends compte que pour éviter des regards, par exemple dans un carré, là je me colle à la fenêtre et je fais comme si, en fait je mime que je regarde par la fenêtre [...]. J'sais pas. C'est peut-être pour marquer ma bulle. Pour la signifier quoi, dire que moi c'est bon, je suis : tout est fermé quoi. C'est verrouillé [rires]

[Alice ; RC]

Le regard n'est donc pas le vecteur de l'évasion, mais l'opérateur de distance qui permet de construire un espace intime, dans lequel on ne tolère pas l'intrusion d'autrui. Paradoxalement, ce souci de soi est constamment renvoyé à une attention à l'autre, si bien que ces deux éléments apparaissent comme deux mouvements d'une seule dialogique : l'instauration d'une « étrangeté mutuelle ». Se rendre étrangers les uns aux autres, selon Louis Quéré et Dietrich Brezger, c'est établir une appropriation et une extériorité mutuelles (Quéré et Brezger, 1993). L'appropriation résulte d'une observabilité, qui est elle-même un accomplissement (et non une qualité de l'espace en soi). La notion de « coup d'œil minimal » éclaire bien ce concept. Il s'agit d'une disposition du passant à observer, et à être observé, de façon fugitive, selon une « inattention civile » (Goffman, 1973).

L'anonymat qui en résulte est souvent présenté comme une condition de la coprésence ; « *il faut cesser de l'envisager comme un vide un manque ou un négatif* » (Pétonnet, 1994, p. 18). Comme le suggère Isaac Joseph,

« arrêtons de nous plaindre de la superficialité des liens ; reconnaissons dans sa positivité “naturelle” l’économie des relations fondées sur la distance » (Joseph, 1984, p. 134). Rappelons ici les analyses de Georg Simmel concernant l’importance de la vue dans les modalités sensorielles à l’œuvre dans les grandes villes. Sensible aux ressemblances, la vue est propice à la formation de représentations plus abstraites des groupes humains. En particulier, l’auteur souligne le rôle joué par le développement des transports en commun (et des rapports de proximité qu’ils supposent) dans la formation d’une notion abstraite d’autrui : l’usager anonyme, présenté par Simmel sous la figure de l’étranger (Simmel, 1989, 1979). L’anonymat apparaît donc un élément fondateur des villes, dont on ne saurait appréhender la sociabilité sans prendre en compte ces relations de distance, qui s’avèrent parfois nécessaires à la préservation de la personne par une « pellicule protectrice », selon l’expression de Colette Pétonnet – ce que constitue la « bulle » d’Alice. Possédant des mécanismes intrinsèques, l’anonymat a pour « corollaire la rencontre, d’immenses possibilités de rencontres entre inconnus où le hasard joue un rôle important » (Pétonnet, 1994, p. 18). Paradoxalement, la sociabilité des liens faibles peut être foisonnante²³.

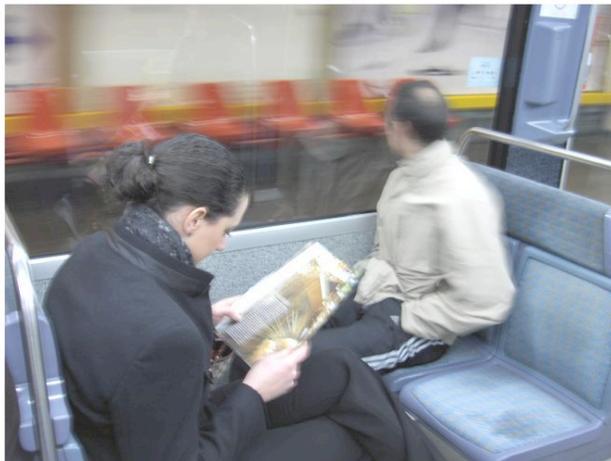
Une attention à la dimension spatiale de l’agencement ainsi construit, la place, invite cependant à la plus grande circonspection quant à de telles vertus. Dans le propos d’Alice, comme dans celui de la plupart des individus interrogés, la préservation de la pellicule protectrice semble prendre le pas sur les possibilités de rencontre, le jeu des regards se révélant autant une modalité de distancement qu’un puissant opérateur de clôture. Dans cette perspective, la construction de la place ouvre moins sur un espace public qu’elle permet le maintien de soi au sein d’un territoire intime.

²³ Dans sa thèse, Anne Jarrigeon propose une approche détaillée des enjeux anthropologiques de l’anonymat (Jarrigeon, 2007).

Figure 21
Les enjeux relatifs au placement dans la rame



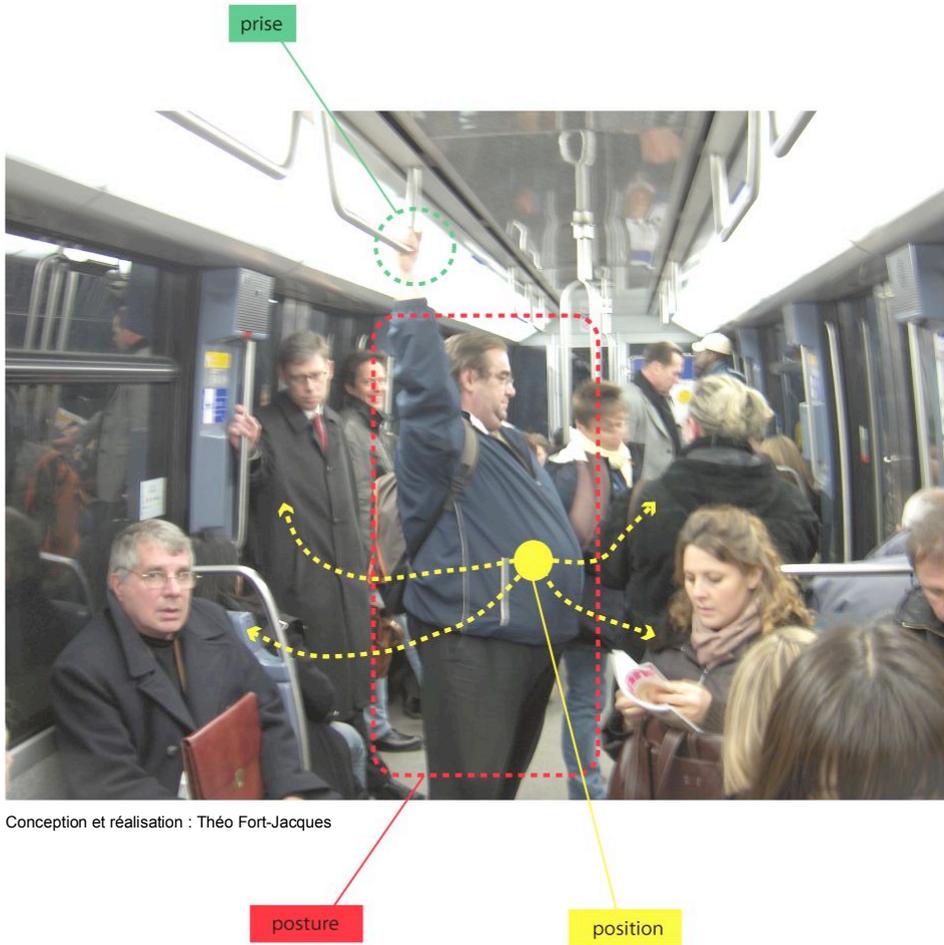
Le choix des places
en fonction des distances interpersonnelles



Le regard comme opérateur de distance
et garant du territoire intime

Photos : Théo Fort-Jacques

Figure 22
La construction de la place en situation de promiscuité



3. Les enjeux relatifs à la place

La construction de la place procède d'une pluralité d'engagement au sein de la situation. De prime abord, il s'agit pour les individus de se réserver un espace à soi, quitte à se placer en retrait de la situation, à s'extraire du contexte et de ses normes. Cependant, le cours d'action dominant, lié à la finalité du déplacement, n'est jamais totalement abandonné. Dès lors, la place doit aussi satisfaire à cette exigence.

La place ainsi acquise est précieuse car elle permet de faire du temps de déplacement autre chose qu'un simple transit. Espace pour soi, sa valeur excède le temps des circonstances lié à l'usage des transports en commun. Une remarque s'impose avant de poursuivre. En évoquant l'irruption du familier au sein d'un espace configuré par l'étrangeté mutuelle, il ne s'agit pas seulement de répéter que l'espace-temps du déplacement peut être occupé par d'autres activités – même si cela relève d'opérations rusées dans le cas du métro aux heures de pointe. Cette tendance est déjà connue. Il s'agit surtout pour nous d'esquisser la géographie qui participe de ces activités et d'évaluer ses implications sur le plan de la mise en commun.

3.1. La place, expression d'un souci de soi

La place permet de résoudre le problème de la promiscuité. Parallèlement, elle renvoie pour les individus à un souci de soi qui se traduit par un engagement intimiste, voire familier. Par la place, l'individu se préserve de l'exposition aux autres en même temps qu'il se réserve un espace clos. Cette activité est explicitement renvoyée au problème de la promiscuité.

C'est vrai que la masse fait que ça te rend naturellement en toi quoi, que tu vises l'autoprotection, dans tous les sens d'ailleurs.

[Elsa ; RC]

Alice confirme ce souci de soi en lui donnant une forme. Ainsi évoque-t-elle sa « bulle », c'est-à-dire la sphère intime qui résulte d'un usage proxémique de l'espace (Hall, 1971).

Je crois qu'on se crée une bulle pour se protéger.

Pour protéger quoi ?

On se protège, on protège son confort, sa sensibilité [...]. Chacun a une taille de bulle. Et sûrement que la mienne, elle peut être à un mètre, la tienne à cinquante centimètres. Voilà. J'ai l'impression qu'on a tous des tailles différentes en tout cas. Parce que moi, des fois, y a des gens qui se mettent juste derrière moi, enfin quand il y a la place hein, et c'est l'agression. Ils rentrent dans ma bulle quoi. Donc cette bulle c'est peut-être celle qui pousse à échapper au monde dans le métro.

[Alice ; RC]

Dans cette perspective, la place apparaît comme une « niche », micro-territoire éphémère dévolu au déploiement d'un engagement familial au cœur du règne de l'étrangeté mutuelle. La lecture, comme l'écoute de musique ou le jeu vidéo, permettent de s'abstraire de l'environnement immédiat et de suspendre tout engagement avec le public.

Moi le matin dans la ligne 1, si j'ai une place assise, je peux allumer un cierge à l'église ! [rires] Parce que t'es moins bousculé... Et tu peux plus t'abstraire en fait... Parce que moi je lis en fait pour essayer de m'abstraire de l'environnement, et c'est vrai qu'assis, c'est mieux quand même...

[Floriane ; PC]

Le fait que j'écoute mon iPod... Je faisais pas ça avant, mais c'est le seul moyen pour avoir de l'espace mental... Ouais, au moins, parce que de toute façon l'espace physique t'en as pas, donc en plus tu dois te taper les conversations des gens. C'est un truc horrible alors au moins t'as... dans les oreilles comme ça... au moins je m'abstrais de l'environnement.

[Elsa ; RC]

La place constitue donc un moyen de s'extraire de la situation de coprésence. Le problème de la promiscuité n'est pas géré en public, selon

des conventions collectives et les normes de l'étrangeté mutuelle. Il apparaît comme un problème personnel. C'est donc l'intimité de la personne qu'il convient de préserver.

Pour pallier un peu le fait qu'il y a plus d'espace, tout le monde soit lit, quand ils peuvent quoi, ou écoute de la musique ou... n'importe quelle stratégie pour être un tout petit peu dans son monde. Pas être en plein milieu... par exemple quand les gens ils sont tellement énervés, ils s'engueulent et tout, c'est vraiment génial, parce qu'au moins... t'entends pas quoi. Au moins tu es sourd à ces trucs qui sont provoqués par le manque d'espace quoi.

[Elsa, RC]

Elsa explicite clairement la fonction qu'elle attribue à la place : se réserver un espace à soi, espace qu'il faut produire à partir de tactiques puisqu'il n'existe pas en tant que tel. Ce souci de soi apparaît ici comme une manière de se placer en retrait de l'ordre public et de l'éventualité de disputes – c'est-à-dire en somme d'un potentiel espace public !

A rebours de l'impératif d'optimisation qui semble structurer l'ensemble du trajet effectué (cf. chapitre 5), Marc évoque ainsi une autre dimension du déplacement, nettement distinguée de la stratégie d'optimisation. Il s'agit d'un espace-temps qu'il peut se réserver. Cet espace-temps est bien délimité : il s'agit du temps passé dans les transports, consacré à la lecture. L'espace indispensable à ce moment, c'est la place, assise de préférence. Acquérir une place assise ne semble pas un véritable problème pour Marc. Il ne développe pas particulièrement de stratégies pour parvenir à ses fins. En revanche, son commentaire sur la nature de cet espace est particulièrement éclairant : il le décrit comme une niche, où il peut se retirer, tournant le dos au public.

Je ne considère pas toujours le trajet comme du temps de transport. [...] Pour moi c'est du temps de loisir. Pour le coup, c'est les rares périodes dans ma vie, où j'ai encore le temps de lire, de faire quelque chose à moi tu vois. Donc le matin, j'ai cette grande chance d'être au terminus, donc j'ai toujours une place assise, tout le temps. Même les jours de grève. Je me débrouille toujours pour avoir une place assise. Donc je me mets dans un coin, et, à moins d'être sur une place pour femmes enceintes, et là aussi je fais attention de jamais

me mettre sur les places pour femmes enceintes et pour anciens combattants – là aussi c'est stratégie d'optimisation [sourire], je m'assois, et pendant vingt minutes, je ne vois plus rien de c'qui s'passe à côté. Ça m'est même arrivé une fois de rater une station parce que je lisais...

[Marc, RC]

Le cas de Marc est ici particulièrement intéressant, car l'engagement intime se fait non seulement au détriment de l'ordre public, qui semble totalement marginalisé, mais aussi au détriment de l'espace stratégique du plan, pourtant scrupuleusement structuré par Marc.

Notons que chez les usagers réguliers, comme Tom ou Marc par exemple, cet espace à soi est particulièrement important et justifie un choix modal spécifique, le train pour l'un, le RER pour l'autre. En admettant que la cohérence du récit renvoie à une rationalité pratique effective, on pourrait alors conclure que c'est la place et l'engagement intime dans le véhicule du transport qui gouvernent les trajectoires suivies dans le complexe d'échanges. En effet, comme nous l'avons vu, ces trajets sont tributaires de la destination mais aussi de l'origine, c'est-à-dire de l'arrivée dans la station, elle-même liée au choix modal. Au-delà de ces schémas causaux dont la pertinence demeure sujette à caution, on retrouve l'idée motrice de l'enquête, selon laquelle pour comprendre ce qui advient au sein d'un dispositif spatial donné à une échelle précise, il est nécessaire de comprendre ce qui se trame bien en amont, dans des situations qui sont étrangères à ce dispositif.

3.2. La routine et l'intimité

Corollaire du souci de soi, la place traduit également l'instauration d'une intimité au sein même de l'espace du déplacement. Le caractère routinier des pratiques de placement contribue ainsi à une « familiarisation » de l'espace normalement régi par l'étrangéité. La routine consiste en une manière de déposer et de prélever des repères constitutifs d'un univers familier.

Au début c'était peut-être pas systématiquement comme ça. Mais maintenant je sais qu'il va y avoir du retard, je sais qu'il va s'arrêter sur les voix, je sais qu'entre Maison-Laffite et Poissy il va mettre quinze minutes au lieu de cinq, le chauffeur va nous dire à un moment ou à un autre « Mesdames et messieurs, le train est immobilisé en pleine voie, pour sécurité, merci de ne pas descendre s'il vous plaît »... Je lis, ça me dérange pas

[Marc ; RC]

La routine, c'est la ruse répétée quotidiennement, si bien qu'elle passe pour naturelle et difficilement descriptible par les individus interrogés.

Au niveau des places à quatre, ouais. Alors en fait, oui c'est une stratégie. Mais qui devient tellement une habitude, qui devient inconsciente en fait... mais qui s'adapte en fonction du contexte quand même... les rares fois où comme je te disais je suis allée beaucoup plus tôt au boulot et où il y avait évidemment beaucoup moins de monde, c'est un plaisir tel, que ben évidemment, t'as pas de contrainte à calculer...

[Elsa ; RC]

Plus fondamentalement, la routine est une manière d'ajuster cet engagement intimiste à la situation de coprésence et au dispositif. La routine ne relève donc pas de la répétition idiote des mêmes gestes quel que soit le contexte. Elle traduit une coordination avec les gens et les choses constitutifs de la situation.

A force t'apprends à manier le truc... Enfin, tu connais tellement par cœur en fait, à force de faire les trajets, que tu sais vraiment... Par exemple sur le trajet du retour, quand je rentre à Esplanade, y a déjà des gens. En général y a pas de places assises. Et il faut aller contre son instinct de [chercher une place plus confortable, à l'écart], parce que la station d'après, les portes elles s'ouvrent de l'autre côté, et après elles continuent de s'ouvrir de ce côté-là. Donc il faut rentrer et il faut rester collé. Tu fais assez gaffe à ça ouais, c'est plein de petites stratégies...

[Elsa ; RC]

Au cours de l'expérience, la description d'Elsa laisse entrevoir ce travail de coordination par la routine au sein de l'espace du déplacement : elle

évoque « ma place habituelle ». Il s'agit en fait de la position occupée par Elsa en vue d'obtenir la place assise désirée.

Donc voilà le métro est arrivé... les gens descendent mais il y a tellement de gens qui les remplacent... allez je monte... aujourd'hui il y a pas trop de monde donc je vais prendre ma place habituelle... au milieu de l'allée... pour attendre et espérer qu'une place qui va se libérer à un moment ou à un autre...

[Elsa ; PC]

Par le possessif, Elsa désigne moins un rapport de propriété privée, qu'un rapport de convenance personnelle (Thévenot, 1990) : cette place est la sienne parce qu'elle convient dans la perspective d'un engagement intimiste.

3.3. Le placement et la circulation

Au fil des entretiens, la place apparaît donc comme un enjeu crucial au sein du déplacement en tant qu'elle participe d'un souci de soi. Mais la protection du territoire intime n'épuise pas tout de la logique du placement. Cette dernière est parfois plus complexe et intègre d'autres critères de convenance. Le cas de Paul en atteste. Partageant le souci de soi exprimé par la majorité des individus interrogés, il présente un autre aspect de la construction de la place.

Ton objectif c'est la place quoi... Et puis moi, [...] j'aime pas du tout les places à quatre là... Donc je suis un adepte du strapontin. Parce que précisément, toujours pareil, j'aime bien avoir de la place devant moi, j'aime bien avoir de l'air quoi. La place est pas spécialement grande et j'ai l'impression que mes genoux touchent les genoux du voisin et ça ça me plaît pas... Donc, strapontin. Et bizarrement, celui qui me plaît le plus, c'est celui qui est... à côté de la porte. Toujours pareil, pour avoir un peu d'air... En fait, je sais pas si ça tient de la claustrophobie, mais la chose qui m'importe vraiment, c'est d'avoir le sentiment que s'il arrive quoi que ce soit, je puisse me barrer le plus rapidement possible... [rires].

[Paul ; RC]

Pour lui, cette logique du placement excède le seul cas de la rame de métro et peut opérer dans d'autres segments du parcours.

Par exemple, il y des vrais goulots d'étranglement... et tu vois la foule monter les escaliers, et ça pareil, j'ai horreur de me sentir dans ce genre de trucs, où t'as aucune possibilité de... Et donc pareil j'm'arrange... je me mets en face du changement pour sortir le premier et après marcher assez vite, slalomer entre les gens pour avoir la sensation d'avancer en fait. Enfin quand j'suis tout seul. C'est vrai que quand t'es avec quelqu'un tu papotes, tu fais moins attention à ça, mais... j'ai plutôt tendance à essayer de tracer, de trouver les trous euh de grimper les escaliers à toute blinde et de me faufiler, que de rester dans le flot des gens. Ça c'est un truc qui me fait toujours un peu peur en fait, cette idée de rester coincé quelque part...

[Paul ; RC]

La place ne semble donc pas qu'une affaire « d'air », comme semblait tout d'abord l'indiquer Paul. Il s'agit d'avoir de l'espace afin d'améliorer le confort, mais aussi de tenir une position qui reste efficace du point de vue du déplacement. Ainsi Paul préfère-t-il le strapontin aux « quatre places » pour pouvoir sortir plus rapidement et poursuivre son cheminement. Dans la suite du récit, Paul développe cet impératif et suggère qu'il recèle autre chose qu'une détermination fonctionnelle, liée à l'efficacité du déplacement. Plus généralement et plus fondamentalement, il s'agit de conserver une marge de manœuvre autonome, et donc une certaine liberté vis-à-vis de la situation. On trouve ici un indice de l'engagement réciproque qui s'établit par les usagers au sein de la rame, à la faveur d'une négociation dont le principal enjeu est le partage ou la mise en commun de l'espace. Une fois la mise en commun établie, elle n'est pas contestée. Les individus, ayant parfois, comme Paul, adopté une conduite très individualiste, en deviennent tributaires, ou plutôt dépositaires. Il y a donc bien quelque chose qui a lieu dans la rame de métro, entre deux stations. Car l'instant qui suit, l'édifice est en partie à reconstruire, certains s'en désolidarisant et partant se livrer à d'autres engagements appelant d'autres agencements. Ce qui

est tout aussi remarquable ici, c'est la précarité de la situation, de l'espace commun, et le fait qu'il présente une certaine prégnance, suffisamment importante pour appeler chez Paul un souci de ménager la possibilité de s'échapper.

Paul précise en outre que ce souci de liberté le guide également dans les phases mobiles de son déplacement. Il mobilise alors les mêmes compétences que celles nécessaires à la conquête de la place assise, mais cette fois pour ne pas rester tributaire du « flot des gens », qui apparaît comme une prison potentielle, de la même manière que la rame. Du même coup, la description de Paul englobe l'ensemble de l'espace du déplacement. Et c'est sur cet ensemble que porte l'enjeu de la place et que sont mobilisées les compétences de déplacement. On comprend donc que l'arrêt fait partie du mouvement et qu'il y a là un seul et même cours d'action, même s'il est scandé par des événements spécifiques.

En somme, la place doit ici assurer un certain confort en garantissant un espace intime minimum et elle doit garantir la continuité du cours d'action. Si faire la place est indispensable au maintien de soi, être en mesure de la défaire est tout aussi capital. Dans les deux cas, l'individu est en pourparlers quasi permanents avec son environnement, notamment parce que celui-ci est mouvant. Ainsi, qu'il s'agisse de circuler ou de garantir son intimité, les individus sont toujours engagés dans des procédures de mise en commun dont les modalités fluctuent.

4. Le métro, espace moral ?

A ce stade de l'analyse on perçoit bien qu'il y a une ambivalence fondamentale dans ce jeu des places. Procédant d'un souci de soi, il renvoie pour chaque usager à l'aspiration à se constituer en sujet de son rapport à l'environnement, en sujet de l'engagement au sein de la situation. Par là même, il s'agit aussi de se constituer en sujet moral : ajuster sa conduite à un ordre commun.

Par bien des aspects, cet ordre s'apparente à l'ordre public et pourrait bien donner lieu à cet agencement aux si précieuses vertus sociétales et politiques : un espace public. Il est vrai, en effet, que les jeux de regards contribuent à l'instauration des distances régissant la vie publique. Associés aux tactiques de placement garantissant les réserves, ils pourraient être au principe d'élaboration de « l'étrangeté mutuelle » des passants (Lee & Watson, 1992), déclinaison de « l'inattention civile » analysée par Goffman (Goffman, 1973). Pourtant, un tel ordre ne semble exister ici qu'en tant qu'un négatif de pratiques qui ne cessent d'en transgresser les principes. Au-delà des aspects pratiques liés aux stratégies de placement, le vocabulaire et les métaphores mobilisées par les individus contribuent à une qualification symbolique de cette activité de placement, qui tend à une amoralité.

Dans la chorégraphie du déplacement, la transgression des règles élémentaires de civilité semble ainsi faire partie du jeu.

J'ai failli bloquer le passage à un vieux qui était pas hyper content... C'est pas grave. C'est comme ça tout le temps donc...

[Alice ; PC]

Dans sa description, Elsa mobilise, comme d'autres usagers, la comparaison avec la conduite du bétail pour désigner un état de coprésence jugé inhumain – ce qui pose d'emblée la question de l'amoralité de ces situations.

C'est pas possible... on monte... façon wagon à bestiaux, franchement.

[Elsa ; PC]

Dans cette citation, c'est autant la situation de coprésence (la promiscuité engendrée par l'affluence aux heures de pointe), que la manière de se comporter qui est soulignée. Ce n'est pas sur la coprésence en tant que telle que porte le propos, mais sur ses modalités, sur les manières de faire, sur les comportements. Ainsi ces descriptions, dont le caractère trivial n'est qu'apparent, sous-tendent-elles une éthique spatiale, qu'il

nous faudra explorer. Mais, compte tenu de l'ampleur des descriptions à ce sujet, il convient tout d'abord de restituer la violence de la « lutte des places » (Lussault, 2009).

4.1. La violence de la « lutte des places »

Les pratiques de placement sont particulièrement stigmatisées. Et la violence de la lutte des place réside ici dans son immoralité/amoralité. Les tactiques sont souvent qualifiées d'un point de vue moral comme contraires aux règles de bienséance. Ainsi Floriane dénonce-t-elle la technique de l'autruche.

Y a un truc super drôle quand même, c'est la technique de l'autruche. Pour rentrer dans le métro quand c'est bondé. Y a plein de gens qui font ça. Au lieu de rentrer par devant et puis [elle mime l'entrée en jouant des coudes] d'y aller, on y va on pousse, ils rentrent comme ça de dos [elle mime une entrée à reculons] comme ça j'te vois pas, j'sais pas qui t'es... ils font tous ça, quand c'est un peu bondé, et qu'ils veulent quand même passer... ils osent pas rentrer de face en fait, en regardant dans les yeux...

[Floriane ; PC]

La technique de l'autruche n'est pas qu'une manière de décrire une technique du corps. C'est aussi une manière pour Floriane de stigmatiser une attitude morale caractérisée par l'irresponsabilité : l'individu n'assume pas le fait de prendre sa place sans se soucier des réserves d'autrui, n'envisage même pas de se livrer à une interaction réparatrice susceptible de préserver l'ordre public. Tournant le dos et évitant tout regard, ils se gardent de toute exposition de soi et de tout appel à une justification. L'épreuve est bien réelle, mais elle ne débouche pas sur une qualification publique. Ce refus du face à face est vécu comme une violence par Floriane car il s'agit d'une manière de se soustraire à la « conscience de l'œil », au sens de Richard Sennett (2000), c'est-à-dire à une forme de jugement non verbalisé sur « l'action qui convient » (Thévenot, 1990).

De même, l'occupation des positions dans la rame en vue d'acquérir une place est assimilée à une attitude prédatrice, cela aussi bien par des usagers qui s'en sentent victimes que par ceux qui se livrent à de tels détournements.

Les gens qui se placent aussi, aux places à quatre, quand il y a plein de monde, qui se placent bien stratégiquement au milieu, debout accrochés à la barre et qui attendent qu'y ait un des quatre qui s'en aille... tu vois [elle mime l'individu à l'affût prêt à jaillir pour prendre la place]...

[Floriane ; PC]

Il faut se mettre dans le couloir... attendre comme un voutour qu'il y ait quelqu'un qui se lève... c'est que ne serait-ce qu'un mètre plus loin, t'as pas de place... le trajet, y se passe comme ça... il est très stressant je trouve...

[Elsa ; PC]

Cette a-moralité peut être assumée, jusqu'à l'expression d'un rapport utilitariste au dispositif spatial et aux autres, corollaire d'une incapacité à s'ouvrir au collectif, à l'ordre de la publicité.

J'ai beaucoup moins de tolérance quand je repasse dans un espace public, devoir... [soupir] supporter les gens en fait. Beaucoup plus. Et ce qui me rend vachement, beaucoup plus intolérante et qui me contraint plus à voir les autres comme des espèces de pions, où je vais sélectionner, enfin tu vois... Et ce qui fait que j'ai beaucoup de mal à avoir la disponibilité d'esprit aussi, pour être disponible pour avoir, par exemple développer des relations... Parce que je vise plus à l'efficacité avant tout... [...] Et que tout le reste me sert, c'est tout quoi. J'ai l'impression d'être un peu submergée, tu vois, mon espace il me sert, plus que j'en profite.

[Elsa ; RC]

Le problème de la coprésence se traduit par un problème moral. Pourtant partisans du partage et soucieux de l'intérêt collectif, les individus se décrivent comme les acteurs d'un mouvement de clôture et de repli sur soi. Le principe d'hospitalité normalement constitutif de l'espace public, et que Isaac Joseph traduit par un « droit de visite », est également contesté.

Y a un côté, on veut pas de toi quoi. Et là, c'est vraiment une question d'espace, parce qu'y a pas de place. Franchement le matin, faut vraiment de l'abnégation parce que... Et c'est vraiment dommage parce que c'est un minimum quoi... sinon après tu rentres dans un truc plus individualiste, en plus moi j'suis pas dans les mouvances écolo, mais dans l'idée j'me dis que c'est pas mal d'utiliser des trucs qui polluent pas trop et tout... mais c'est balayé tu vois. C'est balayé. Enfin j'me dis que quand t'es en voiture, t'es dans les embouteillages, c'est pas beaucoup mieux, mais au moins tu vois, en terme d'espace, personne vient te coller là, c'est toi qu'es maître de ton truc. Et ça ça a pas de prix franchement.

[Elsa ; RC]

4.2. L'aspiration à un ordre moral du métro

Cette lutte des places semble interdire la constitution d'un public. Pour les usagers interrogés, le public n'existe pas : il y a seulement « une masse » ou « une foule » et cet être collectif est constitué de concurrents engagés dans une lutte pour la place et le confort. Certains vont jusqu'à évoquer une forme de violence qui réside dans la violation des règles de morale. Faut-il y voir une résurgence de l'utopie d'espace public avec sa morale *a priori* et ses prescriptions ?

Marc expose ainsi un conflit entre deux engagements, deux logiques : une logique égoïste visant à préserver son intimité et une logique altruiste constitutive d'un ordre de la civilité. Avoir une place assise apparaît comme un privilège qui, chez Marc, se traduit par une forme de culpabilité à l'égard des autres voyageurs. Faut-il y voir un sens du commun transcendant les intérêts particuliers ?

Pour moi les autres passagers sont des concurrents, des concurrents potentiels... pour le siège, pour la place... des concurrents au confort. Il y a une quantité de confort limitée et on est plusieurs sur le coup. C'est assez violent aussi, parce que... ça contredit toutes les règles de morale qu'on peut avoir. C'est-à-dire, on t'élève en te disant « faut respecter les vieux, faut respecter les femmes enceintes, faut respecter les invalides », et tu t'mets à viser à toutes les places qui ne sont pas pour les vieux, pour les femmes enceintes. Quand une femme enceinte te demande de lui laisser ta place, t'as presque envie de lui dire, « y a un coin de toute façon, allez emmerder un

autre passager » [rires]... Ça va complètement à l'encontre de la morale et de la bienséance. C'est chacun pour soi. Dans le métro, c'est chacun pour soi. [...] Comme c'est une jungle, on réagit comme des bêtes sauvages, c'est logique. Pour défendre son bifteck.

[Marc ; RC]

Si les discours recueillis convergent dans la qualification de l'espace du métro comme un espace de lutte, ce discours semble s'appuyer sur une idée de l'ordre public, l'aspiration à une régulation des places. Mais cette aspiration apparaît toujours comme le négatif d'une situation où le contrat public et l'ordre dont il participe sont suspendus au profit d'une mise en commun individualiste où la préservation des espaces intimes prime sur l'ordre collectif.

Y a une ressource. C'est le temps, c'est les places. C'est le confort quotidien qu'on a. Elle est pas disponible pour tout le monde. La seule manière d'occuper ça, d'être mieux dans le métro, de vivre ça mieux, le plus possible, comme dans n'importe quel lieu public où le problème se pose en terme de ressource, c'est d'aménager ça, donc d'organiser la gestion de la ressource. Et ça je sais pas comment on peut le faire. Soit par les lois, soit par la morale. [...] Quand une ressource n'est pas disponible pour tout le monde, il faut instaurer des règles pour pouvoir la partager. Si on instaure pas ces règles là, ça s'appelle la loi de la jungle. Donc on fait la différence entre la loi de la jungle et la civilisation.

[Marc ; RC]

4.3. L'arbitrage entre différents modes d'engagement

A partir des phénomènes de placement et des tactiques qui les permettent, nous progressons dans la connaissance des enjeux qui traversent la mise en commun, mais cette progression nous tient toujours aussi éloignés du modèle de l'espace public. Tout se passe comme si le mouvement de clôture l'emportait sur l'ouverture. Pourtant ces deux modes ne s'opposent pas. Ils apparaissent comme constitutifs d'une pluralité de manières de faire.

Alors j'ai tendance à... alors y a du monde... avant de m'asseoir j'attends pour voir si y a pas une petite vieille... bon là ça va on peut y aller... En fait par rapport aux places assises, j'ai deux politiques. La politique « je suis de bonne humeur et gentleman », c'est-à-dire que j'avise, je vois, y a des petits vieux on va les laisser s'asseoir. Et y a la politique « je rentre du bureau, je vais au travail », et là y a, je vais... c'est chacun pour sa gueule ! [rires] Comme il se doit ! [rires] Et là si tu vois une place, tu t'en fous complètement et tu... bon ben tu... d'ailleurs ça fait partie des trucs quand tu vois la rame arriver, tu repères à peu près les places, et de rentrer, et tu vois y a des gens qui sont habitués à ça et qui rentrent de manière à ce que... le temps que les gens sortent bien sûr, et qui rentrent de manière assez intelligente pour pouvoir se positionner ... y a toute une sorte de manège qui se joue, qui se joue là-dessus...

[Paul ; PC]

Dans ce passage, on comprend que Paul place les règles de civilité d'usage comme un préalable à ce qu'Alice nomme la « chasse à la place ». Cet impératif se traduit par une évaluation de la situation : « j'avise, je vois ». Une fois cet examen effectué, la mise en œuvre d'une tactique intimiste devient possible et légitime : « bon là ça va, on peut y aller... ». Dans cette deuxième phase, Paul change de « politique », comme il le dit lui-même : de l'espace régi par les règles de la civilité, il passe à la lutte de chacun contre chacun, non sans ironie : « c'est chacun pour sa gueule ! comme il se doit » dit-il en riant.

Concernant ces deux politiques, la description de Paul est ambiguë. Il semble tout d'abord évoquer deux modes d'engagement qui correspondent à deux situations différentes : « la politique je suis de bonne humeur », opposée à « la politique je rentre du boulot ». Mais dans la situation décrite, celle à laquelle le discours est indexé, il s'agit plutôt de deux phases au sein d'une même situation, la phase civile constituant un préalable à la phase intime. En évoquant deux situations distinctes, Paul se livre donc à une forme de modélisation de sa pratique. Il avoue peut-être aussi que la phase d'évaluation prudentielle est susceptible d'être suspendue en fonction de ses dispositions personnelles.

4.4. l'exemplarité exceptionnelle du strapontin : l'espace public au sein de l'espace commun

Par ses propriétés, le strapontin apparaît comme un dispositif particulièrement intéressant dans les procédures de mise en commun. D'un point de vue strictement technique, il s'agit d'un siège amovible, dont l'assise doit être abaissée afin de s'y asseoir et qui se relève mécaniquement dès lors que l'utilisateur a quitté le siège en question. Du point de vue de la conception de l'espace de la rame de métro, le strapontin permet donc un ajustement du dispositif en fonction de l'affluence : des circulations plus aisées lorsque le métro est modérément rempli ; plus de places assises lorsque tous les sièges fixes ont été pris ; plus d'espace disponible debout au centre de la rame en cas d'affluence. Dans chaque situation, il s'agit de maximiser l'aisance.

Dès lors, l'efficacité technique du strapontin suppose une morale de l'usage : en cas d'affluence, les individus assis doivent se lever pour faire place aux usagers les rejoignant dans la rame. Insistons : ils en ont le devoir moral. Il leur faut agir en tenant compte de l'intérêt collectif, des individus en coprésence. Le bon fonctionnement de la rame en situation d'affluence est donc tributaire d'un mode d'engagement spécifique des usagers, qui doivent se comporter de manière civile. Ainsi, théoriquement, le strapontin apparaît comme un dispositif consubstantiel d'un espace public.

Mais, comme nous l'avons vu pour les places en général, le strapontin entre dans des scénarios pratiques pluriels, et non réductibles à une seule manière de faire. Ainsi apparaît-il comme une ressource pour la construction de la place, et cela précisément lorsque l'affluence est à son comble.

Dans ce cas, les individus expriment la nécessité de s'affranchir d'un ordre public dont la normativité apparaît pesante. Là, l'engagement

apparaît sans concession et l'espace intime de la place semble absolument incompatible avec un espace de la civilité.

Raphaël : ouais... un truc qui est énervant, c'est celui qui accepte pas les codes quand il y a du monde, de se lever des sièges. Ça y en a beaucoup qui font ça. Alors c'est peut-être des gens qui connaissent pas les... pas des parisiens... ou alors des gens, voilà quoi, qui ont pas envie de faire l'effort...

Y a des personnes qui avouent que c'est une manière de se préserver...

Raphaël : oui, oui... mais je le fais moi-même parfois hein... mais c'est vrai que c'est... des fois tu te dis ben tant pis c'est...

Floriane : ouais, t'es fatigué...

R. : aussi à un moment t'es obligé de retrouver un peu de liberté, de t'affranchir, de prendre un droit...

F. : ouais parce que la limite est toujours un peu ténue. Tu passes les stations, et puis tu te dis « bon là ça va », mais y a toujours une ou deux stations où tu sais que tu devrais te lever normalement...

R. : des fois t'as besoin, effectivement de... ben tant pis, c'est pour moi là...

F. : on est des gros intolérants parce qu'on le fait, et ensuite on blâme les gens qui le font...

[Raphaël & Floriane ; PC]

Mais le plus souvent, dans le « bon usage » des strapontins, ce qui relève de l'engagement public et de l'engagement intime est parfois difficile à clarifier.

Et les strapontins, quand y a affluence, tu te lèves systématiquement ?

Ouais systématiquement parce que... déjà j'aime pas quand les gens le font pas donc voilà. Et puis parce quand j'lis que c'est pas pratique, tu vois, t'as l'cul d'un mec juste devant toi quoi, donc... en fait j'pense, que c'est assez égoïste aussi, c'est plus confortable de lire debout quand y a un peu de monde comme ça, que de lire assis... en plus j'te disais moi j'aime bien être à côté de la porte, donc les gens passent et font pas gaffe...

[Paul ; RC]

Fait intéressant, le strapontin est un bien d'autant plus précieux qu'il autorise un arbitrage essentiel pour nombre d'usagers : l'articulation d'une territorialisation intimiste précaire avec l'impératif de circulation. Le strapontin est donc susceptible de participer d'une pluralité d'agencements : prise stratégique au sein du parcours planifié qui renvoie à l'ordre de la circulation, support mobilisé dans la construction tactique de la place qui renvoie à un ordre familial, vecteur d'une publicisation de la rame qui renvoie à l'ordre public. Ainsi cet objet cristallise-t-il la complexité et la contingence des espaces communs dont les formes et les logiques ne peuvent être réduites au seul espace public.

L'idée selon laquelle les interactions qui structurent la vie publique peuvent constituer un espace public relève en grande partie de l'utopie, au double sens que revêt cette notion. Loin d'être un modèle générique de l'action ordinaire, l'espace public apparaît plutôt comme un mythe dont l'actualisation en situation relève de manières de faire avec l'espace (Certeau, 1990), ou, plus précisément de « régimes d'engagement » (Thévenot, 2006) spécifiques et secondaires relativement à l'impératif du déplacement qui semble dominer dans les cas que nous avons étudiés. Si sa formulation a quelque chose d'inédit, ce constat n'est pas nouveau. Mais le plus souvent, lorsqu'elle est observée, l'émergence d'un espace public politique au sein de l'espace commun procède de l'événement, c'est-à-dire d'un mode d'apparition qui rompt avec la situation et le cours d'action qui contribue à son cadrage. Dans cette perspective, l'émergence d'un espace public requiert l'intervention d'un *deus ex machina*, humain ou non-humain – le chercheur en sciences sociales contribuant parfois à en délimiter les contours, à en préciser l'identité. Dans les espaces du métro et dans l'univers du transport en commun, la panne (technique ou humaine) peut être l'occasion d'une telle émergence. La nouveauté que révèle l'analyse de ce qui advient du strapontin dans les procédures de mise en commun, c'est la possibilité d'une telle émergence de manière immanente, selon la logique du mythe (Eliade, 1963 ; Cassirer, 1972), actualisé à la faveur de rites d'interactions (Goffman, 1974) en situations.

5. Bilan

5.1. Le jeu des places au fondement de l'espace commun

L'aversion pour les situations de promiscuité semble motiver la mobilisation de compétences spatialisées et spatialisantes, c'est-à-dire une appropriation de l'espace productrice d'espace, ce dont témoignent de façons fort différentes la genèse de l'itinéraire et la construction d'une sphère intime. Contrairement à ce que laisserait suggérer une analyse en termes d'espace public et d'espace privé, cette appropriation n'est pas synonyme de repli sur soi, de négation de la publicité des lieux. Le fait d'avoir sa place, de la construire, ne signifie pas que cette construction soit indépendante d'une autre construction, d'un ordre qui la dépasse. Au contraire, elle est indissociable d'une négociation socio-spatiale avec l'Autre, humain et non-humain (Latour, 1991), négociation dont résultent les différentes situations construites et explicitées par Alice au cours de son parcours. Cette négociation est donc productrice d'un espace qui n'est ni public, ni privé. Il peut être considéré comme commun, dans le sens où il procède d'une mise en commun de la ressource spatiale, ce qu'Alice traduit remarquablement par la métaphore ludique :

j'veais aller à l'endroit où y a le moins de monde. C'est comme le truc qu'on faisait en gymnastique quand on était gamin. Faut courir dans toute la salle, et quand le prof dit « stop », il faut qu'on soit bien réparti dans toute la salle. Parfois, j'ai l'impression que c'est exactement ça. Faut chercher pile l'endroit où c'est bon t'as ta place. Et petit à petit, ça se densifie.

[Alice ; RC]

5.2. Pluralité des modes d'engagement et de leurs agencements

La modèle de l'espace public tel que l'a forgé Isaac Joseph, à partir du double héritage de la philosophie politique et des sciences sociales, dans

une perspective théorique autant que prospective, parie sur la convergence entre l'espace des circulations et celui de la conversation (Joseph, 1995). Le fait est que ces deux manières de s'engager n'ont pas les mêmes implications géographiques et que les agencements où s'opère cette convergence sont excessivement rares.

Plaider pour une approche de la coprésence en termes d'espace commun soucieuse de la pluralité des manières de gérer la coprésence revient non seulement à affirmer que l'espace public n'épuise pas tout de ces situations de rassemblement, mais, plus précisément, que l'ordre public ne s'oppose pas nécessairement au territoire de l'intimité. L'un et l'autre participent de ces manières de faire qui sont à chaque fois des manières de composer avec ce qui advient et qui façonnent des espaces communs toujours singuliers, tributaires des situations.

L'enquête a révélé l'importance de la place en tant qu'agencement autorisant une intimité en situation de coprésence. Ainsi convient-il de relativiser l'opposition entre public et privé, qui est au cœur du propos théorique sur l'espace public. Tout ce qui advient en situation de coprésence ne peut être réduit à cet agencement très spécifique qu'est l'espace public. Est-il nécessaire de préciser que l'excès inverse – considérer la coprésence comme une agrégation de territoires intimes – serait tout aussi dommageable ?

5.3. Spécificités des modalités de mise en œuvre des agencements en général et de l'espace public en particulier

On ne peut donc se contenter de souligner la pluralité des modes de faire et des agencements qui les sous-tendent. Encore faut-il restituer leurs spécificités.

Nous avons vu que l'espace public constitue un des agencements opérateur de la coprésence parmi d'autres. Cependant, ils n'opèrent pas tous de la même manière. La constitution de la place en tant que territoire

intime suppose un mode de coordination qui renvoie au domaine des convenances personnelles (Thévenot, 1990). Il s'agit de s'arranger charnellement de la coprésence. Si ces agencements sont difficilement accessibles à l'enquêteur, parce qu'intimes, routiniers et donc soumis au secret de ce qui ne s'énonce pas dans le discours, leur mise en œuvre passe par des gestes tout aussi intimes et routiniers, des ruses incorporées à la faveur d'ajustements réitérés au quotidien. Le problème de la coprésence et l'exigence de coordination qu'il suppose est donc géré localement, à l'échelle et sur le registre du corps.

La mise en œuvre d'un espace public apparaît plus délicate, car elle suppose la conjugaison d'une série d'opérations spatiales délicates. La coprésence ne suffit pas, nous l'avons dit. L'agencement d'un espace public participe d'une modalité de coordination, dont les conventions collectives constituent la norme. Il est indispensable pour cela d'en partager les principes. Chose qui se passe difficilement sans le recours au discours, qu'appelle souvent une situation d'épreuve caractérisée par la dispute. Les individus s'y trouvent engagés les uns avec les autres dans un procès de définition commune de l'agencement collectif en train de se faire, qui, de fait s'apparente à un espace public. Mais ces disputes sont rares dans le métro. La permanence des territoires intimes (cf. Elsa, pour qui la place est précisément un moyen de se préserver des disputes) et le primat accordé à la circulation (cf. Raphaël qui voit dans le rappel à l'ordre public une expression du mythe de Sisyphe, quelque chose à répéter à chaque fois) semblent en effet prendre le pas sur tout embryon de discussion.

L'accord ne peut plus être local ; il dépasse le cadre de la situation, pour acquérir un haut degré de généralité. Dès lors l'espace public apparaît comme cet ailleurs à partir duquel on peut régler les conduites en situation. Ce n'est pas sous une forme utopique qu'il agit, mais à la manière d'un mythe, actualisé par des pratiques rituelles – ici, les rites d'interaction. Pour son actualisation et en raison de son degré de

généralité, ce mythe suppose des « appuis » (Dodier, 1993). Le dispositif spatial peut jouer ce rôle, comme c'est le cas avec le strapontin.

5.4. Le dé-placement au cœur des modulations d'agencements

Enfin, si la pluralité des manières de faire est admise, si on perçoit les spécificités de chaque agencement quant aux modalités de sa mise en œuvre, il convient de s'interroger au sujet de la modulation d'un régime à un autre. Qu'est-ce qui favorise le passage d'un territoire intime à un espace public, puis à la mise en œuvre d'une stratégie du plan ? Nous avons beaucoup trahi dans la restitution de ces résultats. La complexité des situations telle que les individus nous les ont rapportées est bien plus importante que ce qui apparaît dans ces transcriptions. Ainsi les modulations d'engagements et d'agencements sont-elles nombreuses et foisonnantes, bien moins structurées que le compte rendu que nous en donnons, qui prend pourtant le risque du détail afin de donner à voir cette complexité. Nous avons quand même clarifié les enchevêtrements de chemins et décomposé les problèmes qui se nouent localement, même de manière éphémère. Il est donc nécessaire de dire quelques mots de ces modulations, de passages d'un mode à un autre.

Pour les usagers, la modulation du régime d'engagement est relativement nébuleuse. Rétrospectivement, il leur est difficile de revenir sur ces moments fugaces où un potentiel politique s'actualise dans un moment pour s'évanouir l'instant qui suit. Marc, évoque un « état d'esprit », qui comprend le mode d'engagement, mais aussi l'humeur, plus difficile à sonder. Notons également que la question des motifs demeure un critère décisif dans l'appréciation du niveau problématique de la coprésence.

Même s'il s'agit d'une donnée biaisée par la nature du terrain, même s'il faut se méfier de la tautologie, il convient d'insister sur le rôle joué par le contexte de déplacement. Prenons ce risque et affirmons que se déplacer,

c'est aller de place en place. Pas au sens entendu usuellement : aller d'une place A à une place B. Il s'agit là de rappeler que l'activité de déplacement suppose la confrontation à une situation de coprésence, rendue d'autant plus problématique qu'elle n'est pas le motif de l'activité en cours, mais qu'elle en est une implication. Ainsi, le déplacement invite à prendre place au sein d'une suite de situations. Et à chaque phase, il convient de sortir, défaire la place, pour s'engager aussitôt de nouveau et se re-placer. Ce sont dans ces moments de dé-placements, qui s'opèrent au passage de seuils notamment, que les modulations se font.

Chapitre 7
**Synthèse : la construction
des espaces communs**

Au bout de l'exploration, une vision synthétique peut prendre forme. Nous sommes partis du constat selon lequel la crise de l'urbanité contemporaine procéderait d'une crise de la coprésence. Si crise il y a, il convient de préciser que celle-ci concerne autant la nature problématique de ces recompositions, que nos difficultés à en rendre compte. Par « crise », il nous faut donc entendre « choix »²⁴, un choix notionnel engagé à la faveur d'un travail critique entrepris au sujet des discours sur l'espace public, que nous avons qualifiés d'utopiques dans la mesure où ils renvoient à la fois à un changement de paradigme dans l'entreprise de connaissance des espaces de la coprésence et à la promotion d'un nouveau mode d'agir urbanistique (cf. chapitre 1). L'exemple de la pensée aménagiste développée au sein de l'unité prospective de la RATP nous a permis de cerner plus précisément la manière dont l'utopie de l'espace public peut œuvrer dans la conception des dispositifs spatiaux (cf. chapitre 2). Après avoir analysé les enjeux de la coprésence en mots, il restait à saisir les modalités de la coprésence en actes.

L'idée d'espace public, si elle renvoie à la pluralité des individus, des pratiques et des opinions, enferme les logiques de la coprésence dans une

²⁴ Ce que suggère l'étymologie : « crise » vient du grec « *krisis* », qui signifie « décision ».

géographie uniforme. Or, l'enquête menée dans les espaces du métro à la Défense a montré qu'à la pluralité des engagements correspond une pluralité de spatialités (cf. chapitres 3, 4 et 5). Dès lors il convient de s'intéresser aux modulations des engagements et à la morphogenèse des agencements qui les soutiennent. Ainsi se dessinent des espaces communs toujours singuliers, dont la complexité déborde et fissure l'utopie d'espace public. Ce dernier disparaît-il pour autant ? Au fil de l'enquête, l'espace public apparaît de moins en moins comme un modèle pertinent. Mais il se présente comme une modalité spécifique d'agencement de la coprésence, un cas particulier d'espace commun. Il permet notamment d'en saisir la dimension politique, non comme une donnée de la coprésence, mais plutôt comme une contingence dont l'émergence est inextricablement liée aux enjeux du déplacements.

L'enjeu de ce chapitre de synthèse consiste à rassembler ces résultats et à tirer les principaux enseignements de ce passage d'une approche en termes d'espace public à une approche en termes d'espaces communs.

1. Espaces communs

Pour sonder les enjeux de la coprésence, nous avons pris le parti de l'exploration en adoptant une définition minimale de l'espace commun. Il s'agissait alors de se garder de toute ambition théorique *a priori* et de privilégier une définition programmatique. Ainsi avons-nous fait la part belle à l'induction et à l'itération pour saisir les modalités de la mise en commun. Prenant le risque de ces perspectives floues, nous avons suivi l'itinéraire sinueux de la coprésence en actes, long chemin marqué par la dérive, qui nous a conduit de la halle du complexe d'échange de la Défense aux rames de la ligne 1 du métro, en passant par les espaces de déplacements d'individus suivis et écoutés dans leurs parcours. A la lumière de ces résultats, nous sommes maintenant en mesure de préciser les contours de la notion d'espace commun.

Avant d'aller plus loin, précisons d'emblée que l'espace commun n'est pas l'espace communautaire. L'espace commun ne doit pas être compris comme l'espace de la communauté dans ce qu'elle a de fusionnel et d'exclusif²⁵. Ainsi conçu, il apparaîtrait comme un dérivé collectif de l'espace privé, dans la mesure où ce dernier est privatif. Dans une telle perspective, l'espace public est « *ce qui maintient la communauté à distance d'elle même* » (Tassin, 1991, p. 24). Espace de diversion et de diffusion, il soumettrait les individus à un « *régime d'impropriété mutuelle* » (*ibid.*). Selon Etienne Tassin, il conviendrait alors de s'affranchir du paradigme spatial centrifuge/centripète, qui gouverne cette représentation de l'articulation entre espace commun et espace public. Dans cette acception, l'espace commun est rabattu sur la figure de la proximité et de la privacité. Selon nous, l'intérêt d'une approche en termes d'espaces communs réside au contraire dans la possibilité de dépasser l'antagonisme entre public et privé pour saisir la géographie de la coprésence.

1.1. L'espace commun comme espace de l'apparence

Dans la Grèce antique, le public et le privé s'opposent dans la mesure où le « domaine privé » est le domaine du propre (*idion*) alors que le « domaine public » (la *polis*) est pour ainsi dire impropre (Arendt, 1994 ; Tassin, 1991). Hannah Arendt précise que cette impropriété fondamentale du domaine public est conditionnée par l'existence de son indispensable et indissociable complément : le domaine privé, qui constitue le lieu du propre. « *Le privé était l'autre face, sombre et cachée, du domaine public et si en étant politique on atteignait à la plus haute possibilité de l'existence humaine, en ne possédant point de place*

²⁵ L'appropriation de l'espace (urbain) par une communauté spécifique – dans la figure du quartier par exemple – constitue une dimension importante du phénomène d'interpénétration entre espace public et espace privé. Il convient néanmoins de le distinguer de l'espace commun, qui fait l'objet ici d'une tentative de conceptualisation.

à soi (tel l'esclave) on cessait d'être humain » (Arendt, 1994, p. 105). Le domaine public ainsi conçu permet l'avènement et la permanence d'un « monde commun » élaboré par les citoyens.

Dans cette perspective, le commun (*koinon*) s'oppose au propre (*idion*), mais n'est pas pour autant impropre. Autrement dit : si le public interdit toute appropriation – dans le cas contraire, il ne serait plus impropre – le commun n'en n'est pas exempt, à condition qu'elle ne soit pas pérenne, auquel cas on parlerait d'espace communautaire.

Le domaine public est donc compris comme la condition de visibilité et de pérennité du monde commun. Cela ne signifie pas qu'il en soit la condition d'existence. Au contraire, « l'espace de l'apparence », qui naît, selon Hannah Arendt, de l'action et de la parole²⁶, préexiste au domaine public. Plus précisément, considérer l'agir et le dire comme les modes par lesquels les individus apparaissent les uns aux autres, signifie que l'action et la parole créent, dès leur énonciation, un espace de l'apparence qui sépare et relie les individus : « l'action et la parole créent entre les participants un espace qui peut trouver sa localisation juste presque n'importe quand et n'importe où. C'est l'espace du paraître au sens large : l'espace où j'apparais aux autres comme les autres m'apparaissent, où les hommes n'existent pas simplement comme d'autres objets vivants mais font explicitement leur apparition » (Arendt, 1994, p. 258). Cet espace précède donc toute constitution du domaine public, qui relève d'une institutionnalisation de l'espace de l'apparence en tant que domaine politique (c'est-à-dire : une *polis*) : « l'action non seulement se relie de façon très intime à la part publique du monde qui nous est commun à tous, mais en outre elle est la seule activité qui la constitue. Tout se passe comme si l'on avait tracé le rempart de la polis et les frontières de la loi autour d'un espace public déjà existant qui

²⁶ Pour Hannah Arendt, l'action et la parole sont intrinsèquement liées : « l'acte ne prend un sens que par la parole dans laquelle l'agent s'identifie comme acteur » (Arendt, 1994, p. 235).

toutefois, privé de cette protection stabilisante, ne pourrait pas durer, ne pourrait survivre à l'instant de la parole et de l'action » (ibid., p. 258)²⁷.

Que peut-on retenir de cette articulation entre domaine public, monde commun et espace de l'apparence, afin de préciser ce que l'on entend par le concept d'espace commun²⁸ ?

Dans la mesure où l'avènement du social dans les sociétés occidentales modernes induit le retrait de la dimension politique du domaine public, ce dernier n'a plus le même sens, ni la même pertinence. Selon Hannah Arendt, cette nouvelle configuration se traduit par une valorisation du privé, désormais entendu comme l'intime par opposition au social, qui supprime le politique dans le domaine public. La portée performative de l'action et de la parole serait dès lors diminuée. Les actes comptant moins que la norme, le conformisme dans les comportements quotidiens en public s'impose, l'action individualisante pouvant même passer pour déviante. Hannah Arendt note que « *l'avènement du social lui-même n'a pas effacé le lien qui existe entre l'excellence et l'acte public [...]. Nous sommes devenus excellents dans les tâches que nous exécutons en public mais notre aptitude à l'action et à la parole a beaucoup perdu de ses qualités depuis que l'avènement du social les a exilés dans la sphère du privé et de l'intime* » (Arendt, 1994, p. 88).

L'hypothèse est polémique et stimulante, mais il nous faut nous l'approprier en la précisant. L'action ne possède plus un domaine de visibilité privilégié (le domaine public), mais elle n'a pas disparue. Elle est dissimulée sous le voile de la banalité, du conformisme des actes

²⁷ L'espace commun, entendu comme l'espace de l'apparence, est donc pré-politique ; il ne se confond pas avec la sphère publique (*Offentlichkeit*), confusion qui est à la base de l'ambiguïté de la notion d'espace public. Ceci ne signifie pas que le politique soit absent de la problématique de l'espace commun. La question de la structuration des espaces d'actes selon un ordre social dominant en témoigne (cf. *infra*).

²⁸ Notons que dans la traduction de *La condition de l'homme moderne* (par George Fradier), Hannah Arendt ne s'exprime jamais en termes d'espace commun, et très rarement en termes d'espace public. C'est donc de l'articulation entre ces trois notions majeures (domaine public, monde commun, espace de l'apparence) que s'inspire notre approche de l'espace commun.

quotidiens. Mais elle existe toujours, sous la forme de ruses, d'arts de faire (Certeau, 1990), qu'Hannah Arendt semble sous-estimer²⁹. Ce jugement excessif provient peut-être précisément du fait qu'elle n'a pas distingué le domaine public et le monde commun de l'espace commun. La *polis*, née de la mise en commun des paroles et des actes, a pour fonction de permettre aux individus d'apparaître en tant que tels, de se distinguer. Elle a pour objectif de « *faire de l'extraordinaire un phénomène ordinaire de la vie quotidienne* » (Arendt, 1994, p. 237). Ce qu'il faut entendre par espace commun se rapproche en fait de l'espace de l'apparence, c'est-à-dire : l'espace mis en commun dans l'agir et le dire. Mais à la différence de ce qui s'est passé chez les Grecs, cet espace ne résiste pas à l'évanescence de l'action et de la parole : il ne dispose pas de la protection d'un domaine public permettant l'avènement du monde commun tels que l'entendaient les Grecs. Il est donc toujours en construction et sans cesse en péril ; il fait l'objet d'une constante négociation. Comme l'espace de l'apparence, il existe dès que les individus s'assemblent sur le mode de l'action et de la parole ; comme l'espace de l'apparence, « *il est là en puissance, mais seulement en puissance, non pas nécessairement, ni pour toujours* » (Arendt, 1994, p. 259). Ainsi conçu, l'espace commun se situe en deçà de l'espace public, non pas au sens où il en serait la condition nécessaire, mais au sens où l'espace public constitue une forme spécifique d'espace commun.

²⁹ Plus exactement, la philosophe juge très sévèrement le savoir-faire (*poiesis*), qu'elle distingue de l'action (*praxis*). En témoigne cette « inquiétude », exprimée dans le prologue de *La condition de l'homme moderne* : « *s'il s'avérait que le savoir (au sens moderne de savoir-faire) et la pensée se sont séparés pour de bon, nous serions bien alors les jouets et les esclaves non pas tant de nos machines que de nos connaissances pratiques, créatures écervelées à la merci de tous les engins techniquement possibles, si meurtriers soient-ils* » (Arendt, 1994, p. 36).

1.2. L'espace commun comme espace de l'interaction

L'espace commun est donc un espace en actes, l'action étant ce par quoi l'individu se révèle aux autres, qui lui confèrent par-là même une réalité, sa réalité sociale. Si cet espace est commun, s'il n'est pas seulement l'espace de l'apparence dont parle Hannah Arendt, c'est parce que l'action se traduit de façon presque immédiate en *une* interaction, qu'Erving Goffman définit comme « *l'ensemble de l'interaction qui se produit quand les membres d'un ensemble donné se trouvent en présence continue les uns des autres* » (Goffman, 1973, p. 23).

L'espace commun est donc non-seulement l'espace mis en commun dans l'espace de l'apparence, mais aussi l'espace qui nous est commun. Etienne Tassin évoque ainsi l'apport de Martin Heidegger concernant la « *spatialité originnaire de l'être en commun* » (Tassin, 1991, p. 26). La spatialité apparaît comme un caractère du *Dasein*, c'est-à-dire « l'être-au-monde ». « *En raison de cette spatialité originnaire de l'être-au-monde, spatialité existentielle et non catégoriale, l'être-au-monde doit se comprendre immédiatement comme être-avec (Mitsein) et coexistence (Mitdasein). Si l'être-au-monde est toujours affecté d'un « avec », le monde est ce que le Dasein partage toujours déjà avec les autres, le monde est d'ores et déjà monde commun* » (*ibid.*, p. 27). Mais Martin Heidegger considère la spatialité de l'être-au-monde sous la figure de la proximité, de sorte que selon lui, l'être tend à réaliser cette proximité du monde, à effacer toute distance, pour se fondre dans la figure anonyme du « on ». Dans une telle perspective, l'espace commun apparaît comme un espace d'aliénation, à l'opposé de l'espace de l'apparence.

En posant le postulat de la tendance à la proximité, Martin Heidegger considère la relation de l'être-au-monde à l'être-en-commun sous l'angle de l'immédiateté. Autrement dit, l'individu serait projeté dans un espace commun qui semble indifférencié, ce que traduit bien la figure du « on ». Le philosophe contourne ainsi la question de l'intersubjectivité. Il oublie

que la projection de l'individu dans l'espace commun ne se limite pas à la relation *je/on*, mais procède de la relation *je/tu/on*. Etienne Tassin poursuit : « *ne faudrait-il pas, à l'inverse, chercher dans la constitution de la relation je/tu, les prémisses d'une mise en commun initiale ?* » (Tassin, 1991, p. 29). Autrement dit, il faut considérer l'espace commun comme l'espace de l'interaction conçue comme « *l'influence réciproque que les partenaires exercent sur leurs actions respectives lorsqu'ils sont en présence physique immédiate les uns des autres* » (Goffman, 1973, p. 23).

Mais l'apport heideggerien ne doit pas être écarté outre mesure. Considéré comme l'espace qui nous est commun à tous, l'espace commun constitue un déjà-là dans lequel l'individu s'inscrit et qui doit être analysé. Cet espace commun déjà là apparaît comme une configuration socio-spatiale et comprend des dispositifs techniques aménagés, ainsi qu'un cadre social normé.

L'interaction en public, qui participe de la construction de l'espace commun, suppose ainsi des normes et des valeurs, c'est-à-dire un code implicite sur ce qui est admis ou non. Selon Erving Goffman, les participants de l'interaction définissent un « consensus temporaire » : « *tous les participants contribuent ensemble à une même définition globale de la situation [d'interaction] : l'établissement de cette définition n'implique pas tant que l'on s'accorde sur le réel que sur la question de savoir qui est en droit de parler de quoi* » (Goffman, 1973, p. 18) et, pourrait-on ajouter, qui est en droit de faire quoi. Se pose dès lors la question de la conformité de l'action aux normes et aux valeurs établies dans l'espace commun déjà-là de façon presque structurelle.

Considérer les espaces communs comme des espaces d'interaction nous conduit à insister sur l'activité de coordination que suppose toute situation de coprésence. La coordination s'entend ici au sens large : elle concerne aussi bien l'interaction des individus entre eux, qu'avec les objets constitutifs des dispositifs spatiaux ou même avec eux-mêmes,

dans un moment réflexif. Les enjeux relatifs à ces différentes dimensions apparaissent à la lumière des expressions du problème de la coprésence par les individus en déplacement – notamment à partir de l'injonction à quitter le complexe d'échanges au plus vite. Incidemment, ils définissent différents états de la coprésence, où sa problématique se pose d'une manière plus ou moins sensible : comme une entrave à la fluidité du déplacement ; comme contribution à une ambiance jugée dépréciée ; comme une forme de contrôle social ; comme une source d'empiètement par le contact sensible qu'elle occasionne. Le plus souvent ces différentes dimensions sont imbriquées. L'articulation entre parcours commenté et rétro-commentaire s'est révélée un outil pertinent pour en démêler les implications, pour les isoler et en sonder les différents enjeux.

Ainsi ces différents registres d'énonciation du problème renvoient-ils à la pluralité des régimes d'engagement et au type de coordination qu'ils supposent. Empruntée à la terminologie de Laurent Thévenot, la notion d'engagement nous permet de mettre en rapport la pluralité des modèles de l'action produits et mobilisés par les chercheurs en sciences sociales avec ceux mobilisés par le sujet de l'action dans ses conduites ordinaires, à la différence près que dans ce cas, « *la pluralité n'est pas une affaire de classement, mais de rapports au monde. De sa capacité à composer avec cette pluralité, dépend l'intégrité de sa personne aussi bien que son intégration dans une communauté* » (Thévenot, 2006, p. 6). Ainsi se pose le problème de la mise en commun, dont l'exploration mène de l'intime au public et se décline selon trois familles de modèles d'action.

Le régime de la familiarité renvoie aux gestes intimes et au registre des convenances personnelles. L'intimité évoque le corps, et plus précisément « *l'idée d'une union étroite et profonde entre un geste du corps et un environnement qui peut comporter des personnes aussi bien que des choses* » (Thévenot, 2006, p. 102). Ce type d'action est contextuel ; il n'a de validité que locale et n'est pas généralisable. Il se passe de mot et devient ainsi peu intelligible, pour les autres, mais aussi pour le chercheur. C'est aussi pourquoi la méthode des parcours

commentés nous est apparu si précieuse. Dans ce cas le problème de la coprésence relève du contact : exprimé comme tel, et perçu comme une intrusion ou un empiétement, il renvoie à un enjeu territorial centré sur le corps et l'identité.

Le régime de la planification renvoie à l'action stratégique d'un individu autonome et rationnel et au convenable de l'action normale. Il est descriptible dans un langage ordinaire et donc intelligible pour un interlocuteur désigné (mais qui n'est pas un familier, ni réellement un étranger). Le type de discours qui l'accompagne est l'explication, à la manière du mode d'emploi. Pour nous, cette dimension s'exprime notamment à partir du problème de la congestion : aussi exprimé comme obstacle, il renvoie à l'enjeu circulatoire et l'agencement correspondant est d'ordre réticulaire.

Dans ces deux cas, l'épreuve de la coprésence se traduit d'abord par l'exigence d'une coordination personnelle, peu soucieuse des conventions collectives. Ces dernières sont indispensables au troisième régime identifié par Thévenot, celui de la justification, que l'on peut rapprocher de la notion de public. L'action n'est plus seulement descriptible, mais justifiable. L'interlocuteur n'est plus une personne identifiée, mais un « autrui généralisé » : *« il n'est plus seulement question d'aménager des lieux pour les rendre adaptés à des actions normales, mais de préparer la possibilité d'une coordination conventionnée évitant les spéculations coûteuses sur l'action des autres. [...] C'est le niveau où l'action en commun s'étend à un monde commun. Plus qu'une intention commune, c'est un mode de justification commune qui est recherché »* (Thévenot, 2006, p. 107). Ce régime suppose un engagement fortement focalisé et une toute aussi forte dimension discursive : *« il est clair que ce régime est préparé pour des engagements qui ne s'enferment pas dans des ententes à demi-mot épousant deux familiers, ou les contrats enjoignant les plans de deux individus, mais qui s'ouvrent à un autrui généralisé »* (Thévenot, 2006, p. 249).

Nous avons vu que dans les situations de coprésence, ces activités de coordination n'en demeurent pas moins fragiles, et l'ordre qui en découle vulnérable. Rappelons que selon Hannah Arendt, la société moderne, exigeant un comportement normé, élimine les gestes spontanés, extraordinaires et exclut par là même la possibilité de l'action. Ou plutôt, elle la rend périlleuse : celui qui pourfend le conformisme en agissant de façon spontanée se distingue outrageusement, et peut passer pour déviant. Erving Goffman semble lui donner raison lorsqu'il évoque l'importance des premières impressions : « *la projection initiale de l'acteur le lie à ce qu'il prétend être et l'oblige à rejeter toute prétention à être autre chose* » (Goffman, 1973, p.19). La remise en cause de cette projection initiale conduit alors à mettre en question l'interaction elle-même, et les participants « *tendent à éprouver cette sorte d'anomie qui se produit quand s'effondre ce système social en miniature que constitue l'interaction en face-à-face* » (*ibid.*, p.21). Il convient toutefois de préciser que les individus utilisent des procédés défensifs et correctifs, qui constituent des « techniques défensives » et des « techniques de protection » afin d'éviter des ruptures dans la définition de l'interaction — c'est en raison du caractère théâtral de ces simulations qu'Erving Goffman parle d'une « mise en scène de la vie quotidienne ».

Plus généralement, nous avons démontré que se conduire dans un cours d'action et se maintenir dans un ordre d'interaction suppose la mise en œuvre d'agencements spatiaux, dont la pluralité contribue à la complexité géographique des espaces communs.

1.3. L'espace commun comme espace de pratiques : les espèces d'espaces de la coprésence

La constitution des espaces communs procède d'agencements pluriels dont la géographie échappe à la dichotomie entre espace public et espaces privés. Il convient de préciser que ces pratiques dépassent le

cadre des seules interactions de face-à-face. Elles s'intègrent dans le domaine des pratiques quotidiennes, vaste ensemble, que l'on peut désigner comme celui des « procédures » : « *ce sont des schémas d'opération, et des manipulations techniques* » (Certeau, 1990, p. 71), qui décrivent les relations des individus entre eux, mais aussi avec les objets et plus généralement avec les dispositifs spatiaux.

Par agencements, nous entendons une mise en forme géographique à laquelle se livrent les individus dans et pour l'action et l'interaction (Lussault, 2007), mise en forme qui non seulement procède de gestes et de pratiques mais qui consiste aussi à « disposer » des idées et des discours dans l'espace, qualifiant et valorisant l'espace pratique par des actes de langage. Agencées, ces mises en forme opèrent à leur tour, configurant l'action et l'interaction. Soulignons enfin qu'un agencement n'a pas vocation à durer au-delà du cours d'action dont il participe.

La forme des agencements est donc consubstantielle des modalités d'engagement. Ainsi avons-nous vu avec les individus interrogés que la pratique du déplacement, en tant qu'elle suppose la coprésence, appelle une pluralité d'agencements, que l'on peut caractériser à partir de trois concepts essentiels de la géographie : le territoire, le réseau et le lieu. En dépit des prises de position épistémologiques que sous-tend le recours à chacune de ces notions, dimension qui doit être prise en compte dans l'usage qui en est fait, nous considérons qu'elles constituent trois entrées complémentaires pour aborder les faits spatiaux. Plus fondamentalement, nous les mobilisons ici moins pour décrire des dispositifs spatiaux résultant de l'action de mise en commun, que pour montrer ce par quoi elle s'opère.

Ainsi territoire, réseau et lieu constituent une grammaire géographique élémentaire. Les agencements observés dans les espaces du métro à la Défense en constituent des formes hybrides. Revenons sur les principales. Il y a tout d'abord des déclinaisons spécifiques de ces catégories : les « micro-territoires » agencés par les groupes de jeunes

dans la halle du complexe d'échange ; les « plans » réticulaires élaborés par les usagers mobilisant régulièrement sa fonction de commutateur urbain ; la « bulle » à partir de laquelle les individus en déplacement appréhendent leur environnement. Plus intéressantes sont les formes complexes, qui combinent les caractères de ces formes géographiques. Ainsi l'« itinéraire » est-il indissociable du réseau à partir duquel il se déploie. Mais, il procède également de ce prolongement, au sein même de l'espace de la coprésence, d'un univers familier dépositaire de l'intimité, territorialisant par là même le réseau. Enfin et surtout, la « place » mérite ici une attention particulière, car elle procède à la fois d'une aspiration au maintien de soi par la clôture territoriale et de l'ouverture aux configurations réciproques avec l'altérité, humaine et non-humaine, permise par le lieu. Ainsi s'esquisse la possibilité d'un espace public à l'endroit même où il semble le plus improbable. On comprend donc que l'espace public constitue un agencement parmi d'autres. A la lumière de l'enquête, il apparaît même comme une forme marginale et très spécifique, tributaire d'autres agencements. Or tous ne sont pas susceptibles d'engendrer un espace public. Les logiques territoriales et réticulaires à l'œuvre dans des agencements tels que l'itinéraire ou la place, et à plus forte raison le plan ou la bulle, rendent délicates l'ouverture à cet « autrui généralisé » qui caractérise le public.

Si l'approche géographique possède des vertus, elle comporte aussi des dangers. Le principal ici consisterait à rigidifier les agencements, à ignorer la souplesse de modulation qui les caractérise. Si les engagements sont pluriels et modulables, comment ces modulations opèrent-elles ? Comment passe-t-on d'un régime à l'autre ? Nous avons vu que les procédures de territorialisations ménageant les convenances personnelles et l'intimité vont souvent de pair avec l'élaboration des stratégies réticulaires de déplacement. La genèse des itinéraires en dessine la géographie.

Le passage au niveau des conventions collectives instauratrices d'un espace public s'avère plus délicat. Isaac Joseph en a d'ailleurs pointé les

exigences et les enjeux à travers ses tentatives d'articulation entre l'espace public des circulations et l'espace public de la communication. En menant de front ses travaux de recherche sur l'espace public et sur la relation de service, Joseph a pour ambition « *de déplier les présupposés politiques, de ne pas [se] contenter de faire le rabat-joie devant tous ceux qui intronisaient rapidement le citoyen comme citoyen* », « *de montrer à quelles conditions spatiales, organisationnelles, communicationnelles, la question du civisme ordinaire pouvait être réactivée* » (Joseph, 2003, p. 343). Ainsi l'émergence du public suppose-t-elle ce que Tarde a nommé la « *simultanéité des convictions* » (Tarde, 1989).

Ce mode d'engagement proprement public, qui consiste à s'engager sur un mode délibératif, implique d'ordonner son action à l'intérêt collectif, consacrant par-là même un ordre public qui est aussi un ordre moral. Contrairement à ce que suggère le recours fréquent à la notion d'espace public, cet ordre apparaît marginal relativement à d'autres manières de gérer la coprésence. En revanche, il n'est pas nécessairement concurrent des autres modes d'engagement, ce que laisse penser l'utopie d'espace public. Au contraire, des espaces publics sont susceptibles d'émerger au sein des espaces communs en certaines circonstances qui relèvent de la contingence de l'événement. Dans les discours recueillis, il n'apparaît pas directement. Il se manifeste à la manière d'un mythe, actualisable dans des rites. Agencement à la discursivité affirmée, l'espace public offre ainsi l'opportunité de généralisations et de prises en compte du public, soit une forme « *d'agrandissement* » de la situation, tel que l'entend Thévenot : « *depuis la situation, [les individus] s'étirent jusqu'à atteindre des dispositifs qui la dépassent largement, pour rejoindre la généralité de lois, de structures ou de réseaux. Ils agrandissent les choses et les gens, élargissent leurs implications. C'est dans la visée d'une certaine évaluation requise pour un engagement dans l'action que le disputant étend mais aussi limite, la liste des êtres qu'il prend en compte et le réseau de leurs relations* » (Thévenot, 2006, p. 50-51).

Au final, le passage d'une approche en terme d'espace public à celle d'espace commun va plus loin qu'un simple dépassement de l'opposition privé/public. La logique des espaces communs spécifie les modalités géographiques du maintien de soi en situation de coprésence et intègre le modèle de l'espace public. Cette intégration se traduit par un changement dans son registre d'énonciation. L'enjeu sous-jacent à cette question réside dans la pensée de la dimension politique des espaces communs à travers le retour de l'espace public sur le registre du mythe.

1.4. L'espace public comme mythe

La confusion sémantique induite par la métaphore spatiale nous a conduit à présenter l'espace public non comme un outil (opérationnel) ou un concept (scientifique), mais comme une utopie dont la portée faiblit dès lors qu'il s'agit de saisir les modalités de la coprésence telle qu'elle est vécue au quotidien par les individus. Notons toutefois, d'une part, que les chercheurs et les aménageurs ne sont pas hors-société et, d'autre part, que ce qu'ils font sur le plan de l'épistémologie (construire des concepts et des modèles), les individus le font dans la vie quotidienne. Autrement dit, il n'y a pas de raison pour que l'espace public, conçu comme forme discursive, circule exclusivement dans les cénacles scientifiques ou experts. Dès lors, s'il faut souligner le caractère utopique de l'espace public, il convient de prendre au sérieux l'espace public en tant que mythe mobilisable par les individus dans la justification de leurs pratiques quotidiennes (Berdoulay, Castro, Da Costa Gomes, 2001). Le mythe est en effet autre chose qu'une simple fiction chargée de nostalgie ou qu'une forme de pensée opposée à la logique et à la science. Fonctionnant comme un récit, il peut servir à légitimer des actions menées aussi bien par les acteurs de l'aménagement (*ibid.*), que par les individus au quotidien. L'espace public mérite donc d'être pris au sérieux pour ce qu'il est : une forme mobilisable dans des discours sur la pratique, dont le registre d'énonciation est proche du mythe.

Comment établir un lien entre les discours de l'espace public et les agencements mis en œuvre par les individus en situation de coprésence ? Une première réponse réside dans le constat qu'un tel lien, noué sur la plan de la théorie, n'a rien de systématique sur le plan de la pratique. La valeur attribuée aux espaces publics réside notamment dans la notion de « public », qui permet de réunir l'ordre des sociabilités urbaines et une catégorie politique agissante – ce passage est assuré au niveau du discours par l'utopie, dont le caractère narratif reprend les propriétés du récit, en particulier celle de tenir en un tout cohérent des éléments disparates. Cette convergence théorique n'est observée de manière effective qu'en des occasions rares et au prix de circonstances spécifiques. A ce sujet, on peut parler d'événements pour désigner ces situations, en un lieu et un moment bien précis, au cours desquels l'utopie de l'espace public trouve une actualisation. Nous l'avons vu, Isaac Joseph, grand artisan de ce rapprochement, insiste sur la relation de service pour en sonder la dimension opérationnelle. Il convient cependant de ne pas perdre de vue la dimension expérimentale d'un tel dispositif et la singularité de la situation observée au regard des situations ordinaires de coprésence. Par ailleurs, nombre d'études mobilisent la notion d'espace public pour éclairer comment un problème de coprésence peut accéder à un statut public à la faveur d'une controverse. Mais souvent cela se fait au mépris de la géographie : de l'un à l'autre, l'espace de référence change, l'espace du débat n'étant pas celui du problème. Ne sous-estimons pas l'intérêt de ces travaux : ce qu'ils saisissent, c'est la dimension spatiale de sphères publiques, élaborées à partir de discours qui font circuler l'espace conçu comme un cadre de pratiques et un objet de représentations. Mais parce qu'elles s'affranchissent de la situation de coprésence, ces cas n'entrent pas dans le cadre de notre recherche.

Les agencements déployés par les individus en interaction ne sont pas tous traduisible en un espace public. Or, compte tenu des enjeux aménagistes maintes fois soulignés, on ne peut faire l'économie d'une approche soucieuse de restituer la profondeur des modalités

géographiques de la coprésence. C'est la raison pour laquelle nous préférons parler d'espaces communs, dont la caractéristique principale est la pluralité des manières de mettre l'espace en commun.

Parmi elles, il en est qui tendent vers l'idée d'espace public, même si la notion n'apparaît pas en tant que telle. Plus précisément, elle n'apparaît pas comme une entité constituée *a priori*, un ordre à instaurer collectivement, mais comme une modalité de la mise en commun actualisée en situation à travers des rites d'interaction ayant trait à la civilité (et dont l'analyse par la sociologie interactionniste est bien connue). C'est dans les justifications formulées par les individus dans le contexte de l'enquête qu'émergent les traits discursifs esquissant un espace public. Sous cette forme, l'espace public n'a rien d'utopique. Il ne précède pas l'action, pas plus qu'il n'impose sa normativité de manière téléologique et transcendante. Il apparaît plutôt dans un discours à la narrativité diffuse, qui ne prend sens qu'à partir du moment où il est agité, où il s'actualise – comme c'est le cas dans l'usage du strapontin. L'espace public est peut-être bien là, dans ces actes, à la manière d'un mythe célébré par des rites. Considérer l'espace public selon un registre discursif mythique, c'est une manière de l'indexer aux actes et ainsi d'en faire un des espèces d'espaces de la coprésence – plutôt que la finalité ou la version idéale de toute situation de coprésence.

Nous l'avons vu, l'espace public ne nous apparaît pas exactement comme une forme englobant l'espace commun à partir duquel il se déploie. C'est qu'il n'est pas tout à fait du même ressort. Un espace commun émerge là où il y a coprésence et prend la forme des agencements qui se constituent dans l'interaction des individus entre eux, avec le dispositif spatial et avec eux-mêmes. Il se suffit donc d'actes simples, tels que les jeux de placement dans une rame de métro ou les routines cheminatoires présidant à la constitution des itinéraires. L'espace public, tel qu'il nous est apparu dans cette enquête, ne fait pas l'économie des mots. Il se manifeste dans le discours. Quelle différence alors avec l'espace public

utopique étudié au début de notre réflexion ? L'espace public diffère ici par son registre d'énonciation et le rapport qu'il entretient aux faits.

Rappelons avant de poursuivre que parler de l'espace public comme « utopie » ou comme « mythe » ne doit pas signifier que l'espace public est absolument réductible à l'une ou l'autre de ces catégories (Berdoulay, Castro, Gomes, 2001). Le recours à ces notions répond d'avantage au souci de montrer et d'analyser comment l'espace public opère. Ainsi privilégions-nous l'idée de registres, d'autant plus pertinente que l'espace public demeure selon notre perspective une forme discursive. Aussi l'espace public existe-t-il et opère-t-il selon des registres utopiques (dans le domaine de l'agir urbanistique) ou mythiques (dans le domaine des actes ordinaires).

Cette approche se situe dans la perspective d'un rapprochement entre mythe et géographie, entreprise soucieuse de relativiser l'opposition entre une pensée mythique, considérée comme un récit faux, à une rationalité proprement scientifique (Berdoulay & Turco, 2001). Plus précisément, à travers le mythe, il s'agit de penser les modalités d'articulation de la société à l'espace. Comme le suggère Angelo Turco, « *la question n'est donc pas tellement de savoir quel est le rôle de l'espace dans l'économie de la narration mythique, mais bien de savoir si et comment la pensée mythique influence les pratiques spatiales* » (Turco, 2001, p. 370). Compris comme un récit des origines et des fondements communs d'une société, le mythe n'en est pas moins vivant selon Mircea Eliade, « *en ce sens qu'il fournit des modèles pour la conduite humaine et confère par là même signification et valeur à l'existence* » (Eliade, 1963, p. 12). Ainsi l'invocation d'un ordre public par les individus aux prises avec la lutte des places dans la rame du métro procède de ce registre mythique.

C'est peut-être là que réside le principal intérêt d'une approche en terme de mythe. En effet, « *il ne s'agit pas d'une connaissance « extérieure », « abstraite », mais d'une connaissance que l'on « vit » rituellement* » (Eliade, 1963, p. 32-33). Autrement dit, la pensée mythique, tributaire

d'une narrativité, n'opère pas en dehors des rites par lesquels un mythe est actualisé. Parler de mythe, c'est donc évoquer un registre discursif spécifique, qui donne une description d'un ordre des choses telles qu'elles sont et qui exige des actes pour s'accomplir. Ainsi, contrairement à l'utopie, le mythe n'a pas le pouvoir de transcender la situation pour en critiquer les fondements moraux et y imposer ses valeurs. Il est actualisé de manière immanente et contingente, au sein de la situation. L'idée de mythe traduit donc moins un récit stabilisé qu'un registre d'énonciation qui est aussi une actualisation. Si nous reparlons ici d'espace public, c'est parce que l'ordre des choses invoqué est un ordre de la civilité. Et les pratiques par lesquelles il trouve une actualisation correspondent aux rites d'interaction régissant l'ordre de la civilité, tels que les a étudié Goffman (Goffman, 1973).

A travers le registre du mythe on assiste en quelque sorte à un retour de l'espace public au sein de l'espace de la pratique, alors que nous l'avions dans un premier temps cantonné, sous sa forme utopique, au domaine de l'aménagement. Mais ce retour est circonstancié. D'une part parce que l'espace public mythique apparaît comme un cas particulier d'espace commun et non comme la norme de la coprésence. D'autre part parce que ce mythe n'apparaît comme tel qu'à la faveur de l'enquête par entretiens, qui sollicite la production de sens auprès des individus. La notion de mythe, permet de comprendre comment cette mise en commun, procédant pourtant d'un haut degré de généralité, peut se déployer en-deçà de tout concept, en passant par les gestes et les sens.

Situant la spatialité du mythe dans une position intermédiaire entre « l'espace sensible de la perception », espace tactile et visuel, et « l'espace de la connaissance pure », Ernst Cassirer évoque une « circulation » entre deux domaines, déjà repérée au sein du langage : *« nombres de relations de nature très diverses, en particulier des relations qualitatives ou modales, ne [peuvent] être saisies et exprimées par le langage que si ce dernier [utilise] le détour par l'espace. [...] Le monde objectif ne [devient] intelligible et transparent pour le langage*

que si celui-ci [parvient] à le reporter dans l'espace. Cette traduction qui transpose des qualités perçues et senties en images et en intuitions spatiales se retrouve aussi dans tous les domaines de la pensée mythique. Ici aussi s'exerce ce schématisme spécifique de l'espace grâce auquel le mythe est en mesure d'harmoniser ce qu'il y a de plus hétérogène et ainsi de le rendre comparable, et, dans une certaine mesure semblable» (Cassirer, 1972, p. 112).

Autrement dit, le mythe de l'espace public s'énonce à la manière d'un « *discours fragmenté qui s'articule sur des pratiques hétérogènes d'une société et qui les articule symboliquement* » (Certeau, 1990, p. 198). C'est pourquoi nous l'avons recueilli à partir de bribes formulées par les individus de façon fugace, non structurée *a priori*, comme ce peut-être le cas dans l'utopie. Le mythe, en effet, est oral, alors que l'utopie est une écriture. Et « *écrire, qu'est-ce donc ?* demandons-nous avec Michel de Certeau. *Je désigne par écriture l'activité concrète qui consiste sur un espace propre, la page, à construire un texte qui a pouvoir sur l'extériorité dont il a d'abord été isolé* » (Certeau, 1990, p. 199). Voilà la force subversive et transcendante de l'utopie.

Evoquer un registre mythique, c'est, au contraire, suggérer une forme de discours dominée par l'oralité, qui se trouve en prise avec le contexte de son énonciation. En d'autres termes, le registre mythique suggère un mode de discours qui ne peut se déployer en dehors des actes. C'est pourquoi on peut parler d'actualisation du discours mythique. Mais ces actes ne sont pas déterminés et structurés à l'avance – comme c'est le cas dans l'utopie, qui est écrite hors contexte. Ils sont « hétérogènes », comme le sont les agencements protéiformes qui les soutiennent. Et le discours mythique part de là : de ce désordre, ou plutôt de cette multiplicité d'ordre, de cet enchevêtrement de lignes de conduite. Voilà pourquoi il s'énonce d'une manière « fragmentée ». Affleurant à la surface des actes, le discours mythique n'en demeure pas moins une aspiration à un ordre. Mais cet ordre n'est pas recherché en dehors des actes et des situations qu'ils définissent ; il leur est immanent.

Considérer l'espace public selon les registres du mythe ou de l'utopie permet d'en préciser la pertinence opératoire. Demeure la nécessité de penser la modulation de ces agencements. Autrement dit, comment passe-t-on d'un régime d'engagement à un autre ? La logique du déplacement apparaît centrale dans la modulation. Elle apparaît au principe de la constitution des espaces communs conçus comme des espaces en devenir.

2. Un espace de dé-placement

Pour prendre la mesure de la dynamique du déplacement, il convient au préalable de revenir sur la question de la place, dont les enjeux dépassent le seul cadre de la rame de métro de la ligne 1 (cf. chapitre 5). En effet, à bien y regarder, la question de l'engagement en situation de coprésence suppose toujours celle de la place. C'est particulièrement le cas dans les phases de station qui scandent la pratique du déplacement. Mais c'est tout aussi vrai des phases de mouvement, où l'enjeu de la place appelle aussi bien des stratégies de planification opérées au niveau du réseau, que des tactiques d'évitement improvisées au sein du flux. De même, les micro-territorialisations agencées par les groupes de jeunes au sein du complexe d'échanges peuvent être relues à travers le prisme de la place. Prendre place en effet, c'est à la fois s'assurer un espace pour soi, répondant aux convenances personnelles comme aux exigences de l'action rationnelle, et s'engager dans un processus de mise en commun qui suppose une mise à distance de soi, une déprise. Placement et déplacement apparaissent ainsi comme deux dynamiques essentielles de la constitution des espaces communs.

2.1. La question de la place

Michel Lussault estime qu'une dimension importante de l'habiter réside dans des stratégies d'emplacement : « *par stratégie d'emplacement, j'entends tous les actes que les opérateurs sociaux réalisent pour maîtriser les meilleures places, celles qui optimisent leur habitat, en fonction des conditions économiques sociales et politiques qu'ils connaissent* » (Lussault, 2009). La place est définie par la combinaison de deux éléments : « l'emplacement » et « l'insertion de l'individu dans le champ social » (*ibid.*). Compte tenu de ces enjeux, il constate qu'une « lutte des places » participe de la tendance forte à l'individuation dans les sociétés contemporaines. En effet, il est aujourd'hui essentiel pour chaque personne d'accéder à des places, au sens très large du terme, et de les tenir. « *Si jadis « être soi » consistait surtout à se fondre dans un idéal collectif, de nos jours « être soi » c'est de plus en plus affirmer sa singularité culturelle, sociale, ethnique, sexuelle, c'est de plus en plus exiger des droits pour la faire reconnaître et toujours chercher les bonnes places pour la manifester et la consolider* » (Lussault, 2009). Dans cette perspective, la recherche de la bonne place, ou de la moins mauvaise, peut conduire l'individu à suspendre les solidarités constitutives du groupe. Pour l'auteur, nos sociétés se caractérisent par le passage d'un « régime d'affectation normé des places » à un « régime libéral du marché des places ».

De ce point de vue, l'espace public apparaît comme un paradoxe : la distribution des places y est fortement normée, mais la norme veut ici que cette distribution soit libérale. On peut aller plus loin en suggérant que dans sa formulation la plus stricte, l'espace public exclut l'idée de place. On trouve ici une nouvelle expression du paradoxe de l'espace public, qui contient les conditions de possibilité de sa propre négation, crise intrinsèque et pourtant déplorée. Il paraît une fois de plus utile de distinguer les formes discursives de l'espace public, qu'il s'agisse du mythe ou de l'utopie, d'un concept analytique spécifique visant à prendre

la mesure des pratiques spatiales qui contribuent à la configuration des espaces de coprésence. Le terme espace commun peut convenir dans la mesure où on l'entend comme un espace résultant de la mise en commun de la ressource spatiale, mise en commun au cœur de laquelle on trouve la question des places.

En partant de ces considérations sur la place, on peut proposer l'hypothèse suivante : l'espace commun est fondamentalement un espace de déplacement. Littéralement, l'espace commun peut-être considéré comme un espace où l'on se dé-place, c'est-à-dire un espace de mobilité certes, où l'on adopte un mode d'habiter fondé sur le passage et l'étrangeté à l'environnement, mais où l'on peut également s'engager en situation de coprésence sur le régime de la familiarité et établir un rapport plus intime avec des lieux, où l'on « se » retrouve. Il faut considérer que les espaces communs sont entre ces deux termes, et le déplacement désigne le passage de l'un à l'autre. Dans cette perspective, se déplacer, ce n'est plus seulement relier deux lieux dont l'emplacement est bien déterminé, c'est se conduire au sein d'un espace entre ces lieux en variant les modes d'engagement et les attaches. Simmel et les penseurs de l'Ecole de Chicago évoquaient l'importance des « régions morales », qui dessinaient une géographie urbaine territorialisée dans des quartiers. La figure de « l'étranger » avait ceci de vertueux ou, du moins, d'intéressant, qu'elle incarnait la possibilité de transcender ces particularismes. Comment ? Tout simplement par le fait de se déplacer. L'étranger est celui qui passe d'une région morale à une autre. Ces aspects seront développés par Isaac Joseph dans son essai sur le « passant considérable » (Joseph, 1984).

Qu'apportent les faits observés à ce modèle bien connu ? D'une part, les régions morales ne sont pas « assignées à résidence ». Elles suivent les individus (solitaires ou en groupe) et sont susceptibles d'être actualisées de façon contingente. C'est ce que traduisent les notions d'engagement ou de mode d'habiter. D'autre part, c'est dans l'activité de déplacement que résident les principaux changements d'engagement. D'où

l'importance réaffirmée des seuils et des situations de passage. La notion de déplacement suggère ainsi que les lieux de la mobilité sont constitués de flux et, plus fondamentalement, qu'il y a du lieu dans le flux.

Pourquoi un tel questionnement à la suite d'une réflexion sur l'espace public ? Les deux thématiques peuvent paraître éloignées. Elles sont en fait inextricablement liées. En effet, si l'on admet la conclusion du point précédent, les impasses auxquelles conduisent la pensée en terme d'espace public trouvent leur origine dans une insuffisante prise en compte de la pratique. Insuffisante n'est pas inexistante. Lorsqu'il est abordé dans une perspective pratique, l'espace public apparaît précisément comme un espace de la mobilité. Il permet la mobilité et il n'existe que par la mobilité. En attestent les figures du flâneur (Benjamin, 2003), de l'étranger (Simmel, 1979), du passant (Joseph, 1984), souvent invoquées dans les études urbaines. À l'inverse, l'espace où l'on réside, c'est-à-dire l'espace où l'on demeure, apparaît comme l'espace privé. Ainsi Pierre Mayol (Certeau, Giard, Mayol, 1994), analysant l'art d'habiter au quotidien, définit-il le quartier comme une privatisation de l'espace public. Analyser les espaces communs, c'est donc non seulement s'affranchir du couple public-privé, mais aussi envisager le mouvement et le repos comme les deux termes d'un même phénomène : le déplacement. Comprendre comment l'on peut être à la fois en privé et en public revient à comprendre ce que se déplacer implique.

2.2. La dynamique du déplacement : une relecture du lieu

La notion de place invite à une relecture de la littérature sur le lieu, ne serait-ce qu'en raison de son homophonie avec l'anglais *place*. En géographie (comme dans l'ensemble des sciences sociales), les notions d'identité et de lieu font l'objet d'une forte convergence théorique, le lieu pouvant être considéré comme un vecteur essentiel de « l'identité

spatiale » (Lussault, 2007), voire comme l'expression d'un travail de configuration réciproque entre le sujet et son environnement, qui contribue à leur singularité respective (Berdoulay & Entrikin, 1998). En tant qu'elle constitue un entre-deux conceptuel (Entrikin, 1991), la notion de lieu apparaît essentielle pour saisir la complexité des agencements de la coprésence. De quelle nature est-il, cet entre-deux ? Il s'agit tout d'abord de saisir les rapports de configuration réciproque entre le sujet et son environnement. Il s'agit ensuite de saisir la tension entre le particulier – le lieu est un médiateur/opérateur des identités particulièrement performant – et l'universel – le lieu apparaît aussi comme ce qui nous est commun. La troisième tension inhérente au lieu découle de la précédente : le lieu est à la fois un espace continu, en tant qu'espace délimité et discriminé de l'identité, et discontinu, en tant que rapport susceptible de se déployer à toutes les échelles et selon différentes topologies, de l'ancrage au mouvement.

Les travaux de Yi-Fu Tuan permettent de spécifier le rôle du lieu et la logique du déplacement. Abordée selon la perspective de l'expérimentation, la genèse du lieu procède d'un processus de stabilisation et de sécurisation, l'individu se livrant à une entreprise de maîtrise spatiale, qui passe par des repérages et par l'appréhension des étendues (Tuan, 2006, 1990). Cette stabilisation permet en retour de prendre conscience du potentiel ouvert par l'espace. La perspective sensible adoptée par Yi-Fu Tuan lui permet de placer le corps au centre de cette expérimentation. Dès lors, le lieu suppose un double mouvement d'incorporation et d'empreinte, mouvement qui se traduit par une familiarisation. De ce point de vue, le lieu peut être considéré comme une pause au sein d'une séquence dominée par le mouvement (Seamon, 1979). Par définition, cette pause est temporaire, si bien que le lieu résulte d'une dialogique de l'enracinement et du déracinement. Ainsi la familiarisation, qui consiste à rendre proche ce qui nous entoure, doit-elle être reliée au processus inverse : une capacité à la distanciation, à se

rendre étranger à l'environnement. Le passage de l'un à l'autre suppose un détachement qui apparaît comme essentiel.

Le lieu est donc cet espace familier et stabilisé à partir duquel l'individu peut expérimenter un monde ouvert, défini par le mouvement et aux vastes potentialités. Dans cette perspective, faire sa place, même si cela procède d'un souci de soi manifeste, c'est déjà s'engager dans un processus de mise en commun spécifique, distinct du modèle de l'espace public et de l'étrangeté qu'il suppose.

Cette articulation entre le lieu – domaine du stable et de l'intime – et l'espace – domaine du mouvant – recouvre en partie celle que propose Michel de Certeau, lorsqu'il définit l'espace à partir de sa mise en mouvement, comme un « lieu pratiqué » (Certeau, 1990). La mise en mouvement à partir du lieu apparaît ainsi comme un moment essentiel dans cette pensée. Elle n'est rien moins que l'actualisation de la tension entre l'intériorité du *topos* – le lieu propre à chacun – et l'espace indéterminé et non territorialisé où se pose le problème du commun. Ce moment a donc une valeur politique. C'est pourquoi Michel de Certeau attribue une telle valeur aux pratiques de cheminement, à partir desquelles du commun émerge de l'ordre urbain.

Cependant, pour Michel de Certeau, cette mise en commun par les cheminements n'accède à une forme de pérennité et d'opérationnalité qu'à partir du moment où elle est prise dans les discours, et en particulier dans des discours mythiques. Ainsi retrouve-t-on la centralité de la narrativité dans l'agir urbanistique. Mais ici, il s'agit moins d'analyser une de ses modalités de légitimation (Lussault, 1996), que de souligner un enjeu relatif aux conditions de la mise en commun. Et encore faut-il préciser de quelle narrativité il est question. Nous touchons là à un autre enseignement de cette recherche : la qualification des registres discursifs selon lesquels l'espace public est susceptible d'opérer.

2.3. Le dé-placement et la dimension politique des espaces communs

Dès lors, nous pouvons esquisser une caractérisation du politique à partir de ce qui advient dans la pratique, c'est-à-dire au cœur même de l'activité de déplacement, au sein du processus de constitution des espaces communs. Après avoir pratiqué ce que les philosophes appellent l'*épochè*, c'est-à-dire la suspension du jugement quant à la portée politique des espaces communs, cette dimension n'en apparaît pas moins essentielle. Pour la caractériser, le recours à la pensée d'Hannah Arendt apparaît fécond. Ce choix peut sembler étonnant, tant la référence à la philosophe a contribué à fonder l'utopie d'espace public, en particulier sa dimension spatialiste, l'espace matériel conditionnant l'espace politique de la *polis*, fondé sur l'exercice de la liberté. « *Ce qui est décisif pour cette liberté*, souligne ainsi Hannah Arendt, *c'est qu'elle est liée à un espace. Celui qui abandonne sa polis, ou qui en est banni, perd non seulement sa patrie ou la terre de ses ancêtres, mais il perd aussi le seul espace où il pouvait être libre ; il perd la société de ses pairs* » (Arendt, 1995, p. 78-79). Certes, mais selon l'auteur, si la dimension spatiale est inhérente à l'ordre politique de la cité, ce n'est pas seulement en raison d'un espace public dédié aux affaires publiques, à la libre parole, c'est en raison d'une géographie spécifique associant espace public et espace privé, le second étant une condition de possibilité du premier³⁰. Plus précisément, c'est dans l'articulation entre ces différents espaces que réside le politique, dans le passage de l'un à l'autre, qui suppose une mise à l'épreuve, un risque.

Ainsi Hannah Arendt ancre-t-elle la dimension pratique de la liberté – et donc de la politique – dans le mouvement et, plus exactement, dans le fait

³⁰ La justification de l'esclavage à Athènes participe de l'importance de cet espace privé. Être libre, qui correspond à l'agir proprement politique qui dessine l'espace public selon Arendt, suppose donc d'avoir un endroit à soi, un espace privé. Cf. *La condition de l'homme moderne ; Qu'est-ce que la politique ?* (Arendt, 1995, 76-77).

de se déplacer, entendu au sens géographique, c'est-à-dire comme manière de sortir du rapport de familiarité à l'espace qui caractérise le lieu – *place* en anglais – et de se livrer à un autre mode d'habiter, que n'épuise pas la simple négative du lieu. Pour Hannah Arendt, ce déplacement réside chez les Grecs dans le passage de la sphère privée et de son espace privilégié, la maison, au domaine public : « *être libre ne signifiait originellement rien d'autre que pouvoir aller et venir où bon nous semblait, encore qu'il s'agissait de quelque chose de plus que ce que nous entendons aujourd'hui par la liberté de mouvement. Cela voulait dire non seulement n'être soumis à la contrainte d'un seul homme, mais également pouvoir s'éloigner de la sphère de la contrainte tout entière, du foyer et de la famille* » (Arendt, 1995, p. 82).

« Sphère de la contrainte » est ici à entendre comme l'espace de la nécessité comprise comme attachement à la vie. Le confort, la sécurité, l'aisance en font partie. Le « domaine public » s'y oppose dans la mesure où y pénétrer suppose une prise de risque : « *il est manifeste que cette liberté comporte a priori l'élément du risque, du hasard. Le foyer dont l'homme libre avait la possibilité de s'éloigner n'était pas seulement le lieu où les hommes étaient dominés par la nécessité et la contrainte, mais également celui où, par un lieu encore plus étroit, la vie de tout un chacun était assurée, où tout était organisé pour soulager le besoins vitaux. Ne pouvait donc être libre que celui qui était prêt à risquer précisément sa vie* » (Arendt, 1995, p. 82-83).

Cette conception permet d'étayer ce que Michel Lussault appelle « politique des places », et que l'on peut considérer comme la dimension et la portée politique du processus constitutif du lieu. Plus précisément et peut-être plus simplement, il s'agit ici de complexifier la géographie politique qu'Hannah Arendt tire de l'étude du monde grec. L'entrée dans le politique, qui consiste dans ce passage du monde familier à celui de la liberté, n'est plus réductible à l'opposition de l'espace privé – le foyer, la maison, qui correspondrait aujourd'hui au domicile, mais peut-être aussi en partie à l'entreprise – et de l'espace public – le système de lieux

publics. Le politique ne s'étend plus dans une territorialité aussi marquée. Il est susceptible en revanche de se déployer en des lieux et des moments éphémères. Et même peut-on dire que le politique advient dans la constitution momentanée de ces lieux, c'est-à-dire autant dans le fait qu'ils soient construits que dans leur possible destruction.

2.4. Une petite contribution aux débats sur la mobilité

Ainsi convient-il de réhabiliter la notion de déplacement, pour la replacer dans la perspective des débats visant à établir le caractère central des mobilités dans les sociétés contemporaines (Ascher, Allemand, Lévy, 2004 ; Fumey, Varlet, Zembri, 2009 ; Lannoy & Ramadier, 2007 ; Urry, 2005). Pour l'essentiel, la critique dont elle fait l'objet porte sur le caractère réducteur du déplacement à l'égard des enjeux soulevés par la mobilité. Parce qu'il désigne la mobilité effective, il tendrait à ignorer le potentiel à partir duquel il s'actualise (Kaufmann *et al.*, 2003). Parce qu'il désigne une mobilité uniquement transitive, il tendrait à occulter les enjeux relatifs à l'espace du déplacement et les activités spécifiques qui se déploient en son sein (Amar, 1993).

Considérant le déplacement comme une situation de coprésence négociée à partir d'agencements complexes qui associent la matérialité des dispositifs et l'idéalité des significations, nous ne pouvons que souscrire à ces remarques. Mais nous plaidons pour une approche renouvelée de la notion de déplacement, plaidoyer qui n'est pas sans rapport, dans ses arguments, avec celui défendu par les chercheurs de l'équipe MIT au sujet des mobilités touristiques (MIT, 2008). Le déplacement est ici considéré comme une composante de la mobilité : le fait de changer de lieu, physiquement. Dans le cas du tourisme, le déplacement d'un lieu à un autre suppose une double épreuve spatiale : la confrontation à l'altérité du lieu d'une part, et ce à quoi elle renvoie d'autre part, à savoir l'altérité de l'individu mobile. Dans cette perspective, inspirée des

travaux de Paul Ricoeur (1990), le déplacement participe d'un processus de re-création du sujet mobile. Dans le cas des mobilités quotidiennes, celles qui se déploient entre le lieu du domicile et le lieu de travail pour prendre un exemple relatif à notre propre enquête, l'altérité ne réside pas dans un lieu autre – espace domestique et lieu de travail peuvent être considérés comme des espaces familiers. Mais elle est susceptible de se rencontrer dans l'entre-deux-lieux, c'est-à-dire l'espace du déplacement. Dans cette perspective, le déplacement ne consiste pas seulement en passages d'un lieu à un autre. Il consiste en une série d'attachements et de détachements à l'espace. Il procède du jeu des places que les individus font et défont en situation et qui traduisent les jeux de l'identité et de l'altérité.

Faut-il pour autant faire l'éloge de la mobilité et se joindre à ceux qui font de la fluidité spatiale un corollaire essentiel de la fluidité sociale, au point de substituer un « droit à la mobilité » (Rosales-Montano & Mignot, 2006) au « droit à la ville » (Lefebvre, 2000) ? Au regard des enjeux sociétaux qu'elle recouvre, nombre d'observateurs se retrouvent pour considérer la mobilité comme une valeur, versant ainsi dans un discours laudatif de la mobilité qui n'est sans rappeler celui de l'espace public – les enjeux sociétaux autour de ces notions se retrouvant dans les projets de la RATP. Comprise dans la perspective de la constitution des espaces communs, la logique du déplacement échappe cependant à toute détermination morale. Il convient ainsi d'en rappeler le caractère éprouvant. En proposant d'analyser la mobilité comme une épreuve, on rompt à la fois avec une interprétation idéologique posant la mobilité comme une valeur et son accroissement comme un signe de fluidité sociale (Kaufmann, 2005) et avec une interprétation objectivante identifiant la mobilité à « *une variable mono-logique ne variant qu'en intensité* » (Montulet, 2005). D'une part, on cesse de l'appréhender uniquement comme une vertu ; d'autre part, on cherche à se saisir de la singularité des situations en mettant l'accent sur la pluralité des manières d'agencer l'espace du déplacement.

3. Remarques sur l'aménagement des espaces de la coprésence

Le constat du pluralisme des agencements constitutifs des espaces communs et de la contingence de leur configuration permet de souligner, une nouvelle fois, le défi de l'aménagement la coprésence. Le défi consiste en ceci : comment réunir dans un dispositif spatial dont les formes sont figées par le projet les conditions pour le déploiement d'espaces communs complexes, dont les modalités d'émergence sont, nous l'avons vu, non prédictibles ?

Il serait dérisoire et illusoire d'imaginer appliquer un modèle d'action formalisé à des situations singulières, qui échappent par définition à la logique de la modélisation. Compte tenu de la complexité des logiques à l'œuvre, aucun mode d'emploi des espaces communs ne saurait s'imposer. C'est pourquoi nous nous joignons aux débats sur l'aménagement à partir de remarques modestes, formulées à la lumière de ce qui précède.

3.1. l'importance des espaces de la mobilité

Compte tenu des enjeux relatifs aux dé-placements tels que nous venons de les exposer, il convient tout d'abord d'insister sur le potentiel que recèlent les espaces de la mobilité du point de vue de l'agencement politique de la coprésence. Ce potentiel réside bien entendu dans la diversité des populations se trouvant en situation de coprésence, diversité qui renvoie aux enjeux de la mixité d'usage, de la mixité sociale et de la mixité fonctionnelle. Mais nous avons vu dans le complexe d'échanges de la Défense que la diversité ne se traduit pas nécessairement en mixité, en raison de l'incompatibilité des agencements géographiques qui sous-tendent des logiques d'usages. Si les stratégies du plan et les itinéraires déployés par les individus dans leur cheminement intègrent les activités

du transit, du shopping ou de la déambulation, les micro-territorialisations tendent à contrarier ces synergies entre la logique du flux et celle de la consommation.

Dès lors, si les lieux-mouvements doivent retenir l'attention des concepteurs, et cela au-delà des seuls responsables de la RATP, c'est plutôt en raison des modulations d'agencements qu'ils supposent chez chacun à travers l'épreuve du dé-placement telle que nous venons de la définir. A l'échelle de l'urbanisme stratégique, l'importance accordée par les équipes ayant répondu à la consultation sur le « Grand Paris » aux espaces de la mobilité témoigne d'une prise en compte croissante de leurs propriétés urbaines. Pour revenir à la Défense, il paraît utile de signaler l'appel à projet autour du thème « Urbanité(s) », qui a donné lieu à plusieurs propositions. Dans ce concours, ce sont d'abord les attendus qui interpellent, puisqu'il s'agit pour l'EPAD de restituer au quartier de la Défense une urbanité qui lui ferait défaut. Les équipes insistent ainsi sur le potentiel d'accessibilité que recèle le lieu. Constat qui les conduit à repenser l'intégration du pôle d'échange au sein de la dalle.

A la lumière de ce que nous avons observé dans le pôle d'échange existant, il convient cependant d'insister sur la consubstantialité du projet urbain et du projet architectural pour opérationnaliser la convergence du modèle de l'espace de transport et celui de l'espace urbain. Ce qui fût pensé à la Défense, mais mis en œuvre de façon restrictive, trouve aujourd'hui une mise en œuvre plus aboutie dans le programme de stations « Osmose ». Mais à la Défense, comme aux Halles par ailleurs, deux modèles semblent pour l'heure en concurrence : celui de la ville et celui du centre commercial. Dans un cas, il s'agit d'ouvrir le dispositif ; dans l'autre, de le penser comme une boîte close et quasi autonome.

Notons enfin que la dimension politique que recèlent les espaces communs est lié à la situation de déplacement autant qu'aux caractères du dispositif spatial. Mais nous avons vu à travers l'exemple du strapontin, que le potentiel politique de la coprésence ne s'actualise pas

seulement à partir des références symboliques communes, mais aussi à partir des objets, constitutifs du dispositif spatial, qui appellent une perspective collective par leur logique d'usage. Ainsi un aménagement qui prendrait en compte les enjeux relatifs à la mise en commun doit-il se concevoir non seulement à l'échelle de l'urbain et de l'architecture, mais aussi à celle du design. L'enjeu est d'autant moins mince que les modalités de la prise en compte des pratiques habitantes dans le projet demeurent à définir.

3.2. Peut-on vraiment intégrer les usages dans la démarche du projet ?

La géographie de la coprésence excède largement le seul cadre des dispositifs spatiaux. Par le point de vue que nous offrons sur les compétences mises en œuvre par les individus pour négocier la coprésence s'inscrit ainsi dans le débat sur la contribution des habitants à la constitution du cadre de vie. Une des questions qui en découle réside dans les modalités de la prise en compte des usages dans la conception des espaces. Nous l'avons vu, l'approche en termes d'espace public constitue souvent une manière d'intégrer les habitants au processus de conception, cela à travers différents dispositifs, qui vont de la participation à la consultation. Ainsi s'instaure une confusion entre l'espace de la coprésence et celui où se déploie une instance de délibération. Peut-être faut-il cesser de considérer que ces instances sont la voie royale pour la prise en compte des usages. Il convient d'explorer d'autres manières de prendre en compte les singularités dans les démarches opérationnelles, dont la discussion ne serait pas le modèle. La connaissance peut jouer ce rôle.

Ainsi les chercheurs développent-ils de nouvelles réflexions, retrouvant les accents de l'enquête sociale initiée dans la mouvance de l'écologie urbaine en Europe comme aux Etats-Unis (Ghorra-Gobin, 2001-c). L'enjeu consiste pour le chercheur à inscrire, à la faveur de l'enquête, les

usages au sein même du projet, plutôt que se faire le porte parole d'habitants placés dans une situation de minorité, et ainsi de placer dans une logique d'alternative ou de concurrence au projet. C'est le sens qu'Elisabeth Pasquier attribue à sa démarche de « participation observante » menée à la faveur d'un projet d'aménagement d'un jardin nantais (Pasquier, 2002). Dans une perspective similaire, Yann Renaud et Stéphane Tonnelat plaident pour une « maîtrise d'œuvre sociologique », consistant non seulement en une entreprise de connaissance du contexte dans lequel se déploie le projet, mais aussi en une entreprise de mise en dialogue des différents acteurs concernés (Tonnelat, 2008). D'où l'idée, plus générale, d'une « maîtrise d'usage », dont l'enjeu consiste à la fois à faire reconnaître la compétence organisatrice des usagers et à créer les conditions d'un dialogue entre les différents acteurs du projet.

Notons cependant que de telles dispositions sont particulièrement pertinentes pour des espaces où domine un mode d'habiter fondé sur la demeure. Dans quelle mesure cette ambition est-elle transposable aux espaces du métro, dominés par la mobilité ? Le dispositif de discussion ne se traduit-il pas par une survalorisation de la parole du résidant, au détriment de celle du passant, qui lui aussi habite les lieux ? Surtout, ces démarches ne disent rien de la contingence inhérente à la constitution des espaces communs.

Peut-être faut-il alors recourir à ce que Laurent Devisme appelle à une « urbanographie non tranquille » ? Dans cette perspective, la démarche théorique est ancrée dans une description empirique des faits, qui ne saurait laisser son champ restreint aux récits d'action et à leurs justifications bien réglées, pour s'ouvrir à la part d'incertitude et de bricolage qui caractérise l'action. C'est à partir de la connaissance des agencements complexes entre espace conçus et espaces vécus qu'est possible « *l'imagination de nouveaux rapports entre eux* » (Devisme, 2010, p. 43).

3.3. Intérêts et limites de l'utopie en aménagement

Il convient de revenir, pour finir, sur les enjeux relatifs à l'espace public utopique. L'utopie n'est pas sans vertus du point de vue de l'aménagement. Nous avons vu que la référence à la notion d'espace public a notamment eu pour fonction de rendre possible une modalité d'aménagement alternative au modèle d'action moderne, dominant jusqu'aux années soixante-dix. L'utopie apparaît ainsi comme le discours formulé d'un point de vue marginal relativement au discours conforme à la norme. Si le registre utopique perdure aujourd'hui, l'espace public étant toujours présenté comme une victime de l'urbanisation en cours et un sauveur des maux qu'elle charrie, force est de constater que il s'est imposé comme un actant majeur des opérations urbaines contemporaines (Zepf, 2004 ; Toussaint & Zimmermann, 2001 ; Jolé, 2002 ; Viala, 2001, Fleury, 2007). Si bien qu'on ne peut plus véritablement parler d'un point de vue dominé visant à déstabiliser l'ordre établi. La principale menace qui pèse sur l'espace public réside aujourd'hui dans ses contradictions internes. En reprenant le fil de la référence à Karl Mannheim initiée à partir de notre réflexion sur l'utopie, on peut même aller plus loin et considérer qu'aujourd'hui, le discours sur l'espace public verse dans un registre idéologique, au sens où il s'agit de plus en plus d'assurer un consensus sur les bonnes pratiques en aménagement urbain, consensus fondé sur le dogme de la coprésence vertueuse qu'incarnerait l'espace public. Cette dérive est perceptible dans les débats relatifs à la régénération urbaine dans les grands ensembles. Dans un contexte dominé par la critique de l'urbanisme moderne, coupable entre autres choses de l'oubli, voire de la négation de l'espace public, et plus généralement du rôle des morphologies urbaines héritées dans la constitution des espaces vécus, la politique de l'ANRU prône deux actions conjointes : la destruction d'édifices, tours et barres, et la restructuration du tissu urbain. Pour « urbaniser le grand ensemble », les tenants de la résidentialisation s'inscrivent ainsi dans un urbanisme de la

couture voire de la suture, car il s'agit bien ici de réparer (Devillers, 1998). Pour cela, les urbanistes proposent de redessiner les espaces collectifs, espaces jugés ambigus, sans statut réel. Concrètement, il s'agit alors d'affirmer la limite entre espace public et espace privé, c'est-à-dire la limite de résidence, et de fabriquer une trame viaire structurée et lisible. Cette démarche fut notamment mise en œuvre dans le quartier Tesseire à Grenoble, par l'architecte Philippe Panerai.

Certains se livrent à une critique de la critique. Nicolas Michelin appelle ainsi à « éviter de passer de la barre à l'îlot » (Michelin, 2006), paraphrasant, pour leur répondre, Philippe Panerai et David Mangin (Mangin & Panerai, 1999). On retrouve cette dénonciation d'une approche formaliste dans la critique du projet urbain dressée par Marcel Roncayolo (2002). Ainsi peut-on reprocher aux tenants de la résidentialisation de reproduire ce qu'ils condamnent : en faisant la promotion de la morphologie classique, il tendent à nier la spécificité de l'urbanisme moderne, des espaces qu'il a engendré et des pratiques et expériences qui s'y sont déployées. Selon Nicolas Michelin, l'urbaniste doit donc se garder de toute projection normative, qu'elle soit moderne, postmoderne ou classique. Il doit se livrer à une analyse et à une observation des situations. L'objectif englobant de la démarche consiste à mobiliser les ressources du lieu dans le projet. Nicolas Michelin associe ainsi le travail de l'architecte à la figure de l'interprète (Michelin, 2006). De ce point de vue, la contrainte que suppose toute composition se révèle moins une entrave qu'un potentiel à partir duquel les individus déploient usages et significations de manière autonome (Fricaud & Laplace, 2009).

Cet exemple démontre ainsi les limites du registre utopique – sans pour autant écarter la possibilité d'interpréter l'espace public comme un mythe. Le travail de sappe de l'utopie a été effectué. Reste à inventer les modes d'actions pertinents, qui, compte tenu de la singularité et de la complexité des situations, ne sauraient être réduits à un type de dispositif unique, fût-il aussi malléable que l'espace public. L'approche en termes d'espaces communs invite en effet à ne pas réduire la conception des

espaces de la coprésence à une seule des modalités d'agencement dont il procède. Est-il nécessaire de rappeler que les individus, s'ils mobilisent les dispositifs spatiaux de manière stratégique, s'engagent en situation de coprésence à partir d'agencements multiples ? L'aménagement des dispositifs spatiaux, s'il intègre une démarche de connaissance au sein du projet peut prendre en compte la pluralité de ces agencements. Mais le principal défi réside peut-être dans le constat de l'hybridation de ces formes, qui relèvent à la fois du réseau, du territoire et du lieu.

Conclusion et perspectives

Partant du constat selon lequel la crise de la ville réside autant dans l'ordre des faits que dans l'ordre des mots, nous avons placé la question de la coprésence au centre de notre propos en considérant que sa dimension problématique et la variété de ses géographies demeurent dans l'angle mort des débats sur l'espace public. Pour mener à bien cette recherche, nous avons entrepris une exploration des espaces de la coprésence, démarche fondée sur la dynamique de l'étonnement dont il convient de restituer le cheminement, avant d'en esquisser les perspectives.

1. L'espace public comme utopie

Abordant l'abondante littérature concernant la question de l'espace public, nous avons choisi de nous écarter de l'exercice de l'état de l'art, par ailleurs déjà réalisé dans d'autres travaux récents, pour nous saisir des discours scientifiques comme premier matériau de recherche. La notion d'espace public apparaît ainsi moins comme un concept pertinent

pour saisir la coprésence qu'en tant que discours utopique fondant une entreprise critique des recompositions contemporaines de l'urbanité en même temps qu'il offre une perspective pour l'action. La compréhension des ressorts utopiques de l'espace public offre ainsi un point de vue sur une logique de l'action soucieuse des contingences. Mais cette ambition demeure inaboutie, précisément en raison du caractère utopique de l'espace public, qui fige la coprésence dans une version vertueuse, occultant par-là même sa dimension problématique. Précisons ici, en guise de rappel, qu'aborder l'espace public comme une utopie présente l'intérêt de conserver l'unité et la richesse sémantique de la notion, tout en insistant sur son caractère non pertinent au regard des faits, sans pour autant renvoyer les discours qui s'en réclament dans le domaine de l'erreur.

Ce constat nous a conduit à privilégier une approche en termes d'espace commun, entendu initialement comme l'espace de la mise en commun que suppose toute situation de coprésence, et dont la constitution pose problème. Cette dimension problématique est particulièrement explicite dans les espaces de la mobilité, dominés par la logique du mouvement qui interdit *a priori* toute pérennisation des espaces de la coprésence. C'est pourquoi nous avons choisi de prolonger nos investigations sur ce terrain. Le choix du complexe d'échanges de la Défense s'est imposé dans la mesure où son réaménagement récent traduit le changement de paradigme opéré par la RATP dans sa conception de l'espace du transport, changement au cœur duquel l'utopie d'espace public a œuvré de manière particulièrement explicite, Isaac Joseph s'en faisant le passeur. Elle permet certes d'intégrer la part de contingence inhérente à la coprésence dans la constitution de l'espace de transport, en intégrant les compétences propres des usagers au sein de la démarche d'aménagement. Mais, reformulant et élargissant les intentions du dispositif spatial considéré comme lieu-mouvement, elle réaffirme le caractère vertueux de la coprésence. En dépit de la richesse de ses enseignements, l'expérience de la RATP, nous conduit dans une impasse.

D'une part, on reconnaît le caractère contingent de la coprésence. D'autre part, on s'interdit d'en penser la pluralité des modalités géographiques en l'enfermant dans la boîte noire de l'espace public.

Pour ouvrir cette boîte, il nous a fallu mettre en œuvre une démarche exploratoire, fondée sur des observations et des entretiens. Ainsi avons-nous vu que la mise en commun de l'espace en situation de coprésence ne va pas de soi, à plus forte raison lorsque cette question est abordée dans un contexte de mobilité.

2. Le double échec du lieu

L'enquête menée sur les pratiques qui se déploient au sein du complexe d'échanges a permis de mesurer l'écart qui sépare les ambitions utopiques de l'espace public et la complexité des agencements de la coprésence. Cet écart nous est tout d'abord apparu comme un échec du lieu. Les observations et les entretiens effectués révèlent en effet que le dispositif du complexe d'échanges n'opère pas comme un lieu. Les agencements mis en œuvre par les individus qui l'habitent tendent à le dissoudre, que ce soit en le minant par des micro-territorialisations à peine tolérées ou en le diluant dans le flux par des stratégies qui le dépassent et l'englobent. Le lieu échoue donc sur le plan opérationnel en tant qu'objet, dans la mesure où l'utopie d'espace public ne semble pas opérer ici. Il échoue également sur le plan de l'analyse en tant que concept, dans la mesure où il ne constitue pas l'entrée pertinente pour saisir les agencements de la coprésence opérés par les usagers.

3. La coprésence négociée en mouvement

La dynamique de l'étonnement et la disponibilité aux résistances empiriques du terrain qu'elle suppose, nous ont conduit à changer de focale pour saisir de manière pertinente les modalités d'agencement de la coprésence là où elles se déploient : à l'échelle de l'espace du déplacement. Nous avons donc suivi les usagers, qui nous invitaient à sortir du complexe d'échanges pour aller sur la dalle, sur le réseau de transports en commun et dans l'habitacle des rames de métro. Ainsi avons-nous pu préciser les ressorts spatiaux des stratégies d'évitement et décrire la géographie qu'ils dessinent.

Planifiée à partir d'une abstraction théorique de l'espace du déplacement, la coprésence fait tout d'abord l'objet d'une réduction opérée par les usagers. On peut ici parler d'un agencement par le plan, au sens double de l'action planifiée et de la réduction de l'espace de la coprésence à sa plus simple expression, espace de transit qui doit garantir la fluidité des mouvements. Parce qu'il consiste en une articulation de lignes et de nœuds, l'agencement par le plan prend la forme d'un réseau. La méthode des doubles entretiens nous a permis de saisir ce qu'il advient de ces plans lorsqu'ils sont mis en œuvre. D'une part, il est des situations où le contexte résiste à l'entreprise de planification. Les individus en déplacement doivent alors composer avec le contexte et improviser d'autres agencements, dont les modalités relèvent de la tactique et dont la configuration se fait localement. D'autre part, lorsque le plan opère, c'est-à-dire dans les segments du réseau dessiné théoriquement, les individus se laissent gagner par un « souci de soi », qui se traduit géographiquement par le déploiement d'agencements intimistes et familiers. Ainsi le réseau prend-il l'épaisseur de l'expérience et se territorialise-t-il à la faveur de parcours routiniers. En raison du caractère

hybride de cette géographie, nous avons proposé de la désigner par la notion d'itinéraire.

Plans stratégiques et itinéraires familiers constituent des modalités d'agencement de la coprésence, mais il ne rendent peut-être pas suffisamment compte de la dynamique spécifiquement collective que suppose l'activité de mise en commun. Par ailleurs, ces agencements traduisent une aspiration au retrait de l'ordre public, ou, au mieux, une « civilité tiède » (Barilero, 1988) à laquelle ils contribuent de manière minimale. Il ne s'agit pas là de déplorer la fragilité de l'espace commun ainsi configuré. Disons simplement que nous n'y voyons à ce stade aucun signe susceptible d'en rapprocher la configuration de celle sous-tendue par l'espace public. Ainsi, s'il ne faut pas se plaindre de la superficialité des liens sociaux, nous ne voyons pas en quoi elle autorise des formes de rassemblement à la portée politique plus large. En revanche, parce qu'elles impliquent une modulation des agencements et une enquête sur les modalités de la mise en commun engagée par les individus eux-mêmes, les épreuves rencontrées au cours du parcours offrent l'opportunité de poursuivre notre exploration sur les espaces de la coprésence et leurs modalités d'agencement.

4. Du lieu dans le flux

Nous avons une nouvelle fois suivi notre étonnement et déplacé notre regard. Les situations d'épreuves sont nombreuses. Elles scandent les déplacements et constituent un facteur de « coagulation » du fluide. Tout se passe alors comme si du lieu se constituait au sein du flux. Parce qu'elle est mentionnée de manière récurrente et explicite dans les entretiens, nous avons choisi de nous concentrer sur l'épreuve de l'entrée dans la rame de métro, dominée par l'enjeu de la place. Si l'impératif du placement appelle le déploiement de stratégies et de tactiques, la place apparaît elle-même comme un agencement spécifique de la coprésence.

Au principe d'une territorialisation intimiste opérée à l'échelle du corps et de ses attributs, elle est au centre d'une lutte d'autant plus acharnée que la densité est forte. Si l'espace commun qui en résulte nous apparaît tout d'abord traversé par une morale négative, il n'en recèle pas moins un potentiel politique, actualisé notamment lorsque la civilité prend le pas sur l'intimité dans le jeu de répartition des places. Le cas du strapontin est ici exemplaire. L'objet appelle certes la prise en compte d'une perspective commune dans son maniement. Mais il présente une prise formidable pour l'agencement d'un espace intime, d'autant plus précieux que, par son emplacement dans la rame, il offre la possibilité de la quitter facilement. L'usage du strapontin constitue ainsi un exemple manifeste de la contingence des espaces communs, dont la forme est tributaire d'agencements multiples.

Fait particulièrement étonnant, ce sont dans ces situations de tension extrême que nous avons pu approcher une modalité d'agencement correspondant à l'idée d'espace public. Mais, dans ces situations, ce n'est plus sur un registre utopique qu'elle œuvre. Dans la mesure où l'espace public émerge à la faveur de rites et comme une aspiration à un ordre politique, nous dirons plutôt qu'il est mobilisé sur un registre mythique conférant une profondeur symbolique et politique à l'espace commun.

5. Espaces communs en perspectives

En somme, l'espace commun apparaît ici comme un concept intégrateur, susceptible de saisir les ressorts géographiques de la coprésence, au-delà de l'opposition entre espace public et espace privé. Le travail exploratoire dont nous venons de rappeler le cheminement, nous a permis d'en définir plus précisément les contours. L'espace commun traduit tout d'abord un parti pris : considérer la coprésence comme une épreuve. Pour les individus, s'engager dans cette épreuve suppose la mise en œuvre

d'agencements géographiques associant des éléments discursifs, symboliques ou pratiques, et dont la configuration confère ses formes à un espace commun complexe et contingent.

La notion de dé-placement permet d'éclairer la dynamique de constitution des espaces communs. Mais elle constitue également un apport en soi, dans la mesure où elle constitue une contribution aux débats sur la mobilité contemporaine. Plus précisément, nous apportons ici un éclairage spécifique sur les rapports entre mobilité et ancrage, en démontrant que ces logiques se combinent plus qu'elles ne s'opposent. Par ailleurs, en plaçant l'épreuve de la coprésence au centre du propos, nous invitons à relativiser toute approche vertueuse de la mobilité.

Du point de vue de la connaissance, l'approche en termes d'espaces communs présente l'intérêt de qualifier l'espace de la coprésence, qui n'est ni réductible aux dispositifs spatiaux censés l'organiser, ni extensible aux sphères délibératives où l'on en discute.

Ainsi faut-il reconsidérer la dimension politique de la coprésence. L'approche en termes d'espace public supposait l'existence d'un rapport immédiat entre l'espace de la pratique et la sphère publique, rapprochement inopérant puisqu'il ignorait la dimension géographique des agencements de la coprésence. En revanche, s'intéresser aux procédures de mise en commun de la ressource spatiale et à l'actualisation de systèmes normatifs qu'elle suppose conduit à opérer un renversement de perspective dans la conception du politique. L'espace public en était une condition théorique, garant d'une activité menacée de disparition en raison des mutations de son support, vouée à se déployer ailleurs, sur le réseau Internet en particulier. Si l'on admet la légitimité d'une approche en termes d'espaces communs, on peut supposer que l'espace n'a pas vocation au politique, mais que le politique s'y déploie de manière contingente. Ce déploiement est tributaire d'une dynamique de dé-placement, où les agencements se font et se défont, participant à la

configuration d'un espace commun qui englobe non seulement les individus, mais aussi les objets constitutifs du dispositif spatial.

Il convient donc de réaffirmer le caractère essentiel des espaces de la coprésence, à partir desquels se déploient ces espaces communs contingents et complexes. L'urbanité contemporaine réside dans la multiplicité de ces espaces. Prendre la mesure de la complexité et de la contingence des configurations de la coprésence constitue aussi un enjeu majeur pour penser et aménager l'urbain. La réflexion sur la construction de l'espace commun, renseigne sur la relativité du savoir scientifique, mais aussi sur celle des pratiques d'aménagement et d'urbanisme. Une analyse visant à situer l'individu dans son rapport à l'espace (et plus spécifiquement par rapport à l'espace aménagé) vise nécessairement à le situer par rapport à l'aménagement (et plus spécialement par rapport à ceux qui aménagent). En effet, nous touchons-là aux préoccupations relatives à la prise en compte des usages dans les projets, mais aussi au mot d'ordre de la mixité qui structure les politiques urbaines depuis la loi SRU. Plus généralement, ce sont les rapports entre connaissance et action qui se trouvent interrogés, que ce soit par la qualification utopique du registre d'énonciation de l'espace public dans les récits d'action ou à travers le prisme de la contingence des espaces communs.

L'enjeu de l'analyse réside dans la nécessité d'évaluer nos outils d'observation et d'analyse de l'urbain, afin d'en améliorer la connaissance, mais aussi, souvent, d'admettre l'imprévisible, l'inintelligible, l'indicible – et peut-être s'agit-il aussi d'admettre que face à cet indicible, on ne peut rien : « *ce que le langage ne peut dire, il faut le taire* » (Wittgenstein, 1961). Aussi peut-on évoquer les agencements de la coprésence comme un aménagement invisible, qui constitue un négatif inassimilable de l'aménagement institutionnel, et son indispensable complément. En somme, il s'agit autant d'expliquer et de comprendre, que de reconnaître la dimension nécessairement inaboutie, partielle et partiale de toute connaissance – tout en espérant que ce qui est

ineffable ne le sera pas, et que Ludwig Wittgenstein n'a raison que provisoirement.

Compte tenu du caractère mouvant et contingent des espaces communs, cette exigence passe par la production et le partage permanents de savoirs vernaculaires et scientifiques. Rendre visible l'aménagement invisible, saisir les ressorts d'une coprésence instable constituent ainsi autant de défis à la pensée et à l'action.

Références bibliographiques

A

AGIER Michel, 1996, « Les savoirs urbains de l'anthropologie », *Enquête*, n°4, p. 35-58.

AMAR Georges, 1996, « Complexes d'échanges urbains », *Annales de la recherche urbaine*, n°71, p. 93-100.

AMAR Georges, 1993, « Pour une écologie urbaine des transports », *Annales de la recherche urbaine*, n°59-60.

AMAR Georges, 1989, *Lieu-Mouvement, les enjeux de la station*, Paris, RATP, Unité prospective, n°46.

AMAR Georges, 1987, *L'évolution de la conception de réseau*, Paris, RATP, Unité Prospective, n°13.

AMPHOUX Pascal, 2003, « Ambiances urbaines et espaces publics », in Capron Guénola & Haschar-Noé Nadine (dir.), *L'espace public en question : usages, ambiances et participation citoyenne*, Toulouse, Université Toulouse Le Mirail, p. 50-56

AMPHOUX Pascal, 2001, « Le rétro-commentaire », in Grosjean Michelle & Thibaud Jean-Paul, *L'espace urbain en méthode*, Marseille, Parenthèse, p. 153-169.

ANZIEU Didier, 1974, « Le Moi-peau », *Nouvelle Revue de psychanalyse*, n°9, p. 195-208.

ARENDT Hannah, 1994 [1961], *Condition de l'homme moderne*. Paris, Pocket, 406 p.

ARENDT Hannah, 1995, *Qu'est-ce que la politique ?* Paris, Seuil, 216 p.

ARENDT Hannah, 1991, *Juger. Sur la philosophie politique de Kant*, Paris, Seuil, 247 p.

ASCHER François, 1995, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 346 p.

ASCHER François, 2001, *Nouveaux principes de l'urbanisme*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 103 p.

ASCHER François, ALLEMAND Sylvain, LEVY Jacques (dir.), 2004, *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, 336 p.

ASCHER François & GODARD Francis, 1999, « Vers une troisième solidarité », *Esprit*, n°258, p. 168-189.

AUGÉ Marc, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992.

AUGÉ Marc, *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Hachette, 1986, 149 p.

AUGOYARD, 2001, « La conduite de récit », in Michèle Grosjean et Jean-Paul Thibaud, *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Parenthèse.

AUGOYARD Jean-François, 1995, « L'environnement sensible et les ambiances architecturales », *L'espace géographique*, n°4, p. 302-317.

AUGOYARD Jean-François, *Pas à pas, essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Seuil, 1979.

AUGUSTIN Jean-Pierre & SORBETS Claude, *Sites publics, lieux communs : aperçus sur l'aménagement de places et de parcs du Québec*, Talence, MSHA, 2000.

AUSTIN John L., 1970 [1962], *Quand dire c'est faire*, Paris, Seuil, 183 p.

B

BARILERO Bernard (et al.), 1988, La civilité tiède. Recherche sur les valeurs urbaines dans les nouveaux centres, Rapport de recherche Plan Urbain.

BASSAND Michel & JOYÉ Dominique, 1999, « L'usager, un acteur complexe », *Urbanisme* 7/8, n°307.

BAWIN Bernadette & DANDURAND Renée B., 2003, « De l'intimité », *Sociologie et société*, vol. 37, n°2, p. 4-7.

BÉGOUT Bruce, 2005, *La découverte du quotidien*, Paris, Allia, 600 p.

BENJAMIN Walter, 2003, *Paris, capitale du XIXème siècle*, Paris, Allia, 50 p.

BERDOULAY Vincent, 2000, « Le retour du refoulé. Les avatars modernes du récit géographique », in : LÉVY Jacques & LUSSAULT Michel (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, Paris, Belin, p. 111-126.

BERDOULAY Vincent, 1997, « Le lieu et l'espace public », *Cahier de géographie du Québec*, vol. 41, n°114, p. 301-309.

BERDOULAY Vincent, CASTRO Ina, GOMES Paulo C. Da Costa, 2001, « L'espace public entre mythe, imaginaire et culture », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol.45, n°126, p. 413-428.

- BERDOULAY Vincent & CLAVAL Paul (dir.), 2001, *Aux débuts de l'urbanisme français*, Paris, L'Harmattan, 256 p.
- BERDOULAY Vincent, GOMES Paulo C. Da Costa, LOLIVE Jacques, 2004, « L'espace public ou l'incontournable spatialité du politique », in Berdoulay Vincent, Gomes Paulo C. da Costa, Lolive Jacques (dir.), *L'espace public à l'épreuve : crise et réémergences*, Talence, Maison des Sciences de l'Homme de l'Aquitaine, p. 9-25.
- BERDOULAY Vincent & ENTRIKIN John-Nicholas, 1998, « Lieu et sujet : perspectives théoriques », *L'espace géographique*, n°2, p. 111-121.
- BERDOULAY Vincent & MORALES Montserrat, 1999, « Espace public et culture : stratégie barcelonaises », *Géographie et cultures*, n°29, p. 25-42.
- BERDOULAY Vincent & TURCO Angelo, 2001, « Mythe et géographie, de l'opposition aux complémentarités », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol.45, n°126, p. 339-345.
- BERQUE Augustin, 2000, *Écoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin.
- BERQUE Augustin, 1997, « Géogramme », *L'espace géographique*. Vol.28, n°4, p. 320-326.
- BERQUE Augustin, 1996, *Être humains sur la Terre. Principes d'éthique de l'écoumène*, Paris, Gallimard.
- BERTHELOT Jean-Michel, 2001, « Programmes, paradigmes, disciplines. Pluralité et unité des sciences sociales », in Jean-Michel Berthelot (dir.), *Epistémologie des sciences sociales*, Paris, PUF, p. 458-519.
- BETIN Christophe, 2001, « La construction de l'espace public : le cas de Lyon », *Géocarrefour, revue de géographie de Lyon*, vol. 76, n°1, p. 47-54.
- BILLIARD Isabelle, 1994, *Chroniques du plan urbain*, n°10.
- BINNET M., BOTTON C., PENE S., 1996, « Pratiques de déplacement et mode représentation de l'espace », in *La gare : dedans / dehors. Séminaire les lieux-mouvement de la ville*, Paris, Plan urbain, DRAST, RATP, SNCF.
- BLANC Nathalie & LOLIVE Jacques (dir.), 2007, « Esthétique et espace public », *Cosmopolitique*, n°15.
- BLANC Jean-Noël, 2001, « Voir l'espace dans l'espace public », *Géocarrefour*, vol. 76, p. 59-67.
- BOISSONADE Jérôme, 2006, « Une urbanité de confrontation. Regroupements de jeunes et gestionnaires de l'espace urbain », *Espaces et sociétés* vol. 3, n°126, p. 35-52.
- BOISSONADE Jérôme, 2001, « Pratiques d'agrégation juvénile et dynamiques du proche », *Les annales de la recherche urbaine*, n°90, p. 173-181.
- BOLTANSKI Luc & THÉVENOT Laurent, 1991, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard.
- BORDREUIL Jean-Samuel (dir.), 2000, *Champs relationnels, champs circulatoires. « Ville émergente » et urbanité au prisme de la zone de Plan de Campagne*, Aix-en-Provence, Plan Urbanisme Construction et Architecture, LAMES/MMSH.

BOURDIN Alain & MASBOUNGI Ariella (dir.), 2004, *Un urbanisme des modes de vie*, Paris, Le Moniteur, 96 p.

BREVIGLIERI Marc & CICHELLI Vincenzo (dir.), 2007, *Adolescences méditerranéennes. L'espace public à petits pas*, Paris, L'Harmattan, 447 p.

BREVEGLIERI Marc & STAVO-DEBAUGE Joan, 2000, « Le geste pragmatique de la sociologie française : autour des travaux de Luc Boltanski et Laurent Thévenot », *Anthropolotica*, n°7, p. 7-22.

BRUNO Louise, 2000, « Rio de Janeiro, une métropole fragmentée », in Dias Leila Cristina & Raud Cécile (dir.), *Villes et régions au Brésil*, Paris, L'Harmattan.

BURGEL Guy, 2006, *La revanche des villes*, Paris, Hachette.

C

CASSIRER Ernst, 1972, *La philosophie des formes symbolique* [3 tomes], Paris, Minuit.

CALDEIRA T., 2001, *City of walls. Segregation and citizenship in Sao Paulo*, Los Angeles, University of California Press.

CAPRON Guénola (dir.), 2006, *Quand la ville se ferme. Quartiers résidentiels sécurisés*, Paris, Bréal, 288 p.

CAPRON Guénola, 2001, « De la « marchandisation » de l'espace public : le cas du centre commercial à Buenos Aires », in Ghorra-Gobin Cynthia, *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 169-180.

CAPRON Guénola & HASCHAR-NOE Nadine (dir.), 2007, *L'espace public urbain : de l'objet au processus de construction*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 276 p.

CASTRO Ina Elias (de), 2004, « Espaces publics : entre publicité et politique », in Berdoulay Vincent, Gomes Paulo C. da Costa, Lolive Jacques (dir.), *L'espace public à l'épreuve : crise et réémergences*, Talence, Maison des Sciences de l'Homme de l'Aquitaine, p. 87-98.

CEFAÏ Daniel & JOSEPH Isaac (dir.), 2002 *L'héritage du pragmatisme, Conflits d'urbanité et épreuve de civisme*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 405 p.

CERTEAU Michel (de), 1990, *L'invention du quotidien 1. Arts de faire*, Paris, Gallimard.

CERTEAU Michel (de), GIARD Luce, MAYOL Pierre, 1994, *L'invention du quotidien 2. Habiter, cuisiner*, Paris, Gallimard, 415 p.

CERVELLATI Pier Luigi, SCANNAVINI Roberto, ANGELIS Carlo (de), 1981, *La nouvelle culture urbaine*, Paris, Seuil, 187 p.

CHALAS Yves, 1998, « L'urbanisme comme pensée pratique. Pensée faible et débat public », *Les annales de la recherche urbaine*, n°80-81, p. 205-214.

- CHALAS Yves & DUBOIS-TAINE Geneviève, 1997, *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 285 p.
- CHARBONNEAU Jean-Pierre, 2000, « Lyon et Saint-Etienne. La politique de l'espace public », *Urbanisme*, n°311, p. 40-45.
- CHELKOFF Grégoire & THIBAUD Jean-Paul, 1993, « L'espace public, modes sensibles », *Les annales de la recherche urbaine*, n°57-58, p. 6-16.
- CHEMETOFF Alexandre, 1998, « La ville de l'espace public », in Cuillier Francis (dir.), *Les débats sur la ville 1*, Bordeaux, Éditions Confluences, p. 19-34
- CHIVALLON Christine 2001, « Espace public entre équipement marchand et valeur symbolique. Introduction », in Ghorra-Gobin Cynthia (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 133-138.
- CHIVALLON Christine, 2000, « D'un espace qui appelle nécessairement les sciences sociales pour le comprendre », in Lévy Jacques & Lussault Michel (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, Paris, Belin.
- CHIVALLON Christine, MARME Nathalie, PROST Dominique, 1998, « Artefact de lieu et urbanité. Le centre commercial interrogé », *Les annales de la recherche urbaine*, n°78.
- CHOAY Françoise, 2006, *Pour une anthropologie de l'espace*, Paris, Seuil, 410 p.
- CHOAY Françoise, 2000, « Espace public », in Merlin Pierre & Choay Françoise (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF.
- CHOAY Françoise, 1994, « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », in Dethier Jean & Guiheux Alain (dir.), *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris, Editions du Centre Georges Pompidou, p. 26-35.
- CHOAY Françoise, 1965, *Urbanisme, utopies et réalités*, Paris, Seuil.
- CHAMBOREDON Jean-Claude & LEMAIRE Monique, 1970, « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement », *Revue française de sociologie*, vol. IX, n°1, p. 3-33.
- CLAVAL Paul, 2000, « Urbanité », in Merlin Pierre & Choay Françoise (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF.
- COLLIGNON Béatrice & STASZAK Jean-François (dir.), 2004, *Espaces domestiques, construire, habiter, représenter*, Bréal, Paris, 447 p.
- CORCUFF Philipp, 2005, « Figures de l'individualité, de Marx aux sociologies contemporaines », *EspacesTemps.net*, Textuel.
- COSNIER Jacques, 2001, « L'éthologie des espaces publics », in Grosjean Michelle & Thibaud Jean-Paul, *L'espace urbain en méthode*, Marseille, Parenthèse, p. 13-28.
- COSTES Laurence, 1994, *L'étranger sous terre. Commerçants et vendeurs à la sauvette du métro parisien*, Paris, L'Harmattan, 186 p.
- COUTRAS Jacqueline, 1993, « La mobilité des femmes au quotidien », *Les annales de la recherche urbaine*, n°59-60, p.162-170.

COUTRAS Jacqueline, 1987, « Hommes et femmes dans l'espace public français depuis un siècle », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 31, n°83, p. 143-155.

CROZAT Dominique, 2007, *Une géographie de l'engagement culturel. Volume 3*, Diplôme d'Habilitation à diriger des recherches, Université François Rabelais, Tours, 508 p.

CRUZ Marcelo, 2001, « L'espace public entre commodité et identité. L'exemple de deux rues à Los Angeles » in Ghorra-Gobin (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 103-112.

CUILLIER Francis (dir.), 1998, *Les débats sur la ville. I.*, Bordeaux, Confluences, 220 p.

CYBRIWSKY R., 1999, « Changing patterns of urban public space : observations and assesments from the Tokyo and New York areas », *Cities*, vol. 16, n°4, p. 223-231.

D

DESSE René-Paul, 2002, « Les centres commerciaux français, futurs pôles de loisirs ? », *Flux*, n°50, p. 6-19.

DIDIER Sophie, 2001, « Parcs de loisirs et nouveaux espaces publics. Le Disneyland Resort d'Anaheim », in Ghorra-Gobin Cynthia (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 149-158.

DONZELOT Jacques, 2003, *Faire société. La politique de la ville en France et aux Etats-Unis*, Paris, Seuil, 362 p.

DARDEL Eric, 1990 [1952], *L'homme et la terre*, Paris, CTHS.

DAVIS Mike, 2006, *Au-delà de Blade Runner, Los Angeles et l'imagination du désastre*, Paris, Allia.

DAVIS Mike, 1997, *City of quartz*, Paris, La Découverte, 391 p.

DEBARBIEUX Bernard, 2001, « L'espace public ou l'heuristique heureuse », in , Ghorra-Gobin Cynthia (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 17-22.

DECROLY J.M., DESSOUROUX C., VAN CRIEKINGEN M., 2003, « Les dynamiques contemporaines de privatisation des espaces urbains dans les villes européennes », *Belgeo*, n°1, p. 3-19.

DELEUZE Gilles & GUATTARI Félix, 1980, *Mille plateaux*, Paris, Minuit.

DESROCHE Henri, 2008, « Utopie et utopies », *Encyclopaedia Universalis 24*, Encyclopaedia Universalis, Paris, p. 334-337.

DESSOUROUX C., 2003, « La diversité des processus de privatisation de l'espace public dans les villes européennes », *Belgeo*, n°1, p. 21-46.

DEVILLERS Christian, 1998, « Le projet urbain », in Cuillier Francis (dir.), *Les débats sur la ville 1*, Bordeaux, Éditions Confluences, p. 35-59

DEVISME Laurent, 2010, « Le praticien réflexif et le théoricien pratique », *Urbanisme*, n°372, p. 41-44.

DEVISME Laurent, 2001, « Le nouvel esprit de l'urbanisme », Actes du colloque Questions de ville et de projet, Paris, LTMU-IFU, p. 27-31.

DEVISME Laurent, DUMONT Marc, ROY Elise, 2007, « Le jeu des « bonnes pratiques » dans les opérations urbaines, entre normes et fabrique locale », *Espaces et sociétés* vol. 4, n°131, p. 15-31.

DI MÉO Guy, 2003, « Territorialité », in Lévy Jacques & Lussault Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 919.

DI MÉO Guy, 1999, « Géographies tranquilles du quotidien », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 118, n°43, p.75-93.

DI MÉO, Guy, 1998, *Géographie sociale et territoire*, Paris, Nathan.

DI MEO Guy, 1986, « Le territoire, un concept essentiel à la géographie sociale », in Hérin R. & Muller C. (dir.), *Espaces et sociétés à la fin du XX^{ème} siècle. Quelles géographies sociales ?*, Colloque de géographie sociale de Caen des 11 et 12 octobre 1996, Les documents de la Maison de la recherche en sciences humaines de Caen, n°7, p. 49-61.

DODIER Nicolas, 1993, « Les appuis conventionnels de l'action. Éléments de pragmatique sociologique », *Réseaux*, n°62.

DOURLENS Christine & VIDAL-NAQUET Pierre, 2001, « Des quartiers « hors-sol ». Quartier fermés et rapports de proximité dans la banlieue de Buenos Aires », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°90, p. 109-116.

DUBUISSON Sophie, HENNION Antoine, RABEHARISOA Vololona, 1997, *Passages et arrêts en gare. Les régimes de présence en situation de passage*, Paris, CSI-Plan Urbain, 110 p.

DUPUY Gabriel, 1993, « Les stations nodales du métro de Paris : le réseau métropolitain et la revanche de l'histoire », *Les Annales de géographie*, n° 569, p. 17-31.

E

ELIADE Mircea, 1963, *Aspects du mythe*, Paris, Gallimard, 251 p.

ENTRIKIN J. Nicholas, 2001, « Le point de vue écologique : Park, Dewey et Bergson », in Berdoulay Vincent & Claval Paul (dir.), *Aux débuts de l'urbanisme français*, Paris, L'Harmattan, p. 163-170.

ENTRIKIN J. Nicholas, 2000, « Le langage géographique dans la théorie démocratique », in: Lévy Jacques & Lussault Michel (dir.), *Logiques de l'espace et esprit des lieux*, Paris, Belin.

ENTRIKIN J. Nicholas, 1991, *The betweenness of place : towards a geography of modernity*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.

ESCAFFRE Fabrice, 2006, *Espaces publics et pratiques ludo-sportives à Toulouse. L'émergence d'une urbanité sportive ?*, Thèse de doctorat en géographie, Université Toulouse 2 Le Mirail, 420 p.

F

FERREIRA FREITAS Ricardo, 1996, *Centres commerciaux : îles urbaines de la post-modernité*, Paris, L'Harmattan.

FLEURY Antoine, 2007, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, Thèse de géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 685 p.

FLUSTY Steven, 1997, « Building Paranoia », in Ellin N. (éd.), *Architecture of fear*, New York, Princeton Architectural Press, p. 47-59.

FORT-JACQUES Théo, 2007, « Habiter, c'est mettre l'espace en commun », in Lussault Michel, Paquot Thierry, Younès Chris (dir.), *Habiter, le propre de l'humain*, Paris, La Découverte, p. 251-266.

FOUCAULT Michel, 1994, *Dits et écrits* [2 volumes], Paris, Gallimard.

FOUCAULT Michel, 1984, *Histoire de la sexualité III. Le souci de soi*, Paris, Gallimard.

FOUCAULT Michel, 1975, *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard.

FRICAUD Baptiste & LAPLACE-TREYTURE Danièle, 2009, « Le piéton de Bordeaux : nouvelles pratiques de déplacement et de découverte en ville », *Géographie et cultures*, n°70, p. 21-36.

FUMEY Gilles, VARLET Jean, ZEMBRI Pierre (dir.), 2009, *Mobilités contemporaines. Approches culturelles des transports*, Paris, Ellipses, 288 p.

G

GARNIER Jean-Pierre, 2008, « Scénographies pour un simulacre : l'espace public réenchânté », *Espaces et sociétés*, n°134.

GARFINKEL Harold, 1984, *Studies in ethnomethodology*, Cambridge, Polity Press.

GEERTZ Clifford, 1973, *The interpretation of cultures*, New York, Basic Books.

GENESTIER Philippe, 1993, « Que vaut la notion de projet urbain », *L'architecture d'aujourd'hui*, n°208.

GERMES Mélina, 2007, *Expériences vécues et espaces du shopping dans l'agglomération bordelaise*, Thèse de doctorat en géographie, Université Michel Montaigne, Bordeaux 3, 467 p.

GEROSA Pier, 2001, « Pensée urbanistique et théorisation sur la ville : la coupure des années vingt », in Berdoulay Vincent & Claval Paul (dir.), *Aux débuts de l'urbanisme français*, Paris, L'Harmattan, p. 177-184.

GHORRA-GOBIN Cynthia, 2001-a, « Les espaces publics, capital social », *Géocarrefour*, vol. 76, n°1.

GHORRA-GOBIN Cynthia (dir.), 2001-b, *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan.

GHORRA-GOBIN Cynthia, 2001-c, « Articuler connaissances fondamentales et action collective : l'héritage de Le Play et Geddes », in Berdoulay Vincent & Claval Paul (dir.), *Aux débuts de l'urbanisme français*, Paris, L'Harmattan, p. 229-235.

GOFFMAN Erving, 1974, *Les rites d'interactions*, Paris, Minuit, 230 p

GOFFMAN Erving, 1973, *La mise en scène de la vie quotidienne. Les relations en public*, Paris, Minuit.

GOMES Paulo C. da Costa, 2001-a, *A condição urbana. Ensaio de geopolítica da cidade*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 304 p.

GOMES Paulo C. da Costa, 2001-b, « L'espace public métropolitain et le recul de la culture civique : l'exemple du Brésil », in Ghorra-Gobin Cynthia (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 233-244.

GOMES Paulo C. da Costa, 2001-c, « La dynamique de l'espace public métropolitain et le recul de la citoyenneté au Brésil », in Dias Leila Christina (dir.), *Villes et régions au Brésil*, Paris, L'Harmattan.

GOURDON Jean-Loup, 2000, « La rue, paradigme de l'espace urbain ? », in Prelonzo Claude (dir.), *Infrastructures, villes et territoires*, Paris, L'Harmattan, p. 148-153.

GRAFMEYER Yves & JOSEPH Isaac, 1979, *L'école de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Editions du Champ urbain.

GROSJEAN Michelle & THIBAUD Jean-Paul (dir.), 2001, *L'espace urbain en méthode*, Marseille, Parenthèse.

H

HABERMAS Jürgen, 1993, *L'espace public : archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Paris, Payot, 324 p.

HALL Edward T., 1971, *La dimension cachée*, Paris, Seuil.

HANCOCK Claire, 2001, « De l'histoire à la géographie des espaces publics urbains. Regards étrangers », in Ghorra-Gobin Cynthia (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 191-200.

HAUMONT Bernard, 1993, « Un nouveau champ pour l'architecture et ses recherches : le projet urbain », *Les Cahiers de la recherche architecturale*, n°32-33, p. 103-110.

HEIDEGGER Martin, 1958 [1954], *Essais et conférences*, Paris, Gallimard, 349 p.

HEIDEGGER Martin, 1964 [1927], *L'Être et le Temps*, Paris, Gallimard, 324 p.

HEMERY Véronique, 2001, « L'espace public saisi par le droit », in Toussaint Jean-Yves & Zimmermann Monique (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 76-84.

HEURGON Edith, 2001, « Les espaces publics : un enjeu majeur pour les villes », *Villes en parallèle*, n° 32-33-34, p. 50-58.

HOYAUX André-Frédéric, 2006, « Pragmatique phénoménologique des constructions territoriales et idéologiques dans les discours d'habitants », *L'espace géographique*, p. 271-285.

HOYAUX André-Frédéric, 2003, « Les constructions des mondes de l'habitant : éclairage pragmatique et herméneutique », *Cybergeo*, n°232.

HOYAUX André-Frédéric, 2002, « Entre construction territoriale et constitution ontologique de l'habitant : introduction épistémologique aux apports de la phénoménologie au concept d'habiter », *Cybergeo*, n°216.

HUSSERL Edmund, 1994 [1929], *Méditations cartésiennes*, Paris, Vrin.

I

INGALLINA Patrizia & RONCAYOLO Marcel, 2005, « Projet urbain », in Choay Françoise & Merlin Pierre (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, p. 726-729.

J

JAILLET Marie-Christine, 1999, « Peut-on parler de sécession urbaine à propos des villes européennes ? », *Esprit*, n°258, p. 145-167.

JARRIGEON Anne, 2007, *Corps à corps urbains. Vers une anthropologie poétique de l'anonymat parisien*, Thèse de doctorat en Sciences de l'information et de la communication, Université Paris IV-Sorbonne, 494 p.

JAURÉGUIBERRY Francis, 1998, « Lieux publics, téléphone, mobilité et civilité », *Réseaux*, n°90.

JAURÉGUIBERRY Francis, 1997, « L'urbanité blessée par la brutalité médiatique ? L'usage des téléphones portables dans les cafés », *Les annales de la recherche urbaine*, n°77.

SOLE Michèle (dir.), 2002, *Espaces publics et cultures urbaines*, Lyon, Certu.

SOLE Michèle, 1992, « Trouver une place, prendre son tour », *Les annales de la recherche urbaine*, n°57-58, p. 81-87.

JOSEPH Isaac, 2003, « La notion de public : Simmel, l'écologie urbaine et Goffman », in Cefaï Daniel & Pasquier Dominique, *Les sens du public. Publics politiques, publics médiatiques*, Paris, PUF, p. 329-346.

JOSEPH Isaac, 2000, « Décrire l'espace des interactions », in Lévy Jacques & Lussault Michel (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, Paris, Belin.

JOSEPH Isaac (dir.), 1999-a, *Villes en gares*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 309 p.

JOSEPH Isaac, 1999-b, « Gabriel Tarde. Le monde comme féerie », préface à l'ouvrage de Gabriel Tarde, *Les lois sociales*, Le Plessis Robinson, Syntélabo, p. 9-36.

JOSEPH Isaac, 1998, *Erwing Goffman et la microsociologie*, Paris, PUF.

JOSEPH Isaac, 1996-a, « Les compétences de rassemblement. Une ethnographie des lieux publics », *Enquête*, n°4, p.107-122.

JOSEPH Isaac, 1996-b, « Ariane et l'opportunisme méthodique », *Les annales de la recherche urbaine*, n°71, p. 4-13.

JOSEPH Isaac, 1995, « Reprendre la rue », in *Prendre place. Espace public et culture dramatique*, Paris, Plan urbain-Édition recherche.

JOSEPH Isaac, 1994, « Le droit à la ville la ville à l'œuvre. Deux paradigmes de la recherche », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°64, p. 5-9.

JOSEPH Isaac, 1992, « L'espace public comme lieu d'action », *Annales de la recherche urbaine*, n°57-58, p. 211-217.

JOSEPH Isaac, 1991, « Voir-Explorer-Observer », in : *L'espace du public, les compétences du citoyen*, Paris, Plan urbain-Éditions recherche.

JOSEPH Isaac, 1987, *L'enjeu-station. La station de métro comme espace public*, Paris, Document interne de la RATP, Unité Prospective, n°21, 48 p.

JOSEPH Isaac, 1984, *Le passant considérable : essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris, Librairie des Méridiens.

K

KANT Emmanuel, 1985, *Histoire universelle d'un point de vue cosmopolitique*, in *Œuvres philosophiques II*, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade.

KAUFMANN Jean-Claude, 2001, *Corps de femmes, regards d'hommes. Sociologie des seins nus*, Paris, Pocket.

KAUFMANN Vincent, 2005, « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides », *Cahiers internationaux de sociologie*, Vol. 118, p. 119-135.

KAUFMANN Vincent *et al.*, 2003, « Mobilité et motilité. De l'intention à l'action », *Cahiers du LASUR*, n° 4, 80 p.

KOKOREFF Michel, 1995, *Aller à la Défense. Polarisation et pratiques urbaines des jeunes*, Paris, RATP, Unité Prospective, 126 p.

KOKOREFF Michel, 1992, « L'espace public du métro : propreté, saleté et civilité », in Ségaud Marion (dir.), *Le propre de la ville : pratiques et symboles*, La Garenne Colombes, Editions de l'Espace Européen, p. 21-43.

KOKOREFF Michel, 1990, *Le lisse et l'incisif. Les tags dans le métro*, Paris, RATP, Unité Prospective, n°49

KOOLHAAS Rem, 2000, « La ville générique », *Mutations*, Arc en Rêve/Actar, Bordeaux/Barcelone.

L

LABUSSIÈRE Olivier, 2007, *Le défi esthétique en aménagement : vers une prospective du milieu. Le cas des lignes très haute tension (Lot) et des parcs éoliens (Aveyron et Aude)*, sous la dir. de Vincent Berdoulay, Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 607 p.

LANNOY Pierre & RAMADIER Thierry (dir.), 2007, *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant.

LATOUR Bruno, 1991, *Nous n'avons jamais été modernes. Essai d'anthropologie symétrique*, Paris, La Découverte.

LE BRAS Hervé, 1995, « La densité a-t-elle une influence sur les comportements sociaux ? », *Les annales de la recherche urbaine*, n°67.

LEDRUT Raymond, 1981, « La réciprocité du public et du privé », *Espaces et sociétés*, n°38-39.

LEE John & WATSON Rodney, 1992, « Regards et habitudes des passants », *Annales de la recherche urbaine*, n°57-58, p. 100-109.

LEFEBVRE Henri, 2000 [1972], *Espace et politique*, Paris, Economica.

LEFEBVRE Henri, 1999, *La production de l'espace*, Paris, Anthropos.

LEVY André, 1996, « L'espace public de la ville méditerranéenne: mythe et réalité », in *L'espace public dans la ville méditerranéenne*, Montpellier, Editions de l'Esperou, p. 57-66.

LEVY Emmanuelle, 2001, « Saisir l'accessibilité. Les trajets voyageurs en gare du Nord » in Grosjean Michelle & Thibaud Jean-Paul (dir.), *L'espace urbain en méthode*, Marseille, Parenthèse, p. 47-62.

LÉVY Jacques, 1999, *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*, Paris, Belin, 399 p.

LÉVY Jacques, 1994, *L'espace légitime*, Paris, Presses de Sciences Po.

LEVY Jacques & LUSSAULT Michel (dir.), 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1033 p.

LIEGEOIS Laurence, 2009, « Espace labyrinthique et contrainte : quelles stratégies d'aménagement pour les espaces publics », *Géographie et cultures*, n°70, p. 37-56.

- LORRAIN Dominique, 2002, « Les industriels japonais de l'environnement », *Flux*, n°50, p. 80-90.
- LOUISY André (dir.), 1988, *Espaces publics*, Paris, La documentation française, 131 p.
- LUSSAULT Michel, 2009, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, Grasset, 220 p.
- LUSSAULT Michel, 2007, *L'homme spatial*, Paris, Seuil, 363 p.
- LUSSAULT Michel, 2003, « Co-présence », « Espace public (1) », « Récit », « Spatialité », in Lévy Jacques & Lussault Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.
- LUSSAULT Michel, 2001-a, « Controverses spatiales : des situations pour appréhender les espaces d'actes », *Villes en parallèle. La ville aujourd'hui entre privé et public*, n°32-33-34.
- LUSSAULT Michel, 2001-b, « Propositions pour l'analyse générale des espaces d'actes », in Ghorra-Gobin Cynthia (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 33-46.
- LUSSAULT Michel, 2000, « Action(s) ! », in Lévy Jacques & Lussault Michel (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, Paris, Belin.
- LUSSAULT Michel, 1998-a, « Image (de la ville) et politique territoriale », *Géocarrefour*, vol. 73, n°1, p. 45-53
- LUSSAULT Michel, 1998-b, « Un monde parfait : des dimensions utopiques du projet urbanistique contemporain », in Eveno Emmanuel (dir.), *Utopie urbaines*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail.
- LUSSAULT Michel, 1996, « L'espace pris au mots », *Le Débat*, n°92.
- LUSSAULT Michel, 1993, *Tours, images de la ville et politique urbaine*, Tours, Publication de l'Université François Rabelais

M

- MADORE François, 2003, « Logiques géographiques et sociales de l'enclosure des espaces résidentiels en France », *Belgeo*, n°1, p. 99-113.
- MANGIN David & PANERAI Philippe, 1999, *Projet urbain*, Marseille, Parenthèse, 185 p.
- MANNHEIM Karl, 2006 [1929], *Idéologie et utopie*, traduction Jean-Luc Evrard, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 272 p.
- MARIN Louis, 1973, *Utopique / Jeux d'espaces*, Paris, Minit.
- MAUSS Marcel, 1966, « Les techniques du corps », in : *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF.
- McKENZIE Evan, 1994, *Privatopia : homeowner associations and the rise of residential private government*, New Haven/London, Yale University Press, 237 p.

- MEAD Georges H., 2006 [1934], *L'esprit, le soi et la société*, Paris, PUF.
- MENERAULT Philippe (dir.), 2006. *Les pôles d'échanges en France. État des connaissances, enjeux et outils d'analyse*, Lyon, Certu, 179 p.
- MERLEAU-PONTY Maurice, 1979, *Le visible et l'invisible*, Paris, Gallimard, 360 p.
- MERLIN Pierre & CHOAY Françoise (dir.), 2000, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF.
- MIAUX Sylvie, 2009, « Le libre mouvement des corps : le « Parkour », une nouvelle expérience du déplacement dans la ville », *Géographie et cultures*, n°70, p. 99-116.
- MIAUX Sylvie, 2005, *L'itinéraire, ou l'expérience du piéton dans les perspectives de l'aménagement urbain*, Thèse de Doctorat en Géographie et aménagement, Université de Pau et des Pays de l'Adour.
- MICHELIN Nicolas, 2006, *Avis. Propos sur l'architecture et sur la ville*, Paris, Archibooks, 115 p.
- MIT, 2008, *Tourisme 1. Lieux communs*, Paris, Belin, 320 p.
- MITCHELL Don, 1995, « The end of public space ? People's park, definitions of the public, and democracy », *Annals of the association of American geographers*, Vol. 85, n°1, p. 108-133.
- MONDADA Lorenza, 2000, *Décrire la ville. La construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte*, Paris, Anthropos.
- MONDADA Lorenza & SÖDERSTRÖM Ola, 1994, « Lorsque les objets sont instables (II) : des espaces urbains en composition », *Géographie et Cultures*, n°12.
- MONNET Jérôme, 1998, « La symbolique des lieux : pour une géographie des relations entre espace, pouvoir et identité », *Cybergeo*, article n°56 [en ligne]
- MONNET Jérôme, 1997, « Commerce, espace public et urbanité, en France, au Mexique et aux Etats-Unis », *Géographie et cultures*, n°24, p. 71-90
- MONNET Jérôme & STASZAK Jean-François, 2008, « Éditorial. Le consommateur ambulant : mobilités, stratégies et services », *Espaces et sociétés*, vol. 4, n°135, p. 19-24.
- MONGIN Olivier, 2005, *La condition urbaine*, Paris, Seuil, 325 p.
- MONTHULET Bertrand, 2005, « Au-delà de la mobilité : des formes de mobilités », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 118, p. 137-159.

N

- NUVOLATI Giampaolo, 2009, « Le flâneur dans l'espace urbain », *Géographie et cultures*, n°70, p. 7-20.

O

OFFNER Jean-Marc, 2003, « Nœud », in Jacques Lévy & Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de Géographie et de l'Espace des Sociétés*, Paris, Belin, p. 664-665.

OFFNER Jean-Marc & PUMAIN Denise (dir.), 1996, *Réseaux et territoires. Significations croisées*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 280 p.

OUREDNIK André, 2010, *L'habitant et la cohabitation dans les modèles de l'espace habité*, Thèse de doctorat, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

OSTROWESTKY Sylvia, 1983, *L'imaginaire bâtisseur*, Paris, Librairie des Méridiens, 345 p.

P

PAILHOUS Jean, 1970, *La représentation de l'espace urbain. L'exemple du chauffeur de taxi*, Paris, PUF, 103 p.

PANERAI Philippe, 1998, « Le boulevard moderne, entrées de ville et intégration des périphéries », in Cuillier Francis (dir.), *Les débats sur la ville 1*, Bordeaux, Éditions Confluences, p. 59-71.

PAQUOT Thierry, 2007, *Utopies et utopistes*, Paris, La Découverte, collection Repères, 121 p.

PAQUOT Thierry, 2003, « Utopie », in Lévy Jacques & Lussault Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.

PAQUOT Thierry, 2000, « Villes privées. Editorial », *Urbanisme*, n°312.

PAQUOT Thierry, 1990, *Homo urbanus*, Paris, Éditions du Félin.

PARK Robert E., 2007, *La foule et le public*, Lyon, Parangon/Vs, Collection Situations & critiques.

PASQUIER Élisabeth, 2002, « Les jardins de la Fournillère, une expérience de participation observante », in Jolé Michèle (dir.), *Espaces publics et cultures urbaines*, Lyon, Certu.

PÉNY André, 2000, « Les lieux d'échanges du transport public urbain », in Prelorenzo Claude (dir.), *Infrastructures, villes et territoires*, Paris, L'Harmattan, p. 97-102.

PEREC Georges, 2000 [1974], *Espèces d'espaces*, Paris, Galilée.

PETITEAU Jean-Yves & PASQUIER Élisabeth, 2001, « la méthode des itinéraires », in Grosjean Michelle & Thibaud Jean-Paul (dir.), *L'espace urbain en méthode*, Marseille, Parenthèse, p. 63-78.

PÉTONNET Colette, 1994, « L'anonymat urbain », in Ghorra-Gobin Cynthia, *Penser la ville de demain*, Paris, L'Harmattan.

PICON, Antoine, 2001, « Espaces publics, espaces dangereux », *Géocarrefour*, n°1, vol. 76.

PINÇON Michel & PINÇON-CHARLOT Monique, 1989, *Dans les beaux quartiers*, Paris, Seuil, 254 p.

PICON-LEFEBVRE Virginie, 1997, *Les espaces publics modernes : situations et propositions*, Paris Le Moniteur, 237 p.

PIOLLE Xavier, 1991, « Proximité géographique et lien social, de nouvelles formes de territorialité ? », *L'espace géographique*, vol. 19-20, n°4, p. 349-358.

PREVOT-SCHAPIRA Marie-France, 2001, « Les espaces publics entre privatisations et marquages identitaires. Introduction », in Ghorra-Gobin Cynthia (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 77-80.

PROUST Joëlle, 1996, « L'attention sélective et la trame de l'expérience dans la gare du Nord », in : *La gare : dedans / dehors. Séminaire les lieux-mouvement de la ville*, Plan urbain, DRAST, RATP, SNCF.

Q

QUÉRÉ Louis & BREZGER Dietrich, 1993, « L'étrangeté mutuelle des passants », *Les annales de la recherche urbaine*, n°57-58, p. 88-99.

QUÉRÉ Louis, 1989, « La vie sociale est une scène. Goffman revu et corrigé par Garfinkel », in *Le parler frais d'Erwing Goffman*, Paris, Minuit.

QUERRIEN Anne, 1992, « Espaces publics en ville. Introduction », *Annales de la recherche urbaine*, n°57-58.

R

RACINE Jean-Bernard, 1996, « Entre paradigme critique et visions humanistes », in Derycke Pierre-Henri, Huriot Jean-Marie, Pumain Denise (dir.), *Penser la ville. Théories et modèles*, Paris, Economica, p. 201-258.

RAFFESTIN Claude, « Écogénèse territoriale et territorialité », in Auriac Franck & Brunet Roger (dir.), *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Bayard, 1986.

RANCIERE Jacques, 2008, *Le spectateur émancipé*, Paris, La fabrique, 145 p.

RATOUIS Olivier, 1992, « Le sens de la marche. Dans les pas de Walter Benjamin », *Les annales de la recherche urbaine*, n°57-58, p. 71-81.

RAYMOND Henri, 2001, *Paroles d'habitants. Une méthode d'analyse*, Paris, L'Harmattan.

RELIEU Marc, 1994, « Les catégories dans l'action. L'apprentissage des traversées de rue par des non-voyants », *Raisons pratiques*, n°5, p. 185-218.

RÉMY Jean, 2001, « Privé/public : entre pratiques et représentations », *Villes en parallèle*, n°32-33-34.

RÉMY Jean & VOYÉ Liliane, 1992, *La ville : vers une nouvelle définition ?*, Paris, L'Harmattan.

- RENAUD Yann & TONNELAT Stéphane, 2008, « La maîtrise d'œuvre sociologique, les Jardins d'Eole à Paris », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°105.
- REY Alain (dir.), *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris, Le Robert, 2006.
- REY Jacques & SHERRER Franck, 1997, « Des espaces libres à l'espace sensible. L'espace public au croisement des politiques urbaines », *Géocarrefour*, vol. 72, n°2, p. 123-125
- RICHER Cyprien, 2008, « L'émergence de la notion de « pôle d'échanges » : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 54, p. 101-123
- RICŒUR Paul, 1990, *Soi-même comme un autre*, Paris, Seuil.
- RICŒUR Paul, 1986, *Du texte à l'action. Essai d'herméneutique II*, Paris, Seuil.
- RICŒUR Paul, 1975, *La métaphore vive*, Paris, Seuil.
- ROGERS E. N. *et al.*, 1952, *The heart of the city. Toward the humanisation of urban life*, London, Lund, Humphries, 189 p.
- RONCAYOLO Marcel, 2002, « Conceptions, structure matérielles, pratiques. Réflexions autour du « projet urbain », in *Lectures de villes. Formes et temps*, Marseille, Parenthèses, Collection « Eupalinos », p. 83-93.
- ROSALES-MONTANO Silvia & MIGNOT Dominique, 2006, *Vers un droit à la mobilité pour tous. Inégalités, territoires et vie quotidienne*, Paris, PUCA.
- ROTY Thierry, 1996, « Eki (le relais), la gare au Japon », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, p. 74-85.

S

- SABATIER Bruno, 2007, « De l'impossible espace public à la publicisation des espaces privés », in Capron Guénola & Haschar-Noé Nadine (dir.), *L'espace public urbain : de l'objet au processus de construction*, 276 p.
- SABATIER Bruno, 2006, *La publicisation des espaces de consommation privés. Les complexes commerciaux récréatifs en France et au Mexique*, Thèse de doctorat en géographie, Université Toulouse 2 Le Mirail, 476 p.
- SABLET M. (de), 1990, *Des espaces publics agréables à vivre : places, rues, squares et jardins*, Paris, Editions du Moniteur, 285 p.
- SANGUIN André-Louis, 1981, « La géographie humaniste ou l'approche phénoménologique des lieux, des paysages et des espaces », *Annales de Géographie*, n°501, p. 560-587.
- SANSOT, 1978, « Ritualisation de l'espace urbain et de la vie quotidienne à travers le concept d'appropriation », in *Vie quotidienne en milieu urbain*, Actes du colloque de Montpellier, p. 501-509.
- SCHÜTZ Alfred, 1987, *Le Chercheur et le Quotidien. Phénoménologie des sciences sociales*. Paris, Librairie des Méridiens, 286 p.

- SEAMON David, 1979, *A Geography of the Lifeworld*, London, Croom Helm.
- SEARLE John, 1979, « Metaphor », in *Metaphor and Thought*, Cambridge, Cambridge University Press.
- SENNETT Richard, 2000 [1990], *La conscience de l'œil. Urbanisme et société*, Paris, Éditions de la Passion.
- SENNETT Richard, 1979, *Les tyrannies de l'intimité*, Paris, Seuil.
- SIEVERTS Thomas, 2004, *Entre-ville*, Marseille, Parenthèse, 188 p.
- SIMMEL Georg, 1979, « Métropoles et mentalités », in Grafmayer Yves & Joseph Isaac (éd.), *L'école de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Editions du Champ urbain.
- SIMMEL Georg, 1989, *Philosophie de la modernité*, Paris, Payot.
- SMITH Neil, 1996, *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*. London/New York, Routledge, 262 p.
- SÖDERSTRÖM Ola, 1991, « Vers une géographie de l'espace public », *Architecture & Comportement*, vol. 7, n°1, p. 47-60
- SOUBEYRAN Olivier, 2000, « De quelques implications de la relation homme/milieu », in Lévy Jacques & Lussault Michel (dir.) *Logiques de l'espace et esprits des lieux*, Paris, Belin, p. 253-272.
- SOUBEYRAN Olivier, 1997, *Imaginaire, science et discipline*, Paris, L'Harmattan, 482 p.
- SOUBEYRAN Olivier, 1988, « Malaise dans la planification », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°37, p. 24-29.
- STASZAK Jean-François, 1997, « Dans quel monde vivons-nous ? Géographie, phénoménologie et ethnométhodologie », in *Les discours du géographe*, Paris, L'Harmattan.
- STATHOPOULOS Nicolas, AMAR Georges, PENY André, 1991, *Formes et fonctions des points de réseaux*, Paris, RATP, Unité Prospective, 29 p.
- STOCK Mathis, 2006, « L'hypothèse de l'habiter poly-topique », *EspacesTemps.net*, [en ligne].
- STOCK Mathis, 2005, « Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? », *EspacesTemps.net*, [en ligne].
- STOCK Mathis, 2004, « L'habiter comme pratique des lieux géographiques », *EspacesTemps.net*, [en ligne].

T

- TANGUY Yves, 1993, « Domaine public, usages privés », *Les annales de la recherche urbaine*, n°57-58.
- TARDE Gabriel, 1989, « Le public et la foule », in *L'opinion et la foule*, Paris, PUF.

- TASSIN Etienne, 1991, « Espace commun ou espace public. L'antagonisme de la communauté et de la publicité », *Hermès*, n°10.
- THÉVENOT Laurent, 2006, *L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagements*, Paris, La Découverte.
- THÉVENOT Laurent, 1994, « Le régime de familiarité. Des choses en personnes », *Genèses*, 17.
- THÉVENOT Laurent, 1990, « L'action qui convient », in Pharo Patrick & Quéré Louis (dir.), *Les formes de l'action, Raisons Pratiques*.
- THIBAUD Jean-Paul, 2001, « Le parcours commenté », in Grosjean Michelle & Thibaud Jean-Paul, *L'espace urbain en méthode*, Marseille, Parenthèse.
- THOMAS Rachel, 2007, « La marche en ville. Une histoire de sens », *L'espace géographique* 2007, vol. 1, Tome 36, p. 15-26.
- THOMAS Rachel, 2004, « L'accessibilité des piétons à l'espace urbain : un accomplissement perceptif situé », *Espace et société*, n°113-114, p. 233-249.
- TILLOUS Marion, 2009, *Le voyageur au sein des espaces de mobilité : un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire ? Les déterminants de l'aisance au cours du déplacement urbain*, Thèse de doctorat en géographie, Université Panthéon Sorbonne Paris I, 510 p.
- TILLOUS Marion, KAUFMANN Vincent, LOUVET Nicolas, 2008, « Consommer dans le métro, une question d'engagement dans le temps et l'espace », *Espaces et sociétés*, n°135, p. 99-115
- TOMAS François, 2001, « L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? », *Géocarrefour*, vol. 76, n°1.
- TOMAS François, 1998, « Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes », in Toussaint Jean-Yves & Zimmermann Monique (dir.), *Projet urbain. Ménager les gens, aménager la ville*, Paris, Mardaga, Collection « Architecture + Recherche », p. 15-45.
- TONNELAT Stéphane, 2008, « Comment intégrer les usages dans la logique de projet », *Cahiers de l'IAU Ile de France*, n°149, p. 55-56.
- TOUSSAINT Jean-Yves & ZIMMERMANN Monique, 2001, « L'espace public et l'espace du public. Politique et aménagement », in Toussaint Jean-Yves & Zimmermann Monique (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- TOUSSAINT Jean-Yves & ZIMMERMANN Monique (dir.), 1998, *Projet urbain, ménager les gens, aménager les villes*, Paris, Mardaga, Liège, 202 p.
- TUAN Yi-Fu, 2006 [1977], *Espace et lieu. La perspective de l'expérience*, Lausanne, InFolio, 219 p.
- TUAN Yi-Fu, 1990 [1974], *Topophilia : a study of environmental perception, attitudes, and values*, New York, Columbia University press, 260 p.
- TURCO Angelo, 2001, « Mythe et géographies », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 45, n°126, p. 369-388.

U

URRY John, 2005, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin.

V

VALVERDE Rodrigo, 2004, « Géographie et violence urbaine: une réflexion sur la guerre pour l'espace dans la ville de Rio de Janeiro », in Berdoulay Vincent, Gomes Paulo C. da Costa, Lolive Jacques (dir.), *L'espace public à l'épreuve : crise et réémergences*, Talence, Maison des Sciences de l'Homme de l'Aquitaine, p. 151-160.

VIALA Laurent, 2001, *Le géographe et l'espace public urbain. Situations, contextes, enjeux dans les aires métropolitaines françaises*, Thèse de doctorat en géographie, Université Montpellier 3, 828 p.

VLES Vincent, 2004, « Espaces publics et mise en scène de la ville touristique », in Berdoulay Vincent, Gomes Paulo C. da Costa, Lolive Jacques (dir.), *L'espace public à l'épreuve : crise et réémergences*, Talence, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, p. 177-186.

W

WACQUANT Loïc, 1999, *Les prisons de la misère*, Paris, Raisons d'agir, 189 p.

WEBER Max, 1992 [1922], *Essai sur la théorie de la science*, Paris, Pocket.

WITTGENSTEIN Ludwig, 2001, *Tractatus logico-philosophicus*, Paris, Gallimard, 121 p.

WOLFF Kurt H., 1976, *Surrender and catch. Experience and inquiry today*, Boston, D. Reidel, 410 p.

WYVEKENS Anne (éd.), 2006, « Espace public et sécurité », *Problèmes politiques et sociaux*, La documentation Française, n°930, 120 p.

Z

ZENEIDI-HENRY Djemila, 2003, « La rue domestiquée », in Collignon Béatrice & Staszak Jean-François (dir.), *Espaces domestiques*, Rosny-sous-Bois, Bréal, p. 20-32.

ZENEIDI HENRY, Djemila, 2002, *Les SDF et la ville. Géographie du savoir survivre*, Bréal, Paris.

ZEPF Markus (dir.), 2004, *Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics urbains*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 192 pages.

ZUKIN Sharon, 1991, *Landscape of power : from Detroit to Disney World*, Berkeley, Los Angeles, University of California Press.

Signification des acronymes

ANRU : Agence Nationale de Renouvellement Urbain

BIP : Bureau d'Information Pilote

CIAM : Congrès Internationaux de l'Architecture Moderne

CŒUR : COmplexe d'Echanges Urbain

CNIT : Centre National des Industries et des Techniques

EPAD : Etablissement Public d'Aménagement de la Défense.

FAU : Fond d'Aménagement Urbain

HOA : *Homeowner Association*

HVS : Habitat et Vie Sociale

OPAH : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat

PUCA : Plan Urbanisme Construction Architecture

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

RER : Réseau Express Régional

SNCF : Société Nationale du Chemin de Fer

SRU : Solidarité Renouvellement Urbain

Table des figures

Les figures (photographies, schémas et plans) ont été réalisées par l'auteur.

Figure 1. Le complexe d'échange à l'échelle de l'agglomération parisienne et du réseau de transport RATP	84
Figure 2. Le complexe d'échanges au sein du quartier de la Défense	86
Figure 3. Les strates du complexe d'échanges : quatre niveaux sous la dalle.....	87
Figure 4. Le complexe d'échanges comme espace des flux	90
Figure 5. Des dispositifs techniques qui organisent le flux	91
Figure 6. Le complexe d'échanges au sein d'un système de lieux	93
Figure 7. Les émergences du complexe d'échanges sur la dalle.....	94
Figure 8. Les accès vers les lieux du système	95
Figure 9. Les services du transport situés perpendiculairement aux flux	97
Figure 10. Les rues commerçantes du complexe d'échanges	98
Figure 11. L'organisation de la salle des échanges	99
Figure 12. Le lieu éludé	147
Figure 13. Le lieu fascinant	152
Figure 14. Le lieu traversé.....	155
Figure 15. La sortie « Quatre Temps » Convergence des logiques du flux et du commerce.....	163
Figure 16. Des situations d'attente au sein de l'espace du flux : prémisses d'un territorialisation ?	171
Figure 17. La sortie « Quatre Temps » Territorialisation et déterritorialisation dans l'espace des flux	175
Figure 18. Les stratégies du plan Deux exemples	197
Figure 19. Itinéraires familiaux L'exemple de Tom.....	208
Figure 20. La rame MP 89 Présentation du dispositif spatial	226
Figure 21. Les enjeux relatifs au placement dans la rame	241
Figure 22. La construction de la place en situation de promiscuité.....	242

Table des matières

Remerciements	3
----------------------------	----------

Sommaire	7
-----------------------	----------

Introduction.

En deçà de l'espace public : vers des espaces communs.....	11
---	-----------

1. L'espace des paradoxes.....	14
---------------------------------------	-----------

1.1. Ambiguïtés sémantiques de l'espace public	15
1.1.1. l'espace public comme « site public »	16
1.1.2. L'espace public comme « espace du public »	16
1.2.3. L'espace public comme « sphère publique »	17
1.2. Espace public et espace privé	18

2. Vers une géographie de la coprésence	20
--	-----------

2.1. Hypothèses de travail	21
2.1.1. L'espace public comme discours de la coprésence vertueuse ..	21
2.1.2. Pour une prise en compte géographique de la coprésence.....	22
2.1.3. L'hypothèse de l'espace commun	22
2.2. Etudier la coprésence au sein des lieux-mouvement	23
2.3. Démarche de recherche	26
2.3.1. Etonnement.....	26
2.3.2. Cheminement.....	27

Chapitre 1.

L'espace public comme utopie29

1. L'espace public comme victime37

- 1.1. Espaces publics disqualifiés ? Les espaces libres de l'urbanisme moderne 38
- 1.2. Espaces publics falsifiés ? Les recompositions de l'urbanité au sein de la ville émergente 41
- 1.3. Espaces publics privatisés ? Les espaces publics à l'épreuve des appariements sélectifs dans la métropole contemporaine 43
- 1.4. La notion de privatisation en question 48

2. L'espace public comme sauveur.....52

- 2.1. Genèse de l'utopie 53
- 2.2. La recherche sur l'espace public comme enjeu : pour la promotion d'un nouvel ordre politique urbain 55
 - 2.2.1. Le rôle politique de l'espace public55
 - 2.2.2. Des orientations théoriques spécifiques.....56
 - 2.2.3. Les transferts de la connaissance vers l'action58
- 2.3. Le recours à l'espace public dans le « nouvel esprit de l'urbanisme » 61
 - 2.3.1. L'urbanisme change d'esprit61
 - 2.3.2. Le projet urbain : une formalisation du « nouvel esprit de l'urbanisme »63
 - 2.3.3. L'espace public à l'oeuvre dans le projet urbain : un outil de mise en cohérence66
 - 2.3.4. L'espace public, garant de la ville en devenir68

3. Bilan69

Chapitre 2.
L'utopie à l'œuvre :
du métro espace des flux,
au métro espace public..... 73

1. Le métro comme espace public : changement de paradigme à la RATP 77

- 1.1. L'urbanité du réseau 77
- 1.2. L'espace de la mobilité comme espace public 79
- 1.3. Lieu-mouvement 80

2. Les « intentions » du dispositif spatial. Retour sur le réaménagement d'un complexe d'échanges multimodal..... 83

- 2.1. La prise en considération de la complexité urbaine 88
- 2.2. Fonction flux : faciliter les correspondances et l'orientation 89
- 2.3. Fonction service : susciter les opportunités, assurer la lisibilité, créer un sentiment de sécurité 96

3. Bilan 102

Chapitre 3.
Vers une analyse
de la coprésence en actes :
défis méthodologiques 103

1. Espaces communs : une approche de la coprésence, trois inspirations épistémologiques .. 107

- 1.1. Inspiration phénoménologique 110
- 1.2. Coloration ethnométhodologique 112
- 1.3. Souci pragmatiste 113

2. Observer la coprésence en situation 114

- 2.1. Définition des situations 114
- 2.2. Sélection des situations 116

3. Analyser des parcours 120

- 3.1. Comprendre des pratiques qui se passent de mots 121
- 3.2. Trajets et itinéraires 123
- 3.3. Parcours rétro-commentés 125
- 3.4. Traitement 129
- 3.5. Remarques sur le corpus 131

Chapitre 4.

**Le complexe d'échanges de la Défense :
contingences de l'espace commun 135**

1. Les ellipses du lieu 138

- 1.1. Indifférence 139
- 1.2. Euphémisation 142

2. Le lieu traversé 148

- 2.1. Regards esthètes : la fascination exercée par les flux 149
- 2.2. Un espace de transit ? 153
- 2.3. Ambiguïtés des qualifications : rugosités au sein du flux ? 156

3. Le lieu territorialisé 159

- 3.1. Un espace sans qualité ? 160
- 3.2. L'espace du passage comme ressource marchande 162
 - 3.2.1. Le rôle de la vitrine 162
 - 3.2.2. La place du Virgin 164
- 3.3. Conflits d'urbanité, le civisme à l'épreuve ? 165

3.4. Un espace territorialisé ?	167
3.4.1. Pourquoi les jeunes se rassemblent-ils à cet endroit précis ? ..	167
3.4.2. L'appropriation symbolique du lieu	169
3.4.3. La territorialisation par les corps	170
3.5. L'art de la dispersion	172
3.5.1. Quand la dispersion prend le dessus	174
3.5.2. Quels enseignements ?	176
4. Bilan	177

Chapitre 5.

La coprésence au sein de l'espace du déplacement : l'espace commun comme espace d'actions

183

1. Stratégies du plan

187

1.1. La foule comme entrave au déplacement	187
1.2. Des stratégies de planification	190
1.3. Un agencement géographique en forme de plan	193
1.4. La délicate exécution des plans	198
1.4.1. Quand le plan n'opère plus... ..	198
1.4.2. Des parcours jonchés d'obstacles	200

2. Itinéraires familiers

203

2.1. En quoi le réseau se territorialise-t-il ?	204
2.2. L'itinéraire comme prolongement du privé au sein du public	206
2.3. L'espace de la quotidienneté comme espace familial	207
2.4. La convergence entre la stratégie du plan et le déploiement de l'itinéraire	211

3. Bilan

214

Chapitre 6.	
« Prendre place »	
dans la rame du métro : l'espace commun	
comme espace d'interactions.....	221
1. La coprésence comme promiscuité : reformulation	
du problème	227
1.1. Le problème du contact	228
1.2. Un problème de distances	230
1.3. Un problème d'empiètement	231
1.4. Vulnérabilité des femmes ou contingence de l'ordre public ?	231
2. La mise en œuvre de tactiques.....	234
2.1. Positionnement	236
2.2. Des techniques du corps	237
2.3. Le regard : distancement ou clôture ?	238
3. Les enjeux relatifs à la place.....	243
3.1. La place, expression d'un souci de soi	243
3.2. La routine et l'intimité	246
3.3. Le placement et la circulation	248
4. Le métro, espace moral ?	250
4.1. La violence de la « lutte des places »	252
4.2. L'aspiration à un ordre moral du métro	254
4.3. L'arbitrage entre différents modes d'engagement	255
4.4. l'exemplarité exceptionnelle du strapontin : l'espace public au sein de l'espace commun	257

5. Bilan	260
5.1. Le jeu des places au fondement de l'espace commun	260
5.2. Pluralité des modes d'engagement et de leurs agencements	260
5.3. Spécificités des modalités de mise en œuvre des agencements en général et de l'espace public en particulier	261
5.4. Le dé-placement au cœur des modulations d'agencements	263

Chapitre 7.

Synthèse : la construction

des espaces communs.....	265
---------------------------------	------------

1. Espaces communs.....	268
--------------------------------	------------

1.1. L'espace commun comme espace de l'apparence	269
1.2. L'espace commun comme espace de l'interaction	273
1.3. L'espace commun comme espace de pratiques : les espèces d'espaces de la coprésence	277
1.4. L'espace public comme mythe	281

2. Un espace de dé-placement.....	287
--	------------

2.1. La question de la place	288
2.2. La dynamique du dé-placement : une relecture du lieu	290
2.3. Le dé-placement et la dimension politique des espaces communs	293
2.4. Une petite contribution aux débats sur la mobilité	295

3. Remarques sur l'aménagement des espaces de la coprésence.....	297
---	------------

3.1. l'importance des espaces de la mobilité	297
3.2. Peut-on vraiment intégrer les usages dans la démarche du projet ?	299
3.3. Intérêts et limites de l'utopie en aménagement	301

Conclusion et perspectives	305
1. L'espace public comme utopie	307
2. Le double échec du lieu	309
3. La coprésence négociée en mouvement	310
4. Du lieu dans le flux	311
5. Espaces communs en perspectives	312
Références bibliographiques	317
Signification des acronymes.....	341
Table des figures	345
Table des matières	349