



(à) l'épreuve du métro : la place de l'humain dans la mobilité parisienne

Manon Gallot

► To cite this version:

Manon Gallot. (à) l'épreuve du métro : la place de l'humain dans la mobilité parisienne. Architecture, aménagement de l'espace. 2017. dumas-01619344

HAL Id: dumas-01619344

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01619344>

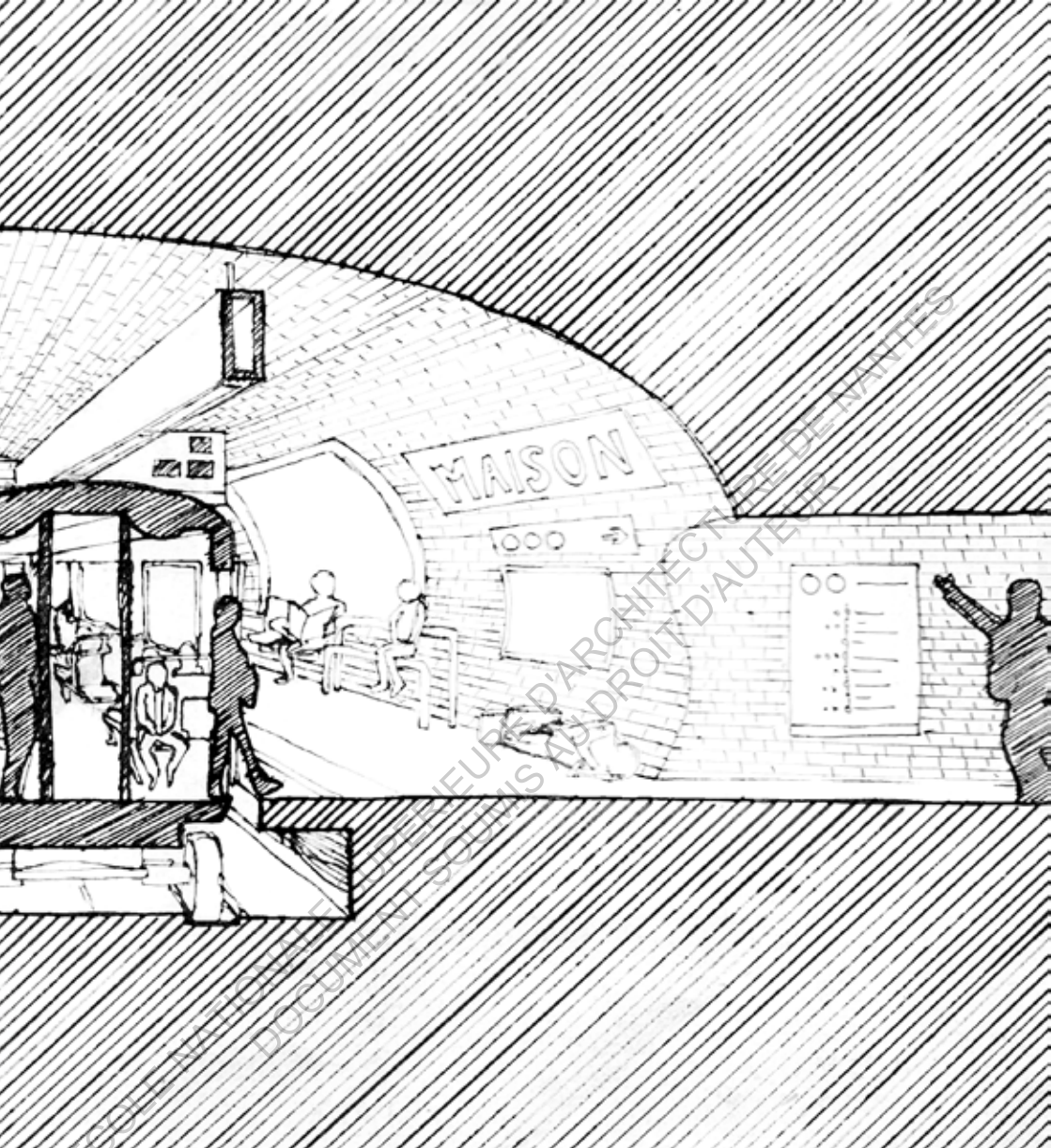
Submitted on 15 Dec 2017

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



(à) l'épreuve du métro
la place de l'humain dans la mobilité parisienne

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

(à) l'épreuve du métro,
la place de l'humain dans la mobilité parisienne

manon gallot
sous la direction de Maëlle Tessier

MÉMOIRE DE MASTER
école nationale supérieure
d'architecture de nantes

paris - janvier 2017

Ce travail n'aurait pu aboutir sans l'aide précieuse de personnes que je tiens préalablement à remercier.

En premier lieu, je remercie Maëlle Tessier, directrice de cette étude, pour tous ses conseils avisés et toute sa disponibilité mais aussi pour son écoute et ses relectures attentives qui ont permis à ce mémoire de se construire.

Merci également à Ivan Fouquet et à Baptiste François, pour les pistes d'études très éclairantes et les conseils méthodologiques, ainsi que pour le soutien logistique et pour toute l'aide proposée.

Merci à Vincent Rousset pour ses récits détaillés des rues et des transports de Tokyo, et de toutes les autres villes dans lesquelles il a pu croiser un métro.

Merci à tous ceux qui, nombreux, au détour d'une rencontre, d'un café ou d'une conversation, m'ont raconté *leur* métro, m'incitant sans cesse à explorer de nouvelles facettes de la mobilité.

Merci à Nicolas, tant pour le soutien, la patience et la confrontation des points de vue que pour toutes les promenades parisiennes qui m'ont fait découvrir d'autres visages de Paris.

Ce qui nous parle, me semble-t-il, c'est toujours l'évènement, l'insolite, l'extra-ordinaire : cinq colonnes à la une, grosses manchettes. Les trains ne se mettent à exister que lorsqu'ils déraillent, et plus il y a de voyageurs morts, plus les trains existent ; les avions n'accèdent à l'existence que lorsqu'ils sont détournés ; les voitures ont pour unique destin de percuter les platanes : cinquante-deux week-ends par an, cinquante-deux bilans : tant de morts et tant mieux pour l'information si les chiffres ne cessent d'augmenter ! Il faut qu'il y ait derrière l'évènement un scandale, une fissure, un danger, comme si la vie ne devait se révéler qu'à travers le spectaculaire, comme si le parlant, le significatif était toujours anormal : cataclysmes naturels ou bouleversements historiques, conflits sociaux, scandales politiques...

Dans notre précipitation à mesurer l'historique, le significatif, le révélateur, ne laissons pas de côté l'essentiel : le véritablement intolérable, le vraiment inadmissible : le scandale, ce n'est pas le grisou, c'est le travail dans les mines. Les "malaises sociaux" ne sont pas "préoccupants" en période de grève, ils sont intolérables vingt-quatre heures sur vingt-quatre, trois cent soixante-cinq jours par an. [...]

Les journaux parlent de tout, sauf du journalier. Les journaux m'ennuient, ils ne m'apprennent rien ; ce qu'ils racontent ne me concerne pas, ne m'interroge pas et ne répond pas davantage aux questions que je pose ou que je voudrais poser. Ce qui se passe vraiment, ce que nous vivons, le reste, tout le reste, où est-il ? Ce qui se passe chaque jour, le banal, le quotidien, l'évident, le commun, l'ordinaire, l'infra-ordinaire, le bruit de fond, l'habituel, comment en rendre compte, comment l'interroger, comment le décrire ?

Interroger l'habituel. Mais justement, nous y sommes habitués. Nous ne l'interrogeons pas, il ne nous interroge pas, il semble ne pas faire problème, nous le vivons sans y penser, comme s'il ne véhiculait ni question ni réponse, comme s'il n'était porteur d'aucune information. Ce n'est même plus du conditionnement, c'est de l'anesthésie. Nous dormons notre vie d'un sommeil sans rêves. Mais où est-elle, notre vie ? Où est notre corps ? Où est notre espace ?

Comment parler de ces "choses communes", comment les traquer plutôt, comment les débusquer, les arracher à la gangue dans laquelle elles restent engluées, comment leur donner un sens, une langue : qu'elles parlent enfin de ce qui est, de ce que nous sommes.

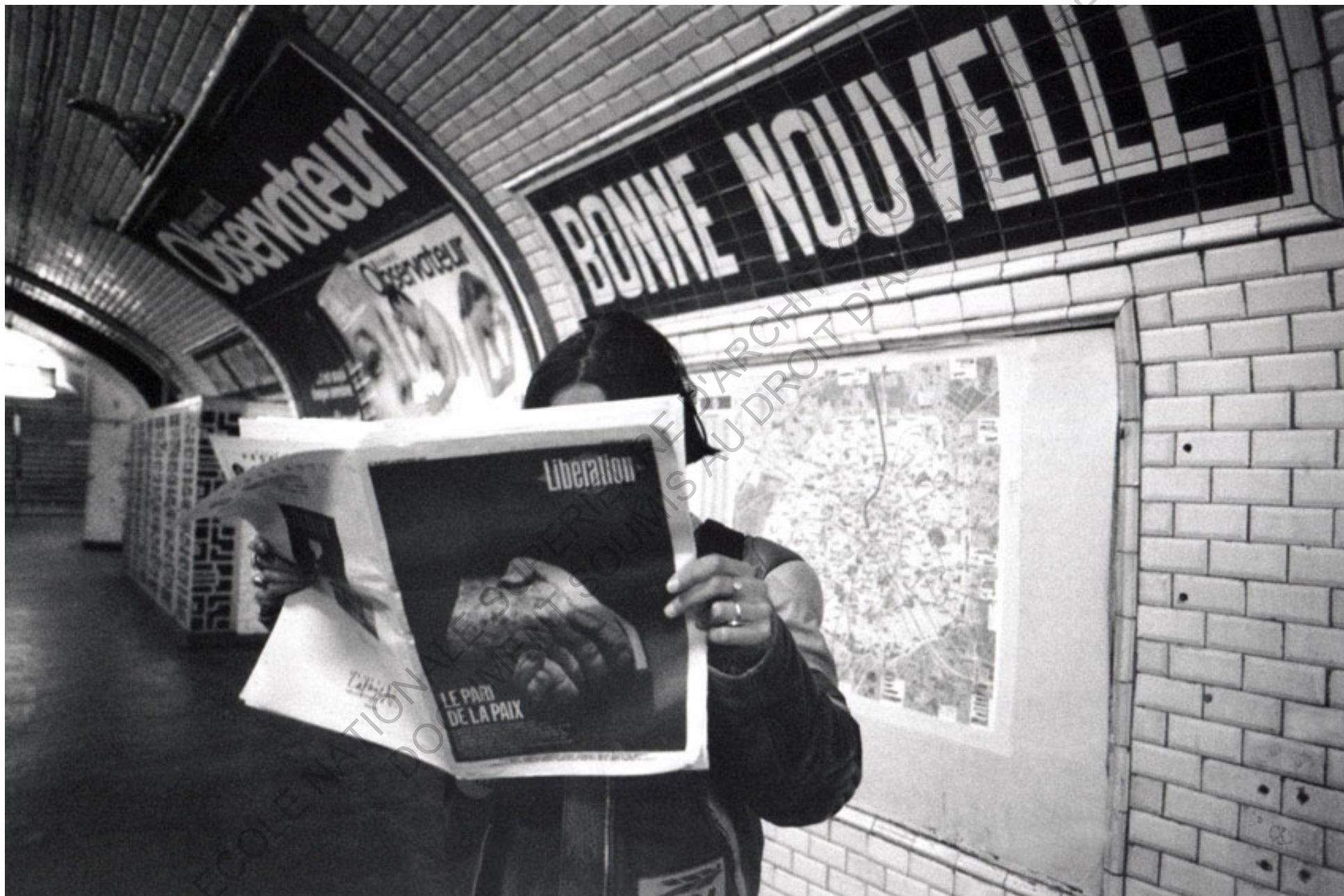
Peut-être s'agit-il de fonder enfin notre propre anthropologie : celle qui parlera de nous, qui ira chercher en nous ce que nous avons si longtemps pillé chez les autres. Non plus l'exotique, mais l'endotique.

Interroger ce qui semble tellement aller de soi que nous en avons oublié l'origine. [...] Ce qu'il s'agit d'interroger, c'est la brique, le béton, le verre, nos manières de table, nos ustensiles, nos outils, nos emplois du temps, nos rythmes. Interroger ce qui semble avoir cessé à jamais de nous étonner. Nous vivons, certes, nous respirons, certes ; nous marchons, nous descendons des escaliers, nous nous asseyons à une table pour manger, nous nous couchons dans un lit pour dormir. Comment ? Où ? Quand ? Pourquoi ? [...]

« le banal, le quotidien, l'évident, le commun, l'ordinaire, l'infra-ordinaire, le bruit de fond, l'habituel, comment en rendre compte ? »

Il m'importe peu que ces questions soient, ici, fragmentaires, à peine indicatives d'une méthode, tout au plus d'un projet. Il m'importe beaucoup qu'elles semblent triviales et futiles : c'est précisément ce qui les rend tout aussi, sinon plus, essentielles que tant d'autres au travers desquelles nous avons vainement tenté de capter notre vérité.

Georges PEREC ¹



© APIN Janol. "Bonne Nouvelle", Paris, collection Métropolisson, années 1990

p.13	INTRODUCTION « métro, boulot, bistro, mégots, dodo, zéro »
p.21	I. MÉTRO CARTOGRAPHIÉ Le réel et l'abstrait
p.25	1. Le réseau métropolitain en quelques cartes
p.45	2. Sous-face / surface, l'abstraction du déplacement
p.57	3. Les plans de métro et l'abstraction (carto)graphique
p.73	II. SPATIALITÉS DE LA MOBILITÉ Les séquences ordinaires d'un voyageur du métro
p.75	1. Accès et accessibilités, les entrées du métro
p.87	2. La station et ses enjeux
p.105	3. Le quai de métro, entre la scène et la rue
p.121	4. La rame, standardisation de la mesure
p.135	III. LA POÉTIQUE DES USAGES Règles tacites et astuces du métronome
p.137	1. Métro-actif : les codes de la mobilité
p.149	2. Métro-passif : s'occuper
p.161	3. Métro-réactif : les autres et nous
p.179	CONCLUSION Le Pari(s) d'une mobilité humaine
	annexes
p.186	a). Construction du métropolitain : le chantier du siècle.
p.190	b). <i>Nowhere / Everywhere</i> , projet artistique
p.192	c). <i>No Lixo</i> , projet artistique
p.196	lexique
p.198	médiagraphie

“ Métro, boulot, bistro, mégots, dodo, zéro. ”

Cela fait soixante ans que l'on pense que la vie des parisiens s'est perdue dans l'expression populaire et incomplète du “métro, boulot, dodo”. La métaphore de ce rythme de vie citadin inspirée d'un poème de Pierre Béarn illustre la monotonie d'un quotidien aliénant le plus souvent subi, composé de routines répétées et mécanisées instaurées par une certaine domination sociale.

*Au déboulé garçon pointe ton numéro
Pour gagner ainsi le salaire
D'un morne jour utilitaire
Métro, boulot, bistro, mégots, dodo, zéro.¹*

Bien que réduite de moitié, l'expression “métro, boulot, dodo” s'est progressivement ancrée dans le langage courant et son emploi se justifie par la répétition de journées monotones, dessinant une vie de travail sans horizon ni perspective de changement. En 1951, Pierre Béarn inclut le métro, et par là-même une mobilité quotidienne perçue comme contrainte ; dans un système d'aliénation sociale où le transport en commun s'apparente à une machine infernale subie sur laquelle aucun contrôle n'est possible.

En soixante-cinq ans, la société, les transports et les habitudes de mobilité ont évolué. Aujourd'hui le métropolitain parisien transporte plus de cinq millions de voyageurs quotidiens², ce qui représente deux fois plus de passagers que d'habitants à Paris intramuros et en fait le mode de transport en commun le plus utilisé de la capitale. Au quotidien, un voyage sur deux sur le réseau francilien est effectué en métro. Plus de deux cents kilomètres de lignes³ filent dans des tunnels à grande majorité

1 BÉARN Pierre. *Couleurs d'usine*. [Recueil de poèmes]. Paris, Seghers, 1951, p.12

2 Source : chiffres clés de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), publiés en 2014. (Nombre d'entrées validées sur le réseau chaque jour : correspondances comprises dans les voyages).

3 Source : chiffres clés de la RATP, publiés en 2014. (205,1 km de lignes).

souterrains et sur cinq niveaux de profondeur : avec ses trois cents stations¹ de toutes tailles et ses centaines de kilomètres de galeries, c'est une véritable ville qui se déploie sous la surface. Une ville avec ses codes et ses usages, ses habitués et ses touristes.

Depuis 116 ans, le métro fait partie de la vie des parisiens et a évolué en même temps qu'eux. Par une constante recherche de performance et d'améliorations technologiques d'une part, et d'autre part via une évolution des mœurs et de toutes les activités en marge de sa fonction première : transporter.

A l'instar de la théorie de Tim Cresswell, le déplacement en métro (ou toute autre forme de transports en commun) ne peut plus se réduire à tirer un trait entre deux points dans la ville :

*La mobilité représente bien plus que le simple fait de se rendre d'un point A à un point B. Cette notion de déplacement de A à B est au coeur de la planification des transports à l'échelle urbaine et nationale, et ce, depuis très longtemps. Le plus souvent, l'objectif est de réduire la durée de ce déplacement. Pour moi, la ligne qui relie ces deux points est dotée de significations.*²

Le métropolitain parisien évolue vers un système de mobilité qui multiplie les activités complémentaires à sa mission de transport. Exit le "poinçonneur des lilas" qui a fait sa réputation, bienvenue aux quatre cents boutiques du réseau RATP : coiffeurs, masseurs, dentistes, fleuristes, vendeurs de fruits et légumes, magasins de vêtements, agences bancaires ; c'est une fourmilière prise de vitesse qui engrange une gamme de services hétéroclites dans les sous-sols parisiens. La course contre le temps et l'économie de chaque seconde nous entraînent aujourd'hui dans le développement d'une véritable vie souterraine qui ne s'arrête jamais, inhérente à la globalisation de la société contemporaine.

1 Source : chiffres clés de la RATP, publiés en 2014. (303 stations, hors stations « fantômes » fermées au public).

2 CRESSWELL Tim et LEMARCHAND Mikaël. *Ne pas dépasser la ligne ! Fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*. Padoue, éditions Loco / Forum Vies Mobiles, 2015, p. 26 : travail sur la théorisation de la mobilité selon Tim Cresswell, géographe et professeur d'histoire et affaires internationales. Son principal travail de recherche vise à établir le lien entre l'espace, la mobilité et nos pratiques culturelles et sociales.

Dans le même temps, nous sommes entrés dans une époque que certains théoriciens de la mobilité considèrent comme *hypermoderne*¹, invoquant la notion de l'homme *hypermoderne* dans un terme antagoniste à celui de l'homme *moderne* du XXe siècle incarné par le film *Les Temps Modernes* de Charlie Chaplin. L'*hypermodernité* se caractérise principalement par un changement majeur dans le rapport des individus à l'espace. On peut considérer d'une certaine manière, bien que ce soit une explication particulièrement succincte et réductrice, que la proximité a laissé place à la mobilité. La vie quotidienne des citadins, mais cela devient aussi vrai pour les résidents des zones péri-urbaines, se développe nettement moins aujourd'hui à l'échelle du quartier comme ça a pu être le cas il y a quelques décennies. Les lieux du quotidien, qu'ils soient inclus dans la relation domicile-travail ou domicile-loisir, peuvent se révéler très éclatés géographiquement ; amenant à parcourir chaque jour des distances conséquentes pour les relier. Bien que la proximité soit toujours une notion de confort et d'économie appréciée et recherchée, elle n'a plus le même poids décisionnaire dans la mesure où la mobilité peut, en soit, réparer facilement son absence.

L'homme hypermoderne est donc un homme hypermobile et le contexte économique tend à accroître ce phénomène (ici pris en compte dans une dimension urbaine, mais le cas est également vérifiable dans sa dimension internationale) puisque l'implantation géographique des zones économiques en rapport aux zones résidentielles économiquement abordables génère des distances domicile-travail individuelles de plus en plus grandes. La mobilité fait donc indéniablement partie des enjeux majeurs du XXIe siècle.

De surcroît, les enjeux climatiques, écologiques et économiques contemporains vont tendre à une augmentation considérable de la densité de population urbaine dans les prochaines décennies. Cette population urbaine présentera un besoin de mobilité et de contrôle de sa mobilité toujours plus grandissants qui, couplés à une essentielle et urgente diminution du trafic automobile dans les villes, nécessiteront l'accompagnement du développement urbain par la mise en place de systèmes de transports en commun conséquents : les RMT (Rapid Mass

1 Se référer notamment à l'ouvrage suivant : MASSOT Marie-Hélène (sous la direction de). *Mobilités & modes de vie métropolitains : les intelligences du quotidien*. Paris, L'Œil d'Or, 2010, 316 p. (collection Critiques et Cités)

Transit)¹. Mais la technicisation de ces réseaux de transports urbains qui n'ont de dessein que l'efficacité pure de leur fonction (transporter vite, le plus grand nombre de personnes), s'abroge bien souvent d'une dimension humaine qui est pourtant la raison même de leur existence. Un voyageur ne répond pas seulement à un besoin : il développe aussi des usages.

C'est ici que se pose la problématique principale de ce mémoire, spécifique à la mobilité dans la ville de Paris dont le principal mode de transport en commun est le métro ; et à l'aube de la création du Grand Paris Express : le métropolitain en tant que transport rapide de masses est-il compatible avec une dimension humaine de la mobilité ?

Ce que je nomme *dimension humaine de la mobilité* se place en opposition à nos modes de conception hypertechnicisés des transports et de la mobilité. Nos transports sont-ils humains ? Sont-ils à l'échelle humaine, à l'échelle des habitants d'une ville et de leurs usages ?

Finalement, sont-ils réellement pensés pour l'homme, pour que chacun puisse s'y retrouver, y développer des usages et s'y épanouir dans ses habitudes de mobilités ? Cette question est révélée dans la ville de Paris par la forte disparité qui semble poindre entre le nombre de personnes prenant régulièrement le métro et le nombre de personnes détestant prendre le métro pour diverses raisons. Le métro est utile et utilisé mais il n'est pas particulièrement apprécié et donc souvent subi.

La mobilité peut effectivement arborer de nombreux visages, selon qu'elle soit contrainte ou choisie, selon le temps qui lui est consacré et les distances à parcourir, selon la motivation des déplacements, les dispositifs de transports empruntés et les gens qui y sont côtoyés, les perturbations qui y sont rencontrées (etc.).

Trois thématiques me semblent essentielles dans la définition d'un système de transport urbain à dimension humaine, elles structureront les trois axes de ce mémoire : la relation à la ville cartographiée, les spatialités de la mobilité et les usages.

¹ Ce que l'on pourrait traduire littéralement par *Transports Rapides de Masses* désigne les systèmes de transports urbains capables de transporter un très grand nombre de voyageurs, rapidement et à des fréquences soutenues. Ce sont donc typiquement les systèmes de métros, trains urbains, éventuellement tramways (etc.), séparés et donc indépendants du trafic automobile.

J'analyserai donc en premier lieu le lien à la ville du réseau de transport : dans le cas de Paris, il est évident que le métro représente un véritable système de repérage géographique dans la ville. Le lien à la ville pose aussi la question de l'abstraction du voyage : quelle conscience avons-nous, sous terre, de nos déplacements à travers la ville ? Des graphiques aux plans de métro, réalisons-nous vraiment les sinuosités de nos parcours, les diversités que nous traversons sans obstacles ni difficultés ? Ce qui se passe, ce qui est vraiment au-dessus, comment le comprenons-nous, comment le visualisons-nous alors que nous pensons simplement nous rendre d'une station à une autre le long d'une ligne droite ? La ville est le territoire où se développent et s'imposent nos usages, comment le métro interagit-il et influence-t-il ces usages ? Après la ville vient la question des espaces de la mobilité : les stations, les trains, les tunnels, autant de lieux par lesquels nous devons passer pour nous déplacer, et nous n'y sommes jamais seuls. Ces espaces sont créés pour gérer des flux massifs de personnes à un rythme très soutenu. A Paris une rame de métro peut accueillir en moyenne près de six cents personnes et il passe en station, à l'heure de pointe, une rame toutes les deux minutes dans chaque sens de circulation. Certaines stations accueillent plusieurs lignes de métro et plusieurs lignes de RER. Chaque heure, plusieurs milliers voire dizaines de milliers de personnes fréquentent des stations de métro pour la plupart centenaires. Chaque jour, ce sont plusieurs centaines de milliers voire plusieurs millions de personnes. Beaucoup de franciliens passent plus de deux heures par jour dans le métro, et donc dans ces espaces de mobilité : comment les ressentent-ils ? Les couloirs, les tunnels, les trains, les quais, les ambiances, la publicité, la sécurité, le mobilier, le confort ; tous ces éléments influent sur l'expérience de la mobilité quotidienne et la façon dont elle est vécue... ou subie.

Un troisième et dernier axe de lecture s'attachera à décrypter les usages de la mobilité dans le métro, que je regroupe en trois grandes catégories. L'utilisateur actif, en déplacement et en constante recherche de maîtrise de son itinéraire. L'utilisateur passif, non par paresse mais parce qu'une fois dans le métro, vous n'avez plus réellement le contrôle sur votre trajet. Vous êtes dans une position d'attente et devez attendre l'arrivée de la rame à votre station de descente. C'est une phase dans laquelle les occupations prennent place. L'utilisateur réactif enfin, celui qui interagit avec les autres usagers de quelque manière que ce soit. Tous les usagers sont amenés le long de leur parcours, à être actifs, passifs et réactifs.

Le réel et l'abstrait.

Quel visage pour la métropole parisienne à l'horizon 2030 ?

Avec le chantier du Grand Paris, qui a pour ambition de transformer la capitale en “*une métropole du XXI^{ème} siècle attractive*”, la Société du Grand Paris en charge du projet veut penser la ville de demain en ces termes : “*durable, inventive et solidaire*”. Un projet qui repose en grande partie sur la création d'un réseau de transport métropolitain ambitieux, le Grand-Paris-Express, autour duquel les projets urbains seront amenés à se développer.

Le Grand-Paris-Express, ce sont deux-cents kilomètres de lignes de métro presque intégralement automatisées réparties sur soixante-huit nouvelles stations, créant quatre nouvelles lignes et prolongeant deux lignes existantes du réseau métropolitain. Ce nouveau réseau devra principalement fonctionner à la manière d'un périphérique, formant une ceinture complète autour de Paris. Il offrirait d'alléger le trafic routier et surtout de désenclaver les lignes de métro et de RER existantes, en favorisant le déplacement de banlieue à banlieue de façon rapide et économique. A l'heure actuelle, l'ensemble des lignes de transport ferré convergent en-effet vers Paris.

Mais concrètement, le Grand-Paris-Express est surtout le pari de doubler, en une vingtaine d'années, un réseau de transport qui a mis près d'un siècle à se construire et à se moderniser ¹.

Aujourd'hui le réseau métropolitain prend les traits d'une seconde ville entremêlée à celle de Paris, offrant la possibilité d'une autarcie presque totale. Cette première partie s'attache à décrypter le lien entre ces deux villes, entre un réseau de transport accueillant chaque jour cinq millions de voyageurs et un territoire abritant un peu plus de deux millions d'habitants. L'objectif est de comprendre les liens étroits entre Paris et son réseau de métro, tant physiquement que mentalement. Et paradoxalement, comment le métro, dans son abstraction la plus totale, peut également nous soustraire à la ville, nous faire oublier ses formes, son échelle, ses obstacles, (etc.). Mais surtout, il s'agit de déterminer l'influence du métro sur les pratiques urbaines, la façon de vivre et de voir la ville.

¹ 98 ans se sont écoulés entre l'inauguration de la première ligne de métro en 1900 et celle de la ligne 14 en 1998.



plan actuel du
réseau de métro et
RER de Paris avec
nom des rues
(© propriété de la
RATP)

1. Le réseau métropolitain en quelques cartes.

1). Le plan de survie :

La mention de plan de survie n'est pas fortuite : le plan du métro parisien, ce petit accessoire insignifiant en apparence, cet enchevêtrement de rues, de lignes de couleurs, de numéros, de dessins, cet outil pour lequel tant d'heures de réflexion ont probablement été abattues, cette carte que l'œil aguerri du parisien reconnaît instantanément est aussi son unique moyen pour survivre au labyrinthe métropolitain.

L'absence ou la suppression de ce plan (*Cf. carte pages précédentes*) plongerait les usagers du métro dans une incapacité totale à se repérer sur le réseau métropolitain, et donc plus simplement à s'y déplacer. Même le plus parisien des parisiens, même le plus alerte et fin connaisseur des ramifications métropolitaines ne pourrait se vanter d'une absolue capacité à ne jamais se référer au plan. Bien que les trajets quotidiens et l'habitude du déplacement dans la ville prêtent aux usagers réguliers la possibilité de se déplacer sans regarder le plan de transport, par mémoire et par connaissance de leur trajet ; il y a bien eu une première fois où le plan a été nécessaire. Même la seconde et la troisième fois le plan a certainement été nécessaire. Effectuer les trajets du quotidien de mémoire, puisque par définition ils représentent des chemins empruntés tous les jours, ne relève pas du miracle : mais même le plus parisien des parisiens regarde ce plan de temps à autres, ne serait-ce que pour se rendre dans le seul endroit de la ville où il n'aurait jamais été ; ne serait-ce que, sur un itinéraire dont il n'a pas l'habitude et quand bien même il aurait pu s'en débrouiller, pour opter pour la solution la plus courte, la plus agréable, avec le moins de correspondances (etc.) ; ne serait-ce que par plaisir. Ou pour se rassurer sur ses propres capacités à ne pas avoir besoin d'un plan.

A Paris deux plans officiels, propriétés de la RATP, sont mis à disposition du public¹. Le premier plan est celui présenté en double page précédemment : c'est le plus connu et le plus utilisé. Il présente les lignes de métro, RER et tramway, c'est-à-dire les réseaux urbains de transports rapides de masses évoluant sur des voies spécifiques (ici les rails).

¹ En ce qui concerne le réseau métropolitain, qui nous intéresse ici. Il existe aussi des plans officiels des réseaux de bus notamment.

Ces réseaux sont représentés par des lignes de couleurs selon leur tracé "réel" dans la ville : le fond de plan est une carte de la ville de Paris mentionnant le nom des rues, les monuments célèbres et de nombreuses autres indications. C'est un fond de plan qui représente relativement fidèlement la géographie parisienne. Ce plan du réseau métropolitain est affiché dans toutes les stations à plusieurs niveaux :

- à l'extérieur de la station, souvent sur un panneau d'affichage en haut de l'escalier (Cf. figure 1 ci-dessous).
- à l'intérieur de la station, au moins immédiatement après avoir passé les barrières de contrôle de billets. Quelques fois avant aussi.
- dans les très grandes stations, on peut le retrouver dans les principaux passages de flux selon les correspondances existantes.



figure 1
entrée de métro classique
(ici Porte de Vincennes)
avec porte plan. Le plan
de réseau est affiché à
l'arrière du panneau vu
ici, et est accessible y
compris pour ceux qui
n'utilisent pas le métro
(© mg)

Pourquoi est-ce un élément essentiel que le plan du réseau soit affiché en dehors des stations, et donc consultable par tous dans la rue (depuis 1930)¹ ?

Dans un premier temps, fournir aux usagers ou aux potentiels usagers un plan complet du réseau n'est pas si anodin : à Tokyo par exemple, chacune des treize lignes de métro et de trains est gérée par une compagnie privée différente. Dans les rames et dans les stations, il n'existe pas le plan des autres lignes ou de plan de réseau tout simplement. Il faut savoir où se le procurer.

Mais surtout, le fait de placer le premier plan hors de la station offre à tous la possibilité de consulter un document qui, de nos jours, est

dessiné pour être facilement lu et interprété du plus grand nombre. Cela permet, sans nécessairement descendre dans une station et y valider un titre de transport, de consulter la carte, évaluer le meilleur itinéraire si l'on souhaite se déplacer, se repérer par rapport à un lieu touristique ou simplement de situer géographiquement dans la ville.

Ce plan, visualisable sur absolument toutes les entrées de station de la ville, est un véritable outil dans la relation entre la ville et le métropolitain. Il sert tant aux usagers qu'aux piétons qui ne vont pas prendre le métro. Un second plan officiel du réseau (Cf. figure 2 ci-dessous) a été produit par la RATP et est diffusé au public, mais son impact est différent.



figure 2
diagramme officiel du réseau métropolitain
(© propriété de la RATP)

¹ Les porte-plans sont apparus sur la ligne Nord-Sud, qui ne faisait pas partie du réseau de la CMP. Lors de la fusion en 1930, le porte-plan est repris et étendu à l'ensemble du réseau.

Ce plan est un diagramme : il vise à schématiser l'ensemble du réseau métropolitain de manière à obtenir un graphique rationnel. Deux raisons principales affaiblissent son impact sur les usagers : sa diffusion et sa complexité de lecture. Ce plan est disponible dans toutes les rames de métro, à côté de chaque porte, dans un format approchant les 15 x 20 cm ; donc relativement petit. Sa position et sa taille le rendent ainsi très difficile d'accès : il y a très souvent quelqu'un devant, il est trop bas pour être facilement regardé en étant debout ; mais trop haut pour être facilement regardé en étant assis sur le premier siège juste à côté. Les indications, afin de toutes tenir dans le format restreint du plan, sont écrites en très petites lettres et éliminent de ce fait l'accessibilité aux malvoyants, personnes âgées (etc.).

Ce plan est également disponible en grand format dans les stations, souvent à côté de l'autre plan de réseau vu précédemment, mais ça ne le rend pas plus accessible en soi. Avec le plan en diagramme, on entre dans l'abstraction graphique et mentale du réseau métropolitain. C'est-à-dire l'abstraction de sa représentation (les lignes suivent uniquement trois dimensions vectorielles selon un angle à 0, 45 ou 90°), et l'abstraction projetée du réseau dans l'imaginaire des usagers. Contrairement à son prédécesseur donc, le diagramme ne représente pas fidèlement le tracé des lignes dans la ville. Son but est de tenir dans un petit format carré, les écarts physiques entre les stations notamment sont tous les mêmes (ce qui n'est bien sûr pas le cas dans la réalité). Mentalement, la lecture de ce plan nécessite la capacité de projeter une situation urbaine vécue sur des lignes géométriques visualisées ; et cela a tendance à fausser notre perception de la ville puisque l'échelle des distances est totalement abolie.

Ce diagramme n'en reste pas moins un outil utilisable, particulièrement pour des usagers aguerris qui auraient besoin, par exemple, de vérifier une correspondance sur le trajet. C'est aussi bien sûr le plan le plus facilement consultable sur les *smartphones*, et donc sur toute application visant à faciliter la mobilité, ou à aider les usagers dans leur mobilité quotidienne.

L'importance de ces deux plans réside dans leur complémentarité. Le plan général du réseau, imprimé sur fond de carte de la ville de Paris et respectant le tracé des lignes permet d'évaluer les déplacements en lien avec la ville. Son utilisation est pertinente lorsque l'on souhaite se rendre dans un lieu spécifique de Paris, auquel cas l'utilisateur peut juger de la station la plus proche de sa destination. Le plan en diagramme permet la

navigation sur le réseau métropolitain. Il est très particulièrement pratique dans l'évaluation des itinéraires lorsque l'on souhaite se déplacer de station à station.

Pour illustrer notre dépendance à ces plans de métro, l'artiste Milo a mené un projet à l'été 2015, intitulé *Nowhere / Everywhere* (consultable en annexe p.188-189). Il a repris graphiquement les deux plans officiels de la RATP en ôtant absolument toutes les indications écrites, et a remplacé dans le métro et aux entrées des stations les vrais plans par les siens. Son expérience a été filmée et révèle l'attitude et la réaction confuses d'usagers qui se retrouvent devant des plans vides de toutes indication. Dans un autre registre, on peut aussi se référer au travail de Gilles Esposito-Farèse, chercheur au CNRS et membre de l'OuLiPo (l'Ouvroir de Littérature Potentielle), qui a « déstructuré les lieux historiques de la capitale vers un ailleurs littéraire ». Le physicien a en-effet repris le plan du métro mais a changé absolument tous les noms de stations en les remplaçant par des anagrammes (Cf. figure 3 ci-dessous). Il en résulte qu'au-delà de la beauté littéraire de son plan, il devient très difficile de reconnaître les stations. Les usagers les plus aguerris du métro parisiens se retrouvent obligés de compiler avec la situation des stations pour retrouver les noms d'origine.



figure 3
extrait de la carte
du métro
en anagrammes
(© Gilles Esposito-
Pérèse)

Les plans de métro sont définitivement un véritable outil de survie dans le déplacement métropolitain. D'une représentation à l'autre, ils sont la clé de lecture d'un labyrinthe sur lequel nous ne pourrions déceint pas nous repérer seuls ; entre autre, parce que le réseau métropolitain parisien est l'un des plus denses au monde.

2). Les mailles du réseau :



figure 4 :

Infographie d'ensemble sur le réseau métropolitain
(© mg)

L'infographie (Cf. figure 4 page ci-contre) réunie l'ensemble des données générales du réseau métropolitain, afin d'en saisir rapidement l'ampleur et l'étendue.

Le métro de Paris, concrètement, ce sont seize lignes réparties sur deux cents kilomètres de rails. Trois cents trois stations en activité permettent l'accès à ces lignes, et quatorze stations appelées "stations fantômes" ne sont pas ou plus utilisées (pour le transport à tout le moins). Le réseau de métro s'étend à 95 % sur le territoire de Paris intramuros et quelques lignes courent les plus proches banlieues : souvent les terminus de ces lignes. Le métro est directement relié¹ à quatre lignes de RER (Réseau Express Régional), ainsi qu'aux sept gares SNCF de Paris et donc à des liaisons régionales, nationales et internationales².

Plus de cinq millions de voyages³ sont enregistrés chaque jour sur le réseau métropolitain, ce qui représente un milliard et demi de voyages par an.

Pour bien comprendre l'importance du métro dans la mobilité parisienne, il est nécessaire de rappeler que chaque jour, dix millions de voyages sont effectués sur les réseaux de transports en commun d'Île de France. Cela prend en compte le métro, le bus, le tramway, le RER et les trains de banlieue (ainsi que le funiculaire de Montmartre mais son impact est négligeable). Dix millions de voyages sur un territoire de 1 500 km² et douze millions d'habitants, dont la moitié, cinq millions, sont effectués uniquement en métro sur un territoire de 105 km². La territoire parisien, par le biais du métro, concentre et polarise plus de 50 % des mobilités quotidiennes de toute la région.

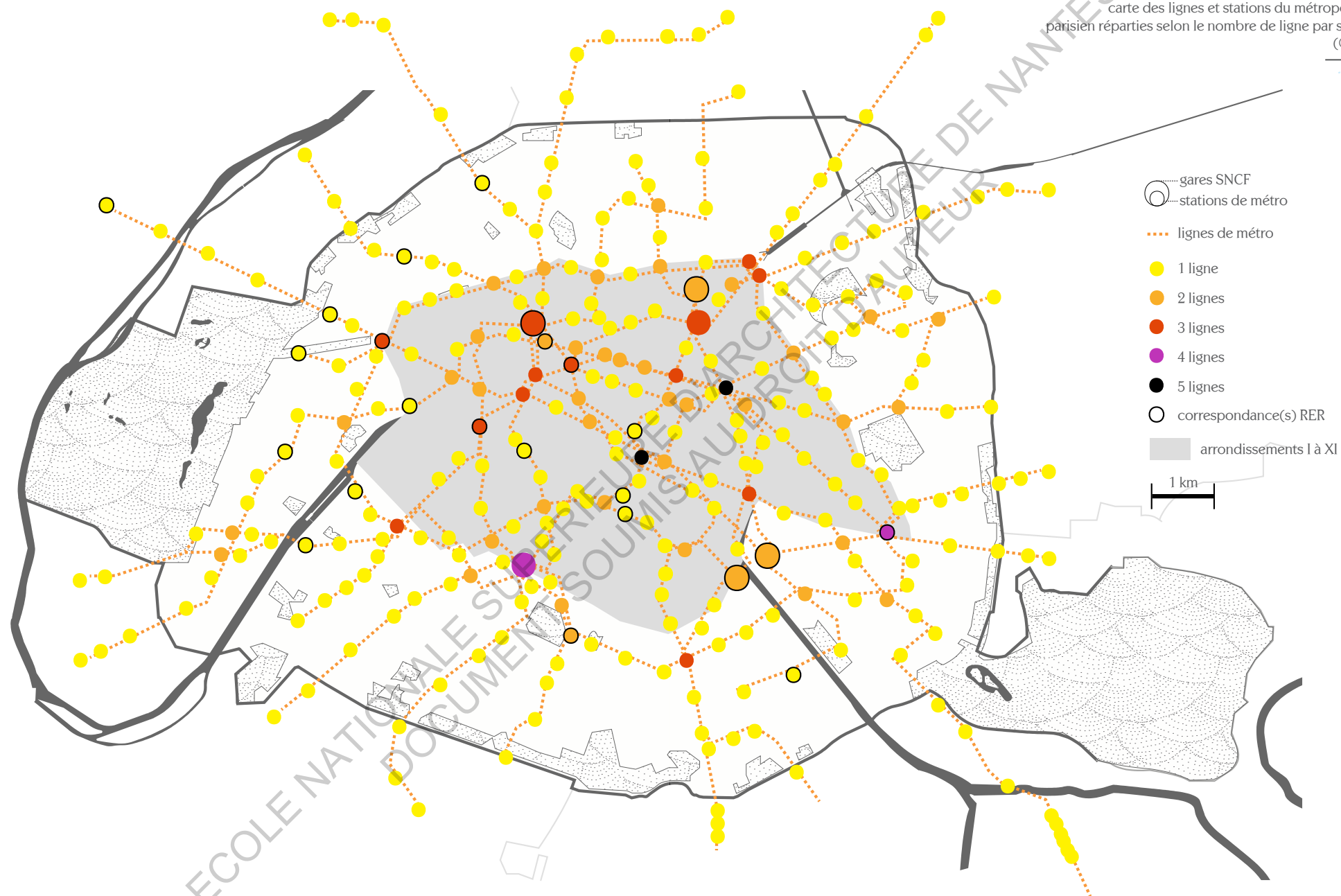
La carte présentée après (Cf. double page suivante) permet une autre lecture du réseau métropolitain puisque les stations y sont répertoriées selon leur importance de correspondances au sein du réseau.

1 Sont définis comme «liés directement» les cas où l'on peut passer d'un réseau à l'autre depuis la station de métro. D'une certaine manière, le métro est aussi lié aux réseaux de bus et de tramway mais ce lien ne se fait pas de la même façon puisqu'il nécessite de sortir de la station.

2 La gare du Nord notamment propose des liaisons quotidiennes directes avec Londres, Bruxelles ou Amsterdam. Elle est la gare la plus fréquentée d'Europe avec 700 000 personnes par jour.

3 Les voyages sont comptabilisés par la RATP et l'OMNIL. Un voyage représente une entrée sur le métro, les correspondances ne sont pas dissociées et donc pas comptabilisées.

carte des lignes et stations du métropolitain
parisien réparties selon le nombre de ligne par station
(© mg)



Cette carte permet notamment de remarquer que les stations ayant le plus d'enjeu dans le réseau, c'est-à-dire celles où les correspondances sont multiples y compris même avec des gares ou le RER ; se regroupent dans un cercle encore plus restreint du centre de Paris. Tous les pôles d'échange principaux du réseau sont concentrés au coeur de la ville, dans onze des vingt arrondissements parisiens, et c'est dans ce territoire souterrain particulièrement petit que se déplacent et se croisent chaque jour plusieurs millions de personnes.

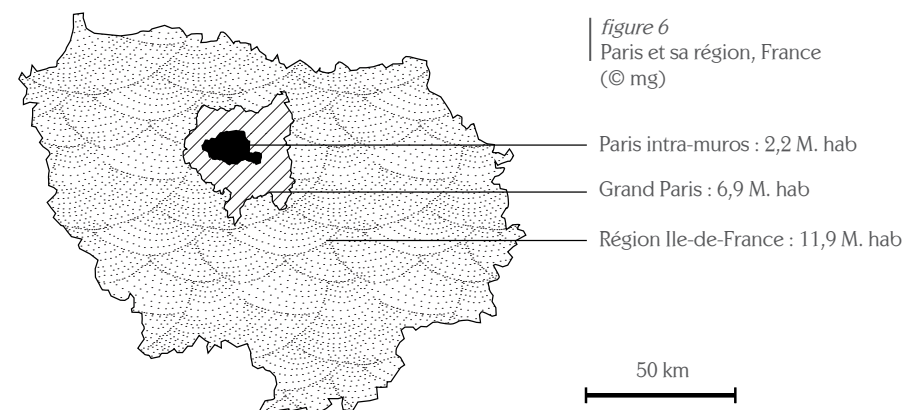
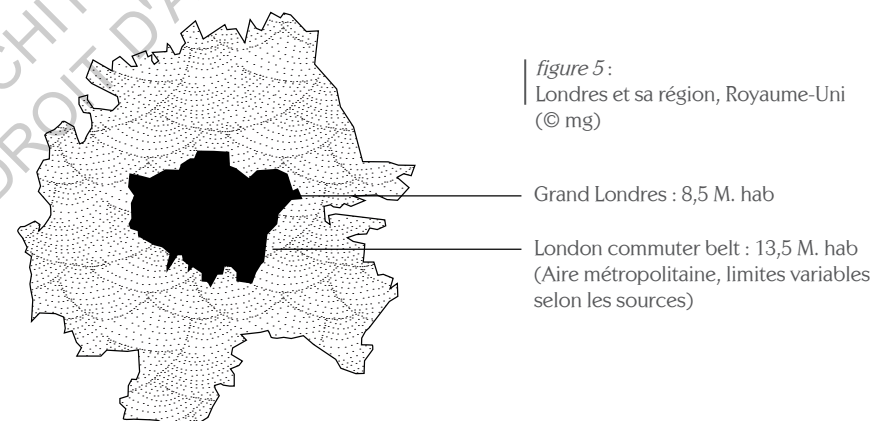
Il est ainsi courant de dire que Paris possède le réseau de métro le plus dense au monde, ou parmi les plus denses au monde. Si l'on se place sur le territoire de la ville de Paris, c'est-à-dire Paris intramuros, c'est plutôt vrai. Le 14 octobre dernier, la maire de Paris, Anne Hidalgo, relayait d'ailleurs sur les réseaux sociaux un article du journal *Le Parisien*¹ en indiquant : « *Avis aux amateurs du Paris bashing: Paris est la ville du monde la mieux desservie en transports en commun. D'ici 2020, Paris aura investi plus d'1 milliard pour développer les mobilités douces et les transports à l'échelle du grand Paris.* »

L'article et son partage font référence au rapport de l'*Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)*, qui a publié le 11 octobre 2016 une étude² permettant de comparer vingt-six métropoles dans le monde selon leur degré d'accessibilité *rapide* aux transports de masses. Tout l'enjeu de cette étude réside dans le terme « rapide » puisque l'ITDP y a établi, pour chacune des vingt-six métropoles, le pourcentage de la population habitant à moins d'un kilomètre du premier transport de masses³. Le rapport révèle effectivement que Paris est la seule ville dont

la totalité des habitants dispose de cette proximité, ce qui fait bel et bien du métro parisien l'un des transports les plus denses au monde. Mais ce chiffre est à replacer dans le contexte géographique de la capitale : ses limites administratives restreintes en font aussi la cinquième capitale la plus dense au monde. Le territoire parisien est petit, et tous les chiffres rapportés au cas de la métropole, ici le Grand Paris voire la région parisienne, changeraient considérablement les résultats.

Parce que Paris est une capitale géographiquement singulière, il me paraît nécessaire, à ce stade du mémoire, de faire une comparaison du contexte de mobilité de Paris avec sa plus proche "concurrente".

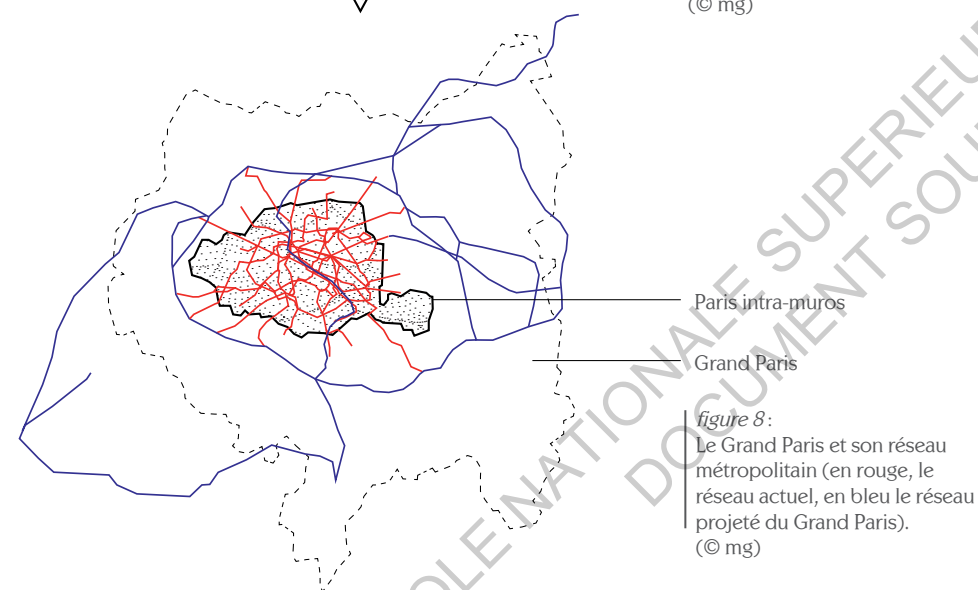
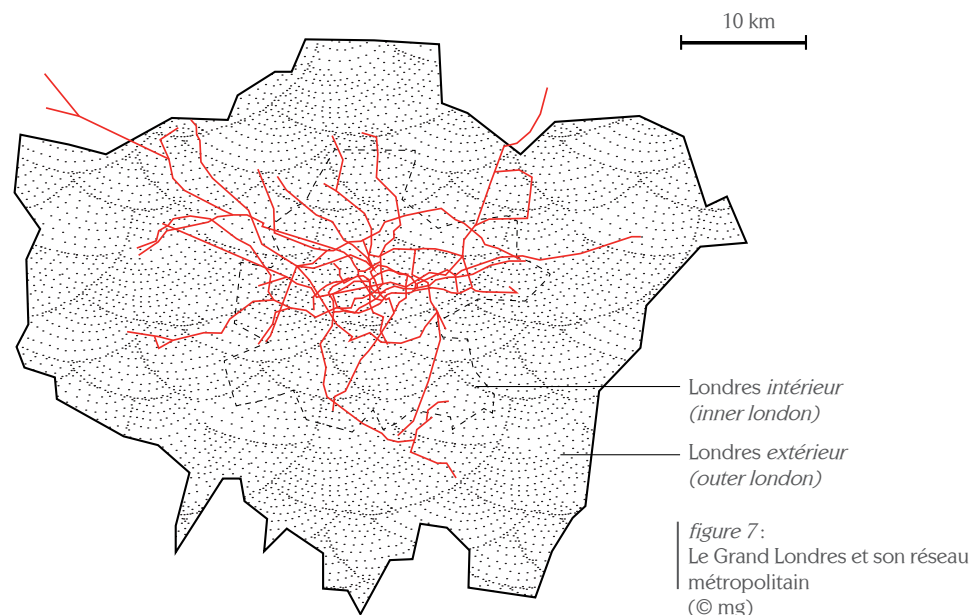
Les plans ci-dessous illustrent les différences d'échelle territoriale entre la ville de Londres (Cf. figure 5) et la ville de Paris (Cf. figure 6).



1 *Paris champion du monde des transports en commun*[en ligne], *Le Parisien*, octobre 2016. Disponible sur <http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/paris-champion-du-monde-des-transports-en-commun-13-10-2016-6203958.php#> [consulté le 17 octobre 2016].

2 Cette étude, intitulée « *People Near Transit : Improving Accessibility and Rapid Transit Coverage in Large Cities.* » est disponible sur le site internet de l'ITDP (<http://www.ITDP.org/people-near-rapid-transit-metric/>). Elle a été rédigée par Micheals Marks avec la contribution de Jacob Mason et Gabriel Oliveira, tous les trois respectivement membres des antennes à Washington (DC) et à Brasilia de l'ITDP.

3 1 km est la valeur de référence prise par l'ITDP comme distance de marche raisonnable pour un trajet quotidien nécessitant la rapidité. Sont considérés comme transports de masses les métros, tramways et trains.



La comparaison du couple Londres-Paris me semble intéressante si l'on considère leur influence mutuelle sur les enjeux démographiques, économiques, culturels et politiques de l'Union Européenne. On tend souvent à dire que Londres est dix fois plus vaste que Paris : du point de vue administratif, c'est vrai. Le maire de Paris a autorité sur la ville et le département de Paris, c'est-à-dire sur Paris intramuros, Paris étant ensuite décomposé en vingt arrondissements. Le maire de Londres en revanche a autorité sur le *Greater London* (le Grand Londres), divisé en trente-deux arrondissements dont l'autonomie est variable, ce qui, en terme de territoires, s'approche plutôt de la métropole du Grand Paris. Ces limites administratives, pour lesquelles Paris est un cas particulier à l'échelle mondiale, explique les disparités flagrantes dans les chiffres de superficie, de population et de densité.

On peut donc se faire une véritable idée de la densité du métro en comparant les cartes ci-contre (Cf. figures 7 et 8) : en haut la ville de Londres telle qu'elle est administrative admise, avec son réseau de métro. En bas la ville de Paris, son système métropolitain actuel en rouge et le système métropolitain projeté d'ici 2030, le Grand Paris Express, en bleu. Il semble évident à la comparaison de l'ensemble des cartes proposées que l'échelle de Paris est singulière, et qu'en terme de territoire, le Grand Londres est plutôt équivalent au Grand Paris. Mais le Grand Paris dispose d'autant d'administrateurs qu'il y a de communes ce qui n'est pas le cas pour le Grand Londres.

En tout état de cause, ces graphiques révèlent la différence majeure des deux réseaux : celui de Londres intérieur, pour répondre à l'étendue de son territoire, est plus long et plus vaste ; mais on y découvre de larges zones non desservies. Pour Paris, on prend en-effet conscience ici de la densité du réseau, avec des lignes très resserrées (les deux zones non desservies à l'est et à l'ouest correspondant aux bois de Vincennes et de Boulogne et non à des zones résidentielles). En revanche, le réseau parisien est très court et contraint aux limites administratives de la ville de Paris. En bleu, le Grand Paris Express pourrait prétendre à combler les lacunes du réseau à l'échelle du Grand Paris et même au-delà ; mais comme dans le cas du Grand Londres, on serait encore loin de la densité nécessaire en transports de masses permettant l'homogénéité des accès au métro sur l'ensemble de l'aire urbaine.

Il est donc nécessaire de retenir que Paris et son métro s'inscrivent dans une réalité territoriale singulière. Mais cela ne doit toutefois pas

nous retenir de lire et de nous confronter aux chiffres plus ou moins impressionnants du réseau étudié ; ou nous pousser à les dévaloriser. Le métro de Paris reste particulier à bien des égards, et au-delà de données purement démographiques, son histoire a façonné un lien immuable avec la ville. À la fois objet du déplacement et outil de lecture du territoire urbain, le métro joue sur tous les tableaux : des prouesses techniques de sa construction au système métropolitain présenté aujourd'hui, il est le miroir d'une société dont il cristallise les tensions, les peurs et les doutes ; mais dont il reflète aussi la mémoire collective et la mémoire individuelle. L'efficacité hypertechnicisée de ce transport souterrain n'a d'égale que sa capacité être devenu, pour les parisiens, un ensemble de points de repère : tant géographiques qu'historiques, tant collectifs que personnels.

3). Les points de repère :

C'est bien un privilège parisien que de pouvoir utiliser le plan de métro comme un aide-mémoire, un déclencheur de souvenirs, miroir de poche où viennent se refléter et s'affoler un instant les alouettes du passé. Mais une telle vocation n'est pas toujours si délibérée - luxe d'intellectuel au temps plus libre que celui des autres : il suffit parfois du hasard d'un itinéraire (d'un nom, d'une sensation) pour que le voyageur distrait découvre que sa géologie intérieure et la géographie souterraine de la capitale se rencontrent en certains points - découverte fulgurante d'une coïncidence propre à déclencher dans les couches sédimentaires de sa mémoire de petits séismes intimes.¹

Le métro parisien, filant depuis un siècle dans les entrelacs souterrains de la ville comme une machine infernale aux engrenages solides, a imprimé son rythme et ses tracés à la vie quotidienne des habitants. Ou peut-être est-ce l'inverse. Peut-être est-ce la vie parisienne qui s'est imprimée à mesure de cent ans d'évolution à la cadence menée par le métro, et à sa géographie. Il représente plus qu'un simple mode de transport, plus que de simples rames surgissant des tunnels sur des quais bondés pour embarquer dans leur sillon les centaines, milliers d'usagers qui les attendent.

Le métro, plus encore à Paris que dans toute autre ville, est devenu un

repère : repère dans la ville et repère dans la vie. Il n'est plus question ici de se repérer sur un plan pour créer son itinéraire et survivre au labyrinthe métropolitain, il s'agit de se mesurer à l'immense toile centenaire du métro pour aller dans la ville, mais aussi pour se retourner une fraction de seconde sur sa vie.

Demandez à un nantais où il vit : il vous répondra par le nom de sa rue, éventuellement de son quartier. Si vous ne connaissez pas, il vous citera un édifice remarquable à proximité, peut-être enfin vous donnera-t-il le cas échéant le numéro de l'une des trois lignes de tramway passant éventuellement aux alentours. (« *C'est sur la ligne 1, en direction de La Beaujoire* »). L'ordre de ces indications dépendra principalement de votre connaissance de la ville et de la facilité avec laquelle son lieu d'habitation peut s'y situer.

Demandez à un parisien où il habite, la liste des informations n'en sera pas aussi longue, compliquée et aléatoire. Il vous répondra par le numéro de son arrondissement, s'il le juge nécessaire, et par le nom de la station de métro la plus proche. La densité du réseau métropolitain, on l'a vu, vient de vous permettre une localisation à plus ou moins quatre cents mètres de son domicile. En un mot.

L'arrondissement permet bien entendu de se centrer rapidement : tout le monde ne connaît pas toutes les stations de métro par cœur, ni ne sait toutes les situer. Mais cette information est parfois fortuite : si votre interlocuteur habite à République, Bastille, Nation, Châtelet ou Denfert-Rochereau, il est a priori inutile de s'embarrasser de plus d'indications dans un premier temps.

Il va de soi que ce système de localisation ou de repérage géographique fonctionne pour toutes les activités quotidiennes : le lieu de travail, l'endroit où l'on sort boire un verre, le spectacle que l'on va voir...

(J'habite à Gare de Lyon ; je travaille Rue du Bac ; ce soir on va prendre un verre à Odéon ; on va voir un concert à Pigalle ; c'est un petit restaurant sympa vers Ledru-Rollin ; rendez-vous à Bonne Nouvelle ; etc.).

Le métro observe une telle place dans la ville, dominant de son état tous les autres modes de transports en commun, qu'il est devenu l'un des outils majeurs pour lire la ville avant même de la traverser : « *Parler du métro, c'est donc parler d'abord de lecture et de cartographie.* »¹

1 AUGÉ Marc. *Un ethnologue dans le métro*. Paris, Pluriel, 1986, p.18

1 AUGÉ Marc. *Un ethnologue dans le métro*. Paris, Pluriel, 1986, p.18

Marc Augé, dans son ouvrage intitulé *Un ethnologue dans le métro*, décrypte et analyse ce lien au réseau métropolitain : il en vient moins peut-être à parler des usages réels et concrets engendrés ou appliqués à la mobilité métropolitaine, qu'à s'intéresser en profondeur à ces séquences de vie qui sont étroitement liées au plan du métro. Comme aide-mémoire, comme agenda, chacune des lignes et des stations se dévoilant alors comme potentiellement révélatrice d'un moment de notre vie.

A cette analyse, ce sont de nouvelles cartes du métropolitain que nous pourrions soudainement créer. Des cartes intimes, personnelles, uniques, individuelles : le plan des souvenirs, le plan des émotions.

Le métro, perçu comme une machine ayant pour toute utilité le transport dans sa plus profonde efficacité de cinq millions de voyageurs quotidiens, s'abroge ici d'une dimension intime et personnelle, qui dispose pourtant d'une véritable puissance émotionnelle et individuelle.

*C'est bien à notre histoire que nous confronte la fréquentation du métro, et dans plus d'un sens. Nos itinéraires d'aujourd'hui croisent ceux d'hier, morceaux de vie dont le plan de métro, dans l'agenda que nous portons sur le cœur, ne laisse voir que la tranche, l'aspect simultanément le plus spatial et le plus régulier, mais dont nous savons bien que tout s'y tenait à peu près ou s'y efforçait, nulle cloison étanche ne séparant, parfois pour notre plus grand malaise, l'individu de ceux qui l'entourent, notre vie privée de notre vie publique, notre histoire de celle des autres. Car notre histoire est elle-même plurielle : les itinéraires du travail quotidien ne sont pas les seuls que nous gardions en mémoire et tel nom de station qui ne fut longtemps pour nous qu'un nom comme un autre, repère convenu dans une série invariable, a pu soudain revêtir une signification sans précédent, symbole d'amour ou de malheur. [...] À toute station s'attache aussi une pluralité de souvenirs irréductibles les uns aux autres, souvenirs de ces rares instants, disait Stendhal, « pour lesquels il vaut la peine de vivre ». De chacun d'eux, semblable aux autres en ce qu'il en diffère, seules ont la charge pour un temps une ou deux consciences singulières dont la secrète passion, naguère ou jadis, a dû emprunter les cheminements souterrains du métropolitain.¹ **

Je me suis prêtée à l'exercice. J'ai réalisé cette carte intime, ce plan personnel qui au travers de mes déambulations dans le métro reflète des

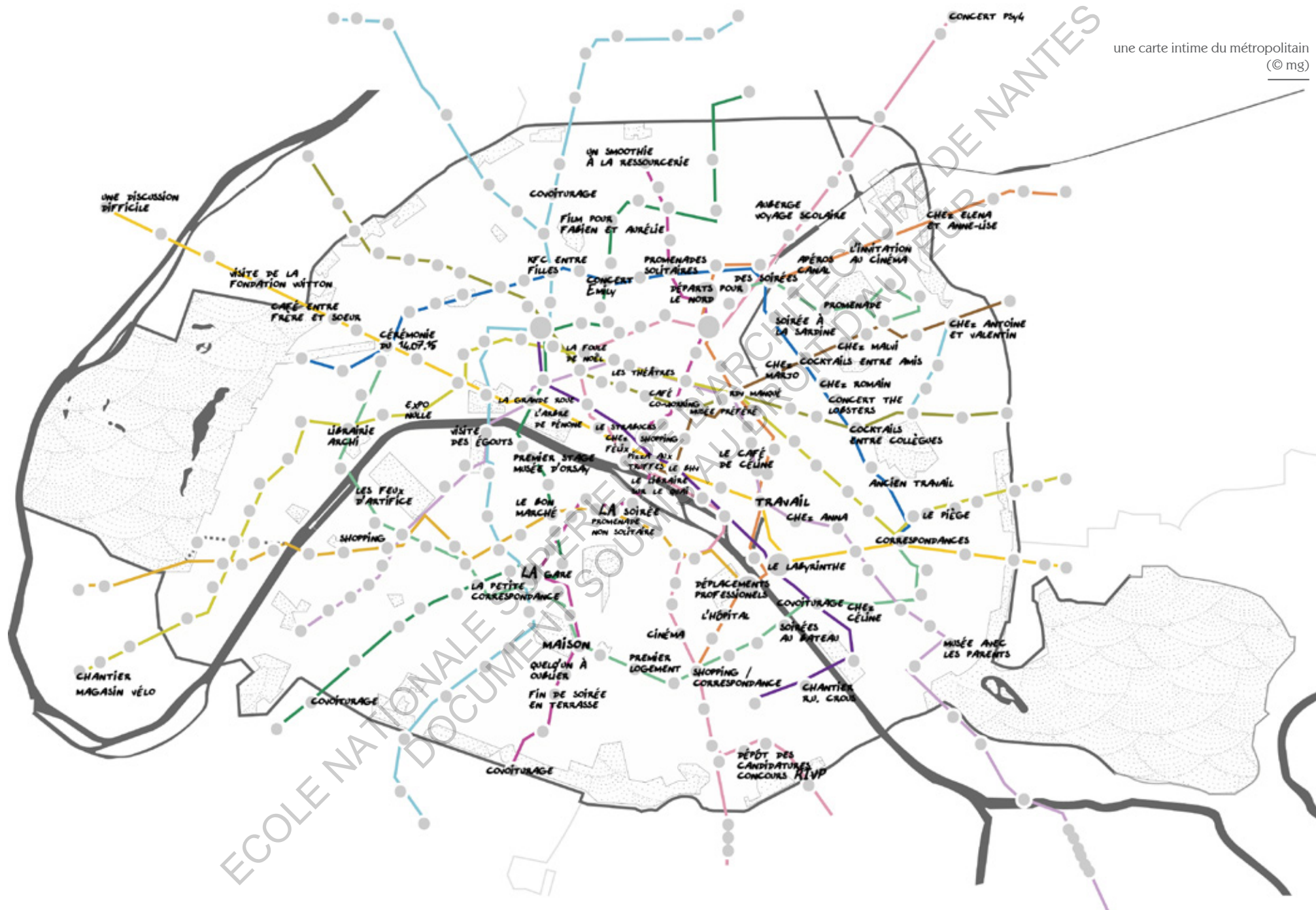
morceaux de vie dont la signification dégage une puissance émotionnelle et, à l'image de ce passage de Marc Augé cité ci-avant, me pousse rétrospectivement à la confrontation de ma propre histoire.

Le résultat est exposé sur la carte intime de la double page suivante. Il est particulièrement intéressant de noter que certaines stations du métro sont associées à des détails : le souvenir d'une soirée, d'un verre pris avec un collègue, d'un départ de covoiturage, d'une promenade solitaire qui a plus marqué qu'une autre, (etc.). Beaucoup de stations sont également associées aux amis qui habitent à proximité, et de la même manière qu'il y a une station « chez moi » il y a des stations « chez eux ».

On se rend compte également en se prêtant à l'exercice, que quelques fois un souvenir en a remplacé un autre moins important, pourtant associé au même lieu.

Mais surtout, la carte révèle une véritable géographie personnelle. Il est flagrant ici de remarquer que la partie ouest de Paris est très peu annotée : elle correspond finalement est des arrondissements qui ont jusqu'ici été très peu fréquentés. De même, c'est une géographie finalement très parisienne puisque dans l'ensemble, les dernières stations des lignes (à l'approche de la petite couronne de banlieue) ne sont pas associées à des souvenirs suffisamment marquants, et donc en réalité peu parcourues.

1 AUGÉ Marc. *Un ethnologue dans le métro*. Paris, Pluriel, 1986, p.17-18



2. Sous-face / surface, l'abstraction du déplacement.

1). Métro aérien / métro souterrain :

Dans l'imaginaire collectif, le métro est associé à un transport urbain souterrain, circulant donc dans des tunnels plus ou moins éclairés sous la ville ; et ôtant toute possibilité à ses usagers d'observer, au gré de leurs voyages, autre chose que leur propre reflet blafard dans la vitre. C'est d'ailleurs souvent ce qui est reproché au métro : son absence de vue sur la ville, sur l'extérieur, et de cette manière l'accès à la lumière naturelle.

Si notre inconscient nous dirige instantanément vers l'image du métro souterrain, il existe sa version aérienne : à Paris quelques lignes disposent de certains tronçons en viaducs, les rames de métro y sortent du sol pour venir survoler les rues un certain temps. Cette association de métro souterrain et de métro aérien est particulièrement intéressante, en ce qu'elle va pouvoir nous permettre d'établir un peu plus précisément les différences entre ces deux typologies de circulations, et d'une certaine manière les comparer. N'en doutons pas, il y a bien des différences majeures entre le métro aérien et le métro souterrain.

La carte ci-dessous (Cf. figure 1) représente le réseau métropolitain à travers ses lignes souterraines et aériennes.

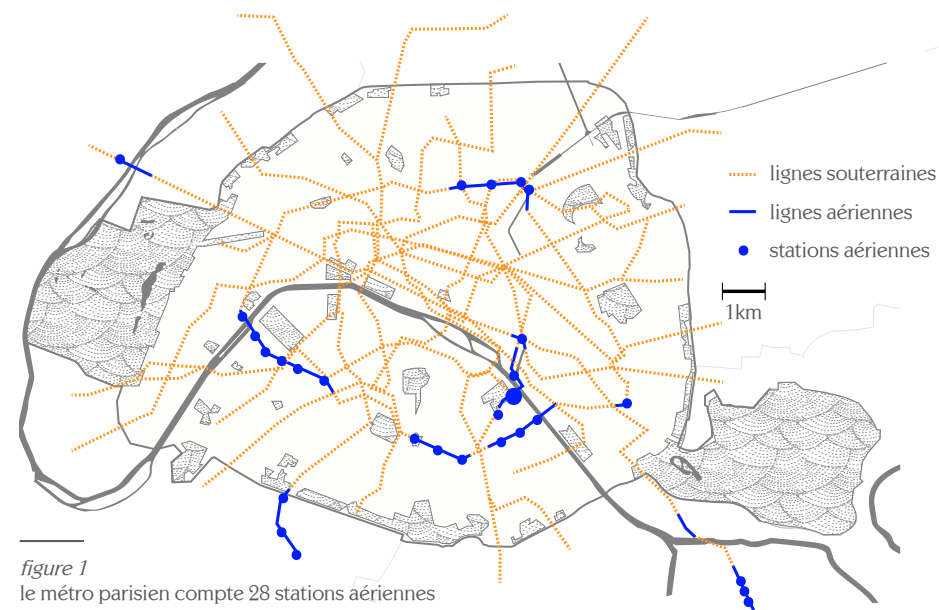


figure 1
le métro parisien compte 28 stations aériennes
sur 303 stations en activité
(© mg)

L'essentielle et première différence entre le métro aérien et le métro souterrain relève évidemment de la vue : dans les tunnels, on ne voit pas autre chose qu'un défilement de murs sombres, de câbles et de signaux réservés aux conducteurs notamment. Par déviation, on ne finit donc plus que par voir son reflet dans la vitre, le reflet de la rame sur-éclairée et le reflet des autres. Sur les viaducs, la vue est dégagée sur la ville, on circule au-dessus des rues et on passe parfois la Seine qui promet une panorama exceptionnel sur la capitale.

Si ces éléments paraissent d'une banalité extraordinaire, il faut bien prendre en compte ce qu'ils impliquent ; et ce qu'ils impliquent en premier lieu, c'est le lien que nous entretenons avec la vie et la ville au-dessus de nous ou non. Sans vue sur la ville, vous n'avez plus notion du temps, que ce soit le temps qui passe ou le temps qu'il fait. Vous êtes coupés du monde, même avec votre smartphone mais nous étudierons son usage plus tard. Combien de fois arrive-t-il aux usagers réguliers du métro d'entrer dans une station sous un ciel gris et lumineux, et de ressortir quarante minutes plus tard à l'autre bout de la ville, sous la pluie avec la nuit tombée ? Imaginons alors les changements d'environnement éprouvés par un parisien passant une heure ou plus dans le métro pour se rendre à son travail. Chaque matin et chaque soir. C'est ce que beaucoup de médecins appellent la perte spatio-temporelle des repères.

Ces kilomètres de tunnels et de couloirs souterrains contribuent à la situation d'autarcie du réseau métropolitain, lui permettant de se constituer sous la forme d'une ville avec ses propres codes et ses propres usages. Une ville sous la ville, chacune vivant en parallèle de l'autre sans avoir réellement conscience des multiples banalités du quotidien qui se déroulent à chaque moment de l'autre côté de la surface. Si l'usager du métro peut passer des heures à se déplacer sous la ville sans avoir conscience de ce qui se passe quelques mètres au-dessus de lui, l'inverse est parfaitement vrai aussi : à se promener dans les rues, travailler dans les immeubles ou faire nos courses dans les centres commerciaux, nous n'avons pas toujours conscience que quelques mètres sous nos pieds, une autre ville bourdonne d'activités. Nous passons de l'une à l'autre sans réellement d'inconvénients, sans plus de cérémonie que nécessaire.

Pourtant lorsque le métro lui-même surgit du sol pour filer sur les viaducs et survoler les rues de la capitale, l'émerveillement se manifeste sur beaucoup de visages. Et à défaut d'émerveillement, le soulagement ou le plaisir simple de pouvoir voir plus loin... ou de recevoir un texto. De poser ses yeux sur un horizon. Le simple fait d'avoir quelque chose à regarder change radicalement le voyage d'un usager rêveur sans autre occupation

que d'être assis dans un wagon en attendant la station à laquelle il descendra. Mais les passagers poètes ne sont pas les seuls à apprécier la vue : il n'est pas rare, lorsqu'une rame de métro sort soudainement à l'extérieur, de voir les yeux se lever des écrans de téléphone, des livres ou des journaux pour se tourner au moins quelques secondes vers les fenêtres. Et jeter ne serait-ce qu'un regard furtif à la ville, comme parfois pour s'assurer qu'elle est toujours là.

Les dessins ci-dessous illustrent la même rame de métro entre une situation aérienne (Cf. figure 2) et une situation souterraine (Cf. figure 3).



figure 2
intérieur d'une rame de métro en aérien
(© mg)



figure 3
intérieur d'une rame de métro en souterrain
(© mg)

Au-delà de la vue sur un morceau de la ville ou sur un morceau de béton dans un tunnel, il est également question de lumière. L'intérieur des rames de métro est toujours éclairé : mais si cette lumière s'efface sous la luminance de l'extérieur, elle reste l'unique moyen d'éclairage en souterrain (les tunnels eux-mêmes ne sont que très peu éclairés). C'est donc ici la question de la qualité de l'éclairage qui est posée : les contrastes entre les tunnels noirs et les rames souvent sur-éclairées qui les parcourent forment une bulle hermétique qui implique encore un peu plus le repli sur soi de l'ensemble des voyageurs : un repli vers l'intérieur de la rame faisant abstraction de ce qui se passe à côté, puisque de toute évidence il ne s'y passe rien, et que ce qui pourrait s'y passer ne peut se voir. Les rames de métro nous font traverser la ville en étant collés aux parois de béton qui bordent les tunnels et ne reflètent que la technicisation de l'espace ; puisque tout, dans les tunnels, renvoie à la gestion technique du métro et ainsi, rien n'est superflu. Plusieurs personnes m'ont déjà affirmé qu'elles aimeraient que les tunnels de métro soient peints : que l'on puisse avoir des choses à admirer, regarder, découvrir, même sous terre ; et agrémenter leur voyage.

Le voyage en métro n'est pour l'instant que la promesse en plus de la coupure avec le reste de la ville en surface, de temps passé sous la lumière artificielle des rames.

Cependant, si un élément est absolument essentiel à décrypter dans la comparaison des métros souterrains et aériens, après les principes de bases expliqués précédemment et qui peuvent paraître assez évidents, c'est l'abstraction du déplacement que provoque le voyage dans les souterrains. C'est-à-dire l'abstraction de notre trajet sous la ville, dont la projection peut tendre à rendre complètement erronée notre perception de celle-ci.

2). L'abstraction du déplacement :

Prenons pour exemples les lignes 1 et 6 du métro. Étendue sur vingt-cinq stations sur un total de seize kilomètres de voies, la ligne 1 relie le quartier de la Défense à l'ouest de Paris au château de Vincennes à l'est. Deux très courts tronçons sont à l'air libre, au niveau du sol : l'arrêt à la station Bastille et l'arrivée à l'esplanade de la Défense. Le reste du parcours s'effectue en totalité sous terre. La ligne 6 quant-à-elle se compose de vingt-huit stations sur un total de treize kilomètres. Plus centralisée, elle rejoint la place de l'Etoile à la place de la Nation en passant par le sud de

Paris, la rive gauche. Elle est aussi la plus aérienne des lignes de métro, puisque 45% de son parcours s'effectue en extérieur, sur viaducs. Les images ci-dessous (*Cf. figures 4 et 5*) sont les plans de lignes affichés dans les métros des lignes 1 et 6.



figure 4
plan de ligne de la ligne 1_sans échelle
(© propriété de la RATP)



figure 5
plan de ligne de la ligne 6_ sans échelle
(© propriété de la RATP)

L'abstraction graphique des plans de lignes, qui sont affichés au-dessus de chaque porte dans chaque rame de métro, participent en premier lieu de notre perception abstraite voire erronée des déplacements en métro. Les lignes de métro sont en-effet représentées sous la forme d'une ligne droite et l'écart entre les stations est toujours le même sauf lorsque beaucoup de correspondances sont à indiquer sous une station (ex. station Montparnasse-Bienvenue sur la ligne 6 ci-dessus). Bien entendu, l'objectif de ces plans est de permettre une visualisation rapide des stations présentes sur la ligne, de leur ordre, du nombre de stations nous séparant de notre destination et des correspondances qui y sont possibles. L'idée n'est pas de remettre en cause l'utilité de ces plans, mais n'auraient-ils pas tendance à nous faire oublier que nous ne traçons

pas une ligne droite sous la ville, et qu'en réalité les lignes de métro dessinent de véritables sillons et prennent de vrais virages ? On l'a vu précédemment, le fait de voyager dans des tunnels souterrains faiblement éclairés, dans des rames sur-éclairées, nous coupe de l'environnement immédiat de notre trajet. Nous ne nous y concentrons pas sur l'extérieur, puisque l'extérieur se limite à une paroi de béton.

Ce n'est donc pas en regardant par le fenêtré que nous pouvons visualiser le parcours effectué par une rame de métro souterraine. Le simple fait de dessiner la ligne de métro selon son tracé réel (Cf. figures 6 et 7 ci-dessous), et non en plan de ligne comme présenté ci-avant, exprime clairement la différence d'appréciation possible.

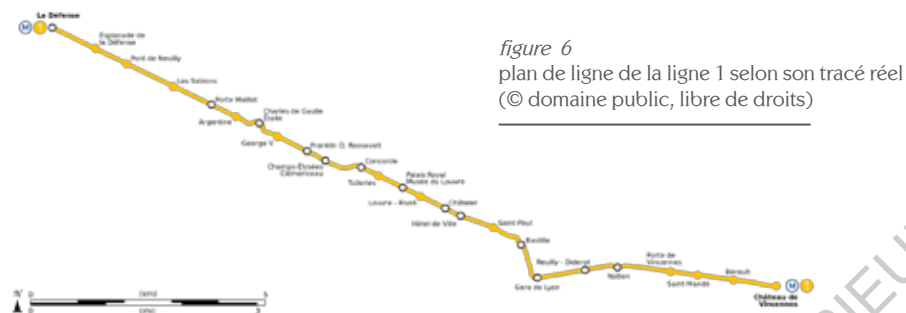


figure 6
plan de ligne de la ligne 1 selon son tracé réel
(© domaine public, libre de droits)

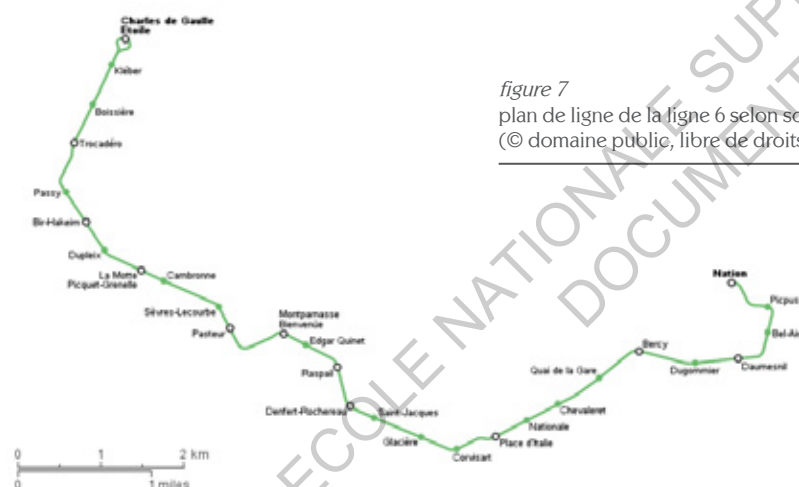


figure 7
plan de ligne de la ligne 6 selon son tracé réel
(© domaine public, libre de droits)

On pourrait procéder à cet exercice pour toutes les lignes de métro : mise à part la ligne 14¹, elles suivent toutes des tracés irréguliers. Pourquoi ? Pour la simple raison que les lignes de métro ont été conçues sous les rues², et elles se calquent donc, à de rares exceptions près, à leurs tracés exacts.

On voit dans un premier temps que nous saisissons très peu de choses de la forme de nos trajets : les distances que nous parcourons sont totalement fortuites puisqu'il n'existe pas d'éléments pouvant nous permettre une comparaison d'échelle. Dans le métro, les distances et surtout le temps sont codés et comptés différemment : on peut estimer en moyenne entre 400 et 700 m la distance entre chaque station, mais à la rigueur ce n'est pas l'échelle de valeur la plus connue et la plus utilisée. En revanche, Georges PEREC l'avait estimé pendant ses expériences et beaucoup, si ce n'est d'ailleurs tous les parisiens savent qu'il faut compter en moyenne 1mn30 entre chaque station de métro (plus précisément, 1mn entre deux stations et 30 s d'arrêt en station).

Si cette perception erronée, modifiée ou rattrapée de notre trajet s'applique aux tracés des lignes ainsi qu'aux notions du temps éprouvé et des distances parcourues ; elle s'applique surtout à la ville. On peut trouver beaucoup d'astuces pour rattraper les manques inhérents à la situation souterraine, mais il est bien impossible d'appréhender ce que nous ne voyons pas : et ce que nous ne voyons pas, en l'occurrence, ce sont les formes de la ville elle-même. Nous perdons, dans nos pérégrinations quotidiennes dans le métro, toute idée de l'urbanisme étendu à la surface. Nous ne réalisons absolument pas tout l'hétéroclisme et la diversité des arrondissements, des quartiers que nous traversons sans voir. Et surtout, toutes les barrières physiques ou abstraites qu'il existe dans la ville, et que le réseau métropolitain a définitivement aboli.

1 La ligne 14, appelée METEOR (METro Est Ouest Rapide), a été créée en 1998 et est totalement automatisée. Elle est plus profonde que les autres lignes et trace une ligne presque droite entre la Gare St-Lazard et Olympiades, dans le 13ème arrondissement.

2 Cela est principalement dû aux techniques constructives du début du XXème siècle : les tunnels de métro étaient en réalité préfabriqués et les rues de Paris ont été éventrées pour faire descendre les caissons à six ou sept mètres sous le sol ; avant d'être recouvertes. A l'époque les outils qui auraient pu permettre de creuser des tunnels directement dans le sol n'ont pas donné de résultats. (Se référer aux annexes p184-187).

3). Lignes en coupe :

Quel meilleur outil que la coupe pour rendre alors compte des relations entre le sous-sol et la surface, et tout ce qui prend place respectivement de l'un ou l'autre des côtés ? Nous avons très peu l'habitude de la lecture en coupe des lignes de métro : nous ne les connaissons qu'en plan. Et pourtant, ce sont les coupes qui vont permettre de récréer le lien à la ville. La figure 8 (Cf. ci-dessous) est un exemple typique de représentation de la ville et du métro à laquelle nous ne sommes pas habitués. La facilité de lecture d'une telle figure permet rapidement de saisir les éléments essentiels : par exemple, le rapport d'échelle impressionnant entre la station de métro en sous-sol et les immeubles de sept étages sur la place. Ou encore la complexité non feinte avec laquelle se croisent trois lignes de métro. Cela permet également de se rendre compte à quel point la première ligne de métro est très faiblement enterrée, à peut-être cinq ou six mètres sous la voirie. On peut appréhender plus facilement la délicate question des circulations et avec elle l'inéluctable gestion des flux de voyageurs (etc.).



figure 8
coupe perspective de la place de l'Opéra, date et auteur inconnus
(© archives de la RATP)

Les figures 9 et 10 (Cf. page ci-contre) sont les coupes de Poyet qui ont servi à la construction des stations de la première ligne du métro, la ligne 1. On y découvre, particulièrement à Palais-Royal, la très faible épaisseur qui sépare la voirie du tunnel et qui explique que nous sentions le métro

vibrer sous nos pieds à chacun de ses passages.

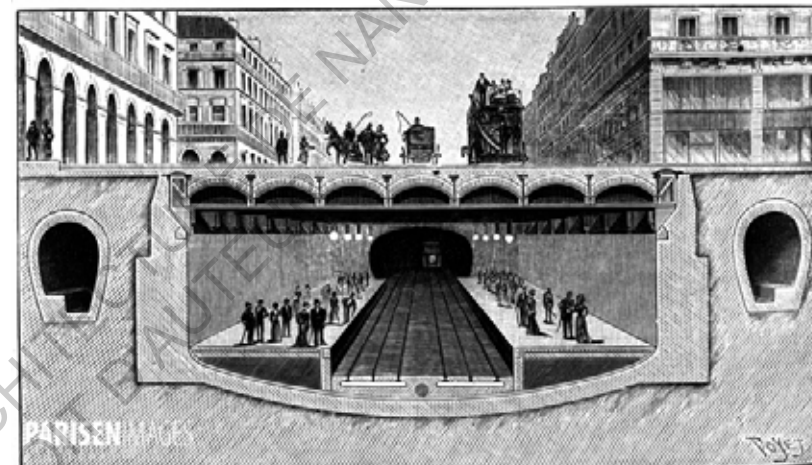


figure 9
dessin de la coupe pour la construction de la station Palais Royal (ligne 1), 1899
(© dessin de Poyet / agence Roger-Viollet / parisien images)

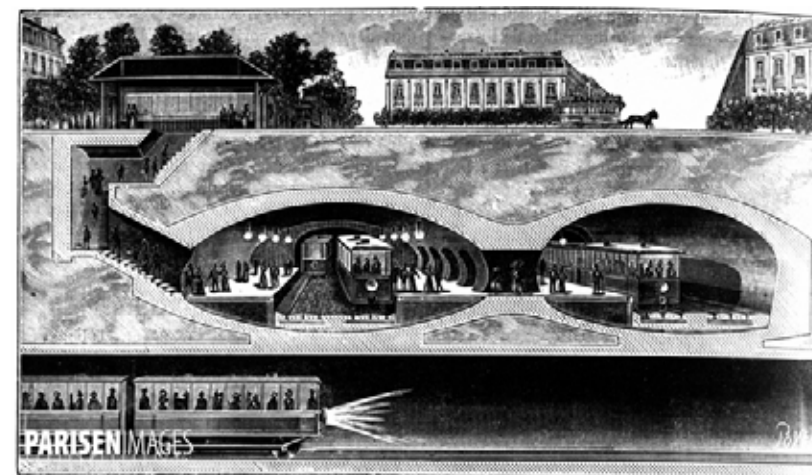


figure 10
dessin de la coupe pour la construction de la station Etoile (lignes 1,2 et 6), 1899
(© dessin de Poyet / agence Roger-Viollet / parisien images)

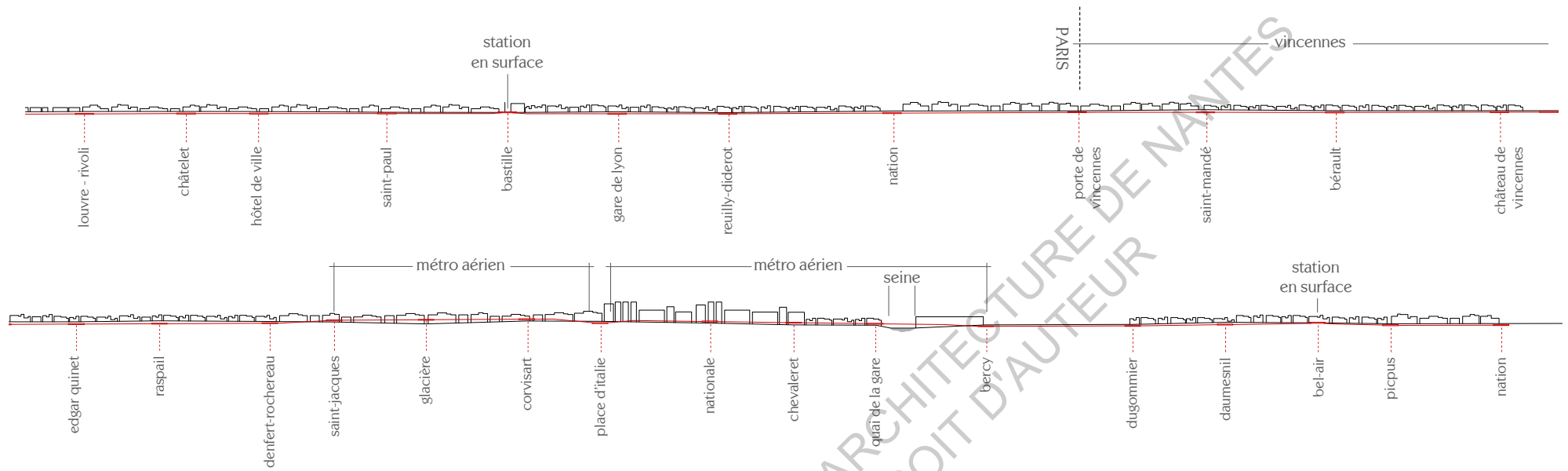
J'ai reconstitué à l'intérieur de ces pages les coupes des lignes 1 et 6 du métropolitain. Ces deux lignes sont assez antagonistes, ce qui nous permet une certaine complémentarité dans la lecture des deux coupes urbaines : la ligne 1 est intéressante puisque c'est la plus ancienne et qu'elle aujourd'hui automatisée. Par ailleurs, 98 % de son parcours est complètement souterrain. La ligne 6, à l'inverse, est la plus aérienne de toutes avec 45% du parcours en extérieur.

Nous avons vu avant deux coupes officielles (de 1899 tout de même) des stations souterraines de la ligne 1. J'ai donc reconstitué ici la coupe d'une station de la ligne 6 : la station Passy, l'une de celles où le métro passe d'une situation souterraine à une situation aérienne. Cette station est par ailleurs particulièrement intéressante puisque le métro sort directement entre des immeubles très proches.

station Passy, 1980.

(© Jean-Pierre Couderc / agence Roger-Viollet / parisien images)

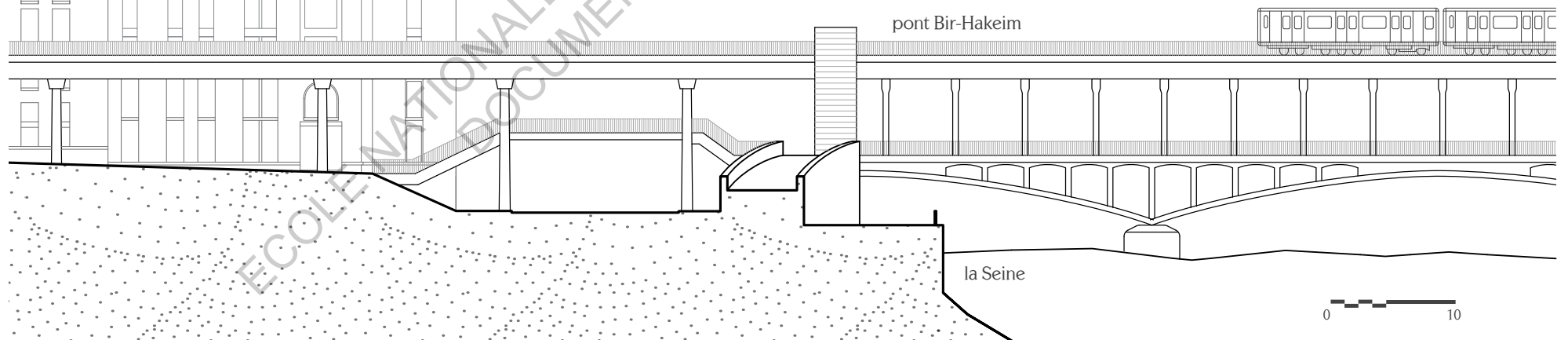




(ci-dessus)
la ville en coupes,
coupes des lignes 1 (en haut)
et 6 (en bas) du métro

(ci-dessous)
du métro à la ville,
coupe de la station Passy sur la ligne 6
et ses alentours

vers Nation >
(Paris Est)



4). L'influence du métro sur la ville et inversement :

On a vu précédemment que les systèmes constructifs du début du XXe siècle ont déterminé le tracé des lignes de métro, selon les tracés exacts formés par les rues de Paris. C'est la première grande influence de la ville sur le métro, qui est un réseau profondément urbain se dissociant totalement de la masse bâtie de la ville. Dans le quotidien, le fonctionnement de la ville "métro" et le fonctionnement de la ville de Paris s'influencent et se complètent mutuellement.

La ville a régi la forme du métro, l'emplacement de ses stations et de ses entrées. Lorsqu'elle est le théâtre d'événements particuliers, le métro subit les conséquences. Il peut en être la victime collatérale : lorsqu'une manifestation a lieu, les stations de métro se trouvant sur le tracé de celle-ci sont fermées à mesure de l'avancée du cortège pour des raisons de sécurité et de contrôle de la foule. Lors de la marche républicaine du 11 janvier 2015 qui a réuni près de deux millions de personnes dans la rue (il faut pratiquement imaginer tous les habitants de la ville de Paris rassemblés dans quelques rues de la capitale), le métro était devenu impraticable.

Mais le réseau de métro, colonne vertébrale de la mobilité parisienne, sert aussi à réparer les dysfonctionnements de la surface. Les intempéries en sont l'exemple le plus courant. La pluie (beaucoup plus rarement la neige) renforce considérablement la fréquentation du métro : cette variabilité est due aux usagers utilisant majoritairement la voiture mais connaissant suffisamment la région parisienne pour savoir que la pluie rend les conditions de circulation infernales sur les routes. La situation souterraine du métro le rend indépendant des conditions météorologiques.

Plus récemment, c'est de la pollution dont le métro (entre autre) a dû *rattrapper les dégâts*. Lorsque la circulation alternée est annoncée dans Paris en raison d'un pic de pollution, beaucoup d'usagers ne peuvent plus *en théorie* utiliser leur voiture, et les transports en commun deviennent gratuits sur toute l'Île-de-France. Les premières journées d'application de cette mesure avaient vu une hausse considérable de la fréquentation du métro. Fin 2016, l'application de cette mesure n'a pas été respectée et la fréquentation du métro est restée anormalement stable.

Le réseau de métro doit ainsi s'adapter aux décisions politiques, de la ville ou de l'État. Le plan vigipirate et son application paralysent presque quotidiennement les lignes de métro en raison des colis suspects qu'il

faut détruire. Un colis suspect, c'est une heure de perturbation sur une ligne.

Enfin, si le réseau abolit globalement la géographie et les frontières de la ville, les stations demeurent des points d'ancrage qui font lien avec elle. La publicité en est le témoin : *universelle* dans les couloirs, les tunnels et sur les quais, elle devient parfois très locale dans les stations. Il n'est pas rare d'y retrouver des publicités pour différents lieux du quartier : théâtres, salles de sport, restaurants, (etc.).

Mais le métro a lui aussi une véritable influence sur la ville, et plus particulièrement sur la façon de vivre la ville.

La première d'entre-elles : ses horaires. Parce que le métro est le noyau de la mobilité, il régit certaines habitudes de la vie urbaine, notamment donc dans la temporalité de la vie parisienne. Certains quartiers de Paris sont très vivants la nuit, et de surcroît la population étant tout à la fois plus jeune et bien plus nombreuse qu'ailleurs en France ; il existe une véritable *vie des nuits* parisiennes, qui nécessite des déplacements. Mais le métro lui, ne circule pas la nuit : en moyenne et fonction de la position des stations sur une ligne, le métro est fermé de 00h30 à 5h30 en semaine et de 2h30 à 5h30 le week-end. Cela a un impact considérable sur la façon dont les habitants (et les touristes) projettent leurs déplacements de nuit mais aussi l'économie des 4 000 établissements nocturnes de Paris. Par ailleurs on estime que 13 % de la population active d'Île de France travaille de nuit (environ 600 000 personnes). Il en résulte en premier lieu une affluence massive des usagers sur les derniers métros, qui sont parfois comparables à une fréquentation d'heure de pointe en semaine. Le week-end, les premiers métros accueillent des usagers particulièrement hétéroclites, notamment entre ceux rentrant de soirée pour aller se coucher et ceux partant travailler très tôt.

Voilà pour ceux qui continuent de se déplacer en métro. Pour les autres, qui choisissent de se déplacer pendant les heures de fermeture ou ayant raté le dernier métro, il faut se diriger sur les solutions alternatives : les bus de nuit, le vélo et la voiture par le biais de Velib' et Autolib', le taxi ou les VTC (Voitures de Tourisme avec Chauffeur). Ou bien entendu, rentrer à pied. Les bus de nuit nécessitent de bien connaître les lignes, ce qui est plus rare. Velib' et Autolib' nécessitent d'avoir un abonnement à ces moyens de transport, toutefois ils représentent une alternative assez populaire. Mais ce sont bien les taxis, et depuis quelques années les VTC (Uber principalement) qui régissent les nuits parisiennes : ils sont bien plus présents et bien plus populaires que dans d'autres grandes villes

françaises. On pourrait d'ailleurs poser l'hypothèse que le conflit entre Uber et les taxis ne serait pas si flagrant, si le métro parisien circulait toute la nuit. On prend également conscience de l'importance et de l'influence du métro lorsque l'on s'intéresse au grand nombre de cartes de métro détournées au profit d'activités urbaines (Cf. figures 11 à 13 ci-après).

Ces plans sont aussi à leur façon des plans du métro parisien, parfois qualifiés par les internautes comme représentant *le vrai métro*. Le vrai métro, connu de tous, qui se réinvente et s'imprime à la ville, qui fait vivre la ville autrement qu'en transportant les usagers de leur domicile à leur travail. Réciproquement, la représentation du métro est aussi importante que "l'objet métro" en lui-même. Il y a bien une histoire des cartes et des plans du métro, révélatrice du temps et des sociétés qu'il a traversés. Des cartes intimes vues précédemment aux cartes collectives présentées ici, le métro se dévoile dans son étonnante intimité à la ville, à son histoire, mais aussi aux habitants et à leur(s) histoire(s).

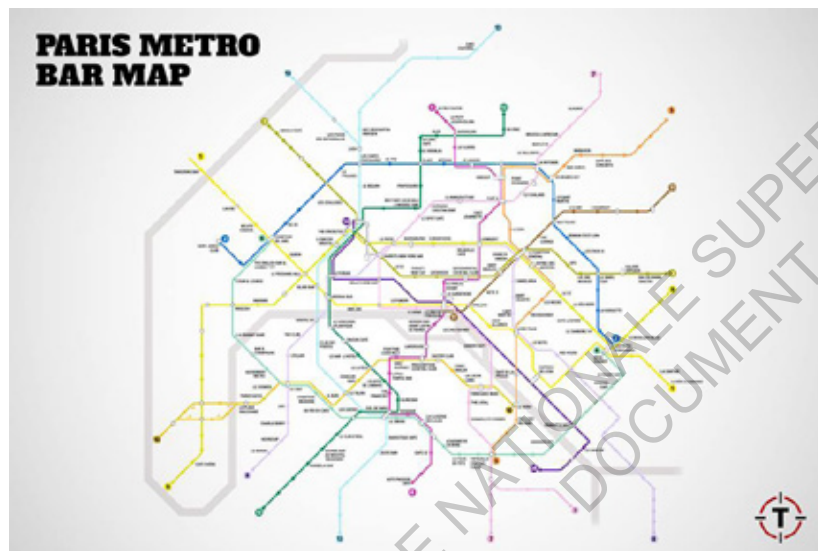


figure 11
Paris Metro Bar Map : carte du réseau de métro donnant accès aux meilleurs bars parisiens
(© site américain Thrillist)



figure 12
Paris Metro Burger Fatmap : carte du réseau de métro donnant accès aux meilleurs restaurants de burgers parisiens
(© site français Frais-Frais)



figure 13
Metro Boulot Resto : carte du réseau de métro donnant accès aux meilleurs restaurants parisiens
(© La Fourchette)

3. Les plans de métro et l'abstraction (carto)graphique.

1). Une histoire en plans :

Nous avons vu précédemment l'importance que revêt le plan du métro : aujourd'hui deux plans officiels représentent le réseau parisien et permettent de construire les itinéraires, de se localiser, de se repérer (un plan sur fond de carte de Paris et un plan abstrait en diagramme). Mais durant cent-seize ans de construction et d'évolution du métropolitain, ce plusieurs dizaines de plans et de représentations qui ont été produits et diffusés aux parisiens par divers biais.

Le plan ci-dessous (Cf. figure 1 ci-dessous) est l'un des premiers plans complets du réseau, bien qu'il ne soit pas absolument exact puisque diffusé deux ans avant l'ouverture de la première ligne.



figure 1
plan projeté du réseau le plus abouti, publié par le journal *Le Temps* en avril 1898, soit huit mois avant le début des travaux
(© OVENDEN Mark, PEPINSTER Julian et PONTREMOLI Pascal. *L'histoire du métro parisien racontée par ses plans : plans, stations et design du métro*. Paris, La vie du rail, 2015, p.8)

Fin XIXème siècle, l'impression des plans ne se fait pas en couleur, ce qui complexifie leur lecture. Ce qu'il est important de retenir, c'est que les plans officiels du réseau métropolitain n'existent pas avant les années 1910. Dans la première décennie d'exploitation du métro, qui voit pourtant la construction et l'ouverture d'une dizaine de lignes, les plans du métro sont le plus souvent réalisés par des grands magasins, des journaux ou diverses grandes entreprises qui profitent de documents de propagande - publicitaire - pour attirer les clients. En 1902 par exemple la maison d'habillement *Aux Phares de la Bastille* fait dessiner et diffuse un plan sous forme de jeu dont l'objectif est d'apprendre aux clients à se rendre dans le magasin (Cf. figure 2 ci-dessous). En 1903, le transporteur ne diffusant toujours pas de plan officiel du métro, la maison *Petitjean*, agence immobilière, offre à son tour à sa clientèle un document de propagande la situant très avantageusement au centre de Paris, sur le réseau métropolitain (Cf. figure 3 ci-contre).

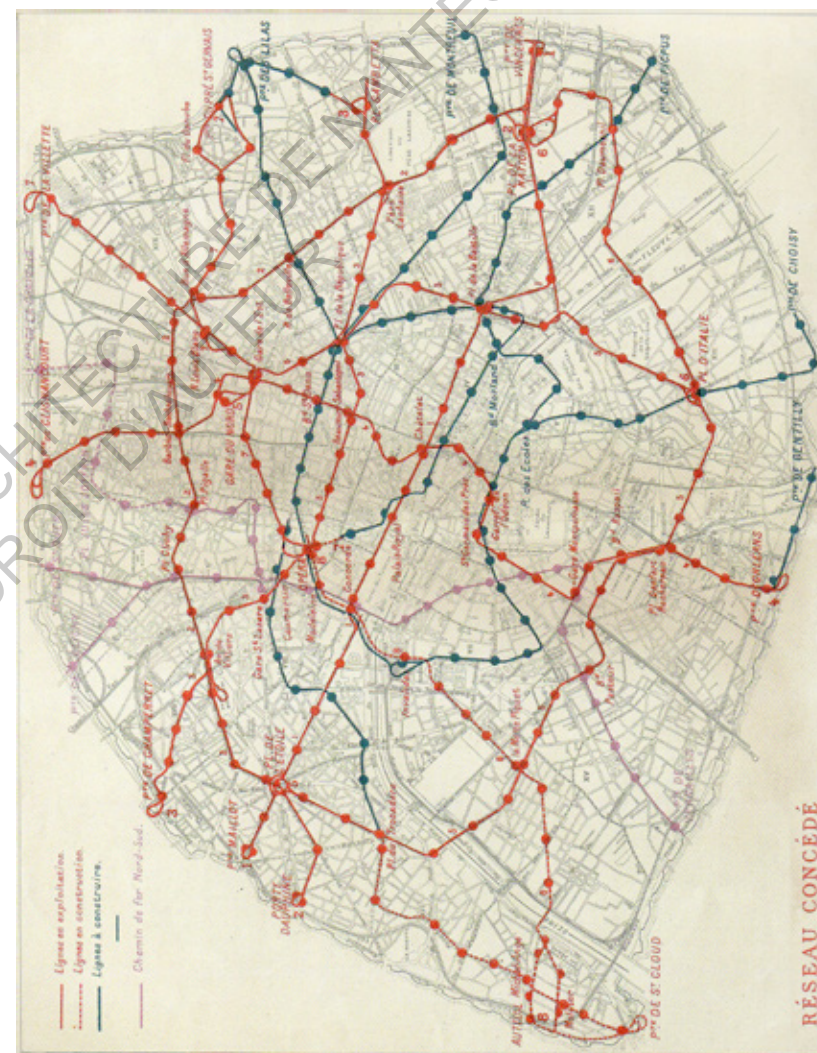
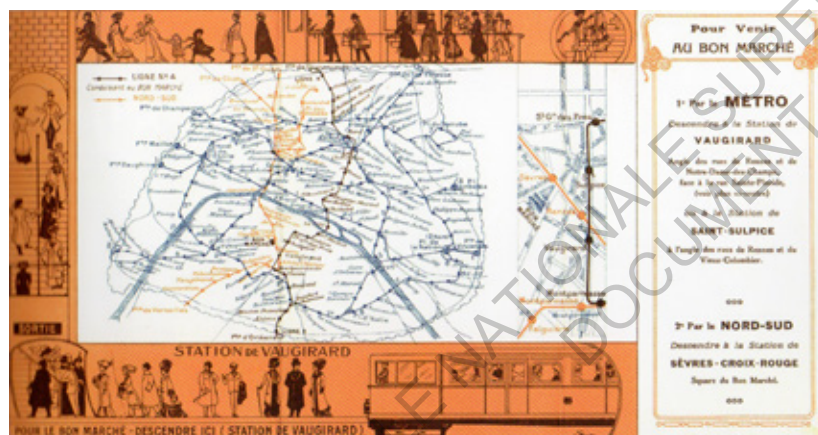
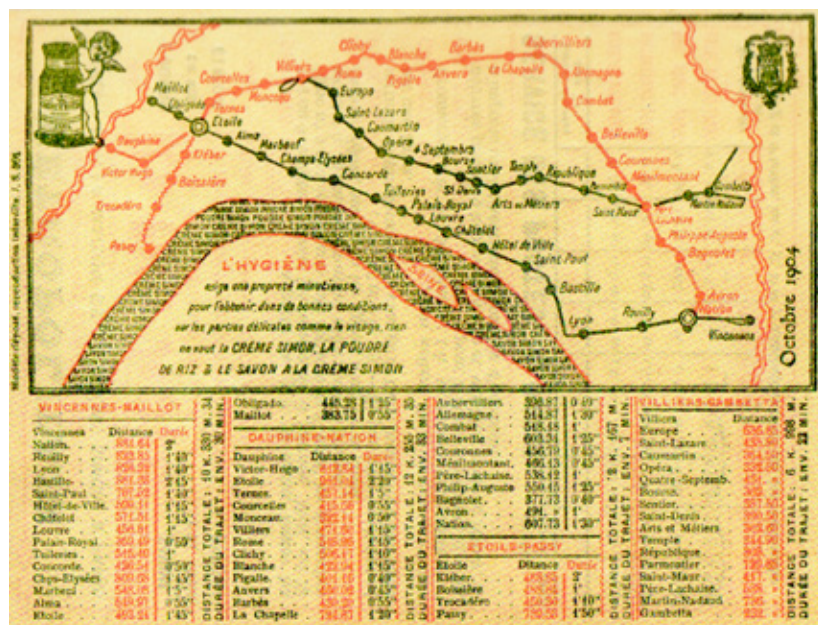


figure 2
document de propagande de la maison Aux Phares de la Bastille en 1902, sous forme de jeu "éducatif"
(© OVENDEN Mark, PEPINSTER Julian et PONTREMOLI Pascal. *L'histoire du métro parisien racontée par ses plans : plans, stations et design du métro*. Paris, La vie du rail, 2015, p.28)

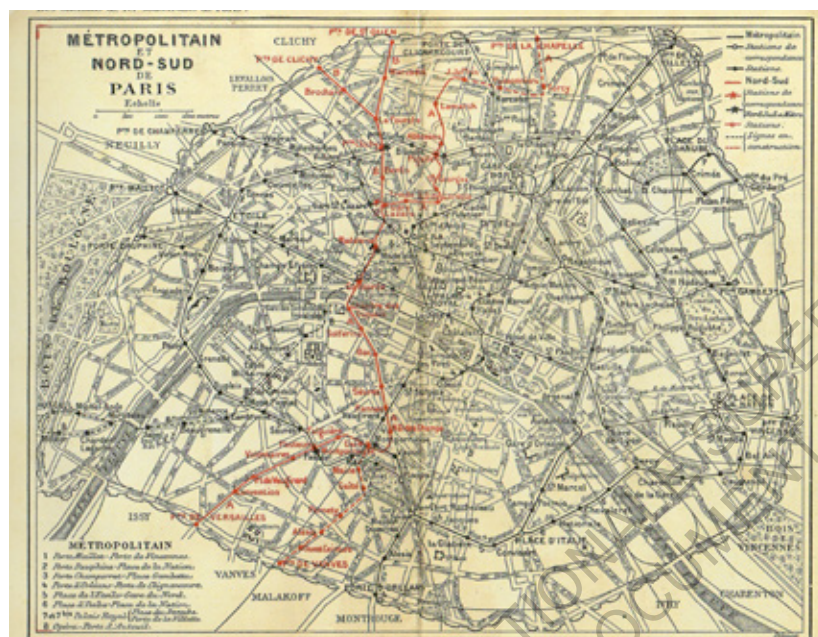


figure 3
document de propagande de la maison *Petitjean* en 1903, destiné à ses clients
(© OVENDEN Mark, PEPINSTER Julian et PONTREMOLI Pascal. *L'histoire du métro parisien racontée par ses plans : plans, stations et design du métro*. Paris, La vie du rail, 2015, p.34)

Il va de soi que ces représentations du métro sont très subjectives et visent à mettre en évidence le magasin qui les produit. Toutes les lignes ne sont pas représentées et la fidélité de leur tracé est très relative. Il faudra attendre 1909 pour qu'un premier plan officiel donne une vision complète du réseau métropolitain. Mais même après cette parution, les marques et grands magasins parisiens diffusent par dizaines des documents plus ou moins précis du métro : images, plans ou jeux sur le métropolitain, le lien entre le document et le produit restant parfois très surprenant (notamment lorsqu'il s'agit de vendre des denrées alimentaires comme de l'extrait de viande en conserve). Les grands magasins du Louvre quant-à-eux fournissent des cartes à colorier où sont dessinées les stations de métro devant l'immeuble des grands magasins. Finalement, ce sont toutes les grandes maisons parisiennes qui rivalisent de créativité, inspirées par l'essor populaire de l'arrivée du métro et des conséquences positives de la mobilité urbaine sur la consommation des parisiens.



C'est donc en 1909 qu'apparaît pour la première fois la représentation d'un réseau complet (Cf. plan ci-avant), les couleurs servant ici à dissocier les lignes déjà construites (en rouge) de celles projetées (en bleu). Une troisième couleur assez peu distincte (rose pâle) révèle la ligne Nord-Sud du réseau : de 1910 à 1930, deux sociétés exploitent en-effet le réseau métropolitain. La CMP (Compagnie du Chemin de fer métropolitain de Paris) possède toutes les lignes sauf une, la Nord-Sud¹ qui, comme son nom l'indique, relie le nord au sud de Paris. Il est donc intéressant de constater que dès 1910, toutes les lignes de métro étaient toutefois représentées sur un même plan - ce qui n'est par exemple toujours pas le cas aujourd'hui à Tokyo, dont les lignes de métro sont exploitées par différentes compagnies privées qui ne mettent pas en commun les plans de lignes.



en 1912, le plan officiel de la ligne Nord-Sud présente lui aussi la totalité du réseau
(© OVENDEN Mark, PEPINSTER Julian et PONTREMOLI Pascal. *L'histoire du métro parisien racontée par ses plans : plans, stations et design du métro*. Paris, La vie du rail, 2015, p.44)

¹ La Nord-Sud était exploitée par *La Société du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris*.

Les plans avec des lignes de couleurs différentes, à l'image de ceux que nous connaissons et utilisons aujourd'hui apparaîtront progressivement, d'abord avec parcimonie dans les années 1920 puis plus régulièrement par la suite avant de devenir l'un des codes graphiques indispensables à la représentation des réseaux (de transports en général). Le plan ci-dessous est le premier à associer les couleurs de lignes à une carte précise de la géographie parisienne. Cette version date de 1937.



1937 : version définitive du plan appelé "plan touristique" après une longue évolution de 15 ans (le premier plan touristique est apparu en 1922).

(© OVENDEN Mark, PEPINSTER Julian et PONTREMOLI Pascal. *L'histoire du métro parisien racontée par ses plans : plans, stations et design du métro*. Paris, La vie du rail, 2015, p.75)

À mesure de l'évolution de la technologie et de celle des recherches graphiques et sémiotiques, ce sont également d'autres formes de représentation qui vont prendre place dans la diffusion du plan de métro. Si tous les plans présentés dans les pages précédentes ont en commun de représenter les lignes de métro sur un fond de plan de la ville, ou à défaut selon leur tracé dans la ville ; vont apparaître progressivement les plans en diagramme, schématisant l'ensemble du réseau.

2). L'évolution en diagrammes :

A Paris, le premier plan schématique du métro est apparu dès 1936 (Cf. figure 3 ci-dessous) : il reprend le principe de formalisation du métro de Moscou qui, comme celui de Londres, a toujours été représenté schématiquement.¹ En 1965, un éditeur indépendant publiera quant-à-lui le plan du réseau parisien (Cf. figure 4 page ci-contre) selon le célèbre diagramme de Harry Beck, le dessinateur du plan du métro londonien ; et Harry Beck lui-même avait proposé sa propre version du métro parisien en 1951.

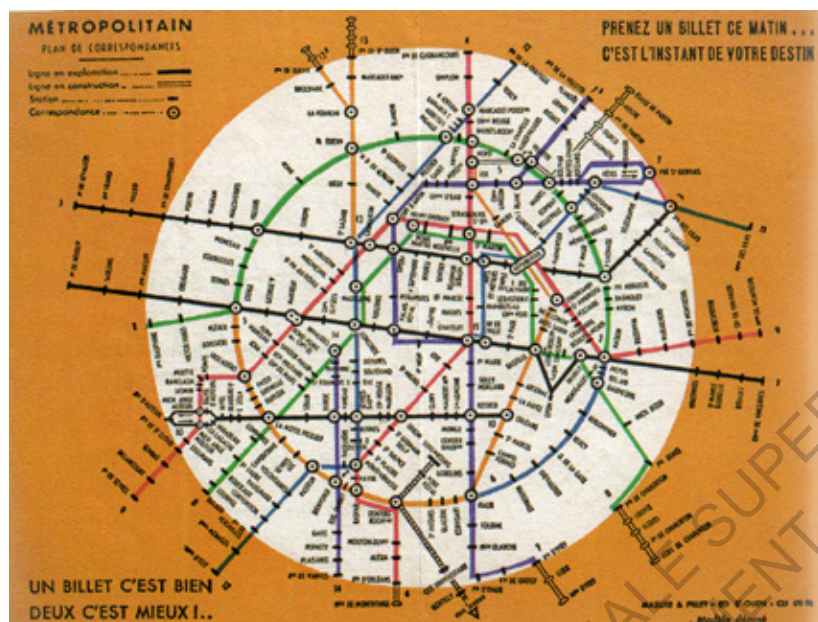


figure 3
1936 : premier plan schématique du réseau parisien
(© OVENDEN Mark, PEPINSTER Julian et PONTREMOLI Pascal. *L'histoire du métro parisien racontée par ses plans : plans, stations et design du métro*. Paris, La vie du rail, 2015, p.75)

¹ La première ligne du métro de Moscou a été ouverte en mai 1935 : il était, en 2013, le deuxième réseau métropolitain le plus fréquenté au monde après celui de Tokyo. Le métro de Londres est quant-à-lui le plus vieux du monde puisque la première ligne a ouvert en 1863. Il transporte en revanche presque deux fois moins de voyageurs quotidiens que le métro parisien.



plan du réseau de métro à Moscou
(© dessiné par Ilya BIRMAN, graphiste & webdesigner)

plan du réseau de métro à Londres
(© Transport for London)



figure 4
1965 : diagramme inspiré du diagramme de Harry Beck
(© OVENDEN Mark, PEPINSTER Julian et PONTREMOLI Pascal. *L'histoire du métro parisien racontée par ses plans : plans, stations et design du métro*. Paris, La vie du rail, 2015, p.116)

Dans leur ouvrage intitulé *L'histoire du métro parisien racontée par ses plans : plans, stations et design du métro*¹, publié en 2015, les auteurs légendent le diagramme proposé par Harry Beck pour le métro parisien avec la phrase suivante : « Avec l'adoption en 2000 par la RATP du diagramme dessiné par BCD Conseil, Paris s'ajoute à la liste des villes dont les réseaux sont présentés sous forme de diagramme, à la satisfaction des utilisateurs. »

Il me paraît délicat de parler de la satisfaction des utilisateurs sans plus d'analyse et de recul sur la situation. En-effet, si la schématisation des réseaux de transports facilite les déplacements de voyageurs quotidiens et habitués d'un réseau, pour lesquels la mobilité, et notamment la mobilité urbaine, est une capacité acquise depuis un certain temps ; cette même schématisation peut au contraire devenir un véritable casse-tête pour d'autres usagers qui n'auraient par exemple pas la même aptitude à la mobilité. Car on l'a vu précédemment, la schématisation d'un réseau de transports renvoie à l'abstraction des déplacements par le biais duquel ils sont effectués. L'utilisation du plan en diagramme plus que tout autre nécessite l'association mentale de la représentation du réseau à l'espace de la ville afin de pouvoir y projeter son propre itinéraire.

Le représentation en plan d'un réseau de métro est un enjeu primordial de communication entre les usagers et le transporteur, l'objectif étant de rendre l'usager le plus autonome possible dans ses déplacements afin de gagner en efficacité et en fluidité dans la gestion des flux de biens et de passagers sur le réseau. Beaucoup de recherches ont été menées sur le sujet, Paris étant l'un des réseaux les plus complexes à représenter du fait de sa densité et de la sinuosité de ses tracés.

Max Roberts, maître conférencier à l'université d'Essex et passionné de cartographie, a imaginé en 2015 un nouveau diagramme du réseau métropolitain parisien, basé sur ses connaissances sémiotiques et sur un siècle d'archives de la RATP en plans de métro. Ce nouveau diagramme (Cf. figure 5 page ci-contre) est un plan schématique circulaire qui permettrait, selon son auteur, de réduire de moitié le temps de détermination d'un trajet. Autrement dit, la lecture de cette carte serait si simplement optimisée que l'on mettrait deux fois moins de temps à la

comprendre et à envisager un itinéraire efficace. A sa sortie, cette carte a été massivement diffusée par beaucoup de journaux et de médias, relayant le côté révolutionnaire de ce plan qui allait changer la vie des parisiens.



figure 5
2015 : tube map central, diagramme schématique circulaire du métro parisien
(© Max Roberts)

Max Roberts, qui avait déjà *dessiné* la carte du métro avec indication des temps de déplacement à pied entre chaque station, définit le plan du métro parisien comme étant « sans espoir » : « Quand je regarde la carte de métro de Paris, je vois des bâtons de glace jetés sur une feuille de façon anarchique. Le chaos n'a pas été apprivoisé, mais remplacé par un autre chaos. »¹

¹ OVENDEN Mark, PEPINSTER Julian et PONTREMOLI Pascal. *L'histoire du métro parisien racontée par ses plans : plans, stations et design du métro*. Paris, La vie du rail, 2015, 175 p.

¹ Interview réalisée par le journal Rue89 et disponible sur : <http://rue89.nouvelobs.com/2015/12/18/plan-metro-fait-bien-cerveau-262520> [consulté le 19.12.2016].

Le plan proposé par Max Roberts et apprécié par beaucoup est peut-être plus facile à lire, plus rapide à appréhender. Il n'en reste pas moins poussé à un tel niveau de simplification et d'abstraction du territoire que la réalité urbaine de la ville en est indéniablement faussée. Roberts le dit lui-même : « *Je ne suis pas tout à fait satisfait de cette carte circulaire. Le nord et le sud de Paris sont étirés et l'est et l'ouest sont compressés. Ce n'est pas la forme de Paris. L'intérêt qu'elle suscite me donne envie de la retravailler [...].* »

Mais quel est finalement l'objectif de cette carte ? Comme tous les diagrammes schématiques auxquels se sont essayés les chercheurs et les designers, elle vise à rendre plus efficace la lecture du plan, la détermination des itinéraires et dans l'ensemble, la fluidité des déplacements sur le réseau. Ce type de cartes s'adresse à tous ceux qui comprennent les réseaux urbains de mobilité. Rendre les usagers plus autonomes dans leurs déplacements n'a d'intérêt que l'optimisation des flux et de l'espace pour les gestionnaires de transports urbains.

Finalement les plans schématiques sont essentiels à la volonté d'aller toujours plus vite et avec toujours plus d'efficacité. Un objectif inhérent à notre société hypermobile qui tend à tout optimiser et à tout calculer. S'ils améliorent plus encore le quotidien des parisiens hypermobiles parfaitement alertes et disciplinés dans leur mobilité, ils ne permettent toujours pas l'accès à la mobilité de toutes les personnes en marge de cette hypermodernité qui monopolise les réseaux de transports. De surcroît, ces plans schématiques abolissent de plus en plus définitivement la lecture de la ville, sa compréhension, ses formes réelles.

Cela ne signifie pas qu'il y ait une bonne ou mauvaise réponse, un bon ou un mauvais plan du métro. Chaque plan a un objectif auquel il répond graphiquement. Mais la tendance des dernières décennies à ne vouloir produire que des diagrammes et des versions simplifiées des réseaux métropolitains accroît les disparités et les inégalités des systèmes de mobilité. Elle laisse de côté un nombre considérable d'usagers qui au choix, abandonne la possibilité de la mobilité par transports en commun, ou s'en débrouille mais au prix d'une véritable épreuve de la mobilité.

Le métro de Paris a une histoire et cette histoire est intimement liée à la géographie et à la géologie de la ville. Les tracés du métro ne sont pas fortuits : ces lignes sinueuses et tordues qui donnent du fil à retordre aux concepteurs de cartes et de plans, suivent le complexe tracé des rues de Paris, qui elles-mêmes se sont construites et reconstruites pendant plusieurs siècles. Et parce que les systèmes constructifs du début du XXe

siècle, ajoutés au véritable gruyère qu'est déjà le sous-sol parisien, ne permettait pas de creuser directement les tunnels au bon vouloir d'une carte aux lignes droites ; ce sont les rues qui ont donné forme aux tracés des lignes, mais qui ont aussi défini la largeur des tunnels, l'étroitesse des quais de métro, (etc.).

Tout le système du métropolitain parisien a été façonné par la forme de la ville, et l'abstraction des plans de métro abolit aussi cette histoire.

Car la mobilité est aussi une question de savoir et de savoir-faire. « On ne naît pas mobile, on le devient », et c'est tout un apprentissage. Bien connaître la ville, savoir où se trouve ce que l'on cherche, pouvoir repérer une adresse, lire une carte de la ville ou un d'un réseau de transports, associer mentalement le réseau à l'espace et construire un itinéraire, savoir à qui s'adresser pour avoir des informations, manipuler des machines pour obtenir un billet ou une information, comprendre les indications annoncées ou affichées : ce sont là quelques-unes des innombrables compétences dont il faut faire preuve pour pouvoir se déplacer. Pour la plupart d'entre-nous, il s'agit-là de savoirs pratiques et élémentaires de la vie de tous les jours que l'on a parfaitement intériorisés : on les active sans même en avoir conscience, de manière « naturelle » ou « spontanée ». Mais pour d'autres, tout cela n'a rien d'évident. Pour ceux qui ont des difficultés à lire ou à communiquer avec autrui, qui ne parlent pas la langue locale ou la maîtrisent mal, ou qui ne sont pas familiarisés avec la ville, la « navigation » en univers urbain, à l'intérieur de « ce champ des signes », est compliquée et angoissante. La diffusion des interfaces informatiques dans les réseaux, la surabondance de l'information, la croissante complexité des réseaux et des représentations de plus en plus abstraites, si elles améliorent la qualité des voyages pour le plus grand nombre, n'arrangent rien au cas des non experts et les dissuadent encore davantage de s'aventurer dans la terrae incognitae de la mobilité. ¹

¹ MASSOT Marie-Hélène (sous la direction de). *Mobilités & modes de vie métropolitains : les intelligences du quotidien*. Paris, L'Œil d'Or, 2010, (collection Critiques et Cités), p.116



II SPATIALITÉS DE LA MOBILITÉ

© SCHUITTEN François. Première illustration pour la station *Arts et Métiers*, 1993

Les séquences ordinaires d'un voyageur du métro.

Quelles échelles et quelle accessibilité du métropolitain ?

Le voyage en métro, qu'il soit quotidien ou occasionnel, est régi par des séquences de mobilité qui déterminent la nature et la qualité des déplacements. Ces séquences sont définies par des usages et des espaces s'influençant mutuellement.

Cette seconde partie s'attache à décrypter ces espaces du métro dans lesquels plusieurs millions d'usagers pratiquent chaque jour leur mobilité, lieux du quotidien par excellence. Prendre le métro induit de multiples actions, petits rituels anodins qui ne le sont en réalité absolument pas et dont chaque application tend à des usages, influe sur notre perception de l'espace, du temps et des autres. Les différents espaces du métro dessinent le cadre, le décors en somme de nos déplacements à travers la ville. Il est question ici de l'espace architecturé mais aussi de tous les éléments qui le composent : le mobilier, la signalétique, les ambiances visuelles, sonores, olfactives, (etc.).

Cette partie propose la lecture, sous la forme d'un atlas non exhaustif, des espaces de la mobilité métropolitaine pour lequel j'ai subjectivement divisé le déplacement en métro selon quatre séquences spécifiques.

D'abord les accès au métro, premier lieu du métropolitain et générateur d'un lien immuable à la ville. Ensuite les stations, espace économique du métro où affluent les questions de la sécurité, de la surabondance de l'information, (etc.) ; et dans lesquelles se répartissent 150 km de couloirs de correspondances. Couloirs qui, a fortiori, donnent accès aux quais : dernier espace avant la montée dans la rame, le quai (de métro, de RER ou de train) semble être une source inépuisable d'inspiration pour la littérature, le cinéma et tant d'autres. La disposition des quais induit par ailleurs une mise en scène de l'attente, point essentiel du parcours de mobilité. La rame de métro bien sûr, objet ultime de la mobilité sans lequel nous ne serions pas mobiles, espace fermé et confiné qui change notre référentiel d'immobilité : la rame de métro qui, dans l'inconscient collectif, est associé à la surcharge du réseau en terme d'usagers. À travers ces quatre séquences, j'ai choisi de traiter de manière transversale trois sujets (parmi tant d'autres) : l'accessibilité physique, intellectuelle et sociale, l'ergonomie (échelle des éléments, confort d'assise...) et les ambiances (visuelles, sonores, olfactives...). Ces trois sujets me paraissent déterminant dans la question d'une dimension humaine de la mobilité.

1. Accès et accessibilités, les entrées du métro.

Lorsque Paris se dote en juillet 1900 de sa première ligne de métro, il se dote également d'un véritable symbole : populaire bien avant sa construction, autant décrié qu'adoré ; le succès de son arrivée est immédiat. Au début du XXème siècle Paris souffre en surface sous la multiplicité des transports et leur inefficacité ; mais il est surtout nécessaire, en plein essor industriel, de montrer la grandeur de l'ingénierie française et la maîtrise du fer et de l'acier. Chose faite donc, pour l'ouverture de l'Exposition Universelle de 1900. A l'extérieur, l'esthétique *Art Nouveau* amorcé par Hector Guimard marque les prémices d'une identité visuelle qui durera près de quarante ans, valeur ajoutée à la prouesse technique pour une ville qui exporte son image romantique. Le métro en fait désormais partie.

A l'époque le génie de Guimard ne tient pas tant dans la beauté de la forme, dont l'appréciation restera toujours subjective et donc propre à chacun ; que dans sa capacité à uniformiser l'ensemble d'un réseau en y intégrant progressivement les caractéristiques nécessaires au développement d'un véritablement système de repérage géographique.

1). Le génie Guimard ?

En 1900, la CMP (Compagnie du chemin de fer Métropolitain) organise un concours d'architecture pour la création de l'ensemble des entrées de la première ligne de métro. Déçu par les propositions qu'il juge trop peu inventives, et désireux d'ajouter à Paris une image de grandeur en plus de la prouesse technique et efficiente de la construction du réseau de métro, le directeur du jury impose finalement Hector Guimard - qui n'était par ailleurs pas candidat lors du concours. Jeune architecte déjà connu pour certains de ses immeubles Art Nouveau dans Paris, Guimard travaille sur le chantier du métro jusqu'en 1913, date à laquelle il cède aux vives critiques de ses contemporains sur son travail et se retire¹. Guimard aura dessiné en tout et pour tout cent quarante-et-une entrées de stations, dont quatre-vingt six sont toujours en place aujourd'hui et classées aux

¹ Si certains encouragent le style Guimard, d'autres au contraire le critiquent vivement. On lui reproche un art surchargé, une écriture illisible pour les noms de stations, et on va jusqu'à déplorer le choix d'une couleur verte "germanique" de la fonte.

figure 1
édicule de Guimard en
fonte et en verre : abris
ouvert sur les côtés (ici,
Abbesses).
(© mg)



figure 2
marquise de Guimard
en fonte et en verre :
abris fermé sur les côtés,
surnommé « libellule » (ici,
Porte Daupine).
(© mg)



figure 3
entrée simple de Guimard,
avec arche et lampadaires (ici,
Kleber)
(© mg)



Monuments Historiques.

Pourquoi ces entrées de métro sont-elles importantes dans l'identité visuelle du métropolitain ? Précisément parce que ce sont-elles, en premier lieu, qui forment son identité visuelle : elles ont un rôle transition entre la ville et le métro. Elles sont les premiers objets visibles du réseau de transport et leur esthétique si particulier, dont il ne subsiste pas beaucoup d'autres témoignages dans la capitale, leur confère ce rôle de "point de repère" qui permet à chacun de se situer dans la ville par rapport à une station de métro. Le fait d'avoir unifié les entrées de station dans la ville permet à chaque passant, non seulement de reconnaître les entrées du métropolitain de par leur design, mais aussi et surtout de reconnaître l'accès au métropolitain quelque soit la rue ou l'arrondissement dans lequel il se trouve, y compris s'il y est perdu.

Au-delà de l'esthétique et de l'importance de ces entrées dans la géographie du réseau, Guimard saisit les usages et les intègre à ses dessins. Le principe de départ est de couvrir toutes les entrées afin d'abriter les usagers lors de leur entrée ou de leur sortie du réseau : Guimard crée alors plusieurs variations d'édicules en fonte et en verre (Cf. figures 1 et 2 ci-contre). Son art faisant débat et étant très peu accepté de l'ensemble des parisiens, la CMP décide dès 1901 de ne plus mettre que de simples balustrades surmontées d'une arche et de deux lampadaires (Cf. figure 3). Dans les années 1920, les accès dessinés par Guimard sont jugés trop difficilement adaptables à l'évolution des transports et sont définitivement remplacés par le candélabre « Val d'Osne »¹ (Cf. figure 4 ci-dessous), lui aussi dessiné selon plusieurs variations. Il reprend la fonte de couleur verte à laquelle vient s'ajouter une nouvelle signalétique rouge. Le « métropolitain » est officiellement devenu « métro ».

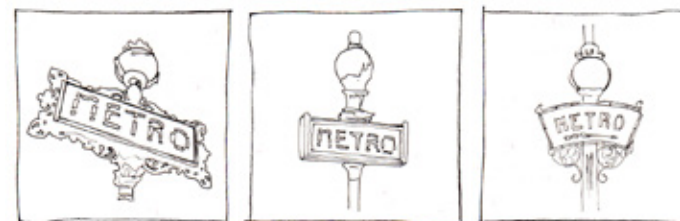
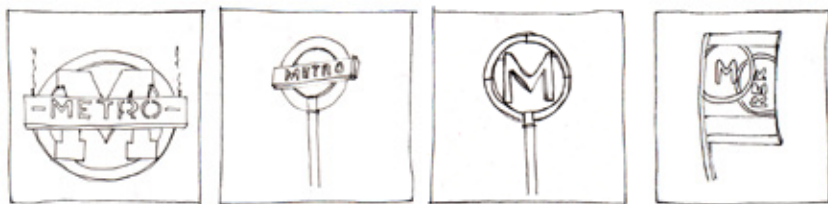


figure 4
déclinaisons du lam-
padaire « Val D'Osne »
(© mg)

1 Le candélabre « Val d'Osne » tient son nom de la fonderie du « Val d'Osne » fondée par Jean-Pierre Victor André en 1836, près de la commune d'Osne-le-Val ; spécialisée dans le mobilier urbain et la fonte décorative.

Si déjà entre 1900 et 1940, plusieurs architectes ont été en charge de dessiner les entrées de stations¹, tous sont restés sous l'esthétique majeur de Guimard, reconnaissable à sa fonte d'un vert assez foncé et à sa surcharge décorative. Pendant quarante ans, le réseau a donc disposé d'un design unifié lui conférant une meilleure lisibilité depuis la rue. En 1940, un nouveau totem est créé pour marquer l'entrée des stations (Cf. figure 5 ci-dessous) : un changement radical est effectué tant dans le graphisme que dans les couleurs. Le «métro» est officiellement devenu un «M», symbole de la volonté de simplification de l'identité visuelle. Ce totem est lui-même abandonné en 1960 au profit d'un autre (Cf. figure 6), qui sera encore changé dix ans plus tard (Cf. figure 7). En 1998, avec la création de la nouvelle ligne Météor² une signalétique spéciale avec ses propres totems est de nouveau conçue (Cf. figure 8).



de gauche à droite, figures 5 à 8
(© mg)

Ces changements de signalétique pendant plus d'un demi-siècle ont principalement participé à désunir l'esthétique établi du réseau métropolitain. Les nouveaux design s'implantant lors de l'ouverture de nouvelles stations mais remplaçant aussi souvent les anciens, on a assisté à un éparpillement de la signalétique sur le territoire. La mise en place systématique de totems au profit d'une visibilité lointaine dans les rues (ce sont des mâts avoisinant la plupart du temps quatre mètres de hauteur), a

1 Jusqu'en 1930, une ligne du réseau n'est pas sous la direction de la CMP mais gérée par une autre compagnie : la ligne Nord-Sud (actuelle ligne 12). Le design et la signalétique des stations lui sont propres, bien qu'ils varient en fait très peu du reste du réseau.

2 Météor est le nom de la ligne 14 entièrement automatisée inaugurée en 1998 : METro Est-Ouest Rapide.

définitivement aboli d'autres questions d'usage comme la protection des voyageurs par un abri permettant, par ailleurs, de conserver des escaliers secs et ainsi non glissants.

La recherche de simplification graphique, dont on prendra réellement conscience lors d'un propos ultérieur sur les recherches sémiotiques engagées par la RATP, n'a jamais abouti sur l'ensemble de réseau et nous mène donc à un fort éclectisme des entrées du métropolitain dans Paris. Si cet éclectisme s'est stabilisé depuis 1998 pour le métro (les réseaux de bus, de tramway et de RER ont finalement aussi leur propre identité), permettant leur reconnaissance au sens propre par les usagers ; l'arrivée du Grand-Paris-Express devrait marquer l'intervention de graphismes nouveaux dont le dessin n'est pour le moment pas défini.

2). Au coin de la rue :

Territoires de transition, les entrées de métro sont ces espaces intermédiaires qui permettent de passer de la ville au réseau et inversement. Le réseau métropolitain parisien compte actuellement trois-cents trois stations en service et quatorze stations fantômes, qui n'ont jamais ouvert ou ont été fermées pour diverses raisons. Trois-cents stations, mais bien plus d'accès au métropolitain. Classiquement, les stations de métro

sont placées à des endroits stratégiques de la ville : des carrefours ou des places par exemples, qui permettent ainsi une convergence de plusieurs rues vers elles. En règle générale, les entrées se font dans la rue, de part et d'autre des voies de circulation automobile, sur les trottoirs. Sur les carrefours, il est fréquent de retrouver trois ou quatre accès, au angles formés par un croisement de rues (Cf. figure 9 ci-contre).

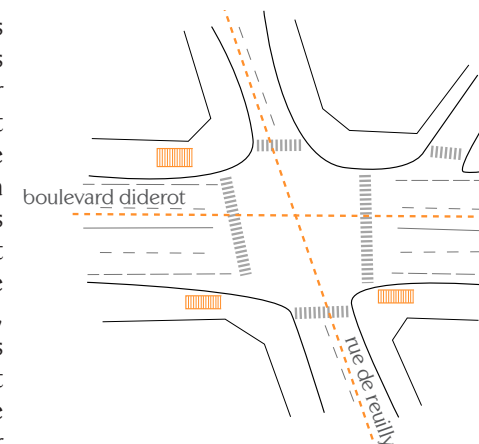


figure 9
station Reuilly-Diderot, lignes 1 et 8
(© mg)

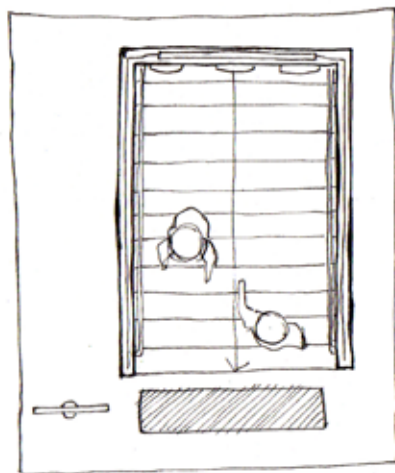


figure 10
un accès à la station Reuilly-Diderot
(© mg)

Ce simple escalier entouré d'une balustrade descendant depuis le trottoir dans le sous-sol parisien, illustre à la fois la complexe accessibilité physique du métro mais aussi la délicate transition de la ville au réseau : le métropolitain est un univers replié dans un monde souterrain avec pour seuls liens à la surface, de simples escaliers creusés au milieu des rues. Certaines stations ne proposent qu'un seul accès au métro : c'est souvent le cas pour les lignes aériennes qui disposent d'un accès central au milieu de la rue (Cf. figure 11 ci-dessous).

Les stations aériennes sont de simples quais couverts dans le prolongement des viaducs. Intrinsèquement, ce sont peut-être les stations les plus faciles à appréhender. L'espace au niveau de la voirie est libéré par la structure poteau/poutre, et intègre donc les escaliers, les escaliers mécaniques, les tourniquets de contrôles des billets (etc.). La figure 12 (Cf. page suivante) illustre l'accès à la station aérienne Glacière.

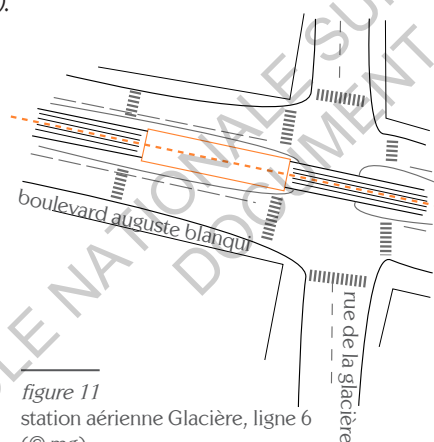


figure 11
station aérienne Glacière, ligne 6
(© mg)

Dans l'usage, cela permet de descendre dans une station sans nécessairement traverser la route. Contrairement à certaines villes où les entrées du métropolitain se font dans les immeubles, et donc ne possèdent souvent qu'une entrée majeure, le métro de Paris est dissocié de la masse bâtie et de son parcellaire : le métro est lié aux rues, aux axes urbains, à la ville. C'est dans la rue que l'on cherche le métro. C'est dans la rue qu'on en ressort.

La figure 10 (ci-contre) représente en plan l'un des trois accès de la station Reuilly-Diderot, mais qui est aussi un accès type à Paris.

Bien que les stations aériennes disposent presque toutes d'ascenseurs et/ou d'escalier mécaniques (rendu facilement adaptables par leur situation extérieure), il est toutefois nécessaire dans certains cas de franchir les quatre ou cinq premières marches d'accès à la station comme dessiné ici. En terme d'accessibilité avec un fauteuil roulant, une poussette ou des valises, le parcours est encore une fois complexifié dès l'entrée à la station.

De rares stations voient quant-à-elles leur accès dans un bâtiment : la station Pernety (ligne 13), la station Vaneau (ligne 12), la station Porte de Pantin (ligne 5), la station Riquet (ligne 7), la station Mirosmesnil (lignes 9/13) ou la station Bibliothèque François Mitterrand (ligne 14) en sont des exemples. Enfin, bien entendu, les gares et certains centre commerciaux offrent un accès direct dans des édifices.

Dernière grande typologie d'accès, les places. Étant toutes différentes, c'est de leur morphologie que dépend un emplacement parfois assez surprenant des accès au métro (Cf. figure 13 ci-dessous). Il n'est pas rare, comme sur la place de la Nation ou sur la place d'Italie qui sont des places circulaires concentriques, de tourner littéralement en rond, autour du rond, pour trouver finalement un escalier s'enfonçant dans le sol.

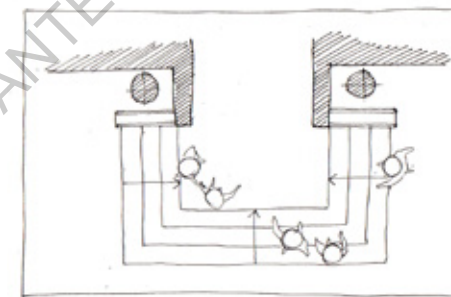
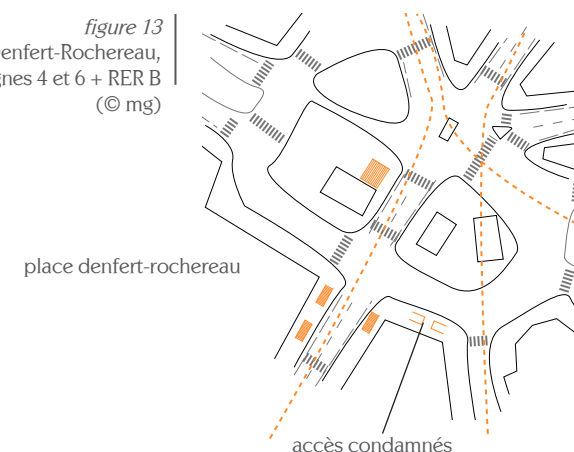


figure 12
accès à la station Glacière
(© mg)

figure 13
station Denfert-Rochereau,
lignes 4 et 6 + RER B
(© mg)



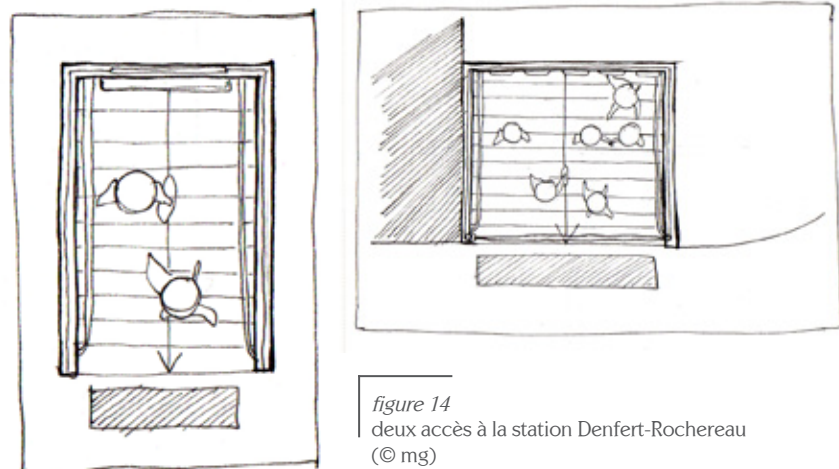


figure 14
deux accès à la station Denfert-Rochereau
(© mg)

Ces accès à la station Denfert-Rochereau (Cf. figure 14 ci-dessus) illustrent la hiérarchisation des entrées du métro, et avec elle la première gestion des flux de voyageurs - la desserte d'une place procède d'ores et déjà d'une station majeure du réseau. Cette station est effectivement un pôle d'échange important sur le réseau, croisement entre deux lignes de métro et la ligne de RER joignant les deux aéroports principaux de Paris, et station la plus proche de l'entrée des catacombes, haut lieu touristique. L'accès principal sur la place (dessin de droite) est donc un large escalier permettant le passage de front de six à huit personnes. Les accès secondaires (dessin de gauche) sont en revanche bien plus étroits, de sorte qu'il est déjà délicat de se croiser à deux personnes. Ici encore, aucun dispositif ne permet l'accessibilité à des personnes à mobilité réduite.

La question des dispositifs d'accessibilité est une véritable problématique du réseau métropolitain, les infrastructures parisiennes datant du début du XX^{ème} siècle, déjà très étroites, ne permettent que très rarement des aménagements en surface souvent lourds comme des ascenseurs. Il n'est plus rare, cependant, de voir des escaliers mécaniques accompagner la remontée en surface depuis les stations (Cf. figure 15 ci-contre). Ceux-ci ne permettent néanmoins pas la descente en station.

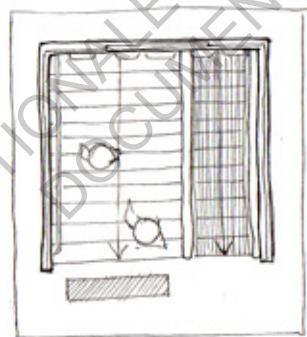


figure 15
un accès à la station Place d'Italie
(© mg)



figure 16
descendre dans le métro, avenue du Général Leclerc
(© mg)

Que retenir finalement de ces multiples typologies d'accès au métro ? En premier lieu, qu'elles ont en commun l'escalier qui permet la descente ou la montée à chaque station, et qu'a fortiori, prendre le métro, cela commence par monter ou descendre un escalier. Ça n'est pas un détail, considérant que toute personne présentant des difficultés dans la pratique de la marche (personne âgée, en fauteuil roulant, avec des béquilles, enfant en bas âge, femme enceinte etc.) ou toute personne *encombrée* d'un objet inadapté à la pratique de l'escalier (poussette, valises, etc.) est d'ores et déjà confrontée à l'épreuve de la mobilité métropolitaine.

Ensuite, que ces accès sont conditionnés par leur situation urbaine de plusieurs façons : l'importance hiérarchique du lieu qu'il desservent couplée à la place qu'ils ont le loisir d'occuper sur la voie publique caractérise leur dimensionnement ; et avec lui l'espace qui sera praticable entre tous les usagers, amenant dès ici la question de la proximité avec autrui. La mobilité en métro s'affranchit en revanche de l'omniprésence de la voiture dans la ville en proposant presque toujours plusieurs entrées pour une même station, et évite de ce fait le franchissement des voies de circulation. C'est tout à la fois un gain de temps et de sécurité.

Enfin, que les accès au métropolitain définissent l'espace de transition physique entre la ville et le réseau de métro, et que leur situation sur les axes urbains nous invite à descendre dans les entrailles de Paris. Portes d'entrée ou de sortie avec la ville, les accès prennent la simple forme d'étroites percées au cœur des rues, par lesquelles un escalier sinueux ou un escalier mécanique et raide invitent soudainement à emprunter un autre chemin. Les entrées sont, dans l'espace urbain, la partie visible de

l'iceberg, ne dévoilant qu'une infime partie d'un réseau dense, complexe ; d'une autre ville qui palpète sous les pas de millions de voyageurs pressés. La figure 16 (Cf. page précédente) illustre cette simple descente au milieu de l'activité des rues parisienne : la déviation de certains chemins et puis la disparition progressive de toutes ces personnes qui plongent dans le sol ; ou à l'inverse, leur réapparition à la surface.

2. La station et ses enjeux.

La station détermine le premier espace réellement économique du métro : l'utilisation du réseau de transport étant payante, c'est d'abord un espace de vente des tickets. À Paris la lutte contre la fraude tend, depuis des années, à la mise en place de dispositifs de contrôle, de surveillance et de répression de plus en plus évolués. Par ailleurs, on assiste à la marchandisation des stations de métro qui accueillent aujourd'hui une publicité toujours plus accaparante d'attention, de véritables magasins et offres de services, ainsi que l'installation plus ou moins autorisée d'étals dans les couloirs. Toute cette économie de la mobilité, à laquelle s'ajoute également des enjeux de sécurité, s'organise autour de la mission de transport du métro, dont la complexité nécessite déjà une prédominance de l'information. Entrer dans une station de métro est presque toujours la promesse d'une sollicitation visuelle massive de l'utilisateur. Si l'utilisateur aguerri a appris à trier et hiérarchiser l'ensemble des informations se présentant à lui pour ne retenir que celles qui lui sont essentielles, l'utilisateur non aguerri ou le voyageur étranger est alors mis à l'épreuve de cette surabondance de l'information dont il lui faut connaître les codes.

1). Le territoire économique de la mobilité :

Le 05 décembre 1980, Jacques Chirac, maire de Paris, est photographié sautant le portillon du métro à la station Auber où se tient une exposition d'art moderne. Cette photographie aujourd'hui célèbre a déclenché les journaux de l'époque et les déclenche encore lorsqu'il s'agit de parler de la fraude dans le métro parisien : au choix, pour illustrer *La France qui triche* (Nouvel Observateur, 21 juillet 1994) ou pour faire écho à un esprit libertaire, désinvolte et dynamique de la société.



le maire de Paris Jacques Chirac
à la station Auber le 05.12.1980
(© photographe inconnu, source AFP)

Symbole d'une époque révolue ne connaissant ni la crise économique ni les chiffres du chômage, cette photographie récupérée et réutilisée à de multiples reprises pour de multiples raisons contraste aujourd'hui par sa désinvolture avec le sérieux et la violence des campagnes *anti-fraude* menées par la RATP depuis quelques années. La dernière en date (Cf. figure 1 ci-dessous), placardée dans toutes les stations de métro en septembre 2016, a été marquée par les vives réactions de la presse et des réseaux sociaux à son encontre.

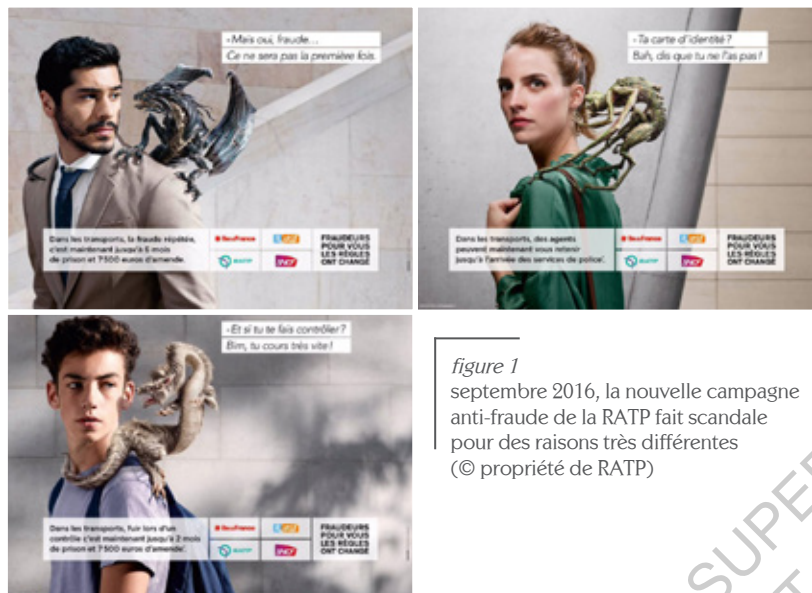


figure 1
septembre 2016, la nouvelle campagne anti-fraude de la RATP fait scandale pour des raisons très différentes (© propriété de RATP)

Objet de nombreuses dérives, cette campagne a autant servi de support à l'extrême droite pour dénoncer un *racisme anti-blanc*, que de levier créatif sur les réseaux sociaux, détournée autant de fois que nécessaire pour dénoncer la fraude incessante d'hommes et de femmes politiques. Si la fraude dans les transports publics d'Ile de France a été évaluée à plus de 350 millions d'euros par an par la Cour des Comptes, la campagne pose toute de même question par le message qu'elle adresse. Placardée sur les quais de métro par le biais d'affiches de 12m², elle prend la place habituellement concédée aux affiches publicitaires incitant à la consommation et jouant de ce fait le jeu de la séduction de l'utilisateur. Elle ne peut de la sorte passer inaperçue de l'ensemble des voyageurs attendant leur métro ; et qui, ayant payé ou non leur

titre de transport, se voient interpellés par le slogan : « *Fraudeurs, pour vous les règles ont changé* ». L'usage du terme "fraudeur" en début de phrase manifeste la digression de ce qui aurait dû être une campagne d'information vers une campagne d'accusation des usagers, perçus comme étant potentiellement tous des fraudeurs. Les codes graphiques de la campagne sont directement empruntés au monde de la science fiction : le monstre inspirant le dégoût représente la voix intérieure, la conscience de l'utilisateur. On plonge donc dans le référentiel éminemment religieux d'une conscience culpabilisante, de notion de bien ou de mal. Après l'attraction graphique, vient le temps de la lecture des informations complémentaires : d'abord la sentence (amende, prison, police...), et puis l'accusation sous forme de slogan, dans un gargarisme complet à l'égard des usagers de ces nouvelles règles du jeu annoncées.

Dans un transport majoritairement utilisé par les classes populaires et moyennes de la société, on adresse donc, en sous-face comme en surface, un message culpabilisant et agressif à l'encontre de voyageurs subissant déjà la hausse régulière des prix du ticket de métro.

L'économie du métro prend finalement forme dans des dispositifs de contrôle aujourd'hui bien connus de tous, particulièrement restrictifs dans la ville de Paris. Entrer dans une station de métro amène les usagers à se confronter aux objets qui régissent l'espace économique métropolitain : les objets destinés à la vente (Cf. figure 2 ci-dessous) et les objets destinés au contrôle (Cf. figures 3 et 4) noyant les dispositifs d'information (Cf. figures 5 à 8 page suivante) sensés aider les usagers dans leur mobilité.

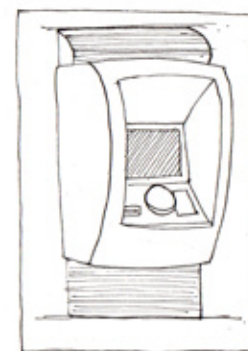


figure 2
borne d'achat de titres de transports (© mg)

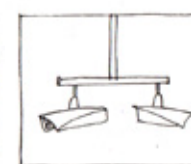


figure 3
caméras de vidéosurveillance (© mg)

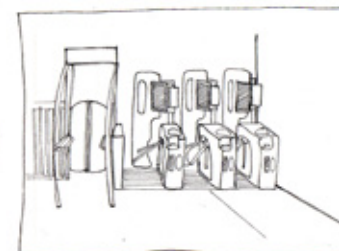


figure 4
barrière de contrôle des billets (© mg)



figure 5
guichet d'informations
(© mg)

figure 6
information trafic
métro et RER
(© mg)

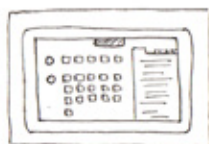


figure 7
information trafic bus
(© mg)

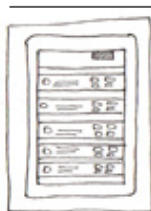
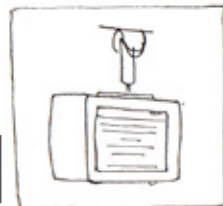


figure 8
informations générales
sur le réseau RATP
(© mg)



Dans la pratique quotidienne de la mobilité, certains de ces dispositifs ont un impact sur les usages : c'est notamment le cas de la barrière de contrôle des billets. Dans des villes comme Lille ou Vienne, le contrôle des billets se fait uniquement en passant un ticket ou un badge à l'endroit prévu à cet effet. Aucune barrière physique ne limite plus encore le déplacement : l'usager qui voudrait y frauder n'aurait pas de difficulté puisqu'il suffit de continuer sa route sans valider son titre.

A Paris les barrières de contrôle n'ont eu de cesse d'évoluer pour arriver à celle présentée en plan ci-dessous (Cf. figure 9), et qui implique différentes étapes de passage.

3 / pousser la porte débloquée à l'étape 1

2 / pousser le tourniquet débloqué à l'étape 1

1 / valider son pass ou son ticket

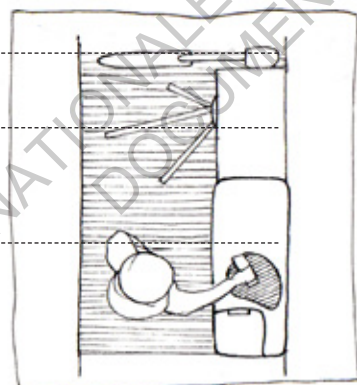


figure 9
barrière de contrôle des billets, vue en plan
(© mg)

Si l'étape 1 n'est pas franchie, c'est-à-dire si le titre de transport n'est pas valable, le tourniquet et la porte restent bien entendu bloqués. Jacques Chirac aurait finalement eu bien plus de difficultés à passer par-dessus le tourniquet aujourd'hui qu'en 1980, époque où les portes battantes n'existaient pas.

La fraude sur le titre de transport a néanmoins évolué en même temps que les dispositifs destinés à l'en empêcher. Ainsi, la manière la plus courante de passer sans ticket est de passer le tourniquet et la porte en même temps qu'une autre personne, ce qui implique de se coller à elle. Deux façons de le faire : lui demander la permission, ou ne pas lui demander la permission. Cette dernière possibilité peut générer des conflits, mais aussi mettre très mal à l'aise certaines personnes, comme par exemple une femme à qui un homme viendrait se coller sans prévenir le temps de passer le contrôle. La deuxième façon la plus courante de frauder étant de passer par la sortie, c'est-à-dire d'attendre que quelqu'un sorte de l'espace économique du métro et de s'y faufiler avant que la porte ne se referme.

D'autres méthodes doivent certainement être envisageable, selon les aptitudes physiques et la créativité de la personne concernée. Ce qu'il est intéressant de noter, c'est que la majorité des usagers *en règle* ne semblent pas s'opposer aux usagers désireux de *frauder* avec leur aide passive, voire, retiennent les portes pour qu'ils puissent passer.

Mais au-delà de la question de la fraude, ce dispositif de barrière à tourniquet complété d'une porte, si elle représente une étape pour un usager lambda, devient la nouvelle épreuve des autres. Passer ce type de structure avec un fauteuil roulant ou une poussette est tout simplement inenvisageable, aussi existe-t-il normalement une porte subsidiaire sur le côté pour permettre le passage. Si toutefois elle fonctionne, si toutefois un agent est à proximité dans les cas rares où elle ne fonctionne pas. En revanche, le simple fait de vouloir franchir un tourniquet avec une ou plusieurs valises est déjà particulièrement complexe, et c'est d'ailleurs un fait très connu des parisiens.

Enfin pour quelqu'un qui prendrait le métro pour la première fois ou ne le prendrait que très rarement (un touriste par exemple), la barrière de contrôle peut devenir un objet d'angoisse. Parce qu'elle peut se bloquer très rapidement, il est nécessaire d'être rapide ou réactif pour la passer (une personne âgée ou présentant des difficultés motrices étant une nouvelle fois mise à l'épreuve). Il n'est d'ailleurs pas si rare de voir des personnes bloquées entre le tourniquet et la porte, se retrouvant alors

dans une position physique délicate voire douloureuse. Un tel fait peut en fin de compte dégoûter ou écarter définitivement des usagers occasionnels de la mobilité métropolitaine.

Dernier degré de la marchandisation de l'espace, les boutiques du réseau métropolitain. Au début du siècle, les seules activités commerciales du métro étaient la loterie, les journaux et les distributeurs de bas nylon sur les quais (Cf. figure 10 ci-contre).

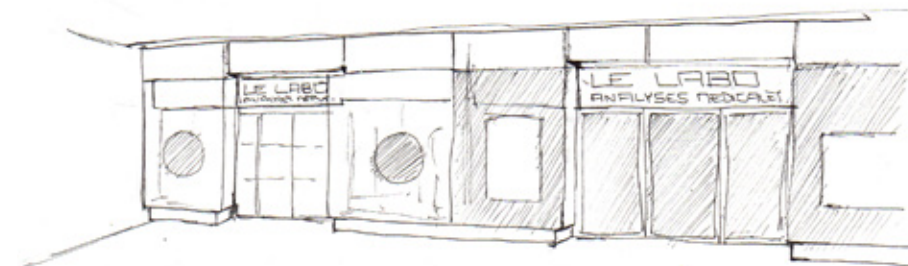
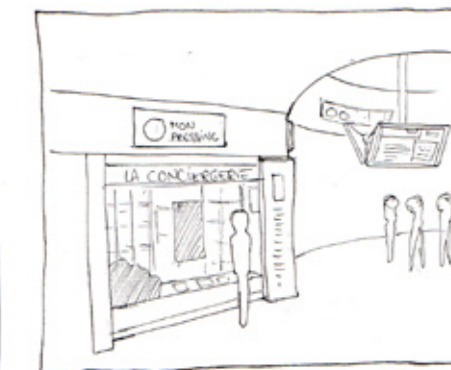
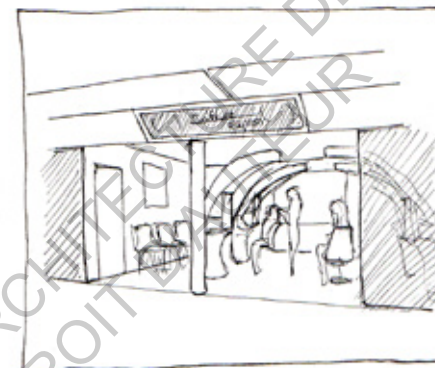
Si cela semble déjà original, ce sont aujourd'hui plus de 460 boutiques qui se sont installées dans les petits espaces inutilisés (pour le moment) du métro. Ces boutiques subissent plusieurs contraintes majeures : un bail très précaire qui permet à la RATP de récupérer les espaces quand elle le souhaite dans le

cadre de l'évolution ou de la mise aux normes des stations ; des espaces difficiles d'accès et donc des problèmes d'approvisionnement, l'absence de l'eau courante (les espaces du métropolitain se trouvent souvent en-dessous du niveau des égouts. Si l'on peut toujours amener l'eau, son évacuation est parfois impossible).

Mais le métro a cet avantage d'amener les clients, aussi les boutiques n'hésitent pas très longtemps avant de venir s'installer sur le passage des milliers voire centaines de milliers de voyageurs quotidiens (c'est le cas dans les gares). Avec l'hétéroclisme des enseignes présentes aujourd'hui sur le réseau, les usagers du métro peuvent rester en autarcie sous terre. Laboratoires d'analyses médicales, salles de sports, *aquabike*, agences bancaires, coiffeurs (à sec), fleuristes, enseignes de restauration rapide, moyennes surfaces (un magasin *Marks et Spencer* a ouvert dans le métro à La Défense), magasins de presse, magasins de vêtements, de souvenirs, de babioles, cordonniers, serruriers, pressing, (etc.). Tout se trouve sur le trajet des usagers qui n'ont désormais plus besoin de s'encombrer d'un détour. Plus que le témoignage d'une marchandisation des services de transports, ces boutiques sont le reflet de notre société qui veut aller toujours plus vite, tout avoir à disposition sans fournir plus d'effort que nécessaire.



figure 10
distributeur de bas nylon à la
station Palais-Royal, 1955
(© archives RATP)



ci-dessous
coiffeur express à sec (station gare de Lyon) ; magasin de presse (sta-
tion Montparnasse-Bienvenue) ; vendeur de fruits et légumes (station
Chevaleret) ; conciergerie / cordonnier / serrurier (station Montrouge) ;
laboratoire d'analyses médicales (station La Défense)
(© mg)

2). Information et publicité, 150 km de sollicitation :

Une fois passées les barrières de contrôle, s'ouvre en fonction de la taille de la station ce qui peut s'apparenter à un véritable labyrinthe de couloirs de correspondance. En tout, le réseau métropolitain parisien compte cent cinquante kilomètres de couloirs dont certains ressemblent à celui présenté ci-dessous (Cf. figure 11). Cette figure illustre les espaces sur-codés qui naissent de la surabondance de l'information sollicitant les usagers, informations qu'il est nécessaire d'apprendre à trier et hiérarchiser. La figure 12 (Cf. page ci-contre) représente quant-à-elle un autre type de couloir de correspondance, très courant et entièrement dévolu à la publicité.

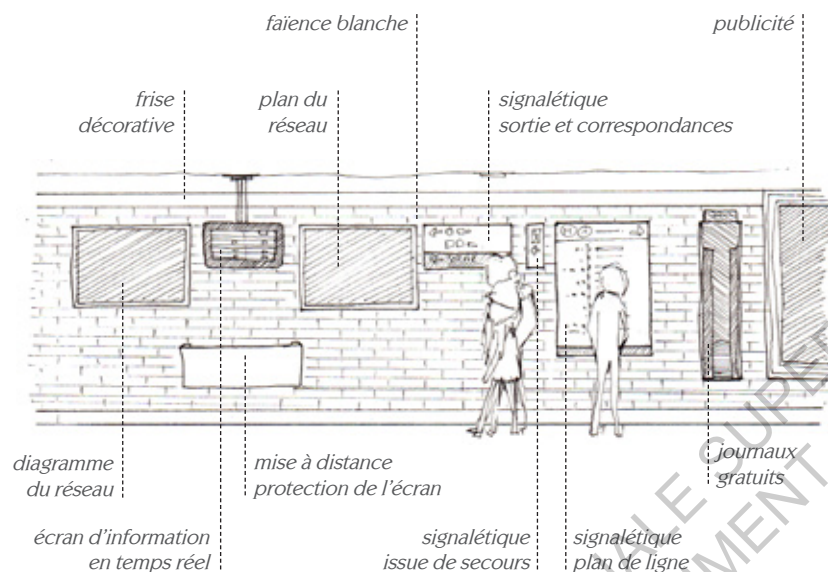


figure 11
un couloir du métro, espace sur-codé
(© mg)

La publicité tient une place importante dans le parcours de mobilité d'un usager du métro. Non pour l'intérêt qu'elle pourrait susciter mais par son omniprésence dans le quotidien des voyageurs, ce qui par ailleurs tend à l'effet totalement inverse de son objectif. Noyés dans un flot continu de publicités les incitant à consommer toujours plus, les usagers du métro

sont confrontés à une nouvelle sollicitation visuelle massive dont ils ont tendance à se détourner. Mais ne plus regarder la publicité suffit-il à ne plus la voir ?



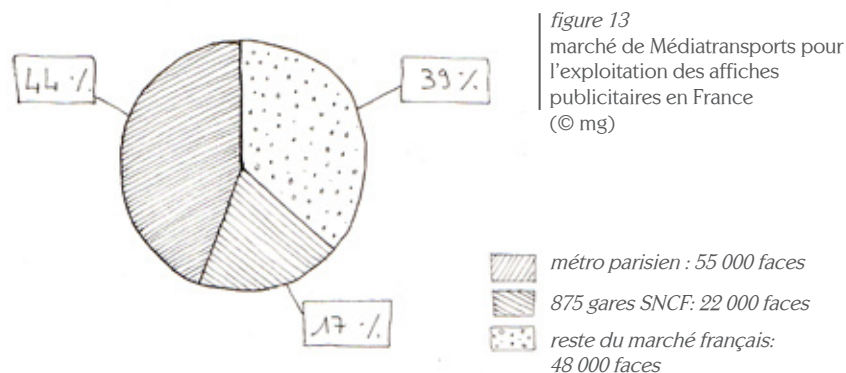
figure 12
un couloir du métro, espace de
consommation
(© mg)

Selon la régie Métrobus¹, qui détient l'exploitation des affichages publicitaires, le métro parisien dispose de 55 000 faces publicitaires. À titre de comparaison, le groupe Médiatransports² qui réunit les filiales Métrobus et Médiagares exploite également une partie importante de l'affichage publicitaire sur le réseau SNCF. Sur un total de 875 gares à sa charge sur le territoire français, Médiatransports dispose de 22 000 faces publicitaires. Un chiffre presque dérisoire face aux 55 000 faces du métropolitain parisien et ses 300 stations. À titre de comparaison toujours, Médiatransports est le leader européen de l'affichage publicitaire dans les

1 Métrobus est à l'origine une régie de la RATP fondée en 1949 pour exploiter l'affichage publicitaire dans le métro parisien.

2 Médiatransports est la régie publicitaire spécialisée dans le transport du groupe Médias & Régies Europe (MRE). Composée de Métrobus et de Médiagares, elle est le leader européen de la publicité dans les transports et le partenaire privilégié de la RATP, la SNCF et SNCF Réseau ainsi que des responsables de transports locaux dans les grandes villes de France. Médiatransports couvre au total 78 réseaux de bus, 4 réseaux de métro et offre 125 000 supports publicitaires dans les transports français... dont 55 000 dans le métro parisien.

transports et exploite au total 125 000 faces publicitaires en France (Cf. figure 13 ci-dessous) dans les réseaux de bus, de tramway ou de métro et dans les gares. Sur 125 000 faces publicitaires, ce sont 55 000 - soit près de la moitié - qui sont concentrées dans le métropolitain parisien. Ces chiffres représentent à eux-seuls la surabondance de la publicité sur le réseau de la capitale. Qu'en est-il alors dans la pratique pour un usager quotidien ?



Il est très difficile de chiffrer la présence de la publicité dans la vie de chacun et finalement, assez peu d'études se penchent sur la question. Aujourd'hui la publicité est partout : dans les transports mais aussi dans les médias classiques (TV, radio, presse), massivement sur internet et les réseaux sociaux, dans les magasins bien entendu, dans beaucoup de lieux de loisirs également (cinéma, stades, salles de sport). Plus subtilement il existe aussi le placement de produits dans les film et les séries. Les chiffres dansent donc sur une belle balance allant de 350 à 15 000 publicités vues ou entendues chaque jour par une personne. C'est un intervalle très large, duquel les médias tirent généralement le chiffre moyen de 5 000 publicités par jour et par personne¹.

J'ai mené une rapide expérience de relevé de la publicité sur mon trajet quotidien, allant de la station Denfert-Rochereau à la station Bastille. Ce

¹ Ce chiffre est souvent attribué à une étude de l'institut américain Yankelovich mais des doutes sont permis quand à la paternité même de l'étude. C'est le chiffre le plus relayé dans les médias populaires.

trajet, hors marche, s'effectue en 20 mn de métro. Il se compose de deux lignes (n°6 et n°5) avec un changement à Place d'Italie et compte en tout dix stations. C'est un trajet très court dans le contexte francilien.

Il en résulte que 179 publicités sont présentes chaque jour sur mon trajet, dont 169 uniquement dans le métro. Considérant que j'effectue ce trajet deux fois par jour, la publicité à elle-seule me sollicite 338 fois dans le métro. Autrement dit, en ôtant le temps passé à marcher, prendre le métro pour me rendre au travail correspond pour moi à regarder une publicité toutes les sept secondes pendant 20 minutes. On peut naturellement supposer qu'une personne passant une heure ou plus chaque matin et chaque soir dans les transports en commun soit d'autant plus encore sollicitée.

Les 55 000 faces publicitaires du réseau métropolitain doivent cohabiter visuellement avec l'ensemble des dispositifs d'information. Dans les couloirs, c'est la signalétique directive qui est prédominante puisqu'il est nécessaire d'aiguiller efficacement les usagers dans le "labyrinthe". On y retrouve également les plans du réseau et des écrans d'information en temps réel sur l'état du réseau.

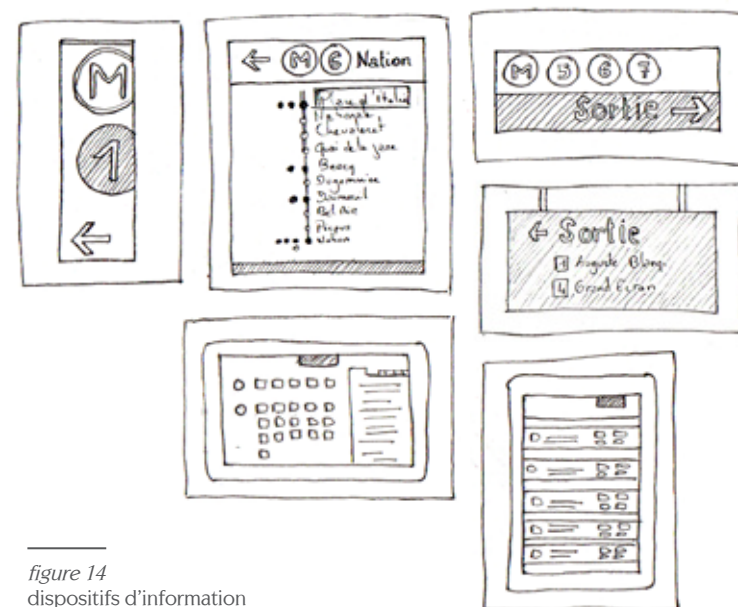


figure 14
dispositifs d'information
et signalétique en station
(© mg)

Si dans le métro la publicité n'est présente que visuellement, l'oreille des usagers est tout de même sollicitée dans les stations puisque l'information quant-à-elle, n'est pas seulement visuelle. Beaucoup de messages sont en effet adressés aux usagers du métro par le biais de hauts parleurs situés en peu partout dans les stations. Ces messages sonores sont destinés à informer les voyageurs en temps réel sur l'état du réseau, mais aussi à diffuser des messages de prévention ou de sécurité. En fonction de la nature du message et sa temporalité, ces messages peuvent être pré-enregistrés par la RATP (comme on reconnaît par ailleurs "la petite voix" de la SNCF dans les gares) ou énoncés par un chef de station en direct. Paris étant une ville très touristique et accueillant de ce fait énormément de voyageurs étrangers, les messages sont presque tous pré-enregistrés dans plusieurs langues : anglais, allemand, espagnol, italien, japonais et mandarin sont les six autres langues qui peuvent être entendues dans le métro parisien. Seules les annonces essentielles sont diffusées en deux autres langues que le français : l'anglais toujours en seconde langue, puis une troisième qui dépend notamment de l'emplacement géographique. Ainsi l'allemand sera utilisé sur les lignes de métro joignant la gare du Nord ou la gare de l'Est, l'italien sur les lignes joignant la gare de Lyon. A l'approche de lieux extrêmement touristiques comme la Tour Eiffel, le Louvre ou Notre-Dame-de-Paris, il y aura plus de chances d'entendre du japonais ou du mandarin.

La RATP veille sur son identité sonore autant que sur son identité visuelle : la très grande majorité du réseau métropolitain fonctionne sur des infrastructures du siècle dernier dont l'acoustique n'a pas été pensée lors de la construction (la forme en voûte des espaces et la faïence qui les recouvre est probablement la pire combinaison possible en terme acoustique).

Ces annonces sonores qui sont destinées à aider et informer les voyageurs, engagent bien sûr une meilleure accessibilité pour les personnes atteintes d'une déficience visuelle. Pour que les annonces soient efficaces, elles doivent être distinctement entendues dans les stations ou sur les quais sans pour autant *casser les oreilles* des usagers : sur un quai de métro, on enregistre un niveau sonore moyen de 60dB qui monte à 90dB¹ lorsque passe justement un métro.

1 60dB est un niveau sonore confortable, correspondant à une conversation animée. 90dB est un niveau sonore qualifié de gênant, équivalent à un aspirateur ou un robot culinaire en fonctionnement.

Pour que l'information sonore soit efficace, les messages doivent être concis et clairs. Les mots, les formules et le ton employé représentent un véritable enjeu dans la façon dont ces messages sont accueillis par les usagers. Prenons par exemple les deux annonces suivantes :

« *Attentifs ensemble. Pour la sécurité de tous, nous vous invitons à surveiller vos bagages, et à les garder près de vous. N'hésitez pas à nous signaler tout paquet qui vous paraîtrait abandonné.* »

« *Pour ne pas tenter les pickpockets, fermez bien votre sac et surveillez vos objets personnels.* »

La première annonce est une invitation à la vigilance collective dans le cadre du plan vigipirate / alerte attentat. Elle tranche avec l'impératif sec employé dans la seconde annonce, qui par ailleurs met pratiquement en cause l'usager dans la présence des pickpockets sur le réseau en le rendant responsable du phénomène. Les annonces sonores sont un art particulièrement subtil. On le retrouve bien dans une autre annonce qui a déjà évolué, permettant d'avertir les voyageurs que leur train est arrivé à son terminus. Du : « *Terminus, tous les voyageurs descendent de voiture* » assez peu avenant, nous sommes aujourd'hui passés à « *Terminus, nous vous invitons à descendre* ». L'emploi de l'impératif renvoie nécessairement un message culpabilisant à l'égard des usagers, ce que la RATP semble changer progressivement.

L'information sur un réseau de transports en commun est essentielle et aujourd'hui la RATP dispose d'équipes chargées de construire et de faire évoluer dans les meilleures conditions ces identités visuelles et sonores. Ingénieurs acousticiens et graphistes ont mené des recherches acoustiques et sémiotiques afin d'améliorer la mobilité des usagers ; l'objectif étant de les rendre parfaitement autonomes et donc de fluidifier l'ensemble des réseaux. Dans les rapport de recherche publiés par la RATP, il est souvent question de rendre plus humain les transports. Par exemple, les annonces sonores longtemps enregistrées en voix de synthèse, prononçant les phrases et les noms de stations de façon mécanique et peu naturelle ont été remplacées par de véritables voix humaines, plus chaleureuses. La station Châtelet, autrefois prononcée "Cha-teu-let" par la voix de synthèse, se prononce aujourd'hui "Chat'let", ce qui semble effectivement plus naturel et plus proche de notre français courant.

Graphiquement le métro parisien est également l'un des plus performants au monde, ce qui n'est pas négligeable compte tenu de sa densité et de sa complexité. Les lignes sont repérables par leur numéro et/ou leur couleur, les lieux touristiques sont toujours annotés dans un encart marron, les directions sont indiquées par des flèches relativement précises, les entrées/sorties de stations sont toujours numérotées. Ces recherches sémiotiques permettent une meilleure accessibilité au métro de personnes déficientes mentalement, de personnes illettrées ou de personnes ne parlant pas français. Elle améliorent de plus la mobilité des usagers aguerris : se donner rendez-vous à une station de métro peut paraître incertain (*ex : rendez-vous à Nation*). En revanche, se donner rendez-vous à Nation, sortie n°2 ne laisse a priori pas de place à l'erreur.

3). Une véritable épreuve physique et sensorielle :

Dans l'ensemble, descendre ou monter en station pour prendre le métro, changer de métro dans une station de correspondance, cela revient à déambuler le long d'un véritable parcours d'ambiances. Surabondance de l'information visuelle et de l'information sonore s'ajoutent en réalité à de multiples stimulations des sens : les courants d'air, les odeurs, les escaliers sans fin, le contact physique avec les autres, le bruit de fond, les jeux de la lumière artificielle, les différences de températures, (etc.). L'épreuve du métropolitain est toute à la fois une épreuve sensorielle et une épreuve mentale : le terme "labyrinthe" dans la qualification des couloirs du métro n'est pas fortuite puisque l'on perd parfois le nord à déambuler dans les sous-sols parisiens sans réussir à percevoir le sens (au sens propre) de notre chemin.

Prenons pour exemple la station Denfert-Rochereau en considérant que l'on y entre pour aller prendre la ligne n°6. Le schéma ci-contre (*Cf. figure 15*) retrace le chemin qu'il est nécessaire de parcourir.

Sur l'ensemble des schémas à venir (*Cf. figures 15 à 18*), les petites flèches représenteront des courants d'airs. Les fins rectangles le long des parcours représenteront quant-à-eux la publicité, et les polygones plus épais les dispositifs de vente et d'information RATP. Les points noirs seront les points de départ et d'arrivée des parcours. Ces schémas ont pour objectif de représenter des parcours, ils ne sont pas à l'échelle et n'ont pas pour vocation de relever précisément l'ensemble des dispositifs qui y sont associés.

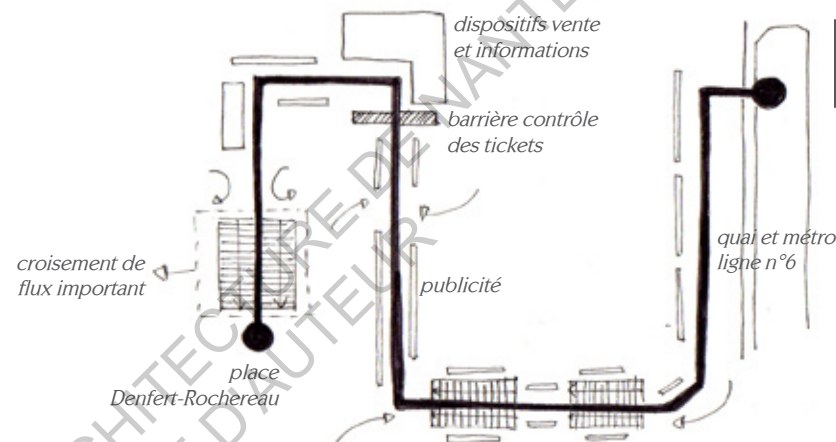


figure 15
schéma d'un parcours
dans la station
Denfert-Rochereau
(© mg)

La figure 15 illustre donc un parcours composé de trois escaliers à descendre, de quatre points où l'on peut subir un courant d'air et d'une barrière de contrôle des tickets à franchir. Sur l'ensemble du parcours, on fait demi-tour deux fois pour finalement repartir en métro dans le sens contraire du sens de descente en station. A ce stade, beaucoup d'usagers ne sauraient situer le nord une fois arrivés dans la rame de métro.

La figure 16 (*Cf. ci-dessous*) représente le schéma du parcours pour changer entre la ligne n°6 et la ligne n°5 à la station Place d'Italie. Ici ce sont trois escaliers, l'un à monter et deux à redescendre, trois zones de courant d'air et une direction globale nettement plus simple.

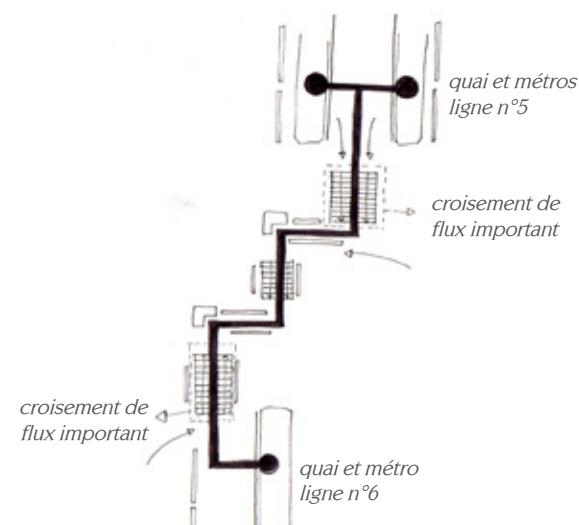


figure 16
schéma d'un parcours
dans la station
Place d'Italie
(© mg)

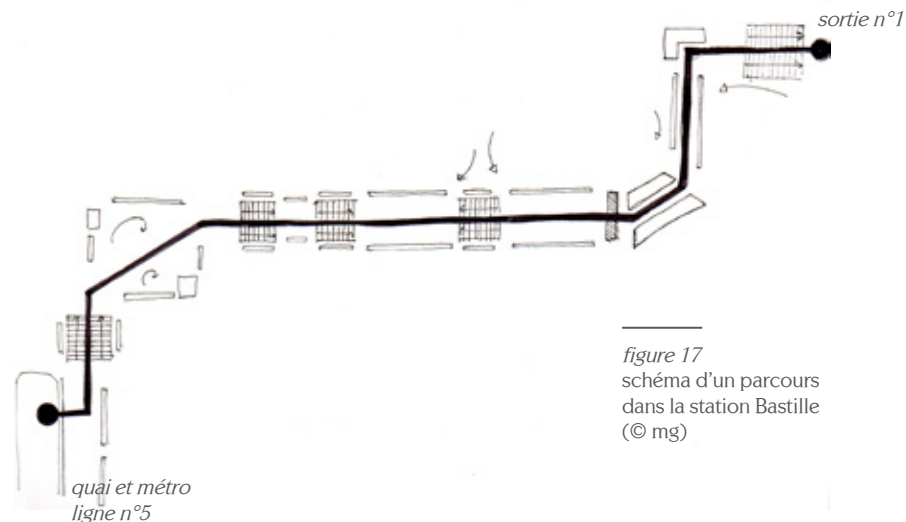


figure 17
schéma d'un parcours
dans la station Bastille
(© mg)

Figure n°17 (Cf. ci-dessus) : le parcours de sortie depuis la ligne n°5 à la station Bastille. On y retrouve quatre escaliers, trois à monter et un à descendre, trois zones de courants d'air et un parcours assez long qui engendre, contrairement aux apparences, un repérage de la direction globale plus complexe que précédemment.

Il me semble également intéressant de traiter d'un autre type de parcours en station. Les trois parcours vus ci-avant sont à la fois les plus courts et les parcours "officiels". Dans certaines stations, pour pallier le manque de place dans les couloirs et les flux importants de voyageurs qui y circulent, des sens de circulation sont imposés - en théorie. C'est ici qu'arrive la pratique du raccourci, qui n'est bien entendu employée que par des usagers très aguerris du métro, lesquelles empruntent d'autres chemins que ceux fléchés pour circuler dans les souterrains. Le plus souvent ces chemins sont simplement plus rapides, mais cela peut aussi permettre d'éviter des flux importants d'autres usagers. En revanche, prendre des raccourcis implique parfois d'emprunter des couloirs ou des escaliers étroits à contre-sens, ce qui peut agacer certains voyageurs.

La figure suivante (Cf. figure 18 page ci-contre) représente la correspondance entre la ligne n°6 et la ligne n°2 à la station Nation : en trait noir épais, le chemin raccourci qui se fait presque entièrement à contre-sens. En double trait blanc, le chemin "officiel" et indiqué par les panneaux de signalisation.

En plus d'être plus court (gain de temps d'environ 3 mn), le chemin raccourci en noir évite à un usager de tourner en rond dans la station - et ce littéralement. Le chemin officiel oblige en-effet à effectuer un parcours sur 360° - un tour complet - alors que le chemin officieux procède simplement d'un demi-tour. Lorsque l'on fait ce changement chaque jour, matin et soir, c'est une habitude qui est vite prise. D'autant que ce raccourci est tellement connu et emprunté qu'il suffit pour une fois de suivre les autres et non plus les indications signalétiques.

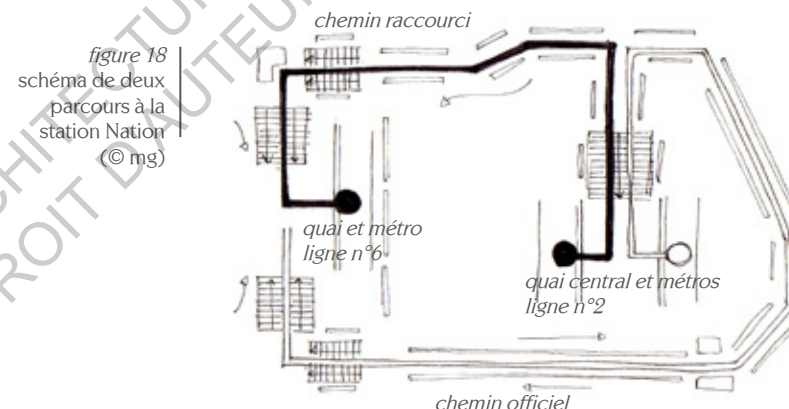


figure 18
schéma de deux
parcours à la
station Nation
(© mg)

De manière générale, les stations qui nécessitent de changer constamment de direction voire de tourner en rond sont constitutives d'une réelle perte de contact avec la réalité en surface puisqu'il devient quasiment impossible de se situer par rapport à la ville.

Il ressort de ces quelques exemples que la déambulation dans le métro est définitivement un exercice physique, le réseau accueillant un nombre considérable d'escaliers qui se succèdent les uns aux autres. Il sont la résultante de ces infrastructures séculaires qui se sont construites dans le sous-sol parisien, s'ajoutant aux catacombes et au réseau des égouts existants. Le métro parisien est un labyrinthe en plan mais également en coupe.

S'ajoutent aux escaliers les nombreux courants d'air perceptibles dans les couloirs et sur les quais, qui participent souvent d'une véritable sensation d'inconfort, les usagers éprouvant de constantes différences de températures au gré de leur avancée.

3. Le quai de métro, entre la scène et la rue.

Tous les jours à la même heure, il y attendait son RER, les deux pieds posés sur la ligne blanche qui délimitait la zone à ne pas franchir au risque de tomber sur la voie. Cette ligne insignifiante tracée sur le béton possédait l'étrange faculté de l'apaiser. Ici, les odeurs de charnier qui flottaient perpétuellement dans sa tête s'évaporaient comme par magie. Et pendant les quelques minutes qui le séparaient de l'arrivée de la rame, il la piétinait comme pour se fondre en elle, bien conscient qu'il ne s'agissait là que d'un sursis illusoire, que le seul moyen de fuir la barbarie qui l'attendait là-bas, derrière l'horizon, aurait été de quitter cette ligne sur laquelle il se dandinait bêtement d'un pied sur l'autre et de rentrer chez lui.¹

1). Les configurations de l'espace et leurs conséquences :

Du quai de gare au quai de métro en passant par le quai d'embarquement, le quai a inspiré tant d'auteurs et de cinéastes qu'il est lui-même devenu le personnage de beaucoup de récits. Objet de l'attente imposée par excellence, il est souvent associé à la rupture : combien de romans, de poèmes, de chansons, de films, (etc.), mettent en scène la séparation de deux personnes, l'une restant sur le quai, l'autre s'en allant par un quelconque moyen de transport ?

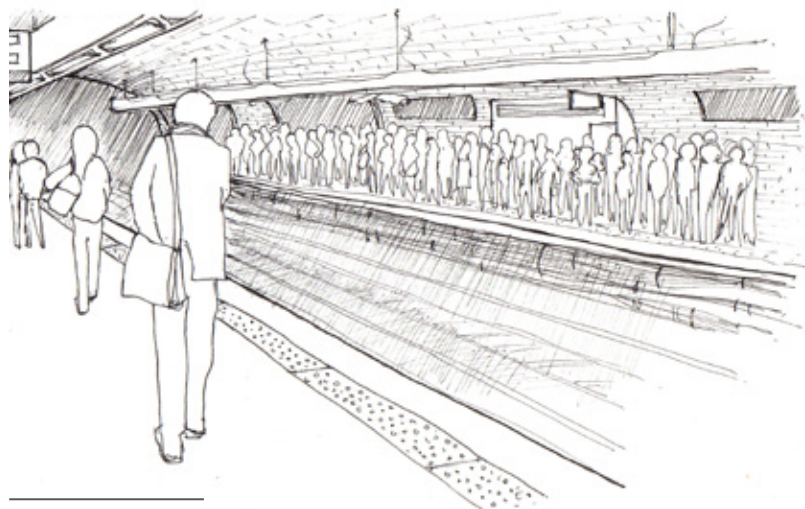
Le quai est doté d'une véritable puissance romanesque, d'autant plus puissante que le transport auquel il est associé permet de partir loin. Une scène de rupture sur un quai de métro aura sensiblement moins d'impact qu'un départ en train ou bateau puisque que le départ d'un métro n'apparaît pas comme aussi définitif. Il n'emporte personne au bout du monde et passe toutes les deux minutes.

Au-delà de ces grands récits, le quai suppose donc surtout l'attente que nous avons tout déjà vécu : *« Cela doit nous interpeller, que l'on soit expert urbain ou non, car nous sommes tous des voyageurs restant à quai un moment dans nos vies. »*²

¹ DIDIERLAURENT Jean-Paul. *Le Liseur du 6h27*. Au Diable Vauvert, Paris, 2014, p.9

² GARGOV Philippe. *Le quai de métro, laboratoire de la ville du futur ?* Pop-Up Urbain, septembre 2013

Dans le parcours de mobilité du métro, le quai devient finalement le seul espace destiné à l'attente, et peut-être au-delà encore, imposant l'attente. Une attente courte, et souvent entourée de beaucoup d'autres voyageurs. Et pourtant, les quelques secondes ou les quelques minutes nous séparant de la montée dans la rame sont régies par l'espace du quai dans toute sa complexité.



un mardi matin à 8h30
quai de la ligne n°6, station Denfert-Rochereau
(© mg)

Comme l'écrit Philip Gargov dans son article *Le quai de métro, laboratoire de la ville du futur*¹, le quai de métro rassemble un grand nombre de contraintes urbaines dans un territoire restreint ; et toutes proportions gardées, peut se comparer à une rue miniature. Le quai de métro est effectivement un espace majoritairement souterrain et peu vaste, supportant une grande densité de population mais aussi la variabilité de son affluence. Ces contraintes se combinent à la dangerosité des voies de circulation, et comme l'a vu précédemment, à l'enjeu économique de la marchandisation de l'espace due à l'invasion publicitaire.

1 GARGOV Philippe. *Le quai de métro, laboratoire de la ville du futur ?* Pop-Up Urbain, 23 septembre 2013, disponible sur : <http://www.pop-up-urbain.com/contributions/le-quai-de-metro-laboratoire-de-la-ville-du-futur-demain-la-ville/>

A l'instar de la station en elle-même, le quai est lui aussi marqué par la surabondance de l'information. La différence est qu'il doit être en capacité de réguler des flux de voyageurs plus importants encore, dans un espace à la fois restreint et dangereux, et surtout dans un temps très court. Dans une station majeure, lorsque cent personnes attendent pour monter dans une rame et qu'à l'arrivée de celle-ci cent personnes doivent déjà en descendre (cette situation est courante dans les gares ou les pôles d'échange principaux du réseau) ; il se joue à peu près deux minutes avant que le métro suivant n'arrive en station, mais aussi que les cent autres prochains usagers ne débarquent sur le quai. Pendant cet intervalle très réduit, les voyageurs qui viennent de descendre doivent être dispersés efficacement en fonction de la suite de leur trajet (sortir de la station ou prendre une autre ligne de métro). La signalisation sur les quais revêt là-aussi une importance considérable (Cf. figure 1 ci-dessous). Entre la publicité, les informations relatives à la sécurité et les indications d'itinéraires, il faut aussi intercaler les dispositifs de surveillance, les distributeurs et les assises, sur lesquelles nous reviendrons plus tard.

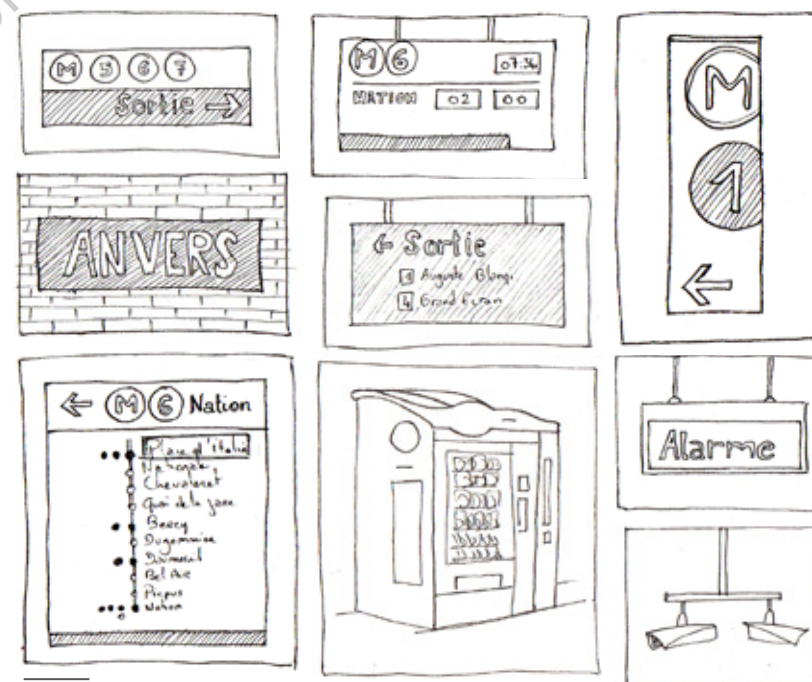


figure 1
les objets d'un quai de métro
(© mg)

Comme la rue, le quai de métro est un lieu de passage mais il est plus étroit et il se termine. Comme la rue, il est aussi un lieu de desserte mais dessert au choix des métros, des couloirs ou des escaliers et non des immeubles ou des magasins. Il est envahi par la publicité, comme la rue, et on peut acheter de quoi manger au distributeur. Un peu comme dans la rue. Comme sur le trottoir séparé des voies automobiles par une marche de douze centimètres, le quai de métro est séparé des voies par une marche... de plus d'un mètre. Mais c'est tout aussi dangereux d'être trop près de la route que d'être trop près de la voie du métro. Il y a d'ailleurs les mêmes bandes antidérapantes pour ne pas dérapier. Comme le panneau du nom de la rue, il y a le panneau du nom du quai. Mais en plus gros. Comme on se perd potentiellement autant dans la rue que dans le métro, et qu'en tous les cas, on y est presque toujours aussi pressé, il y a dans l'un comme dans l'autre des panneaux qui indiquent toutes les directions possibles.

Enfin, dans les rues parisiennes comme sur le quai du métro, il y a les autres. Une densité d'habitants et de voyageurs qui ne se connaissent pas les uns et les autres mais ont tout de même pour point commun la coïncidence de leur emploi du temps et de leur géographie personnelle, simultanément. La présence des autres implique des interactions qu'elles soient conflictuelles, bienveillantes ou presque insaisissables, dans la rue comme dans le métro. Il y a toujours du bruit, des gens qui courent, des gens qui marchent, des gens qui lisent, qui téléphonent, qui mangent, qui rient ou qui pleurent, (etc.). Comme dans la rue, il y a les gens qui restent, ceux qui dorment là, qui vivent là. L'infinité en somme des usages urbains se retrouve tant dans la rue que sur le quai du métro. C'est une rue miniature, mais de la rue à la scène il n'y a qu'un pas et en tout état de cause, l'espace fermé et contraint du quai de métro couplé à cet infime intervalle de temps qui piège les usagers dans l'attente ; tend à rendre cet espace mis en scène à l'image d'une véritable pièce de théâtre.

L'espace d'un quai de métro (parisien) et la pratique du transport qui y est faite engendrent ensemble une forme de mise en scène de la mobilité. En-effet, la majorité des stations sur le réseau parisien disposent de quais dans une configuration face à face (Cf. figure 2 page ci-contre), chaque quai correspondant à une direction de la ligne qui passe au milieu. Les stations qui sont également terminus d'une ligne de métro présentent en revanche une configuration en quai central (Cf. figure 3 page ci-contre), le quai desservant d'un côté ou de l'autre un métro qui n'a donc qu'une direction possible.

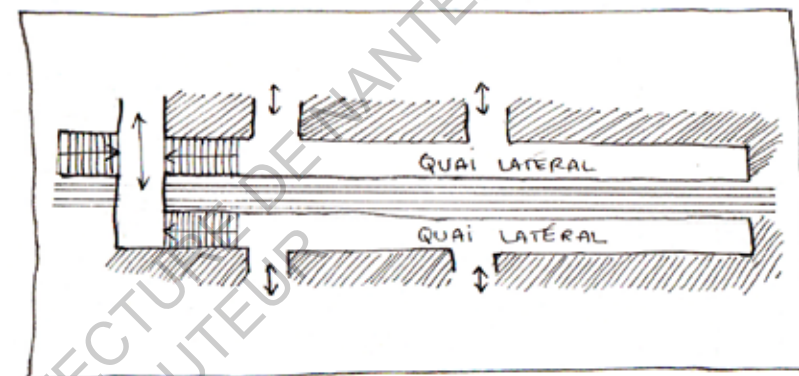


figure 2
configuration de quai de métro "face à face"
ici, ligne n°6 à Place d'Italie
(© mg)

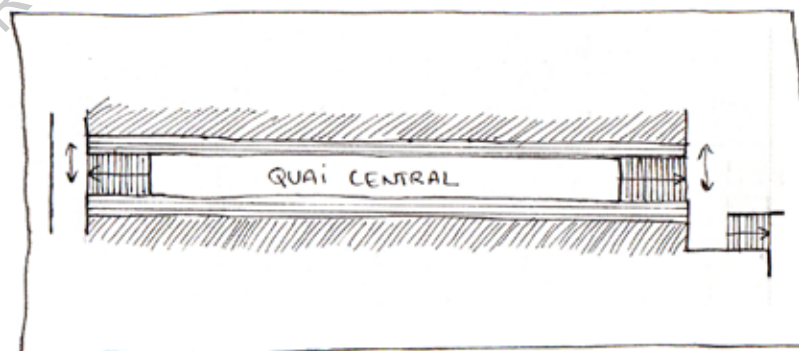


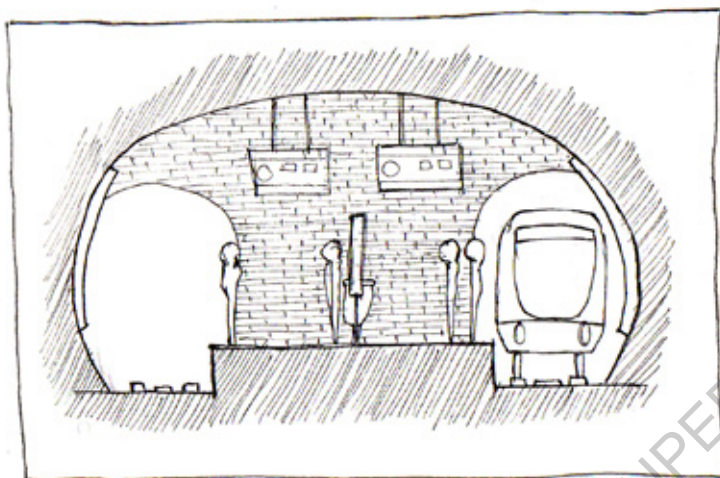
figure 3
configuration de quai de métro "central"
ici, ligne n°5 à Place d'Italie
(© mg)

Loin d'être un détail, la configuration spatiale des quais détermine l'espace de l'attente, même courte, du métro. Les deux configurations ci-dessus présentent de véritables différences, notamment dans la posture des usagers, la position qu'il prennent dans l'espace et leur interaction avec les autres.

Sur le quai central, qui me semble être le moins intéressant, l'usager ne sait d'abord pas forcément de quel côté du quai son métro va arriver. Il

ne sait donc pas dans un premier temps, où il doit se placer. Ce premier fait implique plusieurs réactions : beaucoup d'usagers vont se placer au centre du quai, d'autres ne vont pas s'immobiliser et auront tendance à faire les cents pas en attendant d'avoir la bonne indication. En règle générale, nous avons tendance à attendre le métro en nous tenant devant la voie de métro, et sur un quai central, se tenir devant la voie de métro revient à regarder le mur de la station et ses publicités (Cf. figure 4 ci-dessous). Le quai central a finalement tendance à séparer les usagers. Très long, pas forcément très fréquenté puisque première station d'une ligne, il y a tout le loisir de s'y espacer. On s'y tourne le dos, on regarde le mur.

figure 4
coupe d'un quai
de métro central
(© mg)



Mais 85 % du réseau se compose de quais en face à face, qui sont d'ailleurs l'image d'Épinal du quai de métro parisien. Cette configuration est très intéressante parce qu'on y remarque que les gens sont tournés les uns vers les autres (ceux qui vont dans une direction regardent ceux qui vont dans l'autre) et que l'on tourne instinctivement le dos à la publicité. C'est ici que la mobilité est mise en scène, et que l'on peut assister parfois à de véritables pièces de théâtre. Lorsque des interactions ont lieu sur un quai, comme dans la rue, les gens autour sont généralement mal à l'aise et ont tendance à détourner le regard, ou à s'éloigner. Sur un quai central, c'est la seule issue possible. Lorsque cette interaction a lieu sur le quai en face, de l'autre côté des voies de métro infranchissables, cela prend une toute autre dimension. Il s'y présente une sorte d'attraction qui nous fait regarder cette scène (une scène n'est pas forcément une dispute ou une altercation entre usagers, cela peut-être un fou rire, un

musicien, un enfant dont l'attitude naïve est touchante, un couple, un ou plusieurs sans-abris dont l'attitude intrigue, etc.). De temps à autre, attendre le métro peut aussi nous faire assister à une interaction entre des personnes sur des quais différents : il n'est pas rare de voir des sans-abri se parler ou se disputer d'un quai à l'autre, monopolisant par la force d'une parole nécessairement plus forte l'attention et l'espace. Je crois que nous entrons ici dans une dimension profondément humaine du métro : des centaines de personnes alignées le long d'un quai sont à la fois spectateurs et acteurs du théâtre de la mobilité et ne peuvent ignorer la présence des autres, leurs attitudes, leurs vêtements, leurs postures, leurs interactions. Attendre le métro, c'est quelques fois apprendre à regarder les autres.

figure 5
coupe de quais de métro
face à face
(© mg)

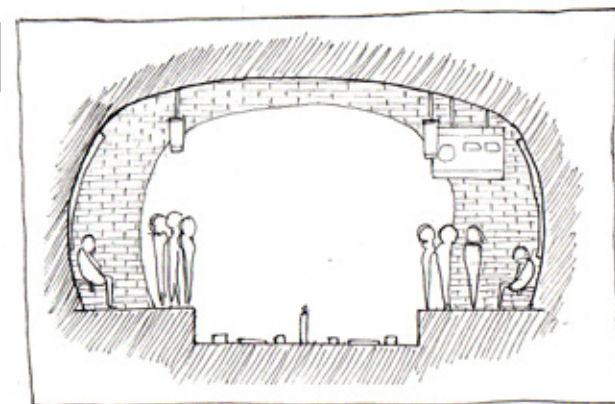
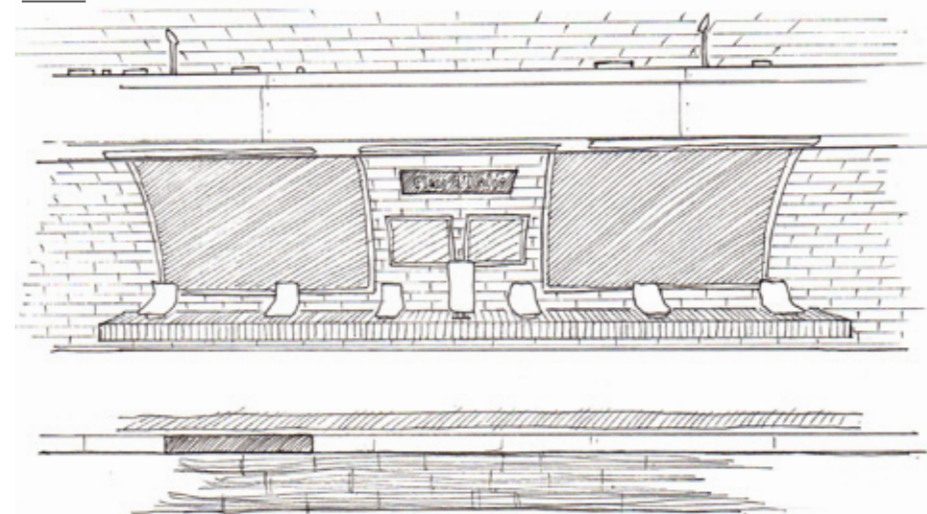


figure 6
vue du quai d'en face
(© mg)



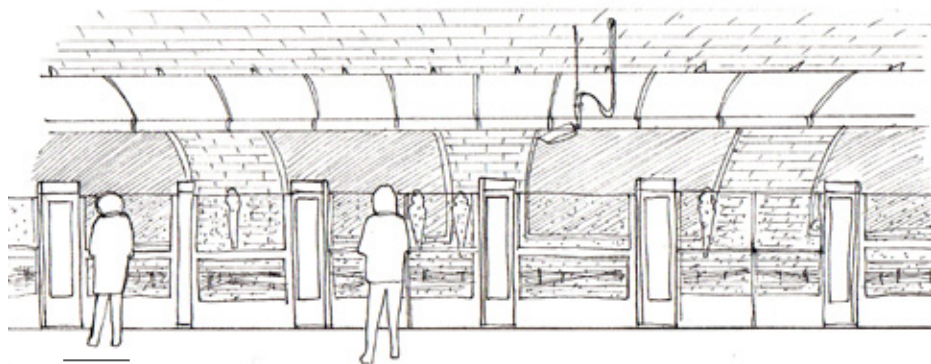


figure 7
quai de la ligne 1
(© mg)

L'arrivée des lignes automatiques a bousculé ces habitudes. La ligne 1 et la ligne 14 qui sont pilotées à distance et n'ont donc pas de conducteur, ont nécessité la mise en place de nouveaux dispositifs de sécurité sur les quais. Un conducteur de métro peut freiner en urgence lors de son arrivée en station, notamment s'il aperçoit une situation potentiellement dangereuse : une personne trop près des voies, une dispute violente, une bousculade, (etc.). Dans le cas où un voyageur sauterait ou tomberait sur la voie, il pourrait encore enclencher un freinage d'urgence. Ce n'est pas le cas d'un métro automatique qui est régulé depuis un centre de contrôle de la RATP. Pour éviter tout accident (dans le métro parisien, une personne tente de suicider tous les cinq jours), des barrières de deux mètres de hauteur ont été implantées le long des quais sur l'entièreté des lignes 1 et 14.

Ce dispositif change radicalement notre appréciation de l'espace du quai et les interactions qui pouvaient s'y produire. Les usagers se retrouvent coincés entre une barrière et un mur courbe en faïence : l'espace devient très restreint voire étouffant. Et surtout, impossible de voir ce qu'il se passe sur le quai d'en face, qui semble faire partie d'un autre monde (Cf. figure 7 ci-dessus).

Le métro automatique participe de la technicisation des espaces métropolitains. Ce n'est plus qu'une machine qui sert à transporter. On pense souvent que les usagers oublient le conducteur mais ça n'est pas tout à fait vrai : le conducteur est la première personne que l'on voit quand un métro arrive à quai, il n'est pas rare de pouvoir échanger un regard

ou un sourire avec lui (ou elle) et surtout, il est parfois très amusant de voir les positions décontractées qu'il/elle prend pour conduire. Semblant parfois s'ennuyer du pilotage semi-automatique.

Sans conducteur, il manque enfin un référentiel professionnel à bord de la rame en cas de problème. Lorsque le métro de la ligne 1 s'arrête en plein tunnel, il n'y a que des usagers à son bord, et l'éventuelle voix qui voudrait informer ou rassurer les voyageurs se trouve à des kilomètres de la rame.

Contrairement à la croyance populaire, un métro automatique ne va pas beaucoup plus vite qu'un métro avec conducteur. La vitesse ne dépend pas du conducteur mais des infrastructures et hormis la ligne 14, les infrastructures du métro parisien ne sont pas appropriées pour la vitesse. Le bénéfice des métros automatiques revient à la RATP : outre la question des salaires, en ôtant les conducteurs, on ôte les problèmes liés aux grèves des conducteurs.

2). Le dilemme de l'assise :

Attendre sur le quai du métro, ce n'est la plupart du temps l'affaire que de quelques minutes, mais cela peut être plus long : tard le soir ou tôt le matin lorsque la fréquence des rames est plus espacée, ou bien lorsqu'un incident quelconque bloque le trafic. Mais court ou non, ce temps d'attente doit pouvoir être vécu confortablement et non éprouvé, et pour cette raison les sièges sont essentiels. Leur présence est aujourd'hui victime d'un conflit d'usages. Non seulement le simple design d'assises capables d'accueillir toutes les morphologies humaines en assurant un minimum de confort est déjà un casse-tête, mais à la rigueur la question de l'usage ne s'y pose pas puisque chacun est destiné à s'y asseoir. Or c'est bien l'usage qui est mis en cause dans la problématique actuelle de l'assise sur les quais du métro : ces bancs et sièges qui sont destinés aux usagers du métro pour améliorer le confort de leur mobilité sont bien souvent occupés par les sans-abris de plus en plus nombreux qui vivent et dorment dans le métro. Et pour lesquels les sièges deviennent des *lits*, si tant est que l'on puisse honnêtement les considérer comme des lits.

De nombreux quai de métro ont été équipés pendant des années de coffrages en ciment recouverts de faïence et sur lesquels les sièges "coques" étaient installés (Cf. figure 8 page suivante).

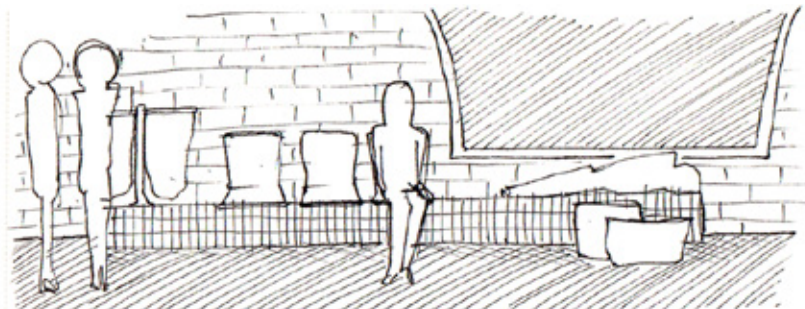


figure 8
en position d'attente
(© mg)

Ces coffrages pouvaient tout autant servir de mises à distance vis-à-vis des murs et des affiches publicitaires, que de bancs sur lesquels s'asseoir dans le cas où tous les sièges étaient déjà occupés. Mais comme l'illustre le croquis, ils étaient également propices à une position allongée du corps et étaient donc favorisés par des sans-abris qui s'y installaient. La présence des sans-abri pose problème dans le métro et une étude sociologique entière serait nécessaire afin de déterminer qui, pourquoi et comment ils dérangent, *réellement*.

Il n'est a priori pas très compliqué de comprendre pourquoi beaucoup choisissent le métro : ils y ont la garanti d'être à l'abri de la pluie, du vent et du froid bien que les quais soient soumis à de violents courants d'air. L'espace du métro est en théorie suffisamment aseptisé pour fournir la sensation d'un abri. Mais surtout, pour ceux qui réussissent à se faire enfermer dans le réseau la nuit, c'est l'assurance de la tranquillité pour quelques heures, au moins de 2h30 à 5h30 du matin en fonction des stations. C'est aussi un terrible piège. Le métro est un monde en autarcie, s'y déplacer est chose, y (sur)vivre en est une autre. Déjà après quelques semaines passées dans les sous-sols, à ne pas voir la lumière du jour et à regarder le monde tourner, les centaines de milliers de personnes qui ne font que passer ; les sans-abris sont coupés de la réalité. Ils disparaissent des radars dans les sous-sols de la ville et construisent une mobilité à deux vitesses. Dans le métro il y a les gens qui passent, et il y a les gens qui restent. Deux mondes qui essaient de s'ignorer tant bien que mal.

Il faut abandonner ce réflexe mental qui veut que le métro soit un refuge. Le métro, quand on y reste, crée des pathologies. Sous terre, on

*perd tous ses repères spatio-temporels. Les jeunes qui viennent d'arriver ne s'identifient jamais au clochard qu'ils voient de l'autre côté du quai. Ils ne comprennent pas ce qui les guette.*¹

On pourrait considérer aujourd'hui que les sans-abris ne sont pas autorisés mais tolérés par la RATP, qui n'a plus le droit de les expulser du métro. Si pendant des décennies, des brigades spécialisées composées d'agents de la RATP et de policiers armés de la BAPSA (Brigade d'Assistance au Personnes Sans-Abris de la préfecture de police) sortaient les sans-abris sans le moindre ménagement, les choses ont définitivement changé en 1994, date de fondation du Recueil Social de la RATP. Ce recueil social entièrement géré par la RATP a été créé par le médecin Patrick Henry et fonctionne grâce à des agents volontaires de la régie qui, par petits groupes, descendent dans les stations pour essayer de convaincre les sans-abris d'être accompagnés dans des centres sociaux. Prolongement sa mission de transport, la RATP met à disposition un bus solidaire qui attend en surface tous les sans-abris acceptant la sollicitation et les emmène, le plus souvent dans le centre d'accueil de Nanterre.

Directeur général de la Fondation Abbé Pierre, Patrick Dutreigne, interrogé à ce sujet par le journal Le Huffington Post en mars 2013, affirme que Patrick Henry aura au moins eu le mérite de « *responsabiliser la RATP en leur disant que le problème des sans-abri était aussi le leur* ». ²

Le sujet est des sans-abri est éminemment social et politique, et ce n'est évidemment pas la RATP qui a inventé la pauvreté. Mais d'une manière ou d'une autre, leur présence dans le métro la rend responsable. Ce qui m'intéresse, ce sont les décisions que les conflits d'usage ont entraîné dans l'espace métropolitain.

Plus particulièrement, c'est cette question de l'assise qui me semble essentielle dans le conflit d'usages *opposant* les usagers aux sans-abri.

1 Interview de Patrick Henry, fondateur du Recueil Social, par le journal Le Parisien, publié le 11.03.2013 et disponible sur : <http://sans-abris-sdf-exclus-over-blog.com/article-recueil-social-aide-ou-dissuasion-a-la-presence-des-sdf-du-metro-116229206.html> [consulté le 30.12.2016]

2 Le Huffington Post. *Paris, l'homme qui sortait les SDF du métro*. Le Huffington Post, 30 mars 2013 réactualisé le 05 octobre 2016, disponible sur : <http://www.huffingtonpost.fr/2013/03/30/paris-lhomme-qui-sortait-les-sdf-du-metro/> [consulté le 30.12.2016]

En parallèle de la mission solidaire du Recueil Social, la RATP a également changé les lignes de son cahier des charges, sur le mobilier des stations notamment. Quel meilleur moyen d'empêcher les sans-abri d'occuper les sièges que d'ôter les sièges ? Mais cela va à l'encontre de l'offre qu'elle doit également soutenir envers les voyageurs. Le cahier des charges de la RATP en matière de mobilier implique une grande solidité des sièges qui doivent résister à des incivilités telle que la dégradation volontaire. Mais les sièges ne doivent surtout pas pouvoir accueillir d'usages *indésirables*. A défaut d'être particulièrement moral, le défi est simple : il faut concevoir des sièges qui assurent le confort des uns et l'exclusion des autres. Les designers n'ont pas manqué d'imagination à cet-effet.

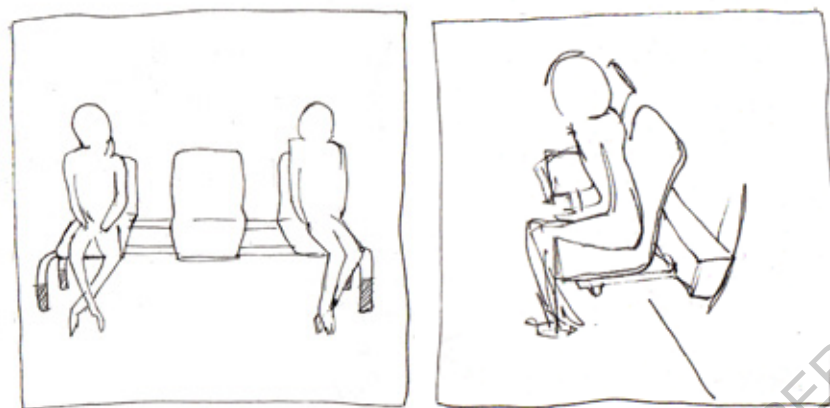


figure 9
les sièges "coque"
fixés sur des barres
métalliques. A gauche,
implantation au sol et à
droite, implantation sur
la paroi du tunnel.
(© mg)

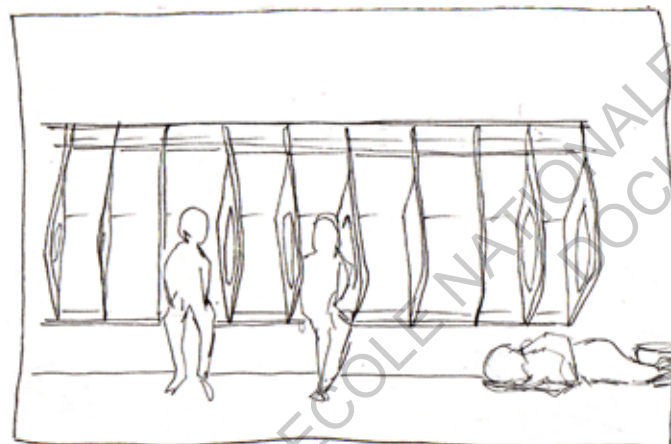


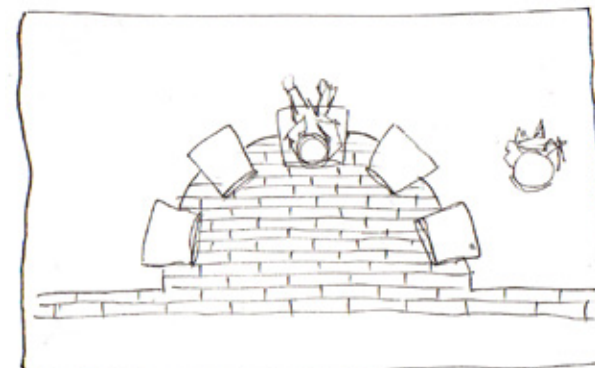
figure 10
à Nation, une série de
sièges muraux séparés
par des parois en plas-
tique perforées.
(© mg)

La liste présentée sous forme de dessins ici est loin d'être exhaustive. Les deux croquis de la figure 9 (Cf. page ci-contre) présentent les sièges "coque" vus précédemment mais le coffrage en ciment a été remplacé par un simple système de fixation sous forme de barres métalliques, sur lesquelles il est bien évidemment impossible de s'allonger. La figure 10 quant-à-elle présente un système d'assise très particulier qui a été réalisé à la station Nation. C'est un ensemble mural en plastique rouge, chaque assise étant séparée de sa voisine par une paroi perforée. Ces trois propositions ne sont plus appropriables par les sans-abri. Sont-elles appropriables par les usagers ?

La RATP vise la fluidité des flux et des espaces, son objectif n'est pas d'accueillir sur la durée des personnes statiques. Le confort des sièges est un confort prévu pour une attente de courte durée et cela se ressent lorsque l'on s'y assoie. Au-delà de la posture du corps, il y a aussi la posture humaine. Les sièges de la station Nation m'ont toujours interpellée pour ce qu'ils créaient un véritable cloisonnement d'une personne à l'autre. Comme s'il ne fallait pas se regarder, comme si la proximité des voyageurs ne devait pas se ressentir. C'est une démarche assez vaine, nous avons tous conscience d'être des millions. D'un point de vue convivialité et sociabilité, valeurs qui sont souvent reprochées au métro pour leur inexistence, on peut certainement mieux faire que ce genre d'assises. Si vous souhaitez simplement vous asseoir avec un enfant, un ami, un proche, et discuter en attendant le métro, vous ne le pouvez pas. Il y a une cloison entre-vous.

Sur le même principe, il y a également la disposition semi-circulaire des sièges "coque" (Cf. figure 11 ci-dessous). Difficile d'être en interaction avec les autres usagers lorsque les sièges sont orientés de manière à se tourner le dos.

figure 11
les sièges "coque" fixés sur
coffrage ciment arrondi, vus
de dessus
(© mg)



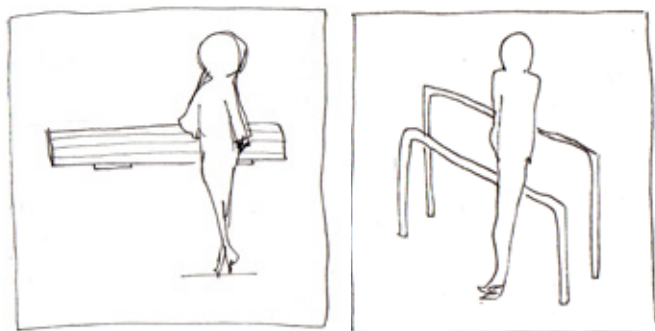


figure 12
deux types d'appuis ischia-
tiques (assis-debout)
(© mg)

Au sommet de l'inconfort, les appuis ischiatiques (Cf. figure 12 ci-dessus). Couramment appelés “assis-debout”, ces système d'assises étaient à l'origine prévus pour renforcer le nombre de sièges sur les quais tout en optimisant la place. Mais ils ont très vite remplacé les sièges. Dimensionner les appuis ischiatiques est probablement plus complexe que n'importe quel siège puisque leur efficacité dépend de la mesure de l'homme debout. A moins de faire une taille standard, inutile d'y chercher le moindre confort.

La RATP a finalement trouvé son siège fétiche il y a quelques années, avec le design du siège “sourire”, grande coque ronde en plastique fixé sur une barre métallique (Cf. figure 13 ci-dessous). Le nom de siège “sourire” vient du petit sourire dessinée par le percement au milieu de la coque.

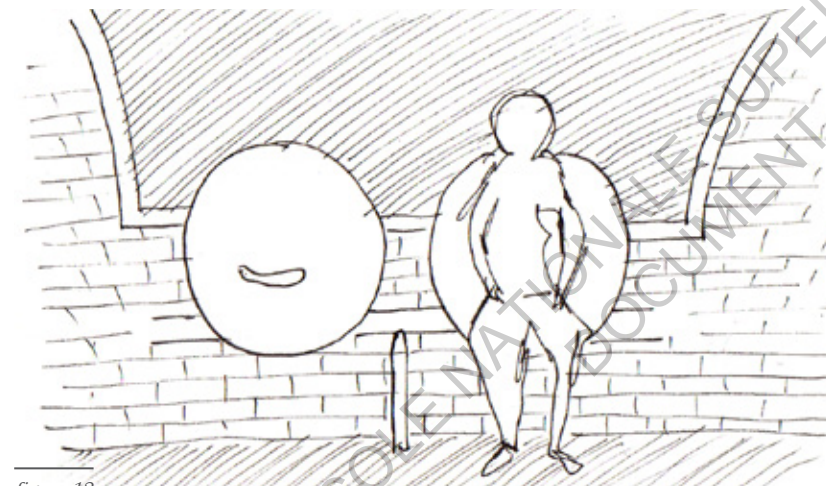


figure 13
l'apparition du siège “sourire”
aujourd'hui plébiscité par la RATP
(© mg)

Un étudiant en master d'Arts Plastiques a publié en décembre 2013 sous le pseudonyme *cleahti* son travail intitulé *NO LIXO* dans le cadre de projets artistiques pour l'espace public.¹ Son travail (disponible en annexe p.190-191) part de la démarche d'affichage de la « violence [de cette exclusion des sans-abri] en installant sur différentes assises du métro des collages représentant des sans domiciles. Marque de leur présence que l'on voudrait effacer ».










Force est de constater que cette exclusion passive des sans-abri par la suppression des objets appropriables, démarche qui n'a pas lieu que dans le métro puisque de nombreux cas sont recensés et font polémique dans l'espace public en général ; dérive progressivement vers une individualisation de l'espace et des usages. Les quelques exemples de sièges présentés ci-dessus témoignent de ce que nous sommes prêts à faire ou à accepter pour un certain confort moral au détriment d'un véritable confort d'usage. La prédominance des appuis ischiatiques dans le métro mais aussi dans les gares est admise parce qu'ils empêchent une appropriation abusive des sièges. Les sans-abri ne dérangent pas tant parce qu'ils dorment sur un quai de métro, que par le simple fait de leur présence, qui reflète la fragilité de la condition humaine et le désastre que peut engendrer notre société sur certaines personnes. Les arguments de mauvaises odeurs et de dérangements causés par *des sans-abri ivres qui urinent, crient et s'insultent* dans les couloirs du métropolitain ne sont pas faux, mais ils généralisent comme d'habitude le comportement de quelques uns au détriment de tous les autres. Par ailleurs, nous verrons dans la prochaine partie que les usagers sont les premiers à se déranger entre eux dans leur mobilité, et que les sans-abri ne sont certainement pas les seuls à participer de la dégradation de l'espace et de la mobilité métropolitaine.

La détresse humaine dérange et pour beaucoup il est plus facile de continuer à vivre si on ne la voit pas : parce que la misère des uns est le miroir du modeste confort des autres, elle est culpabilisante et nous renvoie chacun à notre inaction et à notre individualisme.

1 Auteur et école non référencés, projet consultable sur le site : <http://www.arpla.fr/mu/public05/author/cleahti/> [consulté le 24.12.2016]

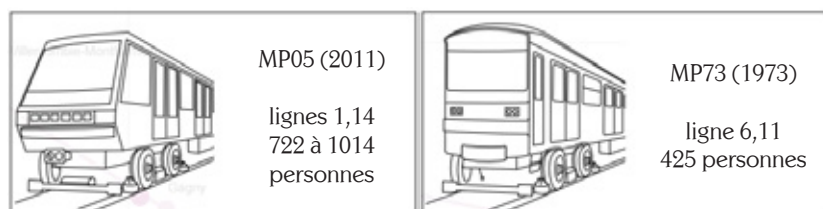
4. La rame, standardisation de la mesure

Aujourd'hui, le matériel roulant du métro est composé de neuf typologies différentes de rames : elles sont les espaces privilégiés de la mobilité. L'ensemble est hétéroclite : quatre de ces typologies sont à roulement fer et cinq sont pneumatiques, par ailleurs deux d'entre elles sont des rames automatiques, c'est-à-dire sans conducteur. Le matériel roulant le plus ancien encore en service dans le métro parisien date de 1963.

 <p>MF67 (1968) lignes 3,3bis,9,10,12 700 personnes</p>	 <p>MF77 (1979) lignes 7,8,13 564 personnes</p>
 <p>MF88 (1989) ligne 7bis 425 personnes</p>	 <p>MF01 (2007) lignes 2,5,9 557 personnes</p>
 <p>MP59 (1963) ligne 11 470 personnes</p>	 <p>MP73 (1973) ligne 6,11 425 personnes</p>
 <p>MP89CC (1997) ligne 4 688 personnes</p>	 <p>MP89CA (1998) ligne 14 722 personnes</p>
 <p>MP05 (2011) lignes 1,14 722 à 1014 personnes</p>	<p>le matériel roulant actuel du métro parisien (© Franklin Jarrier, CartoMetro)</p>

1). Dispositions spatiales et capacités d'accueil :

Pour étudier plus précisément les espace de la rame, nous prendrons à nouveau les deux exemples de la ligne 1 et de la ligne 6 du métro. La ligne 1 fonctionne avec des rames du type MP05 (MP pour métro pneumatique et 05 pour l'année de conception du modèle 2005, bien qu'il ait été mis en service en 2011). La ligne 6 fonctionne avec les rames MP73 (métro pneumatique, 1973).



Avec ces deux lignes, nous rassemblons deux typologies très différentes qui résument l'histoire du matériel roulant depuis 1957 (date d'apparition du métro pneumatique, petite révolution en terme d'amortissement).

La rame MP05 est une rame automatique, donc sans loge de conduite, composée de six wagons communiquant (on peut remonter la rame par l'intérieur). L'absence de loge de conduite permet aux usagers de voyager à la place habituelle du conducteur, ce qui offre une vue imprenable sur les voies. La rame totale mesure 95 m et peut accueillir, lorsqu'elle est complète, 722 personnes (4 pers/m²). C'est la seule rame pour laquelle la RATP compte aussi une capacité d'accueil en surcharge, dans lequel cas la rame accueille pas moins de 1 014 personnes (6 pers/m²).

La rame MP73 est une rame avec conducteur, composée de cinq wagons non communiquant (on ne peut pas remonter la rame par l'intérieur). C'est l'une des dernières typologies de rame à accueillir de la publicité en permanence. Entre parenthèse, la présence de wagons non communiquant permet de rappeler que jusqu'en 1991, il existait une première et une seconde classe dans le métro. Dans le RER, la première classe a été supprimée en 1998. La rame totale mesure 75 m et peut accueillir, lorsqu'elle est complète, 425 personnes (4 pers/m²). Les chiffres de capacité d'accueil sont donnés à titre indicatif par la RATP. Nous verrons plus tard qu'ils sont plus élevés dans la réalité.

Les figures 1 et 2 (Cf. page ci-contre) illustrent en plan un wagon de la ligne 6 (à gauche) et un wagon de la ligne 1 (à droite).

figure 1
plan d'un wagon
de la ligne 6
(© mg)

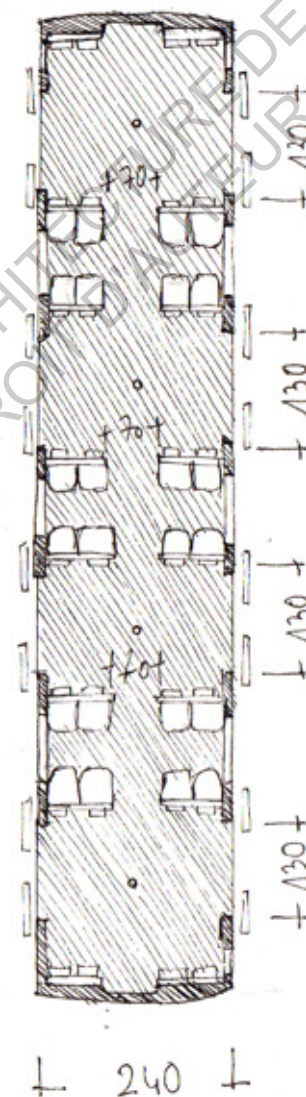
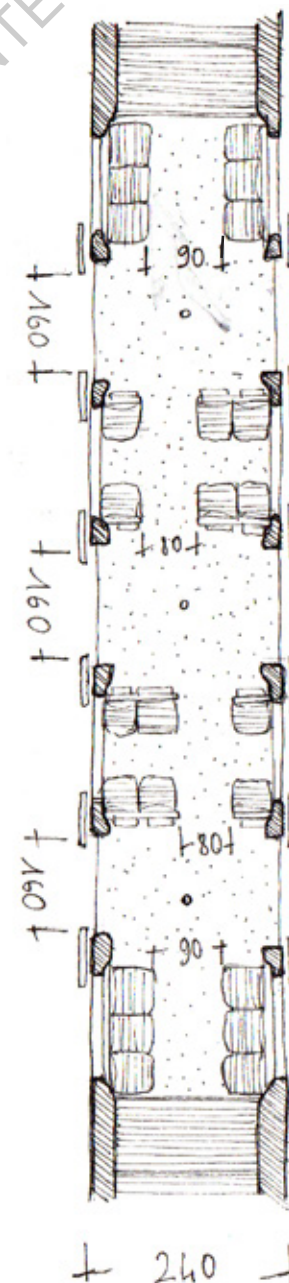


figure 2
plan d'un wagon
de la ligne 1
(© mg)



D'une manière générale, les dimensions intérieures des rames de la ligne 6 sont plus étroites que sur la ligne 1, plus récente et conçue pour pouvoir accueillir des personnes à mobilité réduite. Sur les rames de la ligne 6, les passages entre les sièges notamment sont très étroits (de l'ordre de 70 cm maximum). Lorsque des personnes sont assises sur les sièges côté circulation, on est presque certain de les toucher en passant.

Un wagon de la ligne 6 compte 24 places assises permanentes et 32 places sur strapontins (en fonction des configurations). Soit, sur le total de la rame, 120 places assises permanentes et 160 places sur strapontin. Selon les chiffres de la RATP cette rame peut accueillir 425 personnes lorsqu'elle est complète, ce qui signifie 120 personnes assises et 305 personnes debout (et donc environ 85 personnes par wagon).

Un wagon de la ligne 1 compte également 24 places assises permanentes, mais seulement 12 places sur strapontin dans les wagons centraux (et 16 dans les deux wagons de tête). Au total une rame de la ligne 1 dispose donc de 144 places assises permanentes et 80 places sur strapontins. En surcharge, cette rame qui est sensée pouvoir accueillir 1 014 personnes compte donc 144 personnes assises et 870 personnes debout (à raison de 6 personnes par mètre carré).

Dans un premier temps, on remarque donc que les rames les plus récentes offrent moins de places assises que les rames plus anciennes (sans être complet, le métro de la ligne 6 peut contenir 380 personnes assise dans une rame, contre 224 pour la ligne 1, bien qu'elle soit plus longue de 15 m).

Ici, le choix a donc été fait d'offrir moins de place assise sur les nouvelles lignes au profit d'une plus grande capacité d'accueil de voyageurs. La ligne 1 peut donc accueillir plus d'un millier de personnes mais seulement 144 d'entre-elles pourront s'asseoir, soit une personne sur sept. Dans la ligne 6 à l'heure de pointe, une personne sur trois peuvent s'asseoir. Il semble ainsi que le fonctionnel ait pris le pas sur le confort.



On remarquera dans la disposition des sièges des rames de la ligne 1, que certains d'entre-eux (au niveau des liaisons entre wagons) sont dos à la vitre. Les passagers y sont assis latéralement au sens du mouvement. Cette configuration est apparue progressivement sur certaines rames. Elle permet notamment de laisser plus de passage au centre, et donc la possibilité aussi de faire tenir des personnes debout. Si cela reste une composition mineure à Paris, dans d'autres pays, c'est l'unique configuration. À Tokyo par exemple, il est impensable de faire s'asseoir des personnes étrangères face à face comme on le fait en France. Ce n'est pas dans la culture japonaise.

Ce qui ne varie pas dans l'ensemble des rames, c'est l'étroitesse qui règne entre ces sièges permanents. L'écart entre deux assises qui se font face sur la ligne 6 est de l'ordre de cinquante centimètres, à peine plus sur la ligne 1. Ce sont cinquante centimètres dans lesquels il faut loger deux paires de jambes qui se sont inconnues. Être assis en face de quelqu'un que l'on ne connaît pas tout en ayant une telle proximité n'est pas toujours évident.

Si certains usagers très respectueux se contorsionnent pour ne pas entrer dans l'espace personnel de l'autre, d'autres au contraire ne se font pas tant de complications, et mangent l'espace personnel de *leur voisin d'en face*. Et d'ailleurs, de leur voisin tout court aussi parfois, puisque les sièges sont aussi assez étroits en largeur, en tout cas trop étroits pour se tenir à côté de quelqu'un que l'on ne connaît pas alors que la proximité induit le contact (des vêtements, des pieds, des bras ou des jambes). Les illustrations suivantes (Cf. figure 3 ci-dessous figure 4 page suivante) mettent ces problématiques en évidence.

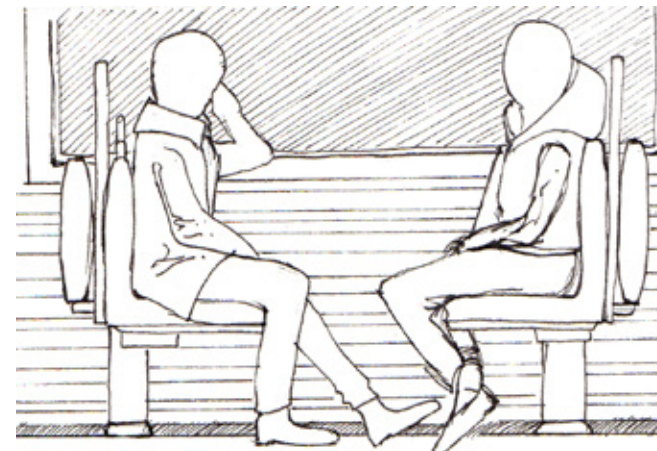
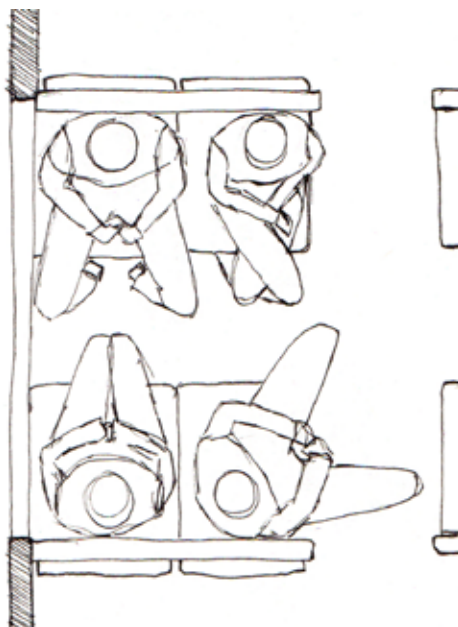


figure 3
personnes face à face dans la ligne 1 : si les usagers font attention, l'espace entre les sièges est gérable (© mg)

figure 4
4 personnes assises dans la ligne
6. Certains prennent leurs aises
au détriment des autres. L'une se
tourne vers la circulation pour se
mettre à l'aise, quitte à la bloquer
(© mg)



La figure 4 illustre également une situation récurrente du métro : la place des femmes au milieu des hommes.

Les hommes ont tendance à s'asseoir les jambes écartées, obligeant alors leur voisine à se replier sur elle-même, en croisant les jambes ou en les resserrant. Plusieurs études ont démontré que dans le métro, les hommes prennent plus de place que les femmes.

C'est un véritable phénomène social, une sorte de règle tacite que la proximité des sièges aggrave (et je ne parle pas encore ici du harcèlement dont sont massivement victimes les femmes dans le métro).

Le dessinateur Gauthier a d'ailleurs publié sur son blog le dessin suivant (Cf. figure 5 ci-contre), dénonçant les mêmes faits.



figure 5
dessin publié sur le blog
365 jours en 2013
(© Gauthier)

2). La différence se cache dans quelques détails :

Les rames de métro n'ont eu de cesse d'évoluer depuis 1900. Évolutions dans la technologie mais aussi dans le confort, la technologie apportant parfois le confort, évolutions pour la sécurité. L'incendie de la station Couronne en 1903¹ a notamment eu pour conséquence (entre autre) le changement progressif, en quelques années, de toutes les rames construites en bois en leur préférant une enveloppe métallique.

Ci-dessous (Cf. figure 6) on peut voir sur le même quai (à l'occasion des journées du patrimoine) la célèbre rame Sprague-Thomson qui a fait les grandes heures de la RATP, et une rame MF67 toujours en activité. L'occasion de remarquer en premier, l'évolution des gabarits dans le rapport hauteur / largeur.



figure 6
en 2005 pour les journées du patrimoine, une célèbre rame Sprague-Thomson
à quai à côté d'une rame MF67
(© auteur inconnu, photographie tirée d'un forum internet)

1 Le 10 août 1903, un incendie s'est déclaré sur une rame de métro à la station Couronne, à cause d'un court-circuit. Certains voyageurs ont refusé de quitter la station avant que leur billet n'ait été remboursé et ont été pris au piège du feu et de la fumée. La catastrophe, la plus importante qui ait jamais eu lieu dans le métro parisien, a fait 84 morts.



figure 7
intérieur d'une rame de la ligne Nord-Sud, conçue avant 1930
(© archives RATP)



figure 8
intérieur d'une rame de la ligne 6, conçue en 1973
(© domaine public)



figure 9
intérieur d'une rame de la ligne 1, conçue en 2005
(© domaine public)

Ces trois photographies (Cf. figures 7 à 9) témoignent de l'évolution des rames de métro, malgré des points de vue légèrement différents.

Il est clair les parois extérieures se sont épaissies au fil du temps de sorte que si sur la rame des années 1920 (probablement), il semble n'y avoir que des vitres, elles sont complètement cachés par les montants dans les rames les plus récentes. D'une manière générale, les anciennes rames avaient un dessin beaucoup fins et beaucoup dans le détail (en témoigne simplement les systèmes d'éclairage avec la figure 10 ci-dessous)

Certes, ils éclairaient moins, mais nous sommes tombés aujourd'hui dans un sur-éclairage des rames de métro. Il s'agirait peut-être d'en trouver la juste mesure.

Ce sont aussi des usages qui ont disparu : sur la première photo, qui est pourtant celle d'un wagon de seconde classe, on peut remarquer la présence de porte-chapeaux et porte-bagages qui n'existent plus. Aujourd'hui, les sacs et les manteaux sont portés ou posés sur les genoux.



figure 10
lampe à filament d'une rame Sprague-Thomson
(© auteur inconnu)

Les couleurs ont-elles aussi évolué : bien que la première photo soit en noir et blanc, il faut imaginer des tons blanc/crème pour les parois et les structures de sièges, du gris/noir pour les sièges eux-mêmes (cuir ou skaï), une dominante de bois et quelques détails métalliques. Dans les années 1970, nous sommes donc passés au camaïeu de vert (couleur de la RATP) et une très large dominante de métal et gris, ce qui refroidit globalement l'ambiance. Les dernières rames apparaissent très colorées, avec des tons plus chauds pour donner une atmosphère plus chaleureuse dans la rame. En terme de gabarit, on constate que les rames se sont élancées, paraissant moins larges et plus hautes, et donnant la sensation d'être conçues pour la position debout (ce qui n'est donc pas, on l'a vu, une sensation). La photographie de la première rame des années 1920 invite tout au contraire à se maintenir dans une position assise, avec son plafond plus bas et ses parois très fines qui élargissent l'espace.

Les croquis suivants (Cf. figures 11 et 12) illustrent en coupe les rames MP73 et MP05 correspondant aux lignes 1 et 6 du métro, avec quelques mesures intérieures pour comparaison, par exemple avec des normes architecturales connues et la taille humaine (dans le métro, les portes mesurent entre 1,80 et 1,90 m de hauteur, les rames des années 1970 ont des passages propres de 70cm, etc.).

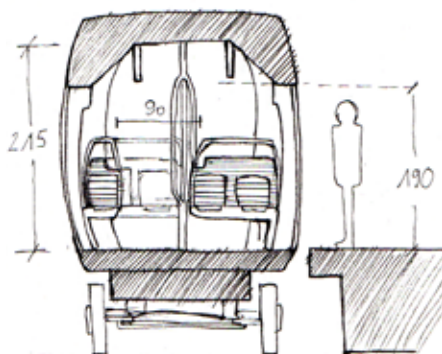


figure 11
coupe d'une rame MP05, ligne 1
(© mg)

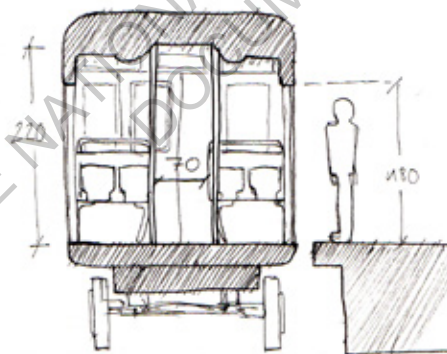


figure 12
coupe d'une rame MP73, ligne 6
(© mg)

Parler de l'intérieur des rames est aussi l'occasion de revenir sur les recherches sémiotiques qui ont permis de développer la signalétique actuelle de la RATP, à travers une anecdote très parlante. Dans les rames sont affichés les plans de ligne. On a vu en partie 1 que ce sont ces plans sur lesquels la ligne de métro est représentée par une ligne droite sur laquelle l'espacement entre stations est régulier. Dans les métros les plus récents, ces plans sont lumineux : les stations sont représentées par des points lumineux qui s'éteignent à mesure que le métro a passé les stations (Cf. figure 13 ci-dessous, sur laquelle les points lumineux sont représentés par les points noirs). Si je ne m'étais jamais posé la question de la pertinence de cette schématisation de l'avancée du métro, n'ayant jamais eu difficulté à comprendre ce plan de ligne, c'est une petite fille de 7 ou 8 ans qui m'a interpellée sur le sujet un jour que je voyageais sur la ligne 9.

Accompagnée de ses parents elle voulait, comme beaucoup d'enfants, se repérer sur ce plan, ses parents lui ayant donné le nom de la station à laquelle ils descendraient. Mais cela lui était impossible : elle ne trouvait pas la station. Lorsqu'ils la lui ont finalement montrée sur le plan, elle d'abord beaucoup ri et a fini par s'exclamer qu'elle regardait de l'autre côté (entendant par là, de l'autre côté de la ligne par rapport à la station à laquelle nous étions). Pour elle, les points lumineux représentaient naturellement les stations que nous avions déjà passées. Les points éteints allaient alors s'allumer lorsque le métro y passerait. C'est finalement très logique comme point de vue : graphiquement lorsque l'on souhaite représenter une progression, le contenant se remplit à mesure de cette progression et non l'inverse. C'est par exemple typiquement le cas des barres d'état de chargement d'un téléphone ou de tout appareil électronique. La signalétique qui se veut compréhensible de chacun, ne l'est finalement pas tant que ça. Il y a une raison pourtant : certaines lignes ont des embranchements, et certains RER ne s'arrêtent pas à toutes les stations. Dans ces cas-là les points lumineux servent à indiquer les stations qui seront desservies.

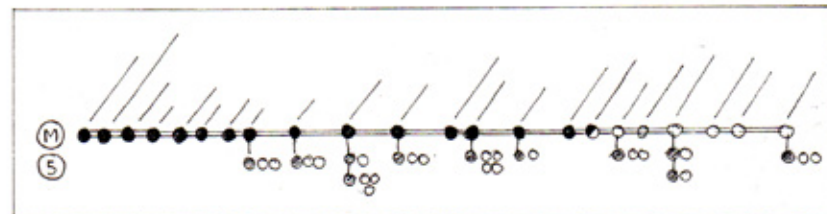


figure 13
plan de ligne lumineux, ligne 5.
(© mg)



© HORVAT Frank, pour *Jardin des Modes*, Paris, 1958

Règles tacites et codes du métronome.

Cinq millions d'usagers, et moi, et moi, et moi.

L'usager du métro ne manie pour l'essentiel que du temps et de l'espace, habile à prendre sur l'un la mesure de l'autre. Mais il n'a rien d'un physicien ou d'un philosophe kantien ; il sait s'adapter aux rigueurs de la matière et à l'encombrement des corps, amortissant d'un mouvement du poignet l'élan d'une porte que lui renvoie sans ménagements un gamin égocentré, piquant sans trembler le billet de sa carte orange dans la fente du portillon d'entrée, frôlant les murs et prenant à la corde son dernier virage, deux à deux les dernières marches, avant de sauter dans la voiture entrouverte, d'échapper d'un coup de rein aux mâchoires de la porte automatique et d'exercer des avant-bras une insistante pression sur la massé inerte de ceux qui, l'ayant précédé, n'imaginent pas qu'un autre puisse suivre.¹

La ballet quotidien du métropolitain amasse et éparpille chaque jour aux quatre coins de Paris des millions d'hommes et de femmes pressés par le temps, éreintés, épuisés par les journées de travail d'une société régie par l'économie de tout ; et avec eux les fêtards, les touristes, les optimistes, les gens de passage et ceux qui restent. Il accueille autant d'usages que de passagers, les petits rituels du quotidien, introduction de l'intimité de chacun dans une expérience éminemment sociale de la mobilité. De l'individu à l'individualisme, le métro est un enchevêtrement de solitudes constitutives d'une identité collective. Les pérégrinations singulières au sein d'un décor pluriel stéréotypé relèvent l'ambiguïté de la condition métropolitaine : le métro façonne-t-il la société ou se contente-t-il de la refléter ?

Transport populaire par excellence, le métro est soumis à un ensemble de règles et de codes plus ou moins tacites dont l'usager occasionnel fait les frais et celui bien plus expérimenté se joue avec une certaine complaisance. Il en résulte une nécessaire cohabitation des usages, d'hommes et de femmes ayant en commun, en dehors de la futile coïncidence de leur emploi du temps, une infinie multiplicité d'origines et d'horizons : l'épreuve du métropolitain ne tient-elle pas finalement dans l'extraordinaire diversité de ses voyageurs ?

¹ AUGÉ Marc. *Un ethnologue dans le métro*. Paris, Pluriel, 1986, p15-16

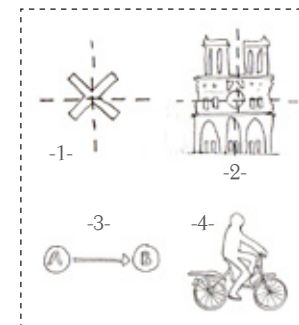
1. Métro-actif : les codes de la mobilité.

Je vous observe postés sur le quai, je regarde vos visages, vos bagages, je note un manteau rouge ou un gros chien. Cela me permet de déceler un comportement à risque ou simplement anormal, c'est ce que l'on me demande d'un point de vue professionnel. Mais c'est surtout formidable de conquies un train qui entre en station à l'heure de pointe, d'avancer au beau milieu de ces centaines de visages impatients, parfois agacés, rouges ou bien emmitouflés, dépassant à peine d'un fouillis d'écharpes et de lainages. Vous êtes en rang d'oignons. Vous m'attendez. Si le trafic est un peu perturbé, vous piaffez. Souvent, quand je vous vois tous, ainsi, immobiles, foule compacte et épaisse, je me dis que vous ne parviendrez pas à monter, que certains resteront sur le quai. Mais c'est sans compter sur votre volonté quand arrive votre métro. Une volonté farouche, bestiale. C'est celui-ci, et pas un autre.¹

1). Être mobile :

« Le mouvement est à la mobilité ce que l'emplacement est au lieu ». Voici comment Tim Cresswell, géographe, démarre sa théorie de la mobilité dans l'ouvrage *Ne pas dépasser la ligne ! Fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit.*²

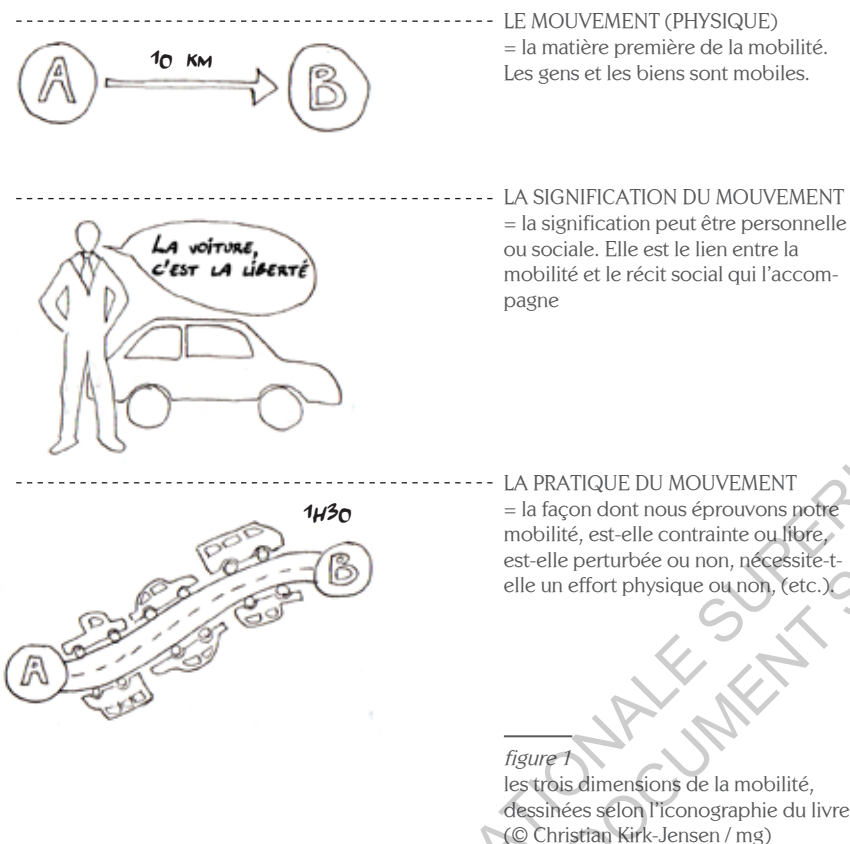
Pour résumer le propos de Tim Cresswell, de la même façon qu'un lieu (-2-) (ex. Notre-Dame-de-Paris) est beaucoup plus significatif que son emplacement (-1-) (ici : 48.85°N / 2.34°E) ; la mobilité (-4-) est chargée d'un contenu social que n'explicite pas le mouvement (-3-). Le mouvement est la traduction physique du déplacement, la mobilité est un ensemble de récits, de choix, de significations.



¹ MACIA Rodolphe et ANDRIANSEN Sophie. *Je vous emmène au bout de la ligne, tribulations et secrets d'un conducteur de métro*. Paris, Max Milo, 2010, p.20-21

² CRESSWELL Tim et LEMARCHAND Mikaël. *Ne pas dépasser la ligne! Fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*. Padoue, éditions Loco / Forum Vies Mobiles, 2015, 191 p.

Tim Cresswell décompose la mobilité selon trois dimensions : le mouvement, la signification et la pratique. À travers ces trois dimensions, il détermine les six aspects du mouvement qui sont en jeu et qui forment la mobilité, « *sans doute l'un des champs les plus conflictuels de la vie moderne* » : le motif, la vitesse, le rythme, l'itinéraire, l'expérience et la friction ¹ (Cf. figure 1 ci-dessous).



1 Pour étudier la théorie complète, se référer à CRESSWELL Tim et LEMARCHAND Mikaël. *Ne pas dépasser la ligne! Fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*. Padoue, éditions Loco / Forum Vies Mobiles, 2015, p. 26 à 43.

• Le motif : pourquoi sommes nous mobiles ?

Cette question se décompose selon deux axes : le choix ou la contrainte. Une mobilité choisie aura plus de chances d'être vécue positivement qu'une mobilité contrainte qui est associée à une obligation (sociale, morale, vitale, etc.).

• La vitesse : à quelle vitesse nous déplaçons nous ?

La vitesse hiérarchise les mobilités et les moyens de transports, la lenteur étant parfois associée à une certaine forme de bourgeoisie puisque la lenteur nécessite plus de temps (libre). Pour d'autres, la lenteur est socialement impossible.

• Le rythme : selon quel rythme nous déplaçons-nous ?

Le rythme n'est pas à confondre avec la fréquence de la mobilité : le rythme est induit par les mouvements et les arrêts. Il est lié à la mesure du temps et de l'espace, et a une influence sur les sensations du mouvement.

• L'itinéraire : quels chemins empruntons-nous ?

Les chemins de la mobilité ne sont pas libres dans l'espace, ils sont canalisés par des routes, des tunnels, des rails, (etc.). Cela participe de la prévisibilité de la mobilité, mais aussi de sa capacité d'exclusion. Certaines voies dédiées à la vitesse (pour relier par exemple, un aéroport à un hypercentre) ne laissent que le choix d'une lenteur forcée aux périphéries qui en sont exclues.

• L'expérience : comment ressent-on la mobilité ?

Toute l'épreuve de la mobilité réside sur la notion d'expérience : ce que l'on a déjà pu éprouver comme facilité ou difficulté dans nos mobilités passées conditionne des *a priori* et la façon dont allons ressentir les mobilités à venir. L'expérience de la mobilité dépend également de la hiérarchie de la société et des moyens dont nous disposons pour être mobiles.

• La friction : quand et comment s'arrête notre mobilité ?

Tout ce qui nous arrête est une perturbation de notre mobilité mais dès lors, l'arrêt est-il choisi ou forcé ? Les dispositifs de contrôle et de sécurité sont un exemple des frictions qui ponctuent notre chemin.

Ces six aspects de la mobilité ainsi définis par Tim Cresswell sont constitutifs du monde mobile mais sont aussi profondément politiques. La mobilité dépend en-effet beaucoup des facteurs socio-économiques et les dispositifs de la mobilité sont régis par les décisions politiques inhérentes à ses facteurs.

Théoriser la mobilité permet d'en dévoiler toute la complexité : le résumé des propos de Cresswell proposé ci-avant cherche à sensibiliser sur les

facteurs qui sont englobés dans le terme de “mobilité”. Être mobile ne signifie pas se rendre d’un point à un autre, ou, pour en revenir à cette étude, la mobilité métropolitaine ne consiste pas ou plus à se rendre d’une station de métro à une autre. Prendre le métro ne sera jamais vécu de la même façon par une personne ayant choisi de se déplacer en métro pour se rendre dans un lieu de loisir en étant totalement libre de disposer de son temps, que par une personne devant se rendre au travail pendant l’heure de pointe et pour laquelle le métro est l’unique choix possible.

La mobilité métropolitaine, on l’a déjà vu, possède une véritable puissance intime, géographique et historique ne serait-ce que dans son lien à la ville elle-même. Elle est contrainte par des espaces et des étapes mais aussi par tout un système politico-économique.

Mais la mobilité en métro est aussi définie par les usagers eux-mêmes : portés au nombre de cinq millions par jour, ils doivent répondre à des codes tacites ou dictés.

2). Contrôler sa mobilité :

Quiconque prétend voyager sur le réseau métropolitain est attendu de se plier à des règles. Certaines sont dictées par la RATP, d’autres plus informelles, sont des codes tacites employés par les usagers afin de faciliter leur mobilité. Parfois, les codes évoluent pour devenir des règles. L’ensemble de ces codes et de ces règles s’appliquent à chaque moment de la mobilité dans le métro.

Ce que je nomme usages “métro-actifs” concerne tous les usages qui prennent place dans le déplacement de chaque usager au cœur du réseau : depuis l’entrée en station jusqu’à la montée dans la rame et depuis la descente de la rame jusqu’à la sortie de la station. Et puis bien entendu, pendant les diverses correspondances entre les métros. Ils sont les usages qui régissent les mobilités individuelles, et force est de constater qu’ils donnent lieu à une véritable tentative de contrôle des déplacements.

Rodolphe Macia, conducteur sur la ligne 2 du métro, a publié en 2010 un ouvrage intitulé *Je vous emmène au bout de la ligne, tribulations et secrets d’un conducteur de métro*. Outre l’ouverture qu’il propose aux secrets du métro et de son fonctionnement, il y écrit également avec une très grande justesse les usages qu’il voit chaque jour depuis sa cabine en tête de train. Si certains usagers oublient parfois qu’il existe un conducteur, lui garde en revanche un œil sur tout ce qui se passe autour de *son* métro ; et se gargarise de l’empressement qu’il peut observer dans les rames et sur les

quais en notant « *autant d’insistance, autant de signe que votre [notre] vie dépend de ce métro...* ».

*Et je vous vois courir, bondir, surgir d’un couloir, dévaler un escalier. Vous pourriez renverser quelqu’un de moins rapide, être surpris au détour d’un virage, vous casser la figure, vous fouler la cheville, vous blesser... (cela arrive, d’ailleurs). Pourtant vous foncez. Votre joie est à son apogée si vous parvenez à grimper dans mon train à la toute fin de la sonnerie de fermeture des portes, si vous sentez le souffle de celles-ci se refermant dans votre dos. On n’est pas loin de la jouissance, pas vrai ? Et ensuite, vous affrontez, rougeaud mais souriant, le regard des autres passagers - les sadiques qui auraient aimé que vous arriviez un poil trop tard, juste pour lire la déception dans vos yeux et voir de quelle manière vous vous seriez donné une contenance, les gentils qui se réjouissent que vous soyez montés à temps et vous sourient, les indifférents qui se contrefichent de vous et vous ignorent superbement.*¹

Dans le métro parisien, la rapidité est reine. Peut-être moins le soir et le week-end, ou pendant les heures creuses, quoique. Entre 7h00 et 9h30 et entre 17h30 et 20h00 (approximativement), on entre dans l’image d’Épinal de la mobilité parisienne redoutée et refoulée de tous les gens qui voient en Paris une ville infernale dans laquelle les gens sont indifférents et pressés. Paris catalyse le dynamisme économique de la région parisienne, voire de l’Île de France : les gens ont rarement les moyens d’y vivre (décentement), mais ils y ont leur travail ou doivent transiter par Paris (forme du réseau oblige) pour se rendre à leur travail. Il est bien connu que les distances et les temps de trajet y sont multipliés, quel que soit le mode de transport utilisé.

Il faut bien retenir par ailleurs le métro accueille chaque jour dans Paris la moitié des déplacements en transports en commun de toute l’Île de France. À *rush hour*, la machine est donc lancée et tous les prétextes sont bons pour aller toujours plus vite. On pourrait dire parfois que tous les coups bas sont permis tant qu’un infime contrôle est repris sur la mobilité.

Pourquoi parler d’un contrôle de la mobilité ? Parce que le métro en lui-

¹ MACIA Rodolphe et ANDRIANSEN Sophie. *Je vous emmène au bout de la ligne, tribulations et secrets d’un conducteur de métro*. Paris, Max Milo, 2010, p.22

même ne laisse pas beaucoup de marge de manoeuvre et que chaque usager en est dépendant, d'autant plus dépendant que son itinéraire ne lui permet pas une ligne plus qu'une autre, ou de basculer sur un autre mode de transport (bus, tramway, RER). Lorsqu'il n'existe qu'une ligne de métro pour effectuer un itinéraire, on danse sur la corde sensible de la mobilité.

Les usagers n'ont aucune influence sur la rame de métro : en tout cas pas sur son avancement, tout au plus peuvent-ils l'arrêter ou la ralentir plus qu'elle ne le serait déjà. En cas de retard, rattraper le temps devient difficile : il ne reste plus que les moments de transition dans les espaces du métro. Pour certains, (avoir l'impression de) contrôler ces moments relève simplement d'une farouche volonté de contrôle de l'ensemble de sa mobilité. Les retards et/ou la volonté (complètement vaine) d'indépendance à l'égard du métro, c'est ce qui entraîne principalement le rouage fou de la machine.

Outre le fait de marcher vite et de prendre tous ses virages à la corde, je compte trois habitudes développées par les usagers du métro pour essayer de garder prise sur leur trajet.

Dans un premier temps, il s'agit déjà de pouvoir marcher encore plus vite, entendons par-là *encore plus vite que les autres*, voire de courir dans les couloirs. Comme le souligne Tim Cresswell : « *la vitesse d'une personne est la lenteur d'une autre.* »¹ Selon leur étroitesse, les couloirs du métro peuvent donc devenir de véritables pistes de slalom, toute la subtilité de cet exercice résidant dans la souplesse de la démarche, puisqu'il s'agit de traverser ou de remonter une foule en essayant si possible de ne pas avoir de contacts physiques avec les inconnus qui la composent.

Comme on l'a vu en partie II avec l'étude des espaces, le métro parisien ne peut se parcourir sans prendre des escaliers. Les escaliers, et notamment les escaliers mécaniques, sont le terrain de jeu favori de ceux qui veulent aller plus vite que les autres. Laissant à la marge de leur dynamisme une grande partie de la foule déjà épuisée ou renonçant à faire du sport dans les escaliers, les très pressés redoublent de célérité lorsqu'il s'agit de gravir quelques marches. Lorsqu'il n'y a qu'un escalier "classique", ils montent les marches deux à deux ou dévalent l'escalier en

flottant presque lorsqu'il est question de le descendre. Mais les escaliers mécaniques et les trottoirs roulants sont globalement plus étroits que les escaliers classiques.

Lorsqu'un usager n'avance pas dans l'escalier mécanique ou sur le trottoir roulant (se laissant porter par la machine), il est sensé rester bien à droite. À sa gauche passeront les usagers qui montent les marches de l'escalier en même temps que celui-ci monte mécaniquement. Voilà l'un des codes tacites très connu du métro, et d'ailleurs des métros du monde entier. Cette habitude est aujourd'hui devenu une règle plus ou moins officielle de la RATP : en tout cas dans certaines stations très fréquentées, c'est une règle notifiée par écrit. Bien entendu, aucun agent ne vous arrêtera si vous ne respectez pas cette règle, mais volontaire ou non, c'est une erreur que les autres usagers sauront vous faire remarquer très rapidement. Cette situation peut réellement devenir conflictuelle. Ce sont souvent les touristes, les enfants ou les personnes très peu habituées à la mobilité urbaine qui restent à gauche sur un escalier mécanique. De manière générale, les franciliens aguerris connaissent cette règle et la respectent, au moins lorsque la fréquentation est importante. À la décharge des non initiés, l'indication « *Tenez votre droite* » me semble être une formulation relativement hasardeuse.



Un panneau *Tenez votre droite*, vestige dans un couloir de Châtelet pendant les travaux
(© Maxime Bernardin, consultable sur le site : <http://www.loeildanslobjectif.fr>)

1 MACIA Rodolphe et ANDRIANSEN Sophie. *Je vous emmène au bout de la ligne, tribulations et secrets d'un conducteur de métro*. Paris, Max Milo, 2010, p.34

Deuxième façon plus ou moins subtile de gagner du temps sur la foule du métro : prendre les raccourcis. Cela nécessite déjà d'être particulièrement aguerri et de connaître sur le bout des doigts les différents couloirs de sa / ses station(s). Cela nécessite de plus, d'emprunter les couloirs à contre-sens puisque la régulation des flux amène la RATP à notifier des sens de circulation dans les couloirs les plus étroits.

La capacité de certains usagers à prendre tous les raccourcis possibles et inimaginables sur leur trajet a tout de même tendance à les rendre particulièrement fiers. C'est tout autant un jeu qu'une nécessité : la volonté de montrer que dans l'univers sur-codé du métro, ils se déjouent des règles et de la prévisibilité. C'est un petit grain de sable dans la machine trop bien huilée de la mobilité quotidienne. Un petit grain de sable qui en amuse certains, mais pas d'autres. Si on aime prendre les raccourcis sans encombre, on déteste qu'un autre ne le fasse à contre sens lorsque nous sommes dans le flux de circulation, et nous pousse à lui laisser un passage.

Complexe et hasardeux (on peut aussi se tromper de couloir et rallonger son trajet), l'usage du raccourci n'est pas si courante que d'autres astuces du métro. Elle génère aussi peut-être un peu plus de conflits.

L'attitude ultime dans le métro parisien, c'est surtout de savoir se placer sur le quai. Prêt à tout pour gagner les quelques secondes qui ne lui feront pas rater sa correspondance, l'usager quotidien, le parisien aguerri, monte dans une rame de métro en fonction de l'endroit où il va en descendre. De cette façon, la porte de sa rame arrivera directement devant sa sortie sur le quai : plus besoin de faire cinquante mètres pour sortir. Sur les trajets du quotidien, retenir les emplacements est rapide. Mais sur l'ensemble du réseau bien entendu, impossible de tout connaître par cœur, d'autant qu'en fonction du sens dans lequel on prend une ligne, on peut déjà s'emmêler les neurones pour les sorties d'une même station.

Pas de panique, puisqu'il existe désormais l'application qui permet d'optimiser tous les trajets en métro, et elle est très populaire : *Paris-ci la Sortie du Métro* (Cf. figure 2 page ci-contre) répertorie tous les quais du métro, leurs sorties et leurs correspondances. En entrant un itinéraire, elle indique directement où se placer sur le quai et donc dans le métro pour gagner le sésame du métro : quelques secondes.

C'est certain, on peut rater un métro à quelques secondes près, et de fil en aiguille, perdre quelques minutes sur un trajet. Pas beaucoup plus de deux ou trois minutes en réalité, le temps que le métro suivant n'arrive en station.



figure 2
images extraites de l'application
(© Paris-ci la Sortie du Métro)

Si cette application et l'habitude d'optimiser jusqu'à dans les moindres secondes chaque trajet paraissent absurdes à certains, qui jugent ridicule de s'épargner cinquante mètres de marche supplémentaire pour un gain de temps qui peut paraître dérisoire ; elles posent objectivement un problème fonctionnel.

Cette habitude, et sa démocratisation grâce à l'application, tendent à concentrer les voyageurs sur certaines parties d'un quai mais aussi dans la rame. Les usagers vont progressivement se placer massivement aux endroits stratégiques, au détriment de leur bonne répartition le long d'un quai et dans les rames. Si l'évolution du matériel roulant abolit les wagons séparés au profit d'une rame unique, remontable par l'intérieur d'un bout à l'autre ; c'est précisément pour que les usagers se répartissent mieux dans les métros. Ce type d'usage va en l'encontre totale de cette répartition équilibrée.

Et puis les parisiens aiment monter dans le métro par la porte qui correspond précisément à leur changement sur le quai ou à la sortie

de leur station de destination. Il s'agit de ne pas perdre une seconde. [...] Cela donne parfois des choses étonnantes : sur certaines portions de la ligne, il arrive que deux voitures soient pleines à craquer tandis que les autres demeurent à moitié vides. Oui, c'est comme ça : le Parisien préfère passer son trajet debout coincé entre un iPod à plein volume et des odeurs d'aisselles plutôt que de faire 10 mètres supplémentaires à l'arrivée.¹

Toutes les applications permettant de contrôler sa mobilité sont devenues très populaires : s'informer en temps réel sur le trafic, chercher ses itinéraires, optimiser les correspondances...

Aujourd'hui la RATP a même développé un système de participation des usagers pour les futures innovations qu'elle va mettre en place en vue d'améliorer encore le quotidien du transport. Forte de son slogan "Demandez-nous la ville", la RATP propose aujourd'hui à ses usagers, via une campagne très médiatisée, de demander... tout ce qu'ils veulent. Petites interventions humoristiques ou réelles avancées, les usagers ont massivement répondu sur le site internet prévu à cet effet, en y inscrivant des propositions et en votant pour les meilleures d'entre-elles.

Clos le 30 novembre 2016, l'appel à idées a été un véritable succès. Quinze premiers projets seront soumis au vote des usagers. Les lauréats seront annoncés le 06 février 2016 (selon quatre critères : faisabilité, créativité, responsabilité, universalité), et la RATP s'engage à réaliser les travaux des trois à cinq propositions qui seront retenues.

3). L'élégance du métronome :

Je laisserai aux mots de Marc Augé le soin de décrire un autre type d'utilisateur métro-actif. Peu intéressé par une célérité non nécessaire, je parle ici de l'utilisateur aguerri, le citoyen dont l'expérience du métro est si ancrée en lui depuis des années que sa déambulation métropolitaine est empreinte d'une certaine élégance. Allongeant tout juste un pas rapide lorsque c'est nécessaire, son calme tranche avec la fourmilière quelques fois infernale que composent les autres usagers même habitués du métro,

¹ MACIA Rodolphe et ANDRIANSEN Sophie. *Je vous emmène au bout de la ligne, tribulations et secrets d'un conducteur de métro*. Paris, Max Milo, 2010, p.29

s'épuisant chaque jour à gagner les secondes en dépit des millions de personnes qui se trouvent sur leur(s) chemin(s) et font d'ailleurs la même chose.

L'habitué d'une ligne se reconnaît aisément à l'économie élégante et naturelle de sa démarche ; comme un vieux loup de mer qui descend d'un pas calme au petit jour vers son canot et apprécie d'un coup d'oeil le moutonnement des vagues à la sortie du port, mesurant la force du vent sans avoir l'air d'y toucher, aussi cabotin mais moins appliqué qu'un gourmé de vin, écoutant sans paraître y porter attention le clapotis du flot contre le quai et la clameur des mouettes encore rassemblées sur le rivage ou déjà éparpillées sur la mer en petites troupes avides, le voyageur chevronné, surtout s'il est dans la force de l'âge et ne cède pas facilement à l'envie d'un démarrage soudain dans l'escalier pour le plaisir, se reconnaît à la parfaite maîtrise de ses mouvements : dans le couloir qui le conduit au quai, il marche sans paresse mais sans hâte ; sans que rien le laisse voir, ses sens sont en éveil. Lorsque, comme surgi des murs de faïence, le bruit d'une rame se fait entendre, affolant la plupart des passagers d'occasion, lui sait s'il doit presser le pas ou non, soit qu'il apprécie en pleine connaissance de cause la distance qui le sépare du quai d'embarquement et décide de tenter ou non sa chance, soit qu'il ait identifié l'origine du tintamarre provocateur et reconnu dans ce leurre (spécifique des gares où passent plusieurs lignes et que le français pour cette raison dénomme correspondances alors que l'italien, plus précis et plus évocateur, parle à leur propos de coïncidences) un appel venu d'ailleurs, l'écho trompeur d'un autre train, la tentation de l'erreur et la promesse de l'errance. Parvenu sur le quai il sait où arrêter ses pas et déterminer l'emplacement qui, lui permettant d'accéder sans effort à la porte d'un wagon, correspond en outre exactement au point le plus proche de "sa" sortie sur le quai d'arrivée. Ainsi peut-on voir les vieux habitués choisir avec méticulosité leur place de départ, prendre leurs marques en quelque sorte, comme un sauteur en hauteur, avant de s'élancer vers leur destination. Les plus scrupuleux poussent le zèle jusqu'à choisir le meilleur endroit du wagon, celui qu'ils pourront quitter le plus vite possible une fois arrivés. Plus fatigués ou plus âgés, quelques-uns essaient de concilier cet impératif tactique avec la nécessité du repos et s'emparent volontiers du dernier strapontin resté libre avec un mélange de discrétion et de célérité qui traduit, lui aussi, l'homme d'expérience.¹

¹ AUGÉ Marc. *Un ethnologue dans le métro*. Paris, Pluriel, 1986, p.13 à 15

2. Métro-passif : s'occuper.

Je vous observe enfin quand nous roulons. Je me retourne de temps en temps, et je jette un oeil à ce qui se passe à l'arrière. Le pilotage automatique me le permet. Vous vous cramponnez à la barre, au dossier, quand ce n'est pas au voyageur le plus proche de vous ; ou alors, vous vous amusez à tester votre équilibre, vous contraignant au contraire à ne vous agripper à rien.¹

La rame est peut-être le véritable coeur de la mobilité en métro : c'est elle qui est en mouvement et constitue le déplacement dans la ville. Mais dans le référentiel de la rame, les usagers, eux, sont immobiles. Le temps passé dans les wagons est un temps que l'on peut occuper ou non, mais un temps sur lequel aucun contrôle n'est possible. A partir du moment où les portes se sont refermées, il faut attendre d'arriver à la station de descente, quelles que soient, a priori, les perturbations qui pourraient survenir.

C'est donc dans la rame de métro, lieu clos et confiné duquel on ne peut s'évader qu'à l'arrêt en station, qu'une infinité d'usages prennent place. Ceux que je nomme, les usages "métro-passifs".

Des plus courants aux plus insolites, il existe bien une infinité d'usages : autant peut-être qu'il existe d'usagers, aussi je ne prétends pas ici en dresser une liste exhaustive mais plutôt un aperçu, une plongée dans l'univers quotidien d'une rame de métro.

En 1992, Daniel Pennac écrivait dans son essai *Comme un roman* : « *le temps de lire est toujours du temps volé, c'est sans doute pourquoi le métro est la plus grande bibliothèque du monde* ». ²

Commençons par la lecture alors. N'en déplaise aux médias qui voudraient nous faire croire que plus personne ne lit, il suffit de prendre le métro pour avoir un aperçu de l'éventail bibliographique qu'il renferme. Les gens lisent beaucoup dans le métro. Et il est bien vrai que le temps du trajet, est un temps à voler sans hésitation.

¹ MACIA Rodolphe et ANDRIANSEN Sophie. *Je vous emmène au bout de la ligne, tribulations et secrets d'un conducteur de métro*. Paris, Max Milo, 2010, p.23

² PENNAC Daniel. *Comme un roman*. Paris, Gallimard, 1992, 180p. (collection Blanche)

Dans le métro, il y a d'ailleurs les gens qui lisent et ceux qui, plus ou moins discrètement, par curiosité ou réel intérêt, lisent ce que lisent les autres d'un regard en biais, ou par dessus une épaule.

Tous les supports sont permis : les journaux, les magazines, les livres, les liseuses numériques, (etc.). Il me semble qu'en ce qui concerne les journaux, les quotidiens tels que Le Parisien, Libération, Le Figaro ou Le Monde (qui sont payants), ont été peu à peu remplacés par l'arrivée des journaux gratuits, proposés dans beaucoup de stations de métro. La bataille se joue plutôt entre le 20 Minutes et Direct Matin.



une lectrice sur la ligne 1
le 02 avril 2016
(© mg)

Entre parenthèse, l'arrivée de la presse quotidienne gratuite à disposition dans les transports en commun, outre le déclin qu'elle a programmé pour les quotidiens payants, a aussi impacté un usage autrefois très lié au métro : l'achat de la presse quotidienne dans les kiosques. Ce n'est pas pour rien si beaucoup de ces kiosques, subsistants tant bien que mal (plus mal que bien d'ailleurs) dans la ville de Paris, sont implantés directement devant les entrées du métropolitain. Ces kiosques ont rythmé la vie quotidienne des parisiens à la même mesure que le métro pendant des décennies. Aujourd'hui, il est beaucoup plus rare de voir les gens s'y arrêter. Beaucoup moins rare de les voir attraper sans s'arrêter, allongeant simplement le bras dans leur course effrénée et non sans une certaine désinvolture, un journal gratuit qu'ils liront avec plus ou moins d'attention dans ce temps de trajet qu'ils auront à tuer.

Depuis quelques années, c'est la liseuse qui a fait son apparition dans le métro : petite tablette numérique rétro-éclairée et spécialement conçue pour la lecture, la liseuse est une véritable composante du transport urbain. Sa petite taille et le format numérique permettent à son utilisateur de ne se servir que d'une seule main pour la tenir et un geste souple du doigt sur l'écran suffit à tourner la page. Il n'est pas rare de voir les gens lire

debout, une main solidement accrochée à la barre de maintien et l'autre, un peu au-dessus de la mée, tenant fermement l'objet de la lecture ; surprenant alors d'autres usagers par leur capacité de concentration et de lecture en toutes circonstances.



une lectrice la ligne 6
le 22 novembre 2016
(© mg)

des lecteurs sur la ligne 6
le 02 avril 2016
(© mg)



sur la ligne 1
le 16 juillet 2016
(© mg)

L'évolution de la société et des technologies a toutefois procédé d'un glissement des usages : de la plus grande bibliothèque du monde, le métro me semble plus précisément être devenu la plus grande médiathèque du monde. Avec ou sans lecture, un très grand nombre d'usagers écoute de la musique : parfois les rames de métro sont un foisonnement de casques et d'écouteurs de toutes les couleurs. Chacun dans sa bulle, dans son monde, dans sa musique. L'un écouterait du rap, son voisin du jazz et derrière eux ce sera du rock, de la soul, de la pop ou de la variété. Comment savoir ? Mis de côté les quelques inconscients qui écoutent leur musique si fort qu'elle est entendue par les autres usagers autour ; les baladeurs, mp3, mp4 et smartphones qui ont fait naître la génération "Y" sont constitutifs d'une véritable individualisation des transports publics. Chacun écoute sa musique, complètement coupé des autres par la bulle du casque audio, et le métro devient un ensemble de trajets individuels qui s'effectuent en parallèle, sans plus d'interactions que nécessaire. Et puis même si possible, sans interaction tout court.

Il est difficile de faire le tour de l'hétéroclisme musical du métro : les écouteurs et les téléphones sont greffés à leur propriétaire, il font presque partis d'eux. D'ailleurs les écouteurs sont si fins et cachés parfois qu'on fini par ne plus les voir. La musique, tant qu'elle est écoutée à un volume mesuré, reste donc le secret de chacun. Les gens qui lisent, on peut voir ce qu'ils lisent : plutôt un roman pour s'évader ou un journal pour ne rien rater de l'actualité, plutôt un magazine pour se détendre ou un manuel pour apprendre, plutôt un contrôle à réviser ou un devoir à corriger, (etc.). Mais il est pratiquement impossible de savoir qui écoute quoi.

sur la ligne 8
le 22 novembre 2016
(© mg)



Cela doit pourtant créer des tableaux exceptionnels, on pourrait imaginer dans une rame de métro que Jacques Brel soit assis à côté d'Eminem. Que Maître Gim's soit debout près de Vivaldi et de The Avener. Il y aurait certainement Jul près de Sting, en face d'Edith Piaf et pas très loin des Beatles. Queen, Mozart et Petit Biscuit pourraient d'ailleurs assis être dans le même carré, il y aurait sûrement Jean-Jacques Goldman quelque part, et puis pas très loin, NTM, Justice, Adele, Pink, Ludovico Einaudi, Daft Punk et Stromae. Une hypothèse parmi d'autres. Seuls les discrets mouvements d'un pied battant le rythme, d'une tête dodelinante ou d'un corps dansant trahissent avec délicatesse un usager porté par sa musique.

Vous écoutez beaucoup de musique - avec d'énormes casques ou des écouteurs de moins en moins visibles qui semblent faire partie de vous -, vous téléphonez, en mettant votre main en creux pour ne pas gêner le voisin ou en faisant de grands gestes qui ponctuent vos paroles, vous lisez - romans, journaux payants ou gratuits, surtout en début de journée, parfois par dessus l'épaule du voisin. Vous mangez aussi. Aux heures de repas (ceux qui sont pressés prennent leur petit déjeuner en vitesse en chemin, ou avalent un sandwich le midi, un hamburger le soir) ou n'importe quand.¹

Les gens qui téléphonent dans le métro me surprennent toujours. D'abord et très objectivement parce que je suis toujours fascinée qu'ils réussissent, eux, à capter le réseau sans interruption tandis que j'arrive à peine à envoyer un sms. Ensuite, parce que dans le métro comme dans le train, les files d'attente, les caisses de supermarché, les magasins, les pharmacies, (etc.), il a dû se passer quelque chose dans l'inconscient collectif depuis le début des années 2000 pour qu'autant de conversations relevant de la sphère intime débarquent de cette manière dans la sphère collective. Il y a vraiment eu un bouleversement dans les mentalités pour que tant de personnes ne s'interrogent même plus de la pertinence de ce geste devenu terriblement anodin qu'est celui de décrocher son téléphone n'importe où. Il y a certes ceux qui sont gênés, qui essaient de chuchoter ou préviennent leur interlocuteur qu'ils sont dans le métro et qu'ils rappelleront. Et puis il y a les autres, qui jouent sur la corde sensible

1 MACIA Rodolphe et ANDRIANSEN Sophie. *Je vous emmène au bout de la ligne, tribulations et secrets d'un conducteur de métro*. Paris, Max Milo, 2010, p.23 - 24

de l'intime / *extime*, qui exposent leur vie privée ou professionnelle aux inconnus autour, plus ou moins consciemment. Est-ce justement parce que ce sont des inconnus qu'ils ne croiseront jamais qu'ils se le permettent ? Il y a-t-il un certain plaisir à ce que des inconnus connaissent quelque chose de leur vie, de leur travail ; une volonté de montrer au monde qu'ils existent, que leur vie est incroyable et qu'il faut que les autres le sachent ? Mais le plus souvent pourtant ces conversations n'ont rien d'extraordinaire. Cela relève plutôt d'une addiction à la connexion, à la communication qui est née avec le téléphone portable. C'est un fait de société bien connu aujourd'hui. Combien de personnes dans le métro téléphonent à leurs proches pour leur dire qu'elle prennent le métro et qu'elles arrivent, qu'elles seront là dans 10, 20 ou 40 minutes ? Plus personne ne sait comment on faisait avant, quand le portable n'existait pas.

Il en résulte une invasion de l'intimité de chacun dans l'espace collectif : les gens qui téléphonent ont tendance à parler plus fort, par peur de ne pas être entendues par leur interlocuteur probablement. Une personne qui téléphone dans le métro monopolise l'espace et l'attention : les voyageurs autour écoutent, s'agacent, s'amusent, s'éloignent, augmentent le volume de la musique ou attendent avec indifférence la fin de la conversation. On capte des morceaux de la vie d'un autre et puis on s'en va.

Le métro accueille bien plus de monde que les voyageurs physiquement présents qu'il transporte : avec les conversations téléphoniques, les sms et les réseaux sociaux, une rame de métro est reliée au monde entier.

Imaginons qu'un événement (vraiment) drôle ou insolite ait lieu dans le métro. Sur la centaine de personnes qui y assistent, six personnes décident instantanément de poster un statut sur Facebook et deux autres sur Twitter. Les six premières personnes ont entre 300 et 600 amis, dont 50 vont *liker* le poste. Ces amis ont à leur tour entre 300 amis qui verront donc ce like (en admettant que le compte de la première personne soit peu protégé) et ainsi, on a déjà potentiellement 90 000 personnes qui seront au courant. Parallèlement sur Twitter, les deux personnes sont suivies chacune par 400 ou 500 *followers* dont 60 vont *retwitter* et ainsi de suite. Progressivement, des centaines de milliers de personnes pourraient finalement savoir ce qui s'est passé dans le métro de la ligne 1 entre Bastille et Saint-Paul le 06 novembre 2016 à 19h32. Pure hypothèse bien entendu. Le monde est hyperconnecté, les transports en commun n'y échappent pas.

Sans aller jusqu'à ce cas extrême (mais peut-être pas tant que ça)¹, les usagers du métro sont hyperconnectés. Monter dans une rame, c'est aussi poser les yeux sur cinquante personnes qui ont les yeux rivés sur l'écran du téléphone et dont les doigts pianotent avec plus ou moins de souplesse et de célérité pour composer des sms, des mms, des postes, des messages, des tweets, des mails, (etc.). Multi-tâches, rien empêche les usagers d'écrire un message tout en écoutant de la musique (c'est d'ailleurs très courant), un livre éventuellement ouvert sur les genoux ou un sandwich dans l'autre main.



sur la ligne 6
le 22 novembre 2016
(© mg)

Sur le journal comme sur le smartphone, le temps du métro est aussi souvent un temps de jeu et de détente, activité qui, encore une fois, peut se compléter de l'écoute de la musique. Si quelques irréductibles s'acharnent avec leur crayon à noircir des grilles de mots croisés ou de Sudoku, les jeux sur le téléphone sont tout de même les plus populaires. Ces jeux suivent des modes : *Candy Crush Saga* a bel et bien envahi le métro, le *2048* également. Il y a aussi quelques batailles navales, holdem poker et solitaires (les classiques).

En revanche, il semble que le métro ait été relativement épargné par le phénomène *Pokémon Go*, probablement parce qu'il n'y avait pas de Pokémon à attraper dans les tunnels mais surtout, parce qu'il n'y avait suffisamment de Wi-Fi pour supporter les différentes composantes du jeu.

¹ Combien de personnes ont suivi l'aventure des cinq jeunes bordelais qui, en novembre 2013, en état d'ivresse très avancé, avaient volé un lama pré-nommé Serge dans un cirque et s'étaient promenés avec lui dans le tramway ? Le simple tweet d'un seul voyageur avait été retwitté plus de 1600 fois, et la vidéo parodique a plus de 3,5 millions de vues sur YouTube...

Quand on sait ce que ce jeu a pu créer comme phénomène de foule¹, on peut penser que ce n'est pas plus mal que le métro ait été épargné. Les conséquences auraient pu être très problématiques.

*Mesdames, vous vous maquillez également. Le trajet en métro vous permet de rattraper les quelques minutes qui vous ont manqué dans la salle de bain, de compenser le temps de sommeil supplémentaire que vous vous êtes exceptionnellement accordé. Il m'arrive d'assister à de véritables transformations : en quelques stations et quelques coups de blush, de fard à yeux et de rouge à lèvres, une voyageuse banale devient ainsi une beauté, une étudiante camoufle les traces de nuits de fête, une working girl rajeunit de 10 ans. Je suis épaté par votre précision, l'assurance de votre trait de crayon qui défie les mouvements de la rame. Et ce qui m'amuse, c'est que vous faites cela sans aucune gêne, sans que le regard des autres usagers ne vous dérange. Comme si les passagers qui vous entourent appartenaient à une autre monde que le vôtre.*²

Oui les femmes se maquillent et se (re)coiffent dans le métro (nettement moins les hommes il faut le dire), mais contrairement à ce que rapporte l'oeil aiguisé de Rodolphe Macia, pas uniquement le matin. S'il est très courant de voir effectivement certaines femmes terminer le maquillage qu'elles n'ont pu faire chez elles alors qu'elles se rendent au travail, ce n'est pas moins courant de les voir se (re)maquiller en début de soirée alors qu'elles prennent le métro pour sortir ou se rendre à un rendez-vous. Il est vrai aussi que cet usage suscite un vif intérêt chez les autres usagers : s'il n'étonne pas le moins du monde les autres femmes qui affichent généralement un sourire complice ou jettent un oeil jaloux à l'équipement de la personne concernée (certaines femmes se déplacent avec leur salle-de-bain dans leur sac-à-main), il semble bel et bien surprendre encore et toujours les hommes dont le visage exprime souvent un mélange de curiosité, de fascination et d'amusement. Se maquiller dans le métro est

1 En juillet 2016, plusieurs centaines de personnes se sont ruées en quelques minutes dans Central Park à New-York pour chasser un Pokémon rare qui venait d'apparaître, n'hésitant pas pour beaucoup à laisser leur voiture au milieu de la rue, clé sur le contact et portes ouvertes.

2 MACIA Rodolphe et ANDRIANSEN Sophie. *Je vous emmène au bout de la ligne, tribulations et secrets d'un conducteur de métro*. Paris, Max Milo, 2010, p.23 - 24

un art. Activité qui nécessite une grande précision, elle se combine mal avec la lumière artificielle et les mouvements brusques et imprévisibles de la rame qui pourraient avec infortune faire dérailler le mascara. Plus insolite peut-être, j'ai déjà vu des femmes se limer les ongles ou se mettre du vernis dans le métro. Cette dernière occupation requiert à son tour une grande maîtrise de ses gestes. Et généralement la forte odeur industrielle qui sort du tube de vernis ne plaît pas aux autres.

Les gens qui mangent dans les rames, soit parce qu'ils ont faim, soit parce qu'ils n'ont pas le temps (et souvent les deux en même temps), nous proposent aussi leur éventail d'odeurs plus ou moins savoureux. On peut tout voir, ou plutôt tout sentir dans le métro : du plus simple paquet de gâteaux secs au pain au chocolat encore chaud, des menus McDonald's aux pizzas encore fumantes que les gens emportent avec eux, du Kebab sauce barbecue (l'odeur ultime qui se répand dans tout le wagon comme une traînée de poudre) à la soupe chinoise (plus délicate à manger proprement dans une rame en mouvement), des graines de tournesol dont les coques sont laissées au sol au bonbons qui dégagent leurs parfums acidulés ; sandwichs, chocolat, cannette de soda ou bouteilles de bière, croque-monsieur ou bagels, jusqu'au biberon tout chaud pour le nourrisson dans sa poussette.

Dans le métro il y a aussi les gens qui discutent (dans toutes les langues du monde), ceux qui rient et ceux qui se disputent (il y en a d'ailleurs aussi qui se disputent dans une autre langue). Il y a les groupes d'écoliers qui se chamaillent, crient et s'amusent entre les wagons. Il y a les gens qui prennent des photos et ceux qui font des selfies. Il y a les touristes qui oscillent entre le plan de ligne au-dessus de la porte et le plan du métro entre leurs mains en cherchant plus ou moins désespérément leur itinéraire. Il y a des enfants qui jouent, escaladent les sièges, répètent le nom de chaque station et s'amusent à décrire tout ce qu'ils voient. Il y a ceux qui se cramponnent aux appuis et ceux qui essaient de ne jamais se tenir, quitte à s'effondrer au milieu des autres lors d'un freinage d'urgence. Il y a ceux qui dorment, et ceux qui aimeraient bien dormir. Il y a bien sûr les gens qui font la gueule, *sûrement des parisiens*.

Il y a donc les gens qui mangent, boivent, lisent, écoutent de la musique, dansent un peu, jouent sur leur téléphone, téléphonent, écrivent un message, consultent les réseaux sociaux, se maquillent, se coiffent, se font une manucure et même ceux qui s'ajoutent une dernière touche de parfum. Il y a aussi des gens qui écrivent, parfois des romans entiers, des

gens qui travaillent et des gens qui dessinent.

Il y a des gens qui se regardent, parfois avec timidité, et des gens qui évitent de se regarder. Il y a des gens qui se sourient et d'autres, non.

Et puis, il y a les autres. Les gens qui ne font rien et regardent la vitre d'un air absent, contemplant le vide de leurs pensées dans lesquelles ils se sont profondément évadés. Les gens qui ne font rien, et attendent sans rien faire que le métro arrive à leur destination. Les gens qui ne font rien, et qui regardent les autres faire quelque chose. Ceux-là sont éminemment touchants. Regarder les usagers qui regardent les autres usagers, c'est très apaisant. C'est scruter les moindres réactions de leur visage : les sourires sincères, l'exaspération, la colère, la fatigue, l'incompréhension, la curiosité, l'admiration. L'indifférence aussi, souvent.

Une rame de métro, c'est la cohabitation de tous ces usages et de tous les usages qu'il reste à inventer. C'est donc parfois conflictuel et parfois très convivial. En tout état de cause, c'est une expérience collective et sociale, pleine de contradictions et de diversité.



sur la ligne 5
le 16 juillet 2016
(© mg)

Transgressée ou non, la loi du métro inscrit le parcours individuel dans le confort de la morale collective, et c'est en cela qu'elle est exemplaire de ce que l'on pourrait appeler le paradoxe rituel : elle est toujours vécue individuellement, subjectivement ; seuls les parcours singuliers lui donnent une réalité, et pourtant elle est éminemment sociale, la même pour tous, conférant à chacun ce minimum d'identité collective par quoi se définit une communauté. En sorte que l'observateur soucieux d'exprimer au mieux l'essence du phénomène social constitué par le métro parisien devrait rendre compte non seulement de son caractère institué et collectif, mais aussi de ce qui, dans ce caractère, se prête aux élaborations singulières et aux imaginations intimes sans lesquelles il n'aurait plus aucun sens.¹

1 AUGÉ Marc. *Un ethnologue dans le métro*. Paris, Pluriel, 1986, p.54

3. Métro-réactif : les autres et nous.

« *L'enfer, c'est les autres* », écrivait Sartre. Souvent mal comprise, cette formule nécessite d'être replacée dans son contexte : « *l'enfer c'est les autres* » a été toujours mal compris. On a cru que je voulais dire par là que nos rapports avec les autres étaient toujours empoisonnés, que c'était toujours des rapports infernaux. Or, c'est tout autre chose que je veux dire. Je veux dire que si les rapports avec autrui sont tordus, viciés, alors l'autre ne peut être que l'enfer. Pourquoi ? Parce que les autres sont, au fond, ce qu'il y a de plus important en nous-mêmes, pour notre propre connaissance de nous-mêmes. Quand nous pensons sur nous, quand nous essayons de nous connaître, au fond nous usons des connaissances que les autres ont déjà sur nous, nous nous jugeons avec les moyens que les autres ont, nous ont donné, de nous juger. Quoi que je dise sur moi, toujours le jugement d'autrui entre dedans. Quoi que je sente de moi, le jugement d'autrui entre dedans. Ce qui veut dire que, si mes rapports sont mauvais, je me mets dans la totale dépendance d'autrui et alors, en effet, je suis en enfer. Et il existe une quantité de gens dans le monde qui sont en enfer parce qu'ils dépendent trop du jugement d'autrui. Mais cela ne veut nullement dire qu'on ne puisse avoir d'autres rapports avec les autres, ça marque simplement l'importance capitale de tous les autres pour chacun de nous. »¹

1). De la proxémie humaine :

Voyager dans le métro parisien, c'est voyager avec les autres. Au milieu des autres. Mais à l'heure de pointe, lorsqu'un rame accueille cinq cents passagers, c'est aussi voyager *collé* aux autres. Tous les articles de la presse populaire au sujet du métro parlent de l'enfer, de l'épreuve. À titre d'exemples non exhaustifs : « *Comment les parisiens supportent l'enfer du métro ?* » (20 minutes, 24.10.2013) ; « *L'art et la manière de supporter le métro à Paris* » (Le Parisien, 29.10.2013) ; (etc.).

On ne peut nier que l'affluence dans le métro soit éprouvante. La présence des autres, les contacts physiques inopportuns, les odeurs de parfum

¹ La citation « l'enfer, c'est les autres » est tiré de *Huis Clos*, pièce de théâtre écrite par Jean-Paul Sartre en 1943 et présentée à partir de 1944. L'explication de texte qui suit a été faite par Sartre.

mélangées aux odeurs de transpiration, la chaleur parfois suffocante, la moiteur de l'air et des objets, les musiques trop fortes qui parviennent des casques des autres, les conversations téléphoniques que l'on ne veut pas entendre. Et puis la rame qui s'arrête dans un tunnel et ne repart pas.

Les designers Alstom chargés du dessin des rames peinent à faire valoir le confort des usagers alors qu'ils disposent d'une contrainte d'exploitation de 6 à 8 personnes au mètre carré.¹

Ce chiffre est considérable : en moyenne à l'heure de pointe, la fréquentation dans les wagons déjà surchargés se chiffre plutôt à 5 ou 6 personnes debout par mètre carré. En comptant que les usagers portent plusieurs couches de vêtements et des sacs, cela nécessite déjà d'être collés les uns aux autres.



quai de la ligne 13 à Saint-Lazare en décembre 2010
(© AFP / Miguel Medina)

L'anthropologue américain Edward T. Hall est à l'origine du concept de la proxémie humaine. Il a étudié les différentes dimensions qui entourent l'homme et les conséquences des distances physiques sur le comportement humain. L'ensemble de son étude est répertoriée dans l'ouvrage *La dimension cachée*, publié en 1971 aux éditions du Seuil.

D'après les études qu'il a réalisées, Edward T. Hall décrit quatre distances : la distance intime, la distance personnelle, la distance sociale et la

¹ Source : *Métro, une ville sur les rails* (50'55"), documentaire diffusé en 2015 sur France 5. Consultable sur : <https://www.youtube.com/watch?v=Mf80uwFHDiQ>

distance publique. Chacune de distance compte deux modes : le mode proche et le mode éloigné.

- La distance intime.

Mode proche : acte sexuel / mode éloigné : 15 à 40 cm.

A cette distance particulière, la présence de l'autre s'impose et peut même devenir envahissante par son impact sur le système perceptif. La vision (souvent déformée), l'odeur et la chaleur du corps de l'autre, le rythme de sa respiration, l'odeur et le souffle de son haleine, constituent ensemble les signes irréfutables d'une relation d'engagement avec un autre corps.

- La distance personnelle.

Mode proche : 40 à 75 cm / mode éloigné : 75 à 125 cm.

Le terme de distance personnelle désigne la distance fixe qui sépare les membres des espèces sans-contact¹. On peut l'imaginer sous la forme d'une petite sphère protectrice, ou bulle, qu'un organisme créerait autour de lui pour s'isoler des autres.

- La distance sociale.

Mode proche : 120 à 210 cm / mode éloigné : 210 à 360 cm.

La frontière entre le mode lointain de la distance personnelle et le mode proche de la distance sociale marque "la limite du pouvoir sur autrui".

- La distance publique.

Mode proche : 360 à 750 cm / mode éloigné : plus de 750 cm.

Plusieurs changements sensoriels importants se produisent lorsque l'on passe des distances personnelles et sociales à la distance publique, située hors du cercle où l'individu est directement concerné.

On remarque dès lors que l'affluence dans le métro, poussant les usagers à se coller les uns aux autres de façon à tenir à 5 ou 6 personnes (voire plus) dans un mètre carré relève en théorie du mode proche de la distance intime. Autrement dit, c'est une distance que notre société admet dans le cadre d'une relation intime ; et relève même de la distance de l'acte sexuel au sein de cette relation intime.

¹ Edward T. Hall nomme espèce sans-contact les individus blancs Nord-Américains ou occidentaux pour lesquels le contact physique ne s'admet qu'en regard d'une relation personnelle ou intime.

Cela n'est a priori pas l'usage le plus courant du métro.

Edward Hall ajoute donc : « *l'affluence dans les transports en commun peut placer de parfaits étrangers dans des rapports de proximité qui seraient normalement considérés comme intimes, mais les usagers disposent d'armes défensives qui permettent de retirer toute vraie intimité à l'espace intime dans les transports publics. La tactique de base consiste à être aussi immobile que possible et, si c'est faisable, à s'écarter au premier contact étranger. En cas d'impossibilité, les muscles des zones en cause doivent demeurer contractés. En fait, pour les membres du groupe sans-contact, détente ou plaisir sont interdits dans les contacts corporels avec des étrangers. C'est pourquoi dans les ascenseurs bondés, les mains doivent rester le long du corps ou servir seulement à s'assurer une prise sur la barre d'appui. Les yeux doivent fixer l'infini et ne peuvent se poser plus d'un instant sur quiconque.* »

Finalement, Edward T. Hall résume la situation dans cette formule : « *l'influence qu'exercent deux corps l'un sur l'autre est inversement proportionnelle non seulement au carré, mais peut-être au cube de la distance qui les sépare.* » Et donc autrement dit : plus deux corps sont proches, plus ils s'influencent.

Des défenses corporelles qui permettent d'ôter l'intimité de la proxémie dans les transports publics, c'est aussi la conclusion à laquelle sont arrivés deux chercheurs du CNRS, Martin Aranguren et Stéphane Tonnelat, dans leur étude publiée en octobre 2013 : *Comment supporte-t-on les rames bondées ? Le rôle des émotions dans le métro parisien.*¹

Comme l'indique le titre de leur étude, ces chercheurs sont même allés chercher ces défenses dans les émotions humaines, et particulièrement, dans la façon dont le visage, exprimant une émotion, pouvait calmer ou au contraire aggraver une situation due à la proximité et au contact de deux corps étrangers dans le métro.

¹ ARANGUREN Martin & TONNELAT Stéphane. *Comment supporte-t-on les rames bondées ? Le rôle des émotions dans le métro parisien.* Métropolitiques, 14 octobre 2013, disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu/Comment-supporte-t-on-les-rames.html>. (Article tiré d'une recherche effectuée au laboratoire CNRS-LAVUE pour le département Prospective de la RATP. Elle est publiée in extenso dans un numéro de la Prospective (Aranguren et Tonnelat 2013).

Les deux chercheurs ont mesuré jusqu'à 6,5 personnes par mètre carré dans les rames les plus bondées à l'heure de pointe. Ils estiment que cette densité est possiblement plus élevée encore dans le RER, où ils n'avaient pas eu l'autorisation de filmer. Le propos de leur étude était donc de comprendre comment les usagers réussissent à prendre le métro quotidiennement sans que cela ne dégénère en conflit, voire en bagarre générale ; alors qu'ils voyagent dans une situation particulièrement inconfortable, rythmée par des contacts physiques non désirés. Après une minutieuse étude des expressions faciales, ils ont déterminé deux parcours émotionnels récurrents chez les usagers du métro après un contact physique non souhaité entre deux inconnus : la réparation et le mépris.

Les deux parcours commencent de la même façon : suite au contact, la victime fronce et lève les sourcils. Elle dirige ensuite son regard vers l'origine du contact, comme pour vérifier ce qui vient de se passer et signifier en même temps à son agresseur qu'elle est bien consciente du tort causé. À ce point du parcours, il arrive souvent que la personne fautive (le pousseur) perçoive le regard de l'autre et baisse alors immédiatement les yeux, dans un geste que les travaux sur les émotions reconnaissent comme l'expression prototypique de l'embarras (Keltner 1995). Dans ces cas, la victime détourne le regard et son visage reprend une expression neutre. L'incident est alors clos.

Sans aucun mot échangé, sans même avoir besoin de savoir ce que l'une et l'autre pensent de l'incident, une forme de résolution pacifiée vient d'être trouvée. Elle correspond à des excuses, sans pour autant que l'offenseur n'ait eu besoin de les formuler, ni de les reconnaître.

Lorsque le parcours décrit ci-dessus n'a pas eu lieu, la réparation n'est pas faite. La plupart du temps, cela engendre un nouveau contact physique provoqué par l'agresseur qui ne s'est pas encore rendu compte de la gêne de sa victime. Cette dernière, dans les deux cas, évacuera la tension engendrée par les contacts et la gêne occasionnée par des expressions du visage : froncement des sourcils, pincement des lèvres ; avant de reprendre finalement un visage neutre. La réparation n'est pas obtenue mais l'usagers rend la situation acceptable en se plaçant au-dessus de son agresseur. Le jugement devient silencieux, c'est le parcours émotionnel du mépris.

Pour conclure, il nous semble clair que certaines émotions ne

sont pas seulement des éruptions ponctuelles et incontrôlées, mais plutôt des modes de gestion de situations problématiques, qui durent tant que le problème n'a pas été résolu. Leur déroulement permet ainsi aux passagers de communiquer et d'évacuer les tensions causées par les contacts physiques non désirés. Plus simplement, et de manière contre-intuitive, dans le métro, les émotions permettent de calmer le jeu. Les deux trajectoires émotionnelles mises en évidence conduisent chacune à conserver la normalité des apparences. Ainsi, les petites émotions liées à la densité et au contact physique composent un socle extrêmement robuste à l'ordre social du métro. C'est cela qui, nous le pensons, explique l'incroyable retenue de tous ces passagers, qui, au lieu de se taper dessus, restent stoïques, été comme hiver, sur les quais et dans les rames du métro. C'est ainsi que nous parlons, en un clin d'œil reconnaissant (FACS 46 !) à une fameuse théorie des réseaux sociaux (Granovetter 1973), de la force des émotions faibles. Reste à savoir si ces petites émotions sont encore efficaces à des niveaux de densité supérieurs à ceux observés ici.

2). Les codes du parcours collectifs :

Il semble clair, à la lumière des études explicitées ci-avant, d'après les articles de journaux dénonçant depuis des années la surcharge dans les transports, et compte tenu de l'aura négative que diffuse le métro quotidien dans la paroles de ses usagers ; que c'est une forme de transport public qui représente une véritable épreuve.

En quinze ans, la fréquentation du métro parisien a augmenté de 300 millions d'usagers par an, passant de 1 200 à 1 500 millions de voyageurs annuels sur le réseau. La surcharge est clairement une problématique majeure et particulièrement complexe, d'autant plus délicate qu'elle se joue sur la variabilité de la fréquentation. Il y a un temporalité dans le métro.

Ce que mettent en évidence les études présentées, c'est que les usagers possèdent déjà eux-même une partie de la réponse à cette problématique. Et qu'ils l'appliquent. Les émotions, auxquelles on ne s'attend pas forcément dans la lecture des usages, jouent un rôle essentiel. Et avec elles, les codes de la mobilité métropolitaine.

On a vu précédemment les usages "métro-actifs" et "métro-passifs". Dans notre rapport aux autres, aux individus qui nous sont étrangers mais sont étroitement liés à nos parcours individuels, il y a aussi ce que je nomme les usages "métro-réactifs". Un ensemble

de codes, de règles tacites ou dictées et d'usages qui permettent à plusieurs centaines, milliers de personnes de voyager ensemble.

L'étude menée sur le rôle des émotions par les deux chercheurs du CNRS Martin Aranguren et Stéphane Tonnelat révèle que dans la temporalité d'un voyage en métro par un individu, il y a un moment critique où le pourcentage de personnes au mètre carré augmente et les contacts sont multipliés : l'arrêt en station, pendant lequel s'effectue la descente de certains passagers et la montée d'autres dans la rame. Tacitement, il est de coutume que les voyageurs à quai laisse descendre et passer les voyageurs qui sortent de la rame avant d'y monter à leur tour. C'est le moyen le plus efficace pour conserver la fluidité de l'échange et pour ne pas retarder plus que nécessaire le métro en station (puisqu'un autre métro arrive dans deux minutes de toute manière). Tacitement oui. Mais entre les voyageurs bloqués au fond de la rame qui paniquent à l'idée de ne pas pouvoir descendre, et ceux qui, à quai, ont déjà laissé passer deux ou trois métro parce qu'il n'y avait pas de place et sont donc prêts à tout pour monter dans celui-ci ; il arrive un point où cette civilité n'est plus mise en oeuvre.

*Je vous observe lorsque vous montez dans mon train. Les portes s'ouvrent, et vous vous précipitez. La courtoisie est rarement de mise dans le métro. Si ceux qui doivent descendre ne réagissent pas au quart de tour, tant pis pour eux. Ils disposaient d'une demi-seconde pour passer sur le quai, ils n'en ont pas profité, ils ne peuvent s'en prendre qu'à eux : c'est maintenant votre tour. Détermination, éventuellement hargne et rage vous accompagnent. Vous avez attendu deux, trois minutes sur le quai, à présent vous aller grimper à bord, coûte que coûte. Il me semble parfois que vous le feriez au péril de votre vie.*¹

Dans un premier temps, la RATP a tenté d'uniformiser cette règle tacite : sur certains quais critiques (ce type de conflit n'a pas lieu dans les petites stations peu fréquentées mais plutôt dans les grands stations de correspondance), des marquages ont été faits sur le sol pour inviter les passagers à se placer sur le quai de manière à laisser le passage libre pour ceux qui seront prêts à sortir du métro (Cf. figure 1 page suivante).

¹ MACIA Rodolphe et ANDRIANSEN Sophie. *Je vous emmène au bout de la ligne, tribulations et secrets d'un conducteur de métro*. Paris, Max Milo, 2010, p.21



figure 1
quai avec marquage au sol à Saint-Lazare
(© la gazette des ethnologues)

Face à la récurrence des incivilités, la RATP a par ailleurs lancé en 2011 une campagne de prévention intitulée : « *Restons civils sur toute la ligne* », avec l'objectif délicat de sensibiliser les voyageurs à toutes les petites incivilités quotidiennes qui prennent place dans le métro, sans pour autant entrer dans un rôle moralisateur. Cette campagne d'affichage, présentée sur plusieurs saisons, s'est basée sur le côté animal ressortant de l'être humain lorsqu'il passe outre les règles de vie en collectivité. Chaque action est donc représentée par un humain ayant la tête d'un animal correspondant à l'incivilité qu'il est en train d'effectuer (ex. un lama qui crache sur le quai, un bélier qui pousse les autres, une grenouille qui saute par-dessus les barrières de contrôle, etc.). Si cette campagne (Cf. figure 2 à 4 ci-après) a été nettement mieux reçue que celle contre la fraude dont il a été question précédemment, c'est entre autre parce qu'elle est effectivement moins moralisatrice et emprunte d'un certain humour, mais surtout parce que les usagers ont été mis à contribution dans sa conception. Avant de se lancer, la RATP avait effectivement ouvert un site internet appelé « Mon cher voisin de transports », invitant tous les usagers à témoigner de ces incivilités de façon ludique et humoristique. En tout état de cause, cette campagne répertorie un certain nombre d'usages qui sont sensés améliorer l'expérience du transport collectif,

mais qui, s'ils sont négligés par les usagers eux-même, débouchent sur des incivilités qui dégradent les conditions du voyage en métro.



figures 2 et 3
campagne « restons civils sur toute la ligne »
(© propriété de la RATP)



figure 4
campagne « restons civils sur toute la ligne »
(© propriété de la RATP)

Dans les autres usages “métro-réactifs” on relèvera donc le fait ne pas bloquer les escaliers mécaniques et les trottoirs roulant (on a vu précédemment qu’il était d’usage de s’y doubler, il est aussi d’usage de s’y laisser doubler). En cas d’affluence dans la rame de métro, il est aussi d’usage de ne pas s’asseoir sur les strapontins mais de se mettre debout pour permettre à plus de personnes de rentrer. Cela ne peut s’appliquer si un autre usage n’est pas mis en oeuvre : celui de céder les places assises permanentes aux femmes enceintes, aux personnes âgées ou à toute personnes présentant des difficultés à rester en position debout.

Il n’y a pas beaucoup d’incivilités que le métro ait inventé. Tout le problème est d’accepter certaines règles, certains codes de vie en collectivité qui s’appliquent tant dans le métro que dans la vie en général. Ne pas dégrader, ne pas salir, ne pas insulter, ne pas bousculer, ne pas frauder : ces injonctions ne devraient pas être plus valables dans la ville que dans les transports. Mais comme pour le reste, la densité et le confinement du métro cristallisent les tensions et semblent refléter la

société en faisant ressortir le pire du monde urbain. Ce sont ici encore les actions négatives d’une partie des usagers qui sont mises en évidence au détriment des usagers qui eux, appliquent quelques règles de vie commune sans formalité.

Ce serait donc un tort de ne pas mentionner tout ce qui fait que le métro fonctionne encore. Suffisamment éprouvant pour ne pas en rajouter, il faudrait être médisant pour refuser de voir toutes les actions bienveillantes du quotidien. Tous les usagers qui proposent spontanément leur aide aux parents solitaires du métro, dépourvus en haut d’un escalier, une poussette à la main et un enfant en bas âge dans l’autre. Tous ceux qui spontanément, parfois dans leur élan, attrapent au passage l’énorme valise d’un voyageur tout aussi dépourvu en bas de l’escalier qu’il doit gravir, et la lui déposent en haut. Les escaliers sont définitivement l’épreuve physique du métro parisien. Il y en a absolument partout, à monter, à descendre, à remonter. Y compris dans les gares.

Il y a aussi les usagers courageux, qui se jettent sur les portes de la rame et les empêchent de refermer comme une mâchoire violente sur un parent inattentif qui pensait avoir le temps, même après le signal sonore de fermeture des portes, de bondir dans le métro avec la poussette et l’enfant ; en ayant sous-estimé tout à la fois la rapidité avec laquelle les portes se referment et le gabarit de leur chargement. J’ai personnellement vu de potentiels accidents graves être évités de la sorte, parce qu’un voyageur attentif avait perçu à l’avance la dangerosité de la scène.

Il y a tout ceux qui prennent le temps de s’arrêter pour aider une personne perdue en lui indiquant le chemin, qui guident un malvoyant dans son périple, qui retiennent les portes des barrière de contrôle pour éviter que celui qui suit ne se la prenne en retour dans la figure avec violence, (etc.). Si le métro est si mal perçu par les usagers, c’est aussi parce que tous ces petits usages bienveillants pour lesquels personne ne réclame de médaille sont noyés dans la course effrénée des flux de voyageurs. Et que l’on a tendance à se souvenir du pire, et non du meilleur. Le métro nécessite des codes, mais ne serait-ce pas également aux usagers qui ont les codes d’aider ceux qui, justement, ne les ont pas, ou pas encore ?

3). L’influence des corps et la sollicitation :

J’ai beaucoup parlé de la sollicitation visuelle et sonore à laquelle l’usager

du métro doit faire face au milieu de la surabondance de l'information. Mais le métro parisien est aussi le théâtre d'une très grande sollicitation humaine. Quotidiennement, des sans-abri et des mendiants circulent dans les rames pour demander un peu d'argent, des musiciens y jouent pour récolter à leur tour quelques pièces. Quelques fois on croise aussi des gens qui vendent des livres ou des petits objets fabriqués de leurs mains, plus rarement mais cela arrive, on peut aussi voir des prédicateurs de la fin du monde. À la rigueur, ces derniers ne demandent pas d'argent, mais on ne peut pas dire qu'il participent à la bonne humeur générale.

À la mention "d'une bonne humeur générale", beaucoup serait tentés de rire ou de hurler : l'image des parisiens ne relève pas de la bonne mais plutôt de la mauvaise humeur. *Les parisiens râlent tout le temps, les parisiens font la gueule, les parisiens s'ignorent et sont indifférents...* Est-ce réellement plus réellement parisien que français ?

À l'étranger, on dirait plutôt : *les français râlent tout le temps, les français font la gueule, (etc.)*.

Il doit bien y avoir un phénomène social. La fraude dans les transports par exemple, si elle n'est pas spécifiquement parisienne, est tout de même très française. Pour reprendre l'exemple de Vienne : non seulement il n'y a pas de barrière de contrôle (il faut valider un ticket mais pour autant le passage est libre), mais en plus la fraude est un phénomène mineur. Peut-être les viennois ne savent-ils pas frauder, mais c'est à mon avis un peu plus profond. C'est plutôt une conscience collective qui fait qu'il ne leur viendrait pas à l'esprit de ne pas acheter un ticket.

À France, à Paris, la fraude est un art, et en plus *tout le monde s'en fout* (chez les usagers en tout cas). Bref, on ne débattrait pas du phénomène social français. La France est historiquement un peuple révolutionnaire qui se méfie des élites politiques et des institutions. Admettons donc que les français soient par nature, plus râleurs que d'autres : il est tout de même possible d'expliquer le phénomène d'indifférence qui règne dans le métro. On en revient en réalité à ce *métro, boulot, dodo* écourté.

Les parisiens, et les usagers des transports en commun particulièrement, se sont enfermés dans une routine collective du quotidien, rythmée par les horaires de travail, les trajets en transport et les distances importantes qu'ils doivent combler chaque jour à chaque déplacement.

Il y a douze millions d'habitants en région parisienne. Chaque jour, dix millions de voyages y sont effectués en transports en commun. Il y a deux millions d'habitants à Paris, et chaque jour, cinq millions de voyages sont

effectués juste en métro. Restons dans les chiffres : 500 000 personnes en moyenne voyagent sur la ligne 1 du métro quotidiennement. Il y a donc plus de personnes qui prennent chaque jour une ligne du métro parisien qu'il n'y a d'habitants à Nantes ou à Bordeaux.¹

La vie parisienne est éminemment collective : dans le métro, dans la rue, dans les magasins, dans les immeubles, dans les parcs, il y a toujours et constamment les autres. Les parisiens vivent en permanence avec les autres, et doivent constamment porter leur habit social pour supporter le jugement des regards extérieurs. Il n'existe pratiquement pas d'autre soupape de sécurité que son (petit) *chez soi*. *Home sweet home*.

Au-delà de tout ce qui a été vu jusqu'ici, le temps du métro représente ainsi pour beaucoup un temps à soi. Ce n'est pas du temps perdu, c'est parfois du temps pour se reposer, pour terminer sa courte nuit, pour lire, pour réfléchir, ou encore une fois, ne rien faire. Ne rien faire est presque devenu un luxe. Dans le métro, ce luxe est permis. C'est aussi pour ça que les usagers se coupent des autres. Non seulement parce qu'en raison de l'immensité de la ville, les autres sont des inconnus ; mais aussi pour pouvoir ne rien faire et ne pas être sollicité pendant 20, 30 ou 50 minutes. Possible que les parisiens *ne fassent pas tant la gueule* que cela, mais qu'ils soient juste dans leur monde. Et en façade, cela transparaît par l'expression neutre et sans sourire du visage.

Mais être exempté de sollicitations dans le métro, ça n'est presque pas possible. Jour après jour, les sans-abris et les musiciens parcourent donc les rames à la demande d'argent que les usagers n'ont pas forcément. Où s'ils en ont, donner tous les jours à toutes les personnes qui le demandent (tant dans le métro que dans la rue), ça n'est pas toujours possible. Non seulement il faut donc affronter la demande, mais il faut aussi affronter son propre refus et l'assumer. Pour beaucoup, c'est très culpabilisant de ne pas donner d'argent.

Ne plus vouloir l'affronter, cela s'ajoute au repli des usagers. Les écouteurs et les casques sont parfaits pour cela, pour tout ceux qui ne veulent plus dire non et ne veulent plus voir. Pas toujours par mépris des autres mais aussi par mépris d'eux-mêmes.

¹ Source : recensement INSEE 2011. Nantes : 298 029 habitants et Bordeaux : 246 586 habitants.

L'obligation de rendre, avec les mendiants sans voix et sans regard, se transforme en pure obligation de donner, le plus important n'étant pas que peu donnent en réalité, mais que tous ou beaucoup se sentent au moins fugitivement, lorsqu'ils ne donnent pas, tenus de s'expliquer à eux-mêmes la raison de leur abstention. Dans ces silhouettes anonymes, fleurs sauvages et mal adaptées d'une société "à la française" (comme on dit des jardins), nous reconnaissons les limites et les marques de notre identité collective : ces mendiants sont ce que nous ne sommes pas, preuve que nous partageons avec d'autres au moins cette négativité. Ils ne jouent pas, ils ne jouent plus le jeu dont nous acceptons les règles (juridiques, artistiques, morales, économiques...). Toutes amarres rompues, sans autre lien au monde que le texte peu sûr déposé à leur pied (parfois écrit à même le sol), ils symbolisent par la négation et jusqu'au vertige le tout du social, terriblement concrets, terriblement complets - trous noirs dans notre galaxie quotidienne.

*Sans doute est-ce là une des raisons de l'inquiétude sacrée qu'ils suscitent. Ils sont une frontière, l'indépassable, l'infranchissable, un peu comme morts déjà. Et l'idée de l'offrande à ces morts-là participe d'une volonté évidente et immédiate de rester à l'intérieur de nos frontières, ni mendiants anonymes, affalés sur l'asphalte des couloirs, ni davantage aucun de nos compagnons de hasard : ni artistes éthiques, que l'on imaginerait mieux dans les mansardes d'un autre siècle que dans le labyrinthe d'une correspondance où l'écho de leur talent résonne comme un remords, ni clochards ivres de vin et de fatigue, ni aucun de ceux que nous côtoyons dans les wagons ou les couloirs et dont l'âge, le sexe, les vêtements, les lectures et d'autres détails nous révèlent d'abord ce en quoi ils diffèrent de nous.*¹

Le métro est espace de sollicitation humaine donc. Il n'est plus interdit aux musiciens d'y jouer, tant qu'ils ont reçu après entretien, l'autorisation officielle de la RATP. Les sans-abri et les mendiants ont d'ailleurs compris quelque chose de l'argent qui s'amassent dans l'étui entrouvert de leur instrument : l'argent s'opère souvent sous la forme d'un don / contre-don. Il est différent de laisser quelques pièces à un talentueux musicien qui nous a offert un instant de bonheur sur notre parcours qu'à un mendiant qui n'offre en réalité rien d'autre que lui-même. Les rames de métro sont donc envahies de leurs discours touchants ou maladroits, ou agressifs, ou passifs.

¹ AUGÉ Marc. *Un ethnologue dans le métro*. Paris, Pluriel, 1986, p.85 à 87

Mendiants comme musiciens, les habitués d'une ligne les connaissent bien, et leur prestation aussi. Les discours de ceux qui viennent demander de l'argent ou du travail dans le métro sont les mêmes. Quant au musicien, et bien, je croise moi-même sur ma ligne de métro le même musicien au moins une fois par semaine. Son visage m'est devenu familier, il fait partie de mon quotidien. Et ce qu'il joue aussi, puisqu'il joue toujours les mêmes chansons, dans le même ordre¹. Le temps de trois stations en tout, son numéro est plus que ficelé. Et ses spectateurs un peu blasés.

Et pourtant, beaucoup d'expériences menées par les usagers eux-mêmes prouvent qu'au-delà de la routine perpétuelle, ils ne sont pas hostiles aux rencontres, à l'amusement, au contact (serein et souhaité) avec les autres. Parfois, il semble qu'un petit coup de pouce, grain de sable dans l'engrenage, suffit pour que les rires et les sourires apparaissent. De la circonstance la plus individuelle (ex. croiser quelqu'un l'on connaît dans le métro. Statistiquement, c'est improbable) à la plus collective (ex. le conducteur de la ligne 2 qui prend le micro pour demander à tous les passagers de se dire bonjour), certains déploient toute leur énergie pour déridier les foules². Et les moments qui en résultent prennent une véritable force collective.

¹ Dans l'ordre donc : Le Parrain (B.O), L'été Indien (Joe Dassin), La lettre à Elise (Beethoven), Valse n°2 (Chostakovitch), La foule (Edith Piaf).

² Quelques exemples parmi d'autres à visionner :
- il fait danser les passagers : <https://www.youtube.com/watch?v=XcBcQzI5EHY>
- il fait sourire 100 personnes dans le métro (avec son ballon) : <https://www.youtube.com/watch?v=0e-Gm6OiyXE>
- la brigade du bonheur : <https://www.youtube.com/watch?v=YwE2ag23Xqw>



© APLIN Janol. "Quai de la gare", Paris, collection Métropolisson

Le Pari(s) d'une mobilité humaine.

Le métro n'a jamais été la vague idée un peu folle que l'on pourrait cacher, dans les entrailles de Paris, quelques trains qui désengorgeraient la ville asphyxiée en surface par une multiplicité de transports complètement hétéroclites. Le métro a toujours été ce projet complètement fou d'un transport qui allait balader, bringuebalant, dans le noir et à travers toute la ville, des millions de Parisiens. Il s'est imposé à eux aussi violemment et aussi rapidement qu'Hausmann et son équipe venaient tout juste de retourner Paris sur lui-même, en détruisant des quartiers entiers et en reconstruisant 34 000 immeubles, au rythme acharné de 2 000 par an, le long de gigantesques percées urbaines et de dizaines de parcs, squares et jardins ouvriers.

En dix-sept ans, Hausmann avait fait passer Paris du noir au vert¹. En neuf mois, Fulgence Bienvenüe allait éventrer 10 km de rues parisiennes pour y enfoncer la première ligne du métropolitain. En 10 ans, le métro parisien compterait huit lignes. Et comme les grands travaux d'Hausmann avaient été *le* chantier du XIXe siècle, le métropolitain serait *le* chantier du XXe siècle.

Le métro a déchaîné les passions cinquante ans avant sa construction. Les projets les plus utopiques et les plus innovants ont fait les uns des journaux, côtoyant les critiques les plus vives de tous ceux qui ne voyaient en lui que l'enfer sous terre. Le Paris de la Belle Époque a vu ses rues éventrées et impraticables tandis que des caissons immenses rivalisaient de hauteur avec les immeubles et que les parisiens se frayaient leur chemin, suivant jour après jour, probablement avec un mélange de curiosité et d'incrédulité, le chantier démesuré et innovant de ce chemin de fer métropolitain.

Avec son succès populaire immédiat dès son ouverture, abolissant d'un coup cinquante ans de controverses, le métro avait déjà une histoire.

¹ Le Paris du début du XIXe n'avait rien à voir avec le Paris que l'on connaît aujourd'hui. Les récits de l'époque nous décrivent une ville composée de cloaques, croulant littéralement sous les épidémies et l'insalubrité. Au prix manifeste de milliers d'expropriations ou sous l'égide d'une pensée hygiéniste, Hausmann, préfet de la Seine, entame une campagne de travaux gigantesques dans la deuxième moitié du XIXe. Outre le visage que l'on connaît de Paris, il aura aussi laissé les parcs, jardins, squares et promenades plantées dans toute la ville.

Cette histoire, elle est intimement liée à la ville de Paris et à ses habitants. Des tracés du métro qui se calquent et s'entremêlent aux tracés de la ville, de sa situation souterraine qui nous fait oublier tant les formes que les frontières urbaines, et de ses viaducs sur lesquels les rames surgissent en nous faisant redécouvrir à quel point la lumière de Paris peut-être belle certains matins ; le métro se joue de nos sens. Il nous rend aveugle à la ville et nos autres sens prennent le relais, avant de nous rendre la vue et notre asphyxie s'apaise.

Le métro centenaire est venu bouleverser la ville millénaire, leurs histoires se sont accrochées solidement et c'est dans une histoire commune qu'ils se complètent et s'influencent mutuellement ; l'un imprimant à l'autre son rythme effréné et mécanique tandis que l'autre lui répond par l'étroitesse de ses rues et la sinuosité de sa géographie. Du métro à la ville déambulent quotidiennement depuis cent-seize ans des millions d'usagers qui ont construit leur propre histoire à travers eux. Et le métro fait lien.

Même lorsqu'il nous coupe de la ville, c'est notre imaginaire, notre capacité à projeter et à nous projeter dans une géographie abstraite, qui prennent la suite. Le métro s'est ancré dans la ville avec une efficacité presque déconcertante, nous rendant dépendants de ses ramifications autant que de son fonctionnement, bon ou mauvais. Et la géographie personnelle de chacun se retrouve intimement liée à la géographie qu'il a construit dans Paris, à tel point que ses stations sont devenues les nôtres (pas les mêmes pour chacun mais chacun a sa station où il réside, sa station où il travaille, etc.) et que le plan de métro est révélateur tant de notre géographie présente que de celle passée. Le plan de métro peut se lire comme le journal des vies passées, des souvenirs et des émotions.

Le métro a cela d'humain qu'avant d'être un monument du patrimoine parisien, il est donc le témoin et l'acteur du quotidien banal de millions d'usagers, et il n'y a rien de plus éminemment humain que le quotidien et le banal.

Les couloirs du métro abritent des morceaux de vie, petits fragements des passages furtifs de tous ceux qui ont la chance de ne faire que passer. Les couloirs, les tunnels, les quais, tous les espaces qui fabriquent la mobilité et sont constitutifs de cette machine qu'on appelle "métro", et qui, dans ce lien immuable qui a été fait à la ville, nous révèlent alors toute l'inhumanité de la ville, et de la vie. Le métro est une ville. Dans le noir, en-dessous, sans les jardins et sans le ciel gris ; il rassemble toutes les tensions de la ville, toutes ses cicatrices, et puis il y ajoute sa propre complexité et nous met à l'épreuve de son univers violent.

Oui, le métro est violent. Les rames sont violentes lorsqu'elles surgissent du noir des tunnels pour débarquer en quelques dizaines de secondes leurs centaines de passagers sur un quai de béton étroit, mesurant par ailleurs l'exacte longueur de son hôte éphémère et nécessitant la mécanique rodée de l'automatisation pour que la rame ne s'arrête pas un mètre trop loin. Les couloirs sont violents, ils forment un labyrinthe abolissant tous nos repères spatio-temporels duquel nous ne pourrions sortir sans indications, les murs recouverts d'informations et de dizaines de milliers de sollicitations publicitaires qui nous ramènent à la médiocre condition de consommateurs. Les quais sont violents, lorsqu'un millier de passagers s'y entassent et s'y poussent, jouant des coudes pour entrer quoiqu'il arrive dans une rame de métro en retard déjà bondée, refusant plus par principe que par réelle impossibilité de monter dans la rame suivante. Les rames sont à leur tour violentes, lorsqu'elles ne dégagent qu'un mélange d'odeurs de transpiration et la moiteur de la chaleur des corps, lorsque les visages sont fermés et que les regards s'évitent, lorsqu'il faut y voyager debout précisément le jour où l'on est fatigué, collé aux autres, collé aux vitres froides. Tous le parcours métropolitain est extrêmement violent. Épreuve physique d'escaliers qu'il faut sans cesse monter et descendre, de kilomètres qu'il faut parcourir, de courants d'air qu'il faut subir, d'odeurs de transpiration et d'urine qu'il faut supporter, de foules qu'il faut traverser.

Épreuve morale enfin, surtout, devant la misère humaine effondrée à nos pieds tout le long de notre chemin, heurtant nos yeux et nos oreilles lorsque les demandes sont formulées, poussant plus loin encore si cela était possible la difficulté de la mobilité métropolitaine.

Le métro a cela d'inhumain qu'il est une épreuve tant physique que morale, piètre reflet de notre société capable de rabaisser, jusque sous la terre, tous ceux qui ne la combattent plus parce qu'ils ont lâché prise, plus aucune règle du jeu ne s'appliquant à eux parce qu'eux ne jouent plus ; et que nous refusons de voir parce que les voir c'est admettre. Il est inhumain parce qu'il est capable d'exclure et d'enfoncer encore un peu plus ceux-là mêmes qui n'existent déjà plus que par leur présence frêle à côté du chemin. Il est inhumain, parce qu'au delà de tout il nous renvoie alors à notre propre inhumanité.

Monter le volume, détourner le regard, baisser la tête. Et passer.

Pourquoi alors continuer dans l'épreuve ? Je crois que le métro parisien est à l'image de Paris : il pousse la passion aux extrêmes mais ne laisse

pas indifférent. On le déteste et puis on l'aime quelques fois, ou l'inverse. Je ne sais pas s'il existe beaucoup d'autres transports qui représentent autant leur ville que le métro représente Paris. Il n'accueille pas seulement l'histoire de la ville, sa diversité, ses tensions, ses bons et ses mauvais aspects, il accueille aussi ses contradictions, et Paris est une ville pleine de contradictions. C'est pour cela qu'elle exalte les passions. Qu'elle est une source inépuisable d'inspiration pour les poètes, les paroliers, les écrivains, les philosophes, les humoristes, les dessinateurs, les caricaturistes, les journalistes, les cinéastes, les dramaturges, les artistes et tous ceux encore qui ont des histoires à raconter. Le métro est à son image.

Il est à l'image de Paris, mais il est aussi à l'image de ceux qui l'ont fait, de ceux qui le font fonctionner et de ceux qui le vivent. Et donc inexorablement, le métro est à l'image de l'homme et de la société. Ma conclusion est qu'il y a le choix. Beaucoup a déjà été fait, le réseau métropolitain est une immense toile d'araignée solidement accrochée à la ville. Mais beaucoup reste à faire, ou à faire évoluer.

On peut choisir de penser que les parisiens resteront éternellement des râleurs invétérés, plongés au plus profond de l'indifférence et continuant pour des décennies encore à s'ignorer, à courir, à s'insulter, à se bousculer et à frauder. Le métro restera ce transport faussement inhumain mais terriblement utile et les usages malveillants continueront de dégoûter tout ceux qui ne sont pas en prise avec la mobilité. Il restera le terrain de jeux des spécialistes qui acceptent et apprécient le rythme infernal et mécanique, la course contre le temps et l'affrontement à chaque seconde. On peut aussi choisir de voir. Ou de regarder, toutes les petites choses du quotidien qui font que le quotidien est extraordinaire. Les enfants qui s'émerveillent à chaque nouvelle station, l'ami que l'on n'a pas vu depuis des mois et qui, déjouant les probabilités les plus incertaines, surgit dans la même rame de métro en nous expulsant immédiatement hors de la routine, l'usager qui laisse spontanément son siège à une personne âgée qui se confond en retour en sourires et en reconnaissance, l'usager qui laisse maladroitement quelques pièces dans la main d'un mendiant en ne sachant murmurer autre chose qu'un fragile « bon courage », la douceur d'une chanson qu'entame un musicien talentueux au détour d'un couloir et au gré d'une foule compacte, et tellement d'autres choses.

C'est parce que le métro rythme le quotidien de façon mécanique et donc routinière et qu'il est tout à la fois banal, commun, ou ordinaire, que le moindre petit événement partout ailleurs insignifiant y prend

une dimension extra-ordinaire. On peut alors choisir de regarder tout cet univers et accepter qu'il reste beaucoup de travail mais admettre que le métro, tout en conservant sa fonction de transport rapide de masses, peut aussi être profondément humain. Qu'il doit être humain.

Reste à savoir si l'on accepte que ses espaces, englobant de ce fait l'architecture, les ambiances, le confort et tous les éléments étudiés ici, aient leur rôle dans la conception de cette dimension humaine. Par ce biais, il reste donc à savoir si l'on accepte que les architectes, les urbanistes, les ingénieurs, les designers, les acousticiens, les sociologues, les anthropologues et autres professionnels mettent leurs compétences au service de la conception de véritables espaces humains de la mobilité, ayant de ce fait un pouvoir décisionnaire tout aussi important que les gestionnaires du métro. Sommes-nous prêts à accepter que l'un d'entre-eux dise « *Stop. Il suffit. Nous ne pouvons décemment pas continuer à concevoir des transports en comptant que les usagers s'y entasseront à six ou huit personnes par mètre carré parce que ça, c'est profondément inhumain* »...

Par ailleurs, il reste aussi à savoir si nous, en tant qu'usagers, sommes prêts à accepter définitivement que tout n'est pas dû à l'espace. Que le propre de l'humanité est d'être construit par les humains. Sommes-nous donc prêts à accepter d'avoir le rôle majeur dans cette idée pas si utopique d'une mobilité humaine, d'en devenir le pilier ; et à considérer finalement que ce sont nos comportements, nos usages, notre bienveillance, notre patience et notre respect qui en fonderont les bases solides.

Il m'est acquis que les espaces les plus accueillants, les plus chaleureux et les plus confortables du monde ne seront pas humains, tant les usagers qui les pratiquent et se les approprient ne sont pas décidés à y assurer toute l'humanité qu'ils réservent au fond d'eux.



© APLIN Janol. "Louvre-Rivoli", Paris, collection Métropolisson

a). Construction du métropolitain : le chantier du siècle.

Pendant le premier quart du XXe siècle, les parisiens assistent au véritable spectacle qu'est la construction du métropolitain, allant de pousse en pousse mais surtout, faisant de Paris un gigantesque chantier à ciel ouvert.

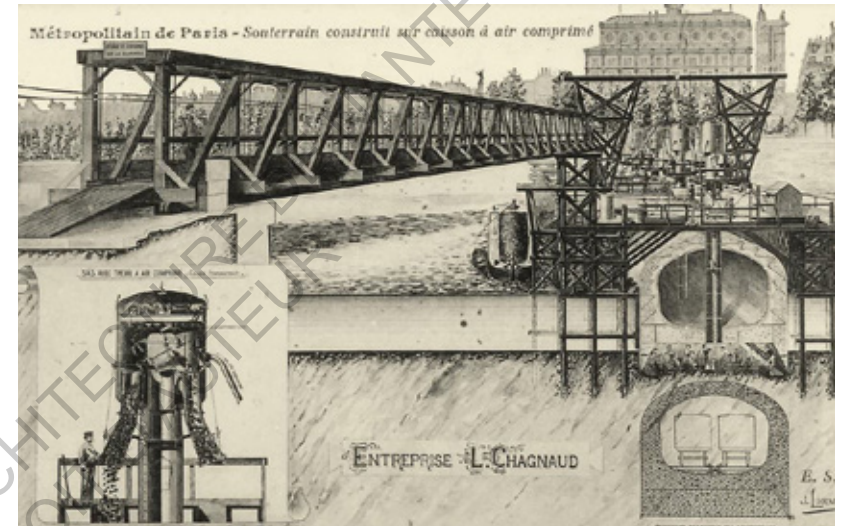
Devant composer avec un sol meuble déjà parsemé des catacombes, du réseau des égouts, des récentes conduites de gaz, (etc.), l'ingénieur des Ponts et Chaussées en charge de la construction, Fulgence Bienvenüe, choisit d'éventrer les rues de la capitale pour y descendre les caissons de tunnel et de station préfabriqués à la surface. Pour des raisons notamment économiques, le métro sera très faiblement enterré.

Le franchissement de la Seine par viaduc nécessitant de pouvoir créer des fondations très profondes et le sol n'étant pas toujours adéquat, il opte également à de nombreux endroits pour un franchissement sous-fluvial. Pour ce faire, des caissons à air comprimés étaient préparés sur les berges de Seine puis mis en flottaison avant fonçage. Le sol sous la Seine étant lui aussi trop meuble pour supporter le fonçage, il a fallu le congeler par de la saumure (solution aqueuse de sel) à -24° injectée via des tubes pendant 40 jours. Cette solution est aujourd'hui encore utilisée par les ingénieurs du Génie Civil, avec de l'azote liquide.

La construction d'un tel réseau de transport au début du XXe siècle reste un exploit considérable tant par les prouesses technologiques qui ont été employées que par l'envergure démesurée du chantier.



© LOIR Luigi. "Construction du métropolitain", 1900, huile sur toile. Musée la Piscine, Roubaix. (Ici, vue de la rue de Rivoli).



© archives RATP. Schéma de préparation d'un caisson "sous-fluvial" à air comprimé



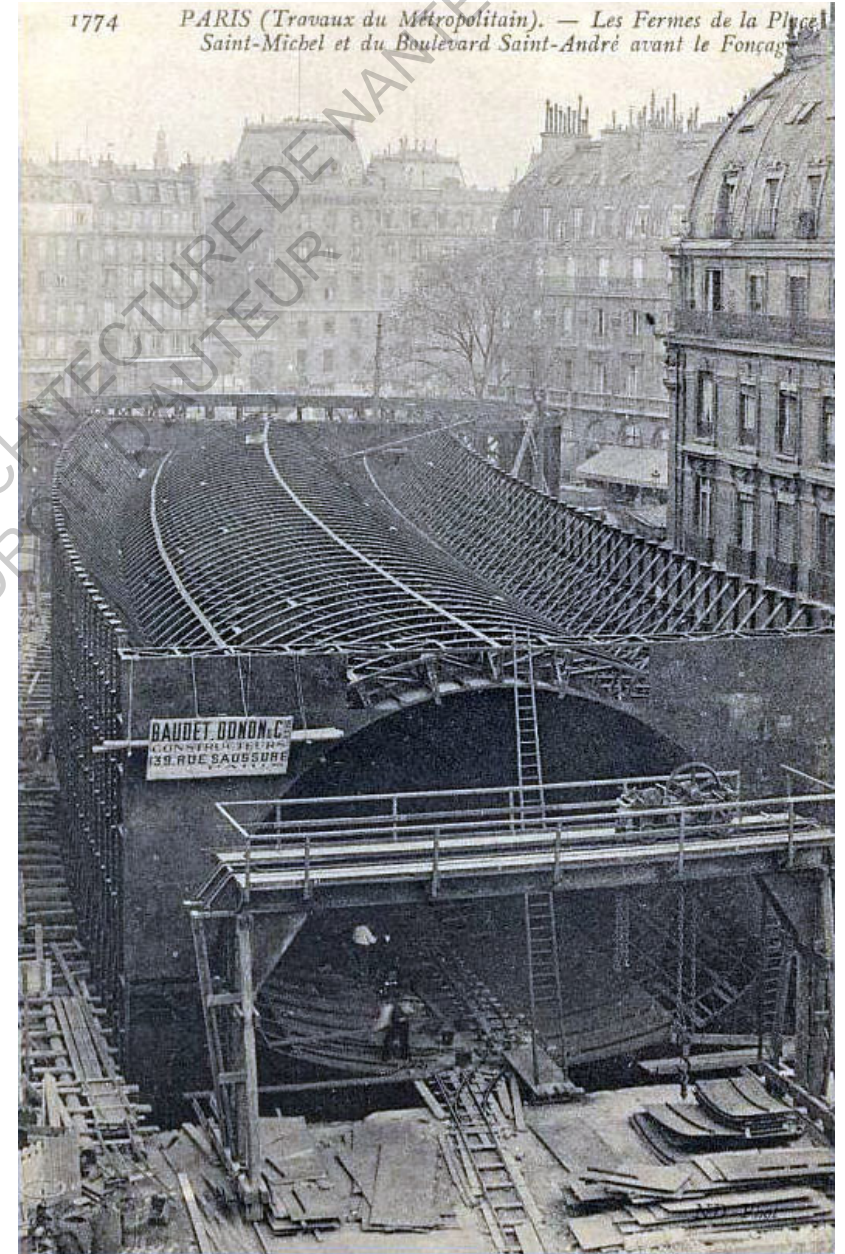
© archives RATP. Préparation en plein rue du caisson de tunnel à Saint-Michel - Odéon, janvier 1906



© Archives RATP. Une rue éventrée de Paris, 1900.



© archives RATP. Descente du caisson de la station Saint-Michel, 1906



© archives RATP. Préparation du caisson à Saint-Michel, 1906

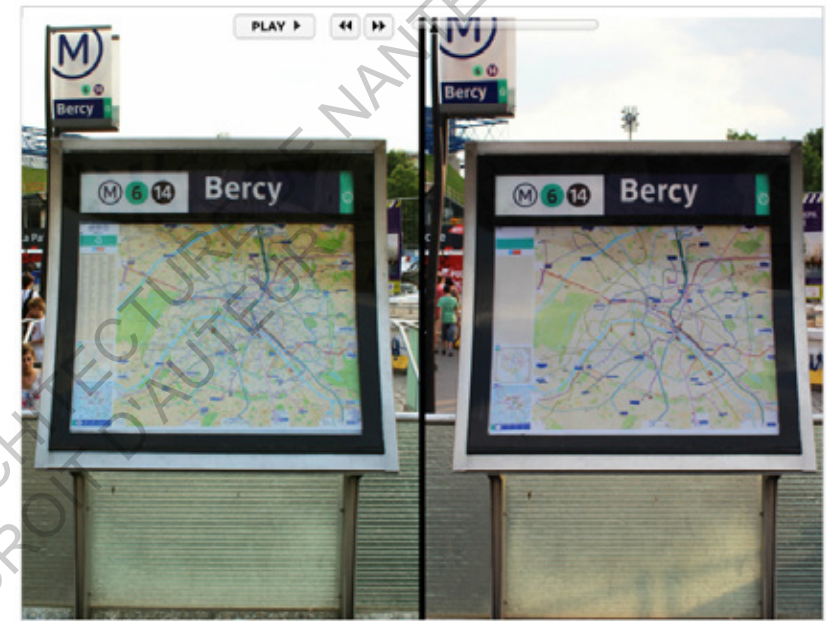
b). Nowhere / Everywhere.

Artiste : Milo

2015, Paris

En supprimant les textes et signalisations des plans de métro, Milo laisse les passants face à leur propre imaginaire et remet en question notre déplacement dans l'espace urbain. La sur-information conditionne notre façon de nous déplacer et inhibe toute nouvelle possibilité. Le plan se trouve vidé de son sens tandis que sa forme esthétique est mise en avant. Habitué à être guidé dans ses déplacements, le spectateur est alors désorienté et se retrouve face à une perte de repères à laquelle il doit faire face.

(Projet consultable sur le site : <http://www.milo-project.com/#/nowhereeverywhere/504570724>)



c). No Lixo.

Artiste/étudiant : cleahti

2013, Paris

Ma démarche se propose alors d'afficher cette violence en installant sur différentes assises du métro des collages représentant des sans domiciles. Marque de leur présence que l'on voudrait effacer.

Les collages sont alors à échelle humaine, et disposés allongés ou assis sur les sièges. Pour les sièges « sourire », l'intérêt était de montrer comment ces sièges impose une posture inconfortable et oppressive. Pour les sièges « coque », ainsi que pour les bancs, il me semblait pertinent d'installer les collages découpés aux endroits séparant les sièges et aux accoudoirs des bancs. Les collages montrent les sans domiciles allongés sur les sièges, tout en effaçant une partie de leur corps, disséqués par la séparation. Présentés en morceaux, ils accentuent les séparations qui sont faites en chaque assises, mettant en avant la violence du mobilier, conçu pour épurer l'espace public des « indésirables ».

(Projet consultable sur le site : <http://www.arpla.fr/mu/public05/2013/12/15/no-lixo/>)





© APLIN Janol. "Goncourt", Paris, collection Métropolisson

APUR	Atelier Parisien d'URbanisme association chargées d'analyse et du développement des stratégies d'urbaines et sociétales	SGP	Société du Grand Paris établissement public créé par l'État pour piloter le projet de métro du Grand Paris : le Grand Paris Express
CMP	Compagnie de chemin de fer MétroPolitain ancêtre de la RATP	STIF	Syndicat des Transports d'Île de France organisme chargé d'organiser et de financer toutes les transports publics d'Île de France
ITDP	Institute for Transportation and Development Policy institut de recherche et développement pour des solutions et designs de transports publics partout dans le monde		
METEOR	METro Est Ouest Rapide ligne 14 du métro parisien, automatique et inaugurée en 1998		
OMNIL	Observatoire de la Mobilité en Île de France superviseur des acteurs de la mobilité et garant des études concernant la mobilité des biens et des personnes en Île de France tous modes de transports confondus		
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens régie d'exploitation des réseaux de transports en commun parisiens, la RATP est en charge du métro, des bus, des tramway et des lignes A et B du RER		
RMT	Rapid Mass Transit littéralement "Transports rapides de masses", ce sigle désigne les transports publics rapides, à haute fréquence, transportant un grand nombre de passagers et indépendants du trafic automobile		
SNCF	Société Nationale de Chemin de Fer connue pour l'exploitation de trains en France, la SNCF est aussi en charge des lignes C, D et E du RER ainsi que de tous les trains d'Île de France		

OUVRAGES :

AUGE Marc. *Un ethnologue dans le métro*. Paris, Pluriel, 1986, 117 p.

BLESKINE Hélène (sous la direction de). *Le grand Paris est un roman*. Paris, Editions de la Villette, 2008, 136 p.

CRESSWELL Tim et LEMARCHAND Mikaël. *Ne pas dépasser la ligne! Fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*. Padoue, éditions Loco / Forum Vies Mobiles, 2015, 191 p.

EVENSON Norma (sous la direction de). *Cent ans de travaux et d'urbanisme : les héritiers d'Hausmann*. Grenoble, Ecole nationale supérieure des Beaux-arts – Presse universitaire, 1983, 374 p.

HALL Edward T. *La dimension cachée*. Paris, Seuil, 1971, 244 p.

MACIA Rodolphe et ANDRIANSEN Sophie. *Je vous emmène au bout de la ligne, tribulations et secrets d'un conducteur de métro*. Paris, Max Milo, 2010, 183 p.

MASSOT Marie-Hélène (sous la direction de). *Mobilités & modes de vie métropolitains : les intelligences du quotidien*. Paris, L'Œil d'Or, 2010, 316 p. (collection Critiques et Cités)

OVENDEN Mark, PEPINSTER Julian et PONTREMOLI Pascal. *L'histoire du métro parisien racontée par ses plans : plans, stations et design du métro*. Paris, La vie du rail, 2015, 175 p.

PEREC Georges. *Espèces d'espaces*. Paris, Galilée, 1974, 180 p. (collection l'Espace Critique dirigée par Paul Virilio)

PEREC Georges. *L'infra-ordinaire*. Evreux, Seuil, 1989, 119 p. (collection l'Espace Critique dirigée par Paul Virilio)

PEREC Georges. *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*. Paris, Christian Bourgeois éditeur, 1975, 50 p. (extrait de la revue Cause Commune, n°1/1975)

SANSOT Pierre. *Du bon usage de la lenteur*. Paris, Payot et Rivages, 2000, 204 p.

SANSOT Pierre. *Poétique de la ville*. Paris, Payot et Rivages, 2004. 621 p. (en cours de lecture)

SITTE Camillo. *L'art de bâtir les villes*. Paris, Seuil, 1889, 179 p.

ARTICLES :

ARANGUREN Martin & TONNELAT Stéphane. *Comment supporte-t-on les rames bondées ? Le rôle des émotions dans le métro parisien*. Métropolitiques, 14 octobre 2013, disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu/Comment-supporte-t-on-les-rames.html> (Article tiré d'une recherche effectuée au laboratoire CNRS-LAVUE pour le département Prospective de la RATP. Elle est publiée in extenso dans un numéro de la Prospective (Aranguren et Tonnelat 2013).

BALDASSI Margot. *Réinventer le plan de métro : le pourquoi du comment*. Pop-Up Urbain, 23 mai 2014, disponible sur : <http://www.pop-up-urbain.com/contributions/reinventer-le-plan-de-metro-le-pourquoi-du-comment-demain-la-ville/>

GARGOV Philippe. *Le quai de métro, laboratoire de la ville du futur ?* Pop-Up Urbain, 23 septembre 2013, disponible sur : <http://www.pop-up-urbain.com/contributions/le-quai-de-metro-laboratoire-de-la-ville-du-futur-demain-la-ville/>

JAMBON-PUILLET Matthias. *Paris-ci l'illusion : "remember the soldier standing next to me, riding on the metro"*. Pop-up Urbain, 8 juin 2012, disponible sur : <http://www.pop-up-urbain.com/paris-ci-lillusion/>

Le Huffington Post. *Paris, l'homme qui sortait les SDF du métro*. Le Huffington Post, 30 mars 2013 réactualisé le 05 octobre 2016, disponible sur : <http://www.huffingtonpost.fr/2013/03/30/paris-lhomme-qui-sortait-les-sdf-du-metro/>

DOSSIERS & RAPPORTS D'ETUDE :

Enquête Globale Transport. Paris, STIF, DRIEA et OMNIL, 2011

MARKS Michael avec MASON Jacob, OLIVEIRA Gabriel. *People Near Transit : Improving Accessibility and Rapid Transit in Large Cities*. New-York, ITDP, 2016, 38 p.

VILLOT Anne-Marie. *Déplacement dans les villes européennes*. Paris, APUR, 2004, 58 p.

FILMS & DOCUMENTAIRES :

BESSION Luc. *Subway* [film]. Paris, Les Films du Loup, 1985, 1h44.

DELALEX Laure. *Métro, une ville sur les rails* [documentaire]. Paris, France 5, 2015, 52 mn.

FIRMIN Matthieu. *Enquête exclusive : Métro, une ville sous la ville* [documentaire]. Paris, M6, 2008, 1h00.

FRAZAO Fabio. *Métro, boulot, scénario* [film pédagogique]. Paris, Berlotta Filmes, 2014, 42 mn.

GAST Michel, LE ROY Rudy J. et BACQUÉ Jean. *Le métro sur pneus* [documentaire]. Paris, RATP, 1957, 12 mn.

EMISSIONS RADIOPHONIQUES :

FANTINI Monica. *Ecouter Paris*. Paris, RFI, le 05 janvier 2014, 2mn30.

FERRAND Franck. *Au coeur de l'histoire : Métro, révélations*. Paris, Europe 1, le 13 février 2013, 43mn

Ça faisait déjà des mois, que je ne te supportais plus
Comment se faisait-il qu'un jour, tu m'avais plu
Avec le temps tout s'en va, et tout devient faux
Il ne reste que les tous petits défauts

Tes manières

Ta constante mauvaise humeur

Ton caractère austère

Ton manque de cœur

Ta froideur et puis, ton arrogance

Je n'y voyais plus aucune élégance

Ton manque d'hospitalité, ton hiver toute l'année

Tes bouchons et tes énormes nuages de fumée

Ta névrose, ton rythme effréné

Obligé de le suivre, pas moyen de freiner

Tes apparts trop étroits, tes crises d'angoisse

Tes paysages urbains et ton manque d'espace

Ton métro, ton train-train,

Tes visages fermés et tes suicides le matin

Ta banlieu de béton, tes lascars sous tension

Tes employés de bureau qui vont au taf sous pression

Ta solitude pesante, ton soleil égoïste

Et tous ces bobos de bouddhistes

Tes taxis malpolis, tes serveurs

Et tes légumes, qui n'ont même plus aucune saveur

Tes costard-cravates qui me snobent

Bref, j'étais devenu Parigophobe

Car c'est toi qui, quand j'avais besoin, m'a relevé

Avec ta bonne humeur, tes artistes, tes cafés

Tes comptoirs, terrasses, tes boulevards

Tes rencontres d'un soir, tes sorties dans les bars

Tes soirées à chanter jusqu'au lever du jour

Une guitare à la main, on se gave d'amour

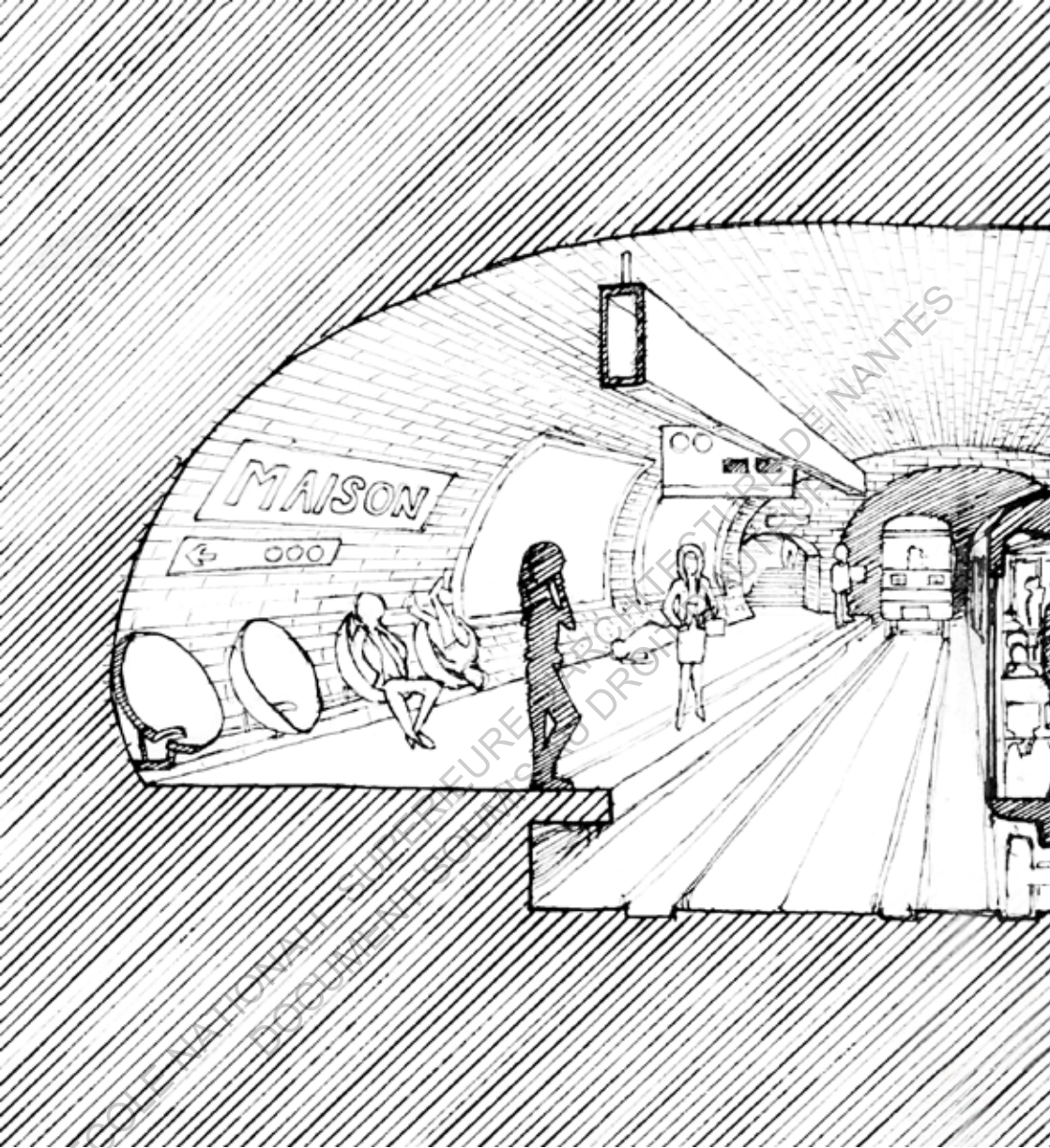
C'est ici que je t'ai trouvé, je te garderai mon amour

Alors quand j'ai vu ce soir, tout ce sang, tous ces gens

Ça m'a rappelé comment, je t'aimais tant

Comment ai-je pu oublier, ta magie

Ta beauté, ton sentiment de liberté¹



© manon gallot