

une modification de comportements chez les usagers du transport. L'individualité se confronte alors à la collectivité. Les têtes se lèvent, les regards se croisent, et quelques langues se délient. Dans un moment d'inconfort général dû à une situation qui concerne tous les utilisateurs, on cherche à sentir moins seul, ou à trouver des réponses grâce aux gens qui nous entourent et qui se trouvent pourtant dans la même situation que nous.

La notion de temps indéterminé est la cause de cet effet. «Les situations où certains se sentent obligés de s'engager spontanément sont celles qui engendrent un malaise, qui peut fort bien se communiquer à tous les participants.»¹ Ce que dit Goffman est ici observé : l'inconfort général engendre un mouvement collectif où certains individus s'engagent à échanger avec les autres, brisant une des barrières de l'anonymat. ««L'air de la ville rend libre» dit le proverbe que confirme le souhait fréquemment exprimé de «sortir pour prendre l'air», pour voir autrui et autre chose, et pour se sentir vivre parmi les autres de manière plus anonyme. Ce «besoin» varie selon les individus, leurs occupations, leurs âges et leurs états de santé mais aussi de la configuration des espaces eux-mêmes.»² Ici, dans le RER, bien qu'il soit arrêté à quai et que ses portes soient ouvertes pour bénéficier d'un moment pour se dégourdir les jambes, l'espace induit tout de même une attente à l'intérieur du lieu mi-clos. L'attente indéterminée restreint les usagers à rester à l'intérieur et à ne pas trop en sortir au cas où le train repartirait d'une minute à l'autre. Seuls les individus bien décidés, sortent pour changer d'itinéraires ou pour prendre l'air afin d'échapper aux préoccupations communes.

Les postures et les manières des individus viennent comme pour d'autres observations vues précédemment, refléter l'état d'esprit des personnes présentes. Certaines font les 400 pas sur le quai de la gare, une cigarette à la bouche et ou le téléphone à l'oreille avertissant la première personne qui doit être au courant de la situation, démontrent un état de stress et d'impatience. D'autres, ont le pied ou les jambes qui bougent en petits coups saccadés successivement, révélant leur état de nervosité. D'autres encore, soufflent, lèvent les sourcils ou regardent le ciel, cherchant à montrer aux autres leur état d'agacement comme s'ils rejetaient la faute sur leur voisin le plus proche. En rappelant Erving Goffman, dans cette dernière gestuelle, l'individu, empreint de la situation, «fait mauvaise figure» et révèle aux autres une mauvaise image de soi. «Dans tous les cas, alors même que la face sociale d'une personne est souvent son bien le plus précieux et son refuge le plus plaisant, ce n'est qu'un prêt que lui consent la société : si elle ne s'en montre pas digne, elle lui sera retirée.»³

Dans cette situation, l'individualité se dissipe pour laisser place à la collectivité causée par un sentiment commun créé par la situation imprévue au caractère exceptionnel. C'est ce caractère de sortir de l'ordinaire qui provoque ce mouvement collectif. Après l'incident, lorsque le train redémarre et continue son chemin sans autres perturbations, les échanges entre individus et les questions se dispersent peu à peu, jusqu'à presque en oublier ce qui vient de passer. Chacun retourne à son individualité, démontrant une nouvelle fois que l'évènement est aussi vite arrivé que reparti et oublié.

¹GOFFMAN Erving, *Les rites d'interaction*, Les Editions de Minuit, Paris, 1974

²PENNEC Simone, *Les pratiques de la ville entre anonymat et proximité, Garder une relation urbaine au monde*, les annales de la recherche urbaine, n°100, juin 2006

³GOFFMAN Erving, *Les rites d'interaction*, Les Editions de Minuit, Paris, 1974

CONCLUSION

Lors de ce travail de recherche, l'observation flottante a été choisie. C'est une méthode rendue possible par le caractère ouvert de l'espace public, qui permet d'enquêter dans l'anonymat en effectuant des observations en fonction des évolutions sur le terrain. Bien que cette approche omet des détails, la choisir a permis de me confronter à mon terrain d'étude, et ainsi ne pas être une simple observatrice, mais une participante des situations vécues, me permettant de mieux comprendre mon sujet.

Ce statut a forcément impacté ma manière d'enquêter. Comme j'écrivais à chaque fois pendant la situation, que ce soit sur un carnet de note ou dans mon téléphone portable, il fallait que je ruse afin de ne pas dévoiler aux autres usagers mon travail d'observation. Sans ça, les situations n'auraient pas été aussi spontanées et naturelles. Je me suis trouvée dans des situations où je voulais prendre une ou des photographies d'un instant T. Alors je cherchais de nouveau des tactiques pour ne pas me faire repérer, d'autant plus que comme le démontre ce mémoire, il aurait été mal vu de me voir prendre des photos avec la proximité inévitable présente avec les autres individus dans le métro.

A contrario de l'observation flottante, l'entretien individuel n'a pas trouvé sa place dans ce travail de recherches. J'ai effectué en début d'exploration, plusieurs entretiens avec différentes personnes afin qu'ils me racontent une anecdote ou un souvenir marquant lors d'un parcours en transport en commun à Paris. Il s'avère que le résultat n'a pas été concluant. Effectivement, n'étaient mises en lumière que des situations extrêmes, exceptionnelles. Or, il s'agissait plutôt ici de montrer que la routine possède une multitude de détails parfois d'avantage révélatrice que ces situations démesurées, comme avaient cherché à me raconter Jocelyn, Hugues ou Inès. Comme une amnésie de leur quotidien, ils semblaient oublier l'extraordinaire de leur quotidien et fouillaient au fond de leurs souvenirs pour me raconter l'anecdote la plus originale possible. Cette tentative d'enquête auprès d'usagers du métro parisien, m'a permis de me rendre compte que mon intérêt se portait essentiellement sur la richesse de la banalité, du quotidien.

C'est alors que je citerais Georges Perec de nouveau, pour affirmer que «l'infra-ordinaire»¹ de ces transports en communs est plein de richesses. Ces lieux particuliers ne sont pas des non-lieux ou «juste» des espaces d'attente ou de passage. Il y a dans ces trains, une multitude d'indices qui démontrent les relations que l'on entretient avec les autres et avec la ville. Le métro est un lieu de tactiques, de ruses. Et ce qui se passe chaque jour et revient chaque jour reflète d'avantage la ville actuelle et ses relations sociales. Le rythme de la vie moderne «métro-boulot-dodo» encadre les usagers du métro.

À la différence de l'utilisation de la voiture, où le corps se trouve isolé et protégé par l'automobile même, le transport public implique le contact direct avec la rue et avec les autres usagers, ce qui constitue une expérience sensorielle et sociale très dense. L'anonymat, la proximité, la promiscuité, et la sensibilité de l'être humain, sont autant de sujets que l'on retrouve dans la richesse de la banalité du voyage en transport en commun.

Le métro est un monde sous terrain et entraîne des processus d'interaction et de comportement particuliers. Ces processus ont tenté d'être identifiés par un regard phéno-

¹PEREC Georges, L'infra-ordinaire, Evreux, Editions le Seuil, 1989

ménologique où l'on considère le corps et les objets comme formant les axes de l'expérience urbaine du voyageur. Ainsi, ces situations qui, du fait de leur nature passent habituellement inaperçues sont mises en lumières. On pense avec certitude que la ville attribue de façon ferme et définitive la circulation à travers ses espaces extérieurs (rues, moyens de transport, parcs) et qu'il est donc «normal» de fixer son attention sur les grands processus de construction du territoire urbain plutôt que sur les aspects relativement sans problèmes de la vie quotidienne. Mais ces actes quotidiens présents au coeur de ce monde souterrain, en apparence triviaux, abordent la vie urbaine que constitue le contact impersonnel entre personnes qui ne se connaissent pas. Bien que les personnes rencontrées, lors des trajets quotidiens, sont étrangères, il existe pourtant un cadre commun d'interaction qui les lie.

Le regard, l'odorat, l'ouïe, l'importance du visage, des expressions, des gestes et des manières, ouvrent la réflexion sur la réciprocité des comportements, la présence des autres, mais aussi comment les espaces produits dans notre époque moderne instaurent de nouvelles formes de relations sociales, comme ici, dans le métro ou le RER. Des individus qui ne se connaissent pas, se retrouvent dans une situation de proximité physique, sans pour autant être engagés dans une quelconque activité commune, «c'est l'une des premières manifestations du cas, où la proximité physique se trouve dissociée de la proximité sociale, qui lui était jusqu'alors corrélative».²

²SIMMEL Georg, *The Sociology of Georg Simmel*, traduit et publié par Kurt Wolff, p. 321

³HALL Edward T., *La dimension cachée*, Paris, Editions du Seuil, 1976

«C'est l'journal à huit francs
Qu'on lit d'bout en roulant
Gêné par un chapeau
MÉTRO!
C'est la dame qui s'déplace
Pour se voir dans la glace
D'un air indifférent
MÉTRO!
[...]
Le visage de la Capitale
N'est pas celui d'la rue Pigalle
Ça c'est l'argent, le jeu, l'amour
Mais la vie de tous les jours:
C'est l'monsieur étourdi
Qui s'lève et puis qui crie:
«Bon sang, j'descend ici
Mais attendez, mais attendez! «
C'est à six heures du soir
A la gare Saint-Lazare
La sortie des bureaux
MÉTRO!
Les trottins qui papotent
Les amants qui s'bécotent
La dame et son tricot
MÉTRO!
La fille aux yeux si doux
Qu'on suivrait n'importe où
Mais qui descend trop tôt
C'est l'MÉTRO!
[...]
Emmène au rendez-vous
Les heureux, les jaloux
D'un bout à l'autre bout
MÉTRO!
Qui s'en va, qui revient
C'est le sang parisien
Toujours vif et nouveau
MÉTRO!
[...]
Ce qui fait que Paris
Hier comme aujourd'hui
Est toujours aussi beau
C'est l'MÉTRO!»³

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