



HAL
open science

L'infra-ordinaire du métro

Elsa Décosse

► **To cite this version:**

Elsa Décosse. L'infra-ordinaire du métro. Architecture, aménagement de l'espace. 2019. dumas-02484175

HAL Id: dumas-02484175

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02484175>

Submitted on 19 Feb 2020

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.

L'INFRA -
ORDINAIRE
du METRO

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

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

Mémoire de Master
Sous la direction de Maud Santini
Paris Orbital : approches de la métropole

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles
Janvier 2019

Remerciements

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

En premier lieu je remercie Maud Santini, directrice de cette étude, pour tous ses conseils avisés, pour son écoute et ses relectures attentives qui ont permis à ce mémoire de se construire.

Merci également à Sophie Brones et Eric Chauvier, pour les pistes d'études très éclairantes et les conseils méthodologiques.

Merci à ce monsieur au gilet orange fluo de la ratp, régulateur de flux de la station Place de Clichy sur la ligne 13 pour ses précieuses informations.

Merci à Inès, Héloïse, Jocelyn et Hugues qui ont échangé avec moi sur leur expérience du métro parisien me permettant de mieux cibler mon travail.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUS LE DROIT D'AUTEUR

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

Introduction

1. Téléphone portable

Mardi 13h50, ligne 11, direction Mairie des Lilas, entre République et Belleville

2. Duolingo

Mercredi 11h30, ligne 13, entre Place de Clichy et Invalides

3. Accordéon

Vendredi 14h00, RER C, direction Versailles Château Rive Gauche

4. Poussette canne

Jeudi 17h00, RER C, direction Versailles Château Rive Gauche

5. Sandwich au pâté

Vendredi 20h00, Transilien N depuis Paris Montparnasse jusqu'à Versailles Chantier

6. Shampoing abricot et bousculade

Mercredi 10h00, ligne 4, Odéon

7. Expressions individuelles

Un lundi en début de matinée, RER C, en repartant d'Issy

8. Chercher sa place

Un lundi matin, RER C, Versailles Château Rive Gauche, avant le départ

9. Mouvement collectif

Un mercredi matin, RER C, direction Invalides

Conclusion

Bibliographie

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

«Ce qui nous parle, me semble-t-il, c'est toujours l'événement, 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'événement 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 et qui revient 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 ouvrons des portes, 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.

George PEREC

extrait de *L'Infra-ordinaire* Evreux, Editions Le Seuil, 1989.

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

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

INTRODUCTION

¹ Isaac Joseph, *Erving Goffman et la microsociologie*, Paris, Presses Universitaires de France, 1998

«Civilités, rituels, drames, contextes : la microsociologie est l'étude des formes routinières ou inédites de nos engagements en situation. La notion de «moment» résume cette caractéristique de la vie publique d'être située et descriptible mais aussi d'être vulnérable, c'est à dire ouverte aux malentendus et aux interprétations sur les cadres d'un évènement ou d'une action.»¹

Durant cette année et demie de recherche je me suis intéressée à différents sujets d'étude. Pour commencer je voulais voir ce qui marquait la frontière entre Paris et sa banlieue au travers d'une traversée en mouvement, à savoir ici, des transports en communs ferroviaires tels que le RER ou le métro. A la fin de cette tentative d'étude, il se trouve que ce qui a retenu d'avantage mon attention, n'est non pas tel ou tel élément marquant une idée de frontière mais plutôt ce qui se passait au cours de ce trajet, à l'intérieur d'un élément mobile, au coeur même des wagons. Les gestes, les paroles, les objets, sont autant d'éléments qui ont attiré mon attention lors des différents voyages que j'ai pu effectuer pour cette première étude. Les différents profils d'usagers et leurs interactions ou leur absence d'échange m'ont questionné sur les relations entre les individus.

C'est ainsi qu'est venu ce deuxième temps de recherches, que j'ai choisi d'axer sur les situations rencontrées lors de différents voyages parcourus en métro ou en RER dans Paris et sa proche banlieue.

² Claude Levi-Strauss, *Contribution à l'étude de l'organisation sociale des Indiens Bororo*. «Journal de la société des américanistes», 1936 p.269-304

Levi-Strauss étudie les habitants du village Bororo² en lien avec une série d'éléments qui structurent leur société tels que leurs croyances ou les rapports entre les hommes et les femmes. Il nous montre comment sa structure sociale se donne à lire dans son organisation spatiale et le plan de ses villages.

De cette manière, ici, le transport en commun ferroviaire de Paris est l'objet d'étude permettant de tenter d'identifier des pratiques révélatrices de la vie et de la ville urbaine contemporaine.

Le métro ou le RER sont des transports en communs. C'est à dire, qu'il s'agit d'espace en mouvement. En tant que micro architectures qui se déplacent, ils induisent un rapport particulier de l'individu à l'espace. Est indissociable de ce type de lieu, la notion de temporalité. Le temps passé dans les transports en communs est variable d'une personne à une autre mais pour tous, le passage dans cet espace est provisoire. Le mouvement et les arrêts se succèdent comme des séquences partitionnant le temps et l'espace. L'arrêt dilate le moment tandis que le mouvement le rétracte, et l'on assiste à une gestion de flux parfaitement chronométrée, soulignant par des spécificités, des rapports entre l'espace urbain et les interactions sociales.

Ce mémoire se base essentiellement sur des observations de différents trajets, à différents moments de la journée et de la semaine, dans laquelle le voyage est le cadre de l'observation. L'enquête a été réfléchi en amont mais elle s'est surtout faite de façon informelle et spontanée et c'est d'ailleurs par cette deuxième méthode que elle a pris tout son sens puisque les détails, les objets, les gestes ou manières employées par les individus font entièrement parti de l'imprévu. Chaque situation observée est retranscrite sur le moment même, soit sur un carnet soit dans le mémo de mon téléphone portable. Ainsi, elles sont ancrées telles quelles dans le temps et deviennent de

petites nouvelles servant d'objets d'analyse par la suite.

A la manière de Michel Agier, on peut qualifier cette méthode de recherches d'approches situationnelles. Celle-ci permet de saisir dans sa totalité la complexité des faits plutôt que d'isoler ces faits de leur contexte pour en dégager de grandes généralités. Les différentes réflexions sur les situations se basent sur les relations entre moi (l'observatrice), et les sujets de mon enquête.

*«En me plaçant sur le lieu de la séparation d'avec un «dehors», un vide ou un supposé «état de nature», en fait un inconnu (individu, fait ou monde), je me place là où à lieu une rencontre avec un «réel extérieur qui s'impose brutalement à nous, remettant en cause nos façons habituelles de penser»».*³

³ Slavoj Žižek, *La subjectivité à venir*, Essais critiques, Flammarion, Paris 2006, p.13.

Ce mémoire traite ainsi de différentes situations en deux catégories. Une première dans laquelle, un objet ou un détail est le vecteur de la singularité de la situation. Dans la deuxième, il s'agit de gestes ou de manières exprimant comme une liste de règles de bonne conduite ou de conseils d'utilisation du transport en commun. Entre ces deux parties se trouve une observation où détails et gestes se superposent pour raconter un événement.

Avec ce principe, qui part d'observations de détails pour arriver à des comportements et des attitudes, il s'agit de ne pas partir de définitions figées et globalisantes mais au contraire, de laisser le champ des observations ouvert. Car ce mémoire a pour objectif de montrer que la richesse du quotidien, la banalité des habitudes nous concernent tous par des actes conscients, et ainsi montrer par le biais de situations, le rapport entre l'espace urbain et les interactions sociales.

Joint à l'écrit, à la manière dont Deyrolle propose des collections d'insectes, de coquillages ou bien d'autres curiosités naturelles, ce travail sera illustré par des dessins reflétant certaines situations observées aux cours de différents voyages questionnant les notions d'individualité et de collectivité mais avant-tout de de promiscuité.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUS LE DROIT DE L'AUTEUR

1. Téléphone portable

Mardi 13h50, ligne 11, direction Mairie des Lilas, entre République et Belleville

Il est en face de nous, mon amie et moi. En face de moi pour être précise. Sa fille, enfin celle que je suppose être sa petite fille, blondinette, ne tient pas en place sur son strapontin. Elle lui parle en regardant dans notre direction. On entend bien sa voix mais je ne la comprend pas car ils parlent ce que je pense reconnaître être de l'anglais. Quant au père, je ne saurais lui donner un âge je suis très mauvaise pour ça. Peut-être quarante-cinq ? Il tient son téléphone avec les deux mains très à la verticale, un peu trop à mon goût puisqu'on dirait qu'il nous prend en photo. Il fixe son écran et s'y reprend à plusieurs fois. Cette situation me gêne et crée un mal-être en moi. Me prend-il en photo ? Je ne sais pas et je ne pourrais pas le savoir sans le lui demander, mais je ne le ferai pas. J'essaie de déchiffrer le reflet de son téléphone portable dans la vitre à ses côtés. Je crois reconnaître le bouton central rond en bas de l'interface du téléphone qui ressemble à n'importe quelle application permettant de prendre une photo. Est-ce mon imagination ? En tout cas cette sensation désagréable m'amène à réagir en voulant « discrètement » me cacher, j'en parle d'ailleurs à mon amie assise à côté de moi et lui propose en chuchotant et en rigolant (sûrement à 90% nerveusement) : faut-il bouger pour qu'il n'ai que des photos floues ? Ou alors on peut mettre notre sac à dos sur nos genoux pour cacher la moitié de notre visage ? Belleville Ouf il se lève. Je le vois alors se lever et sortir du métro en emmenant avec lui mon mal-être et mes interrogations.

La rame du métro est un lieu singulier, clos pendant un temps donné entre deux stations. Un moment durant lequel il n'est pas possible de nous échapper en cas de présence d'un mal être ressenti, de la vision d'un danger approchant. On peut décider de descendre à telle ou telle station mais on ne peut s'échapper de cet espace d'entre-deux. C'est en ça qu'ici, l'espace génère mon ressenti d'embarras. En allant pas directement me confronter à cet homme, je reste sur la réserve et dans une « non-clarification » de la situation.

En ce lieu, tout comme généralement, la réserve est le moyen de tenir une distance à la fois physique et psychique face à un individu. Cela peut paraître être une défiance, un mépris mais il s'agit avant tout, ici, de vouloir me préserver face à l'autre qui m'est inconnu. Le sentiment de mal-être ressenti à la vision de ce qui se passe en face de moi est dû à l'impossibilité de s'échapper de cet embarras. La réaction aurait pu être plus directe, plus franche en décidant d'ouvrir la discussion avec mon interlocuteur mais la réserve permet la discrétion au cas où je me serais trompée. Car cette situation crée aussi le doute et enlève la confiance en soi. La réserve laisse alors place à une marge d'erreur dans mon interprétation de cette situation étrangère.

¹Phénoménologie de la perception, MERLEAU-PONTY Maurice, Mayenne, Editions Gallimard, 1972

On peut alors interroger notre perception. « La perception n'est pas une science du monde, ce n'est même pas un acte, une prise de position délibérée, elle est le fond sur lequel tous les actes se détachent et elle est présupposée par eux. »¹ expliquait Merleau-Ponty pour décrire la phénoménologie. Effectivement, on utilise notre perception comme mode de connaissance bien que la dimension perspective soit propre à chacun et à chaque environnement. Le monde phénoménologique est le

sens donné aux situations par le biais de ses propres expériences personnelles à l'intersection de celles des autres individus. Ici, comme tout au long de ce mémoire, il s'agira d'utiliser notre perception comme mode de connaissance afin de tenter de comprendre les situations rencontrées lors de ces différents parcours en transports en communs.

Pendant cette observation, ma perception de l'homme me prenant en photo, se fonde sur la manière dont il tient son téléphone. Lorsqu'on utilise son smartphone, que nous le tenions à une ou deux mains, il est généralement à l'oblique afin de bien voir l'interface. Si l'écran est droit alors que le téléphone se trouve sous le niveau de notre regard et tout proche de notre buste également, cela rend difficile la lisibilité de notre activité. C'est cette position de l'objet dans les mains de l'individu qui attire mon attention. De plus, il regarde nos visages et son écran tactile tour à tour en insistant et passe de l'un à l'autre de nombreuses fois. Son regard est «trop long» pour qu'il ne fasse que croiser nos regards. Mon interprétation de ce qu'il pourrait être en train de faire est confirmé par le reflet du métro lui-même tel un miroir grossissant qui nous invite à prendre la mesure de la situation.

C'est un détail important dans cette observation et révélateur dans d'autres observations rencontrées également : les jeux de reflets. Le plafond blanc laqué du train ainsi que les vitres reflètent des fragments permettant de confirmer notre imaginaire. Le métro étant presque totalement souterrain, la vitre permet presque de voir totalement la face cachée de ce que l'on ne peut voir au premier abord et joue le rôle de miroir révélateur. Dans cette observation, la fenêtre m'a laissé entrevoir ce que je reconnaissais être l'interface de l'application de n'importe quel appareil photo de smartphone : le gros bouton rond en bas au centre de l'écran, permettant de prendre des clichés. La spatialité et les spécificités du wagon se mêlent aux gestes et aux manières de cet homme. Tout m'ammène à penser qu'il tente de nous prendre en photo mon amie et moi.

Le temps est une donnée importante à prendre en compte lors de cette observation et révélatrice des pratiques urbaines aujourd'hui. Cette situation d'embarras n'a duré que l'intervalle entre deux stations, c'est à dire environ une minute trente. Lorsque l'homme s'en est allé, mes interrogations et mes tracasseries sont partis avec lui. Ce qui démontre la rapidité des actions aujourd'hui. On passe à autre chose parce que le temps file et que l'on ne recroisera pas cet inconnu à moins d'un pur hasard. Dans seulement quelques heures nous aurons oublié à la fois son existence et à la fois notre existence dans la mémoire de son appareil photo. Peut-être que nous n'étions même pas le sujet de ses clichés ? Ou peut-être faisons nous parties simplement de son fond de photographie, comme on passerait devant quelqu'un qui prend en photo un monument historique ? Sur combien de photos sommes-nous réellement ?

L'instantanéité de cette situation est aussi rapidement arrivée que repartie. Et lorsque je repense à ce moment, je me demande presque si je n'ai pas exagéré la situation, si cela s'est passé exactement comme ça, ou pas. Parce que ce moment est déjà loin et que s'il n'était pas retranscrit, serait déjà tombé dans l'oubli.

2. Duolingo

Mercredi 11h30, ligne 13, entre Place de Clichy et Invalides

Elle est en train de réviser son anglais ou de le perfectionner. Je le sais, je connais cette application avec le petit hibou vert, duolingo, qui permet d'apprendre ou d'entretenir une ou plusieurs langues étrangères parlées. Menu. Agenda. Elle fait défiler les mois jusqu'à décembre. Peut-être compte-t-elle ce qu'il reste comme temps à passer avant Noël. Menu. Puis de nouveau duolingo. Notre proximité dans le métro chargé, me permet de voir clairement l'interface de son téléphone tout en restant discrète.

Utiliser son téléphone lors de ces situations, c'est aussi raconter à ses voisins proches ce que l'on est en train de faire par le silence. Elle tient au creux de son coude, un thermos. Adossée au strapontin à côté de la porte et à contre sens, elle a l'air très concentrée et reste buter sur son écran. Mais peut-être reste-t-elle figée ainsi car ses pensées sont ailleurs ? Miromesnil et la rame se remplit d'avantage. Elle se remplit trop. Ce qui me coupe instantanément du champ de vision de l'interface du téléphone portable qui me distrais le long de mon parcours.

Lors de cet entre deux stations, la retraction du flux se fait ressentir par la promiscuité évidente et inévitable entre les individus. Par le silence on se dévoile malgré tout aux autres. Par nos postures, nos expressions, nos divertissements. Tout est à porter de notre regard et nous permet de nous immiscer au plus proche de l'autre.

Pendant cette observation j'ai tout de suite reconnu le petit logo de l'application gratuite de l'apprentissage des langues étrangères. Son utilisatrice était de profil par rapport à moi, adossée au strapontin. Quant à moi j'étais face à la porte du wagon juste à côté d'elle. C'est cette proximité qui m'a permis de voir sans difficulté l'interface de son téléphone.

La distance émise par deux personnes inconnues est vite brisée dans ces situations de proximité. En effet, la faible distance entre cette personne et moi-même me permet de voir le moindre de ces faits et gestes. Ici, le fait de reconnaître ce petit hibou vert, a éveillé en moi des souvenirs évocateurs et m'a permis de me reconnaître au travers elle. A l'image du téléphone portable, une connexion s'est faite entre nous par le silence. Elle ne s'en est sûrement même pas rendu compte. Aucune fois elle n'a jetté le regard ailleurs, ni même essayé de cacher plus ou moins son activité en cours, lors du voyage.

En insistant plus longuement sur son écran, j'ai pu voir qu'elle se perfectionnait en anglais. *Deuxième point commun, je suis nulle en anglais.*

«Les expériences sociales ne s'organisent pas seulement selon l'ordre des identités et des statuts mais selon un répertoire de situations qui ont leur vocabulaire, leur déterminisme, leur espace cognitif de contraintes et négociations»¹, l'activité bien quelle soit non-verbale, montre tout de même une interaction entre elle et moi.

La promiscuité lors de ce voyage induit une sorte de voyeurisme involontaire et m'immerge dans la vie de l'autre pour passer le temps et attendre le moment de dilata-tion où les individus vont se mélanger pour former un nouveau groupe. Cet inter-

¹Erving Goffman et la microsociologie, JOSEPH Isaac, Paris, Presses Universitaires de France, 1998

valle de temps est comme une chaîne humaine : j'étais plongée dans son téléphone, dans ce qu'elle faisait en m'inventant son histoire, comme elle était plongée dans son activité en effaçant tout ce qui se passait autour d'elle. Après réflexion, me rendant compte de mon hyper concentration sur son activité, je me dis qu'il y avait sûrement quelqu'un qui prêtait attention à ce que je faisais, ce que j'essayais de regarder. Et boule de neige. Peut-être que nous nous observions tous en les uns après les autres. Ce court moment, démontre le caractère collectif que peuvent prendre les situations dans le métro. Comme l'explique Marc Augé : «il est bien clair que si chacun «vit sa vie» dans le métro, celle-ci ne peut se vivre dans une liberté totale.»² Effectivement, la «loi du métro» inscrit le parcours individuel dans un parcours collectif. Le rassemblement est imposé par plusieurs facteurs comme les dimensions des wagons ou les horaires de travail qui détermine la fréquentation du lieu.

² AUGÉ Marc, *Un ethnologue dans le métro*, Hachette, Evreux, 1994

Absorbée par cette application, elle se plongeait dans ce qu'elle était en train de faire jusqu'à se couper du monde. Elle se mettait en retrait de cette situation : cet espace clos où nous étions tous confinés. Aujourd'hui les téléphones portables sont ancrés dans la société et au coeur de nos vies. Rares sont les personnes qui ne l'utilisent pas dans les transports en communs. Lors d'un trajet parmi d'autres, en centrant mon attention sur les objets dits «connectés» j'ai remarqué que l'absence de téléphone portable, de tablette ou d'ordinateur, créait presque un malaise chez certains individus. Où regarder ? Qui regarder ? Comment regarder ?

J'ai également fait l'expérience lors d'un voyage, de ne pas sortir de mon sac mon téléphone. C'est comme avoir une perte de moyen, il faut s'occuper l'esprit pour garder une distance avec l'autre, ne pas franchir l'étape du face à face, éviter la discussion, rester dans le silence. Les appareils électroniques sont de nos jours presque comme des dispositifs d'anti-socialisation et de figuration.

A la fin de l'observation, arrive un arrêt où énormément de personnes rentrent dans le wagon, ce qui brouille totalement la vue en très peu de temps. Comme la première observation faite, là encore, l'instantanéité de la situation est vite perturbée par un autre facteur arrivé aussi vite que l'homme reparti dans cette première séquence. Démontrant une nouvelle fois, la rapidité des interactions témoignant du mouvement sans cesse de la vie de l'espace urbain aujourd'hui.

3. Accordéon

Vendredi 14h00, RER C, direction Versailles Château Rive Gauche

Nous sommes arrêtés à Javel. Je reconnais le son de l'accordéon. Il est de plus en plus fort, je l'entends se rapprocher de moi. Certaines personnes présentes ont le réflexe de tourner la tête ou se retourner complètement pour chercher à voir la personne qui joue (comme moi d'ailleurs qui effectue le même mouvement de rotation). Mais on ne le voit pas de notre rame. Il doit se trouver dans l'espace d'entrée du wagon, caché juste derrière l'escalier. C'était donc une simple impression qu'il se rapprochait parce qu'en fait, pas du tout. Le temps que je tente de reconnaître le morceau, la musique ralentie et on entend discrètement la voix du musicien dire «merci». La voix du chauffeur vient perturber la scène, nous informant qu'il y a un incident entre Champ de Mars et Juvisy. Le trafic reprendra vers midi. Le bruit des pièces qui s'entrechoquent dans sa besace s'approchent cette fois-ci réellement près de moi et l'homme au polo rayé fait sa quête rapidement avant de descendre de la rame pour monter aussi vite dans la suivante. Je l'entends commencer à jouer avant même que les portes ne se referment et que nous repartions du Pont de Garigliano. Puis l'arleme retentit, et la musique s'estompe.

¹*Les grandes villes et la vie de l'esprit*, SIMMEL
Georg, Paris, Editions
Payot, 2013

Georg Simmel parle de «lecture sensitive de la ville»¹, on peut utiliser cet outil pour aborder le transport en commun comme lors de cette situation. La vue est constitutive du processus de socialisation. Au-delà du fait que l'oeil a une fonction unique, les autres sens permettent une perception différente des espaces et des situations. Ici l'ouïe par le son, guide mon imaginaire et mes interrogations.

Au début, l'intensité du son me donne l'impression que le joueur se rapproche. Or, je me trompe. En effectuant un demi-tour de tête afin de chercher à l'apercevoir, il n'est pas dans mon champ de vision. Se fier au sens de la vue est tellement instinctif, que mon ouïe s'est trompée lorsqu'elle fut mon seul guide dans la recherche d'informations complémentaires à la situation vécue ici. La vue, pilier des cinq sens, nous rapporte à la connaissance direct. Quand je vois, je suis sûre, tandis que lorsque j'entends, j'interprète.

²*La nuit, vivre sans témoin*, FOESSEL
Mickaël, Paris, Editions
Autrement, 2017

Comme l'expérimente Mickaël Foessel au travers de la nuit², cette observation permet une nouvelle manière de voir, d'expérimenter la situation. On apprend à voir les choses autrement et par contre coup à ne plus accepter seulement ce qui se passe par la vue, les hiérarchies de la vue, les règles de la vue comme si elles étaient évidentes. On est ainsi moins «regardant» sur les codes vestimentaires par exemple. C'est une expérience qui a aussi une vertu ou des vertus politiques qui manifestent un rapport au temps et un rapport aux autres. La liberté de se couper de la vue permet l'imagination, l'interprétation. Aussi, quand on ne voit pas, on ne voit pas la source du bruit la cause de cette espèce de transformation sensorielle où les bruits sont plus exarcebés. Les autres sens se substituent à la vue et lui enlève ce caractère souverain qu'elle a d'habitude à travers le regard qui juge et qui évalue. Le fait de ne pas voir, permet de faire varier le temps de manière sensible. Ecouter et ne pas regarder, est également une façon de mettre en exergue l'anonymat.

Lorsqu'on y réfléchit, les signals sonores sont très présents dans l'environnement du transport ferroviaire. L'alarme indiquant l'ouverture ou la fermeture des portes automatiques, le freinage du train lors d'un arrêt, le sifflement parfois perçant du

train au contact des rails, sans oublier les voix informant le nom des différents arrêts ou des potentiels modifications ou perturbations de flux. Pourtant, sûrement car je suis habituée à prendre les transports, ce bruit machinal et quotidien devient moins assourdissant et se glisse en «arrière-plan» du parcours en métro, comme le sont le ciel ou les bâtiments perçus au travers des fenêtres du transport, c'est le bruit de fond. Ici, le son retient mon attention car il ne se confond pas dans les bruits «habituels» du train puisqu'il est imprévu, il fait parti d'une situation au caractère d'exception.

Le son est le fil conducteur de la situation observée, puisque, lapsus révélateur elle n'est pas totalement observée mais d'avantage écoutée puis ensuite observée afin de mieux la décrypter.

Le son de l'accordéon - le remerciement de l'individu - la voix du chauffeur de train - le bruit des pièces qui s'entrechoquent - le son de l'accordéon - alarme signal de fermeture des portes.

Voilà le déroulé de la situation par l'ouïe.

La conotation des bruits à un rôle très important dans cette situation. En effet, l'archétype du musicien est l'image que beaucoup de personnes se font du métro parisien. Cet archétype est amplifié par l'accordéon, emblématique du folklore parisien rappelant Montmartre, les guinguettes, ou la fameuse nappe à carreaux rouge et blanche. L'accordéoniste à Paris renvoie à tout un tas d'images symboliques liées à cette ville. Ajouté à cet instrument spécifique, la direction du train. On va vers *Versailles Château Rive Gauche*. En l'occurrence ce n'est pas un détail à prendre à la légère. Le mandiant musicien sait qu'il s'agit d'une ligne où la fréquentation touristique est élevée dû à ses arrêts sur des lieux mondialement touristiques tels que le Musée d'Orsay ou la Tour Eiffel mais aussi et surtout, car il s'agit du train qui mène au château de Versailles. Il sait que les touristes seront enjoués par cet attrait parisien et seront sans doute plus généreux que les habitués. En faisant claquer ses pièces, l'accordéoniste annonce la fin du spectacle et le début de sa quête. Instinctivement, par le son de cet entrechoc, je reconnais sa demande.

Le son de l'accordéon puis celui des pièces qui claquent mettent ici en exergue le rapport qu'il y a entre l'espace et le temps au sein du métro. Le morceau est calibré en fonction de l'intervalle entre deux arrêts. Aussitôt que le RER ouvre ses portes, l'individu passe d'une rame à l'autre et se précipite pour recommencer à jouer avant même que le train ai redémarré. Comme s'il n'avait pas pu prévoir plus court et qu'il fallait à tout prix qu'il ne perde pas le rythme. Comme une course d'endurance, il harmonise ses morceaux au train en marche et aux arrêts des différentes stations. De plus, le son des pièces secouées dans son gobelet causent presque une retractation l'espace du fait que je me sente coincée, que l'individu attende quelque chose de moi que je n'ai pas envie de lui donner.

Cette situation crée ainsi une contradiction. La musique entraînant et joviale est plaisante et donne envie de partager un moment avec le musicien. En revanche, le fait que ce monsieur fasse la manche introduit une barrière entre lui et moi.

Si je lui souris, ou vais vers lui afin de profiter de son spectacle, je me sens obligée de lui donner quelque chose. Goffman explique que «les règles de conduite sont un guide pour l'action, recommandé non parce qu'il serait agréable, facile ou efficace, mais parce qu'il est convenable ou juste. L'enfreindre conduit de façon caractéristique à se sentir mal à l'aise et entraîne des sanctions sociales négatives.»³ Ce sont ces contraintes morales dans lesquelles je me sentirais redevable si je profite des

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

talents du musicien qui entraîne un malaise et une retenue, ne permettant pas l'interaction de face à face avec l'individu inconnu. Lorsque j'ai entendu la musique je savais que cet homme ferait la manche à la fin, car ce n'est pas la première fois que cette situation arrive. Les airs d'accordéon sont souvent les mêmes entre Piaf ou Aznavour et également très présents dans ce RER pour en revenir à la culture parisienne. Mais pourtant la réaction des autres personnes face au mandiant est souvent la même : l'esquive. Eviter de montrer un comportement qui ne rentrerait pas dans ces «règles de bonnes conduites». Cette ignorance est comme une sorte de protection et seules certaines personnes osent passer la frontière entre eux et le musicien pour chanter, sourire ou échanger quelques mots avec le musicien.

⁴ AUGÉ Marc, *Un ethnologue dans le métro*, Hachette, Evreux, 1994

Comme le résume Marc Augé : « La manche participe du don imposé : profitant de l'espace clos du wagon, le chanteur ou le musicien dispose d'à peu près trois minutes pour son coup de force ou de séduction.»⁴ Associé au geste de l'individu demandant de l'argent pour sa performance «imposée», l'espace clos du wagon vient emprisonner l'individu qui peut se sentir coincé à la vue de cette demande forcée dans un espace duquel il ne peut véritablement s'enfuir. On retrouve l'idée évoquée dans la première observation : celle de l'espace clos de la rame, induisant de la retenue, tant dans les réactions que dans l'expression que l'on renvoie aux autres. Pour en venir une nouvelle fois à Erving Goffman : il considère que la face est une image de soi. Elle cristallise l'identité et à de ce fait une valeur sacrée. On comprend dès lors qu'il convient de ne pas perdre la face dans toute interaction personnelle puisque c'est son «Moi» qui est à l'épreuve. De plus, il convient de ne pas faire en sorte que les autres intervenants de l'interaction perdent la face. Ainsi, lorsque nous commettons des maladresses au détour d'une situation, il convient d'avoir une attitude appropriée pour limiter l'évènement. Comme il y a nécessité de ne pas perdre la face, les individus vont utiliser des «techniques de figuration», c'est à dire tout ce qu'entreprend une personne pour que ses actions ne fassent perdre la face à personne (y compris elle-même). C'est le cas ici dans le fait de ne pas perdre la face devant le musicien faisant la manche et de faire figuration pour ne pas laisser paraître une mauvaise image de soi qui serait celle de l'avarice, de l'égoïsme.

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

4. Poussette canne

Jeudi 17h00, RER C, direction Versailles Château Rive Gauche

«Je suis fatiguée, je ne peux rien faire pour toi» dit-elle à sa petite fille après s'être affalée sur les marches de l'escalier qui monte dans l'entrée du wagon. Heureusement elle était accompagnée pour monter la poussette. Les marches sont hautes mine de rien. Et puis il y a aussi le poids de l'enfant dans la poussette. Ils auraient mieux fait de plier la poussette canne et de faire monter l'enfant dans leurs bras, ça aurait été plus simple. Ils sont montés dans le train, juste à temps, au moment où la sonnerie de fermeture automatique des portes retentissait. La petite pleure et ne s'arrête pas. Sa mère essaye de la distraire mais rien n'y fait. L'homme qui les accompagne et qui je suppose être le père de la petite, reste là à les regarder comme s'il était extérieur à la scène, comme un inconnu.

Nous sommes six. Il y a deux personnes en plus de moi et d'eux trois. Une jeune fille assise sur le strapontin à côté du père et un jeune homme debout contre la porte du wagon. Tous les deux (et comme moi d'ailleurs) regardent devant eux et ne jettent que de temps à autre, des coups d'oeil furtifs au spectacle donné par la fillette. Mais eux, à la différence de moi, ont tous les deux des écouteurs dans les oreilles. A voir leur attitude pourtant, on dirait qu'ils entendent tout ce qui se passe clairement. La mère a l'air gênée, embêtée de ne pas réussir à calmer sa fille. Seule la femme que j'aperçois en haut des marches, assise sur un fauteuil à droite, sourit. Elle aussi a des écouteurs dans les oreilles mais l'attraction qui se passe sous ses yeux a l'air de l'amuser et de la distraire.

Au bout de 5 minutes de voyage (qui m'ont paru durer le triple, mais qui après avoir regardé ma montre m'ont certifié quelles étaient juste 5 de passés) la mère décida de prendre sa petite sur ses genoux. Ca la calme, enfin. La fatigue de la mère s'envole avec les cris de son enfant dans l'absence de réactions du père.

Dans les transports en communs, le temps est maître du jeu. Selon différents moments, il n'agit pas de la même manière sur les usagers que ce soit en début ou milieu de semaine, aux heures de pointes ou aux heures creuses par exemple. Ici, la situation se passe en fin d'après-midi, au début des heures de pointes (17h00). Il s'agit d'un détail important à prendre en compte pour mieux comprendre les événements qui se passent dans cette observation.

«Je suis fatiguée» : la mère de la fillette paraît exténuée par sa journée ou par son voyage ou les deux qui sait. En tout cas, son périple n'est pas terminé. Elle est essoufflée, elle soupire, s'affale assise dans les escaliers qui monte dans la partie haute du wagon. Ses manières et ses postures affirment ses dires. Le fait que cette femme se trouve là à monter la poussette avec son enfant dedans (bien qu'accompagnée), à 17h00 dans un RER bondé, ajoute encore de l'effort à son parcours du combattant. Cette femme est accompagnée d'un homme. Plusieurs indices laissent à penser qu'il

s'agit du père de la petite comme par exemple le fait qu'il aide la femme à monter la poussette dans la rame ou bien qu'il y range une ou deux affaires encombrant trop ses poches.

L'intervalle entre le marche pieds et le quai ainsi que trois marches assez hautes. C'est ce que je les ai vu monter pour accéder à l'intérieur du train. Si cette femme n'était pas accompagnée, je l'aurais sûrement aidé à monter la poussette. Les transports en communs tels que le RER ou le métro sont très mal pensés pour les mamans et leur poussette. Pas que pour elles d'ailleurs. Comment font ces personnes pour qui il est difficile de franchir ces obstacles qui paraissent anodins pour presque tous ? Pour les mamans avec des enfants, les handicapés, ou les personnes âgées, cela relève du défi. Dans cette situation, il aurait été plus facile de porter l'enfant et de monter la poussette à côté. D'autant plus qu'il s'agissait d'une poussette canne, connue pour sa légèreté et sa facilité à être pliée. Les objets encombrant dans ce type de transport, sont toujours gênants, pour soi et pour les autres. Ici la poussette en est un bel exemple. Il faut de la place pour pouvoir la stationner et la manoeuvrer. Et lorsque le train est en route, il faut toujours prendre garde à ce quelle ne roule pas pour ne pas heurter quelqu'un.

Ajouté à cet objet encombrant, un autre sujet embarrasse la mère : les pleurs et les cris de son enfant. Nous sommes trois dans cet espace d'entrée du wagon en plus de la mère, du père et de leur enfant. Les deux autres voyageurs, bien qu'ils aient des écouteurs dans les oreilles, semblent omnubilés par la petite. Et quelques respirations intensifiées se font entendre. La mère a l'air mal à l'aise de ne pas réussir à faire taire les cris de sa fille. Elle essaye de la distraire en vain. Le père est assis sur un strapon-tin et c'est à peine s'il jette un coup d'oeil à l'enfant. Comme s'il était extérieur à la scène. Peut-être est-ce sa façon d'éviter le problème, de le contourner.

Le bruit que fait la petite est comme la situation précédente pour le son de l'accordéon : un bruit à caractère inhabituel bien qu'entendu souvent. Il sort du bruit de fond et c'est pour cela que l'on y prête d'avantage attention. Connoté comme bruit plutôt désagréable, il procure une sensation de mal-être pour la mère qui se sent gênée et d'agacement pour les voyageurs qui se sentent irrités très vite. Moi aussi, cela m'énerve.

Mais une fois encore le moment de la situation compte, parce que c'est la fin de journée, et que l'on a envie de rentrer vite car on est fatigué. Alors le moindre son ou évènement désagréable nous rend à fleur de peau. Si cela s'était passé à un autre moment de la journée et si le train était moins chargé, il se peut que j'aurais compatiss avec cette maman démunie. Je ne l'aurais peut-être pas entendu car j'aurais pu m'asso-ir un peu plus loin.

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

Le caractère collectif est inévitable dans les transports en communs. Un rassemblement de personnes est imposé par les dimensions des wagons et les horaires de travail qui en détermine la fréquentation, créant une tension dans le rapport contenant contenu du train. Bien que la densité de population accompagne le sentiment d'anonymat, l'intensification des échanges entraîne un surcroît d'attention, de vigilance et d'exactitude de la part des voyageurs.

Et ici, les pleurs mis par la petite enfrennent «les règles de bonnes conduites»¹, (citées juste avant dans la situation de l'accordéon). Cela fait parti du savoir vivre, cela «va de soi», à tel point que seuls les incidents comme celui de cette situation ou de la

précédente, révèlent les raisons que l'on peut avoir de s'indigner.

Bien qu'elle ai l'air d'agacer les personnes les plus proches d'elle, la petite amuse la femme assise huit marches plus haut. Sûrement parce qu'elle est plus à l'écart et qu'elle a ses écouteurs, cela doit être moins irritant et plus amusant.

Au bout d'un temps, la mère arrive enfin à calmer sa fille, et mon impatience prend alors fin peu à peu. Le temps m'a paru être long alors que concrètement, la scène n'a duré que quelques minutes.

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

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

5. Sandwich au pâté

Vendredi 20h00, Transilien N depuis Paris Montparnasse jusqu'à Versailles Chantier

Il est assis à côté de moi depuis le début du voyage en gare de Paris Montparnasse. Il a l'air plutôt sympathique, en même temps les personnes de son âge, on a souvent de la sympathie pour eux. Rides bien dessinées jusque sur les mains, crâne dégarni et cheveux et barbe grisonnants. Et puis les lunettes maintenues par un cordon qui permet de les laisser tomber autour du cou sans les perdre. Un gentil vieux quoi. Quelques instants et il dort déjà. Entre deux arrêts il se réveille et baille régulièrement. Il se trouve que se dégage alors à ces moments-là une forte odeur désagréable, émanant de sa bouche. Je m'enfonce dans mon siège et hausse mes épaules afin que ma bouche et mon nez viennent se confiner dans mon foulard. Je cherche un indice du regard qui pourrait m'expliquer ce malaise. Son sac est entrouvert et je peux alors voir ce que je pense être la cause de son haleine. Un plastique de mousse de foie de canard vide et un papier alu en boule qui me laisse imaginer qu'il a mangé un sandwich au pâté. De temps en temps, il m'observe. Je sens son regard se poser sur moi. J'espère qu'il pense simplement que j'ai froid ou que je suis fatiguée. Vivement l'arrivée.

Cet homme assis à côté de moi lors de ce parcours en transilien, porte des signes, des indices qui me permettent d'imaginer approximativement son âge. Des détails physiques, tels que des rides au visage ou sur ses mains, son crâne dégarni ou la couleur de sa barbe viennent se mêler à des détails plus maniérés telle que la façon dont il porte ses lunettes de vue.

Comme l'explique Abderramane Moussaoui¹, l'observation permet de porter son attention sur quelque chose ou quelqu'un et de confronter cette vision à ce qui nous est connu et ce qui est prescrit.

Quand on cherche dans les dictionnaires, on s'aperçoit que le verbe «observer» et son substantif «observation» ont différents sens selon les époques. Ce qui est important, c'est que les premières définitions déterminent à l'acte d'observer un sens allant non pas vers un objet extérieur, mais visant le sujet lui-même. Ainsi, dès la seconde moitié du X^{ème} siècle, «observer» signifie «se conformer à ce qui est prescrit par la loi (ici la loi chrétienne)». Au XVI^{ème} siècle, le mot signifie «s'imposer comme règle (une certaine attitude)».

Il faut attendre le début du XVII^{ème} siècle pour constater une légère modification du sens. «Observer» veut dire «remarquer, regarder avec une attention suivie». Cependant, ce n'est que vers la fin de ce siècle, que le mot se voit associé à la science. «Observer» signifie alors «soumettre à l'observation scientifique».

Il est important de retenir que le terme origiel latin *observare* veut dire à la fois «porter son attention sur ; surveiller ; respecter ; se conformer à». Tous ces sens sont encore en usage et «observer» ne signifie pas que regarder avec attention, mais aussi se conformer à ce qui est prescrit.

¹MOUSSAOUI Abderramane, *Observer en anthropologie : immersion et distance*, dans *Contraste* n°36, 2012

Lors de cette situation, l'homme qui s'endort vite, dès le début du parcours, baille régulièrement et dégage une odeur très désagréable. Cette action répétitive malaisante est la cause d'un effet puis d'une conséquence comme un caillou lancé dans l'eau fait des ricochets émanant des ondes de chocs. La cause est ce baillement régulier laissant derrière lui une odeur nauséabonde. L'effet est le malaise que cela me procure et une forte sensation de dégoût. Enfin, la conséquence que cela provoque est le changement de mon attitude. Je m'enfonce dans mon siège et enfouis mon nez et ma bouche dans mon écharpe afin de ne plus sentir cette odeur. Comme un dispositif de défense pour me protéger, je me renferme sur moi-même.

Cette réaction est quasi-instinctive. L'odorat implique une proximité physique. Il est difficile de considérer les odeurs pour elles-mêmes, indépendamment des personnes et des choses qu'elles émanent. Ce repli sur moi, est un type de figuration : l'évitement, cité par Goffman.² Il est le plus sûr moyen d'éviter les rencontres. L'inattention calculée permet de ne pas permettre l'échange avec l'individu. Ainsi, avec ce type de figuration, je suis presque sûre que je n'aurais pas d'échange de paroles avec cet homme et qu'ainsi je limiterai l'odeur désagréable provenant de sa bouche.

²GOFFMAN Erving,
Les rites d'interaction,
Les Editions de Minuit,
Paris, 1974

Tout comme le sens de l'ouïe vu dans les situations de l'accordéon ou de la poussette canne, l'odorat est un sens avec lequel on ne peut être sûr. Parce que quand je vois je suis sûre, tandis que lorsque j'entends ou je sens, j'interprète. Il y a toujours une incertitude à propos de ce qui est réellement catégorisé.

«C'est précisément parce que notre odorat est proche du flair animal qu'il est intéressant. Cela le rend apte à la saisie de données extrêmement fines, prérationnelles, celles de l'indicible qui se dégage d'un être, d'une chose, d'un lieu, d'une situation. Ce sens, pauvre en vocabulaire spécifique, établit un rapport fusionnel avec le monde et livre non seulement les substances mais aussi les ambiances, les climats, les vécu existentiels. De par ses liens avec la respiration, il nous met en rapport de façon profonde avec notre environnement et a une vocation toute particulière, au «flair d'atmosphère».³

³LE GUERER Annick,
*Evolution de notre
perception de l'odorat*,
dans *Pollution atmos-
phérique n°234*, avril
- juin 2017

Bien que le vocabulaire soit pauvre pour parler de l'odorat, le langage quotidien est particulièrement révélateur de l'importance de l'odorat et des odeurs dans les relations humaines. On utilise de nombreuses expressions utilisant des termes relatifs au nez comme, «avoir quelqu'un dans le nez», «ne pas pouvoir le sentir», on dit même d'une personne trop curieuse qu'elle «fourre son nez partout». Au-delà de sa fonction première, l'odorat est comme un sixième sens : celui de la connaissance intuitive.

Dans cette situation, pour me permettre de trouver une explication à ce malaise odorant, je cherche, par la vue, un indice qui me permettrait de comprendre. Je vois alors le sac à dos de mon voisin, entrouvert où se trouve un papier aluminium froissé en boule, et un déchet de boîte de pâté. J'en déduis alors la cause de cette odeur désagréable.

De temps en temps, l'homme m'observe. Je ne sais pas s'il me regarde simplement pour avoir une conversation ou pour regarder par la fenêtre puisqu'il se trouve côté couloir et moi proche de la fenêtre. Au fond de moi, et bien que j'essaye d'être discrète, je ne peux m'empêcher de me dire qu'il me regarde car j'ai un comportement étrange. Peut-être que je l'ai regardé trop longtemps, trop instamment. Peut-être qu'il cherche à comprendre pourquoi j'ai le nez dans mon écharpe alors qu'il ne fait pas si froid. Il n'a pas l'air de se remettre en question. Il ne doit pas penser que ça peut venir

de lui. Son regard insistant rajoute un degré de plus à mon mal-être. Alors, *vivement l'arrivée*. Autrement dit, j'ai envie d'arriver au plus vite afin de sortir pour pouvoir m'échapper de cette situation inconfortable. Pour que je puisse garder la face, sauver mon image de moi et en finir avec cette odeur déplaisante.

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

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

6. Shampoing abricot et bousculade

Mercredi 10h00, ligne 4, Odéon

Tout le monde s'engouffre dans la rame du métro pourvu que ça rentre. Nous sommes entassés les uns aux autres et chacun est concentré à contracter tous les muscles de son corps afin de résister aux secousses générées par le mouvement du métro. Chaque individu tend une main pour tenter de trouver un point d'appui quelque part : barre centrale verticale, strapontins ou parois du métro. Seuls quelques individus s'aventurent à trouver l'équilibre sans l'aide d'un élément stable. J'ai vu comment ils font, je connais leur technique. Jambes écartées, un peu plus que la largeur de son bassin pour trouver des points d'appuis dans la plante de ses pieds. A la manière d'un jeu de domino, si l'un se trouve en déséquilibre, il peut déséquilibrer son voisin et tout peut s'enchaîner très vite. C'est le cas de ma voisine devant moi, identifiable par l'odeur très présente de son shampoing abricot. J'ai souvent utilisé ce shampoing lorsque j'étais enfant et me rappelle exactement de la bouteille arrondie orange translucide où un petit abricot est animé et où les lettres vertes et blanches indiquent que nos cheveux seront faciles à démêler et doux après son application. Elle eut un mouvement brusque vers l'arrière rencontrant mon sac. Je fis alors un pas en arrière, heurtant le genou de mon voisin droit. Comme un ricochet, chaque petit choc, réflexe, geste anodin, peut avoir des répercussions dans cette situation de surpopulation de la rame de métro. Lorsque vint Châtelet, station importante à forte affluence. Je fais partie du mouvement de foule à descendre du wagon. Là encore, je connais la technique. Tous, nous avons plus ou moins précisément le même geste : de profil, une épaule et un bras vers l'avant, pour se frayer un chemin et essayer tant bien que mal de s'extraire de cette foule.

Lors des moments de forte affluence dans les transports en communs, il faut prendre sur soi pour rentrer dans les rames. Le contact physique généralement toujours évité le plus soigneusement possible est dans ces moments inévitable. Comme dans cette situation, où l'on entre en essayant de se faire une toute petite place. Quand il s'agit du métro, on peut attendre le suivant. Ayant des intervalles de deux, quatre ou huit minutes, il est relativement facile d'attendre le prochain train sans risquer de trop se mettre en retard en cas de rendez-vous. Mais parfois, le suivant et celui d'encore après sont tout aussi bondés. Alors il faut prendre son mal en patience, se frayer un chemin et essayer d'arriver à son arrêt de destination sans trop de dégât.

Lors de cette frénésie des transports en communs, les réactions et les comportements se ressemblent. Des techniques sont employées pour s'accrocher et résister au mouvement du train pour ne pas tomber.

La proximité avec les gens est obligée. La pratique d'un espace clos rend compte des restrictions apportées au déplacement. La présence des autres individus est gé-

néralement plus brutalement ressentie, d'autant plus que les autres individus sont anonymes et trop proches physiquement ce qui provoque une sensation forcément désagréable. Le métro dans ces situations de forte affluence, implique que l'on se trouve face à face sans guère d'échappatoire possible. La rupture d'une distance dite «convenable» avec un individu inconnu, entraîne des conduites parfois agressives. Ce qui est étonnant, c'est que le voyage reflète l'idée de faire des rencontres, or, le métro est plutôt vu comme un lieu de passage où l'on a pas spécialement envie de traîner pour y faire des rencontres. Le métro reflète quelque chose de clos aussi bien physiquement que socialement malgré le fait qu'il représente aussi la liberté de mouvement pour se déplacer facilement d'un point A à un point B.

Dans cette situation, je me trouve serrée entre plusieurs personnes. Une femme devant moi aux longs cheveux frisés, plus petite qui me permet de voir jusqu'à la personne suivante devant elle, ce qui me dégage un peu la vue. Derrière moi, un homme, un adolescents et d'autres encore que je n'ai pas pu apercevoir tellement l'espace était restreint pour effectuer le moindre mouvement. Dans cet état de confinement avec plein d'individus inconnus, seuls des éléments que je reconnais peuvent m'aider à identifier des états, des comportements et peuvent me laisser imaginer des bribes de vies de mes voisins. Comme cette femme aux cheveux frisés. Instantanément, par sa proximité infime avec moi, je reconnais l'odeur de son shampoing. J'ai déjà utilisé le même lorsque j'étais petite. Telle une madeleine de Proust je le reconnait : il s'agit du shampoing doux abricot, pour aider les cheveux à se démêler. Comme pour la précédente situation, mon odorat me guide dans la recherche d'information sur les individus qui m'entourent. Ici, j'ai reconnu une odeur qui m'était familière. La subjectivité de l'expérience olfactive n'empêche pas le partage des sensations et des perceptions, des savoir-faire, d'un langage des odeurs. Bien que nous ne faisons pas confiance en premier lieu à ce sens, le monde contemporain reste peuplé d'odeurs et mériterait que l'on s'y attarde d'avantage pour l'appréhender d'une autre manière que par la vue.

Pour en revenir à ce que je nomme les techniques et les astuces de l'utilisation du métro, un bons nombres de postures sont identifiables lorsque l'on prend régulièrement les transports en communs surchargés.

Edward Hall¹ à propos de proximité, décrit quatre distances : publique, sociale, personnelle et intime (que nous verrons plus précisément dans la situation *Chercher sa place*). Cette dernière, lorsqu'elle n'est pas respectée ou quelle est victime d'une intrusion, génère chez l'individu une tension qui peut-être dans certains cas contrôlée par des réactions de défense comme la fuite du regard, l'occupation à une tâche, etc... Pour pallier au mouvement du train, la posture des individus est généralement la même les jambes sont écartées afin de pouvoir être plus stable sur ses jambes lorsque l'on ne peut se tenir à quelque chose de fixe dans la rame comme une poignée de retenir ou un poteau de soutien. Le déplacement du train provoque des mouvements des individus qui bien que contractés ne peuvent éviter totalement les secousses émises par la rapidité du transport.

Le moindre déséquilibre peut entrainer des conséquences. Comme dans cette situation, où ma voisine de devant aux cheveux abricots, a un déséquilibre, me cognant légèrement, répercutant moi-même un coup dans le genou dans mon voisin de droite. Comme un écho, le moindre déséquilibre peut se répercuter jusqu'au vbout de la

¹HALL Edward T., *La dimension cachée*, Paris, Editions du Seuil, 1976

²GOFFMAN Erving,
Les rites d'interaction,
Les Editions de Minuit,
Paris, 1974

chaîne humaine qui investie la rame.

On peut voir deux types de réactions aux incidents de contact : la réparation et le mépris. Similaire à la situation décrite par Goffman, «sauver la face» ou «faire piètre figure».²

Après un incident, l'individu victime du déséquilibre par exemple dirige son regard en direction du pousseur afin de lui signifier le désagrément qu'il vient de causer. Soit celui-ci manifeste son embarras en baissant les yeux, auquel cas la victime considère avoir obtenu la réparation du préjudice qu'elle estime avoir subi, et reprend ainsi une expression neutre, l'incident étant clos.

Soit la victime n'obtient pas de réparation car elle n'arrive pas à entrer en contact visuel avec le pousseur ou car elle n'obtient aucune réaction de sa part, auquel cas elle produit une expression faciale émotionnelle de mépris afin de rendre acceptable la situation en se plaçant «au-dessus» de l'offenseur. Elle reprend ensuite une expression neutre.

La sortie d'une rame surchargée à un arrêt de métro, se fait également souvent de la même façon physique. Comme décrite dans cette situation, on se positionne généralement de biais, une épaule et un bras en avant afin de se frayer un chemin dans la foule et pourvoir sortir de cette concentration d'individus.

«Au sens ordinaire le mot foule représente une réunion d'individus quelconques, quels que soient leur nationalité, leur profession ou leur sexe, et quels que soient aussi les hasards qui les rassemblent. Au point de vue psychologique, l'expression foule prend une signification toutautre. Dans certaines circonstances données, et seulement dans ces circonstances, une agglomération d'hommes possède des caractères nouveaux fort différents de ceux des individus composant cette agglomération. La personnalité consciente s'évanouit, les sentiments et les idées de toutes les unités sont orientés dans une même direction. Il se forme une âme collective, transitoire sans doute, mais présentant des caractères très nets. La collectivité est alors devenue ce que, faute d'une expression meilleure, j'appellerai une foule organisée, ou, si l'on préfère, une foule psychologique. Elle forme un seul être et se trouve soumise à la loi de l'unité mentale des foules.»³

Il est aussi important de savoir que ce n'est pas par le fait seul que beaucoup d'individus se trouvent accidentellement côte à côte, qu'ils possèdent les caractères d'une foule organisée. Mille individus réunis au hasard sans aucun but déterminé, ne constituent pas une foule au point de vue psychologique. Mais le fait que cette foule d'individu partage un même transport pour faire un voyage précis, montre des idées similaires, des codes et des règles connues de tous.

³LE BON Gustave,
Psychologie des foules,
Puf Editions, 2013

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

7. Expressions individuelles

Un lundi dans la matinée, RER C, en repartant d'Issy

J'avais la tête penchée sur mon livre. C'est peut-être pour cela qu'elle a décidé de s'asseoir en face de moi. Ou bien c'est parce que je suis une femme, comme elle. Ou encore parce qu'après tout, il y avait de la place, tout simplement. Elle s'est assise en face de moi ce qui m'a fait changer de position afin qu'elle ait de la place et qu'il n'y ai pas de contact physique possible entre nous. Après avoir farfouillé une enveloppe dans son sac elle a sorti son téléphone portable. Depuis, elle ne le quitte plus sauf pour lever de temps à autre le regard. Elle doit être d'origine indienne. Sa couleur de peau et son bindi sur le front m'ammènent à cette conclusion.

Deux hommes. En fait, ils étaient trois mais il ne restait que deux places dans le quatuor. Ils sont en costume. Ils doivent sans doute travailler dans un domaine où l'apparence compte pour beaucoup. Je pense qu'ils sont collègues et amis à la fois au vue du caractère de leurs échanges. En plus d'utiliser le tutoiement, ils se racontent des bribes de leur vie et se lancent des blagues.

La jeune femme face à moi répond au téléphone, le langage qu'elle utilise m'est inconnu et me confirme notre différence de culture.

Un des deux hommes porte une alliance. Il est marié alors ? Je trouvais qu'il faisait plutôt jeune pour être marié mais peut-être pas en fin de compte. Les deux hommes assis face à face discutent avec le troisième de la bande qui lui, se trouve dans l'autre rangée de sièges, de l'autre côté du couloir. Cette discussion entre ces hommes, brouillent l'espace et referment symboliquement la rangée de sièges, imposant les autres usagers passant par là, à s'introduire dans leur groupe pour sortir du train.

La jeune femme s'est accoudée à la fenêtre sa main supportant sa tête, et ferme maintenant les yeux. Souhaite-t-elle vraiment dormir ? Ou essaye-t-elle de s'échapper de cet endroit pour s'enfermer dans sa bulle et oublier le monde qui l'entoure ?

Le RER, à la différence du métro, fait un parcours plus grand et plus long. Le métro est généralement intra-muros de Paris et le RER s'étend dans les villes dans les différentes agglomérations de Paris. Ce qui impacte le temps de parcours du train notamment. *J'avais la tête penchée dans mon livre.* Effectivement, dans le RER je prends plus le temps de lire que dans le métro car bien que pris également aux heures de pointes, ce transport est plus lent dans le sens figuré. Le temps entre chaque arrêt est plus long et permet ainsi d'y occuper son temps plus facilement que le métro où la rapidité des échanges et des voyages est inévitable. Souvent les lecteurs dans le métro, sont les personnes qui ont l'habitude qui connaissent tellement leurs trajets, quelles n'ont pas besoin de lever les yeux ou de prêter l'oreille à la voix annonçant les arrêts.

Lors de cette situation j'étais donc concentrée dans ma lecture. Et je me demande alors si ce n'est pas cela qui a induit la femme à s'asseoir en face de moi alors qu'il y avait de la place tout autour de moi dans le reste de la rame. Peut-être se dit-elle que je ne l'embêterais pas comme je suis attelée à mon activité. Ou alors elle s'est simplement assise là au hasard.

Le choix de placement est déterminant dans le parcours en transport. Comme nous le verrons dans la situation suivante, le placement est stratégique. En fonction de l'heure de la journée, de notre parcours s'il est plus ou moins long mais également de notre état physique et psychique.

Dans ce sens, on peut dire que la ville apparaît aujourd'hui comme un «laboratoire» composé d'individus qui se remarquent par des modes de vie pluriels et diversifiés. Le phénomène d'urbanisation décrit par Georg Simmel rappelle que la ville est propice à une toute autre condition sociologique et psychologique.¹ Cette condition sociologique tend à modifier les rapports humains en milieu urbain sur le plan des sociabilités notamment. Elle agit par une «intensification de la vie nerveuse» qui crée une condition psychologique particulière, celle du citadin.

¹ SIMMEL Georg, *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, Paris, Editions Payot, 2013

Cette situation prend en compte cinq citadins : les trois hommes, la femme et moi. Chacun de nous s'attèle à son activité. Je lis. La femme répond au téléphone puis ferme les yeux et semble essayer de dormir. Les hommes discutent entre eux, du travail, de leur week-end passé...

Dans cette situation nous repartons de l'arrêt d'Issy. A l'heure de point un lundi cet arrêt est un lieu de forte fréquentation et le train s'est alors bien rempli en peu de temps. Les trois hommes se sont installés. Un à mes côtés. L'autre, en face, à côté de la femme qui était rentrée quelques arrêts plus tôt dans le train. Enfin, n'ayant plus de place libre dans le quatuor, le dernier s'est assis de l'autre côté du couloir sur le premier siège de la rangée de trois. Ses jambes dans le passage formant une nouvelle dorme d'espace entre eux trois. Ces hommes discutent sans s'arrêter. Ils ne se rendent même pas compte qu'ils gênent le passage lors des différents arrêts, trop pris dans leurs échanges. Ainsi, ils brouillent l'espace central de la rame et les autres usagers voulant descendre se sentent gênés de «couper» leur discussion pour passer par là. Cette situation crée un bousculement des «règles» du transport. La personne qui passe se embarrasse comme si elle empruntait un passage qu'elle ne devait pas utiliser. Or c'est les hommes qui se trouvent assis qui devraient laisser passer les personnes qui circulent. Le troisième homme aurait du bien se tenir pour ne pas perturber le flux du passage.

«Partant du constat que les règles de civilité sont variables selon les cultures et les époques, nous avons sollicité les internautes afin de construire ensemble un véritable Manuel de savoir-vivre à l'usage du Voyageur Moderne. [...] Découvrez sans plus attendre les 12 règles composant le Manuel de Savoir-vivre à l'usage du Voyageur Moderne basé sur les 4 piliers de la civilité : politesse, bienséance, courtoisie et serviabilité. En format ebook, illustrées et accompagnées de plusieurs textes inédits sur nos comportements au sein du réseau de transport parisien.»² La RATP a lancé en 2013 un appel à contribution pour créer ce manuel de savoir-vivre à l'usage du voyageur moderne. Parmi deux mille réponses, douze ont été choisi pour représenter ces douze règles. Ce nombre conséquent de réponses montre bien que bien quelles soient écrites noir sur blanc nulle part, il existe des règles de bienséance de l'usage des transports en communs connues de tous. On peut parler de règles évidentes de

²RATP, *Manuel de savoir-vivre à l'usage du Voyageur Moderne*, Ebook, 2013

savoir-vivre.

Dans ce milieu qu'est le RER qui malgré son parcours individuel est émanement collectif puisque il s'agit de cohabiter avec autrui. On peut parler de «Solitudes» avec un «s». Effectivement, ici, bien que le train soit rempli dû à l'heure de pointe matinale, chacun est attelé à son activité. Cette situation révèle des expressions individuelles qui prennent le dessus sur la collectivité. Ces trois hommes échangent et perturbent le flux de passage mais ne changent pas de place ou de discussion pour autant. En ce qui me concerne, la forte densité du RER ne me gêne pas pour continuer ma lecture. Et, enfin, la femme devant moi après avoir passé son coup de téléphone, ferme les yeux et s'appuie sur le rebord de la fenêtre prenant une position plus confortable pour pouvoir se reposer ou tenter au plus de dormir.

Est ce que cette femme essaye vraiment de dormir ? Ou veut-elle s'échapper de cette agitation pour prendre un temps de repos dans ce perpétuel mouvement continu ? En tous les cas, qu'elle dorme, pense ou se repose, elle se replie sur elle-même, décidant de ne pas prêter attention au reste des individus dans le wagon.

Une fois dans le train, nous «sortons de nous-mêmes» en quelque sorte. Il existe un état que l'on nomme «choc culturel» pour désigner le contraste entre ce que l'on connaît et un comportement qui nous est complètement étranger. Ce choc nous apprend généralement beaucoup sur l'Autre. Cette période du déplacement laisse toujours des traces qui constituent aussi ce que nous devenons. En choisissant de se couper de ce terrain, la femme retrouve une intimité : cette «bulle», dans laquelle nous avons construit notre territoire intérieur.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

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

8. Chercher sa place

Un lundi matin, RER C, Versailles Château Rive Gauche, avant le départ

Chaque rang de sièges est au moins prise par un individu. Seules les personnes venues à deux ou à plusieurs s'installent côte à côte ou face à face. Généralement, il y a une personne assise à chaque rangée à côté de la fenêtre, la plus part du temps assise dans le sens de la marche. Lorsque le train commence à se remplir d'avantage, à la manière d'un jeu de dames ou d'échec, les personnes s'installent en quinconce sûrement pour ne pas faire directement face à un inconnu mais aussi pour pouvoir garder une position confortable dans laquelle il n'y a pas à se tenir «droit comme un i» et ramener au plus proche de soi ses genoux pour y éviter le contact physique avec son voisin d'en face. Le passager s'encombrant souvent sur ses genoux repliés de son sac à main ou sac à dos, libérant ainsi la place d'à côté.

Un passager, en montant dans le wagon reste figé quelques instant du haut de son estrade d'accueil, de son hall d'entrée, et balaye du regard l'avant et l'arrière de la rame, scrutant le moindre espace disponible pour s'asseoir. Lors d'un voyage où la population n'est pas trop dense, le passager est plus exigeant et cherche alors à repérer une place libre ni trop en face de quelqu'un ni trop à côté, un espace servant à s'asseoir comprenant avec lui, en plus de lui, sa zone de confort. Trois choix s'offrent tout de même à lui : s'installer en partie basse, s'installer en partie haute ou rester planter là, dans cet espace d'entre-deux.

La disposition des différents éléments dans le métro ou le RER induit des manières de s'y installer. Prenons le RER C. Chaque wagon est constitué d'une partie basse et d'une partie haute accessible par un escalier dans l'espace d'entre deux où l'on monte dans la rame. Ensuite, que ce soit en haut ou en bas, un couloir étroit dessert deux types de rangs de sièges : à gauche des rangées de trois sièges et à droite des rangées de deux sièges (lorsque l'on se trouve dans le sens de la marche). Cet aménagement de l'espace intérieur du train implique des effets différents sur les usagers du transport. Dans cette observation, faite un lundi matin avant le départ du RER dans sa gare de départ, les individus ont d'avantage de choix en ce qui concerne leur placement dans le train. En premier lieu, ils peuvent décider s'ils vont en tête de train ou plutôt à l'arrière en fonction de là où ils s'arrêtent. Seuls les habitués peuvent organiser jusqu'à ce point leur placement. Ensuite, une fois montés, ils peuvent choisir de monter ou de descendre. Puis, de décider une nouvelle fois s'ils s'installent plutôt en tête ou en arrière de la rame choisie, ou au milieu. Souvent s'installent en tête ou en arrière de wagon, ceux qui font peu d'arrêts et qui désirent avoir un accès plus facile et ou plus rapide à la descente du train. A la suite des ces premiers choix de placement, vient celui du côté, rang de trois sièges ou de deux. Puis côté fenêtre ou côté couloir. Ces deux derniers choix ne sont pas seulement choisis pour le parcours individuel. Les rapports potentiels avec les autres rentrent en ligne de mire. Si

on s'installe sur une rangée de trois sièges, on s'imagine que la personne suivante venant s'installer laissera automatiquement un siège entre nous. Sur une rangée de deux sièges, on s'imagine qu'il ne se mettra ni directement à côté ni en face mais en quinconce. Il ne s'agit évidemment que d'hypothèses, mais c'est généralement ce que se dit un usager avant de s'installer. Ainsi, l'utilisateur cherche à ne pas faire directement face à un autre individu qui lui est étranger. Edward T. Hall parle de «rites d'évitement» et Georg Simmel de «sphère idéale». Autrement dit, le *rite d'évitement* désigne une considération qui incite l'usager du RER à se tenir à distance d'un autre usager qui lui est inconnu, afin de ne pas violer la *sphère idéale*.

« Quoique la taille et l'importance de cette sphère varient dans diverses directions et selon la personne avec qui l'on entretient des relations, on ne peut la pénétrer sans détruire, ce faisant, la valeur qui s'attache à cette personne. C'est l'honneur d'un homme qui établit une telle sphère autour de lui. Il est piquant de constater que, dans la langue courante, 'marcher sur les pieds de quelqu'un' signifie un affront à l'honneur : le rayon de cette sphère marque, en quelque sorte, la distance ultime à ne pas franchir.»¹

On parle alors de proxémie, la distance physique qui s'établit entre des personnes prises dans une interaction, un échange de communication ou non. Puis de proxémique : l'étude de la perception et de l'usage de l'espace par l'homme.

La distance entre les personnes, lorsqu'ils sont en interaction, est différente. Edward T. Hall a illustré les distances acceptables dans les pays occidentaux avec l'autre : la distance intime (entre 15 et 45 cm) est la zone qui s'accompagne d'une grande implication physique et d'un échange sensoriel élevé. La distance personnelle (entre 45 et 135 cm) : est utilisée dans les conversations particulières. La distance sociale (entre 1,20 et 3,70 m) : est utilisée au cours de l'interaction avec des amis et des collègues de travail. Et la distance publique (supérieure à 3,70 m) : est utilisée lorsqu'on parle à des groupes.² Hall a montré qu'il y avait autour de nous une surface, « une bulle », une zone émotionnellement forte ou encore un périmètre de sécurité individuel. On peut parler de notion de bonne distance. La distance va être différente selon l'image que l'on se fait de l'autre ou selon le statut de son interlocuteur.

Les postures corporelles sont induites par l'espace du train, par son agencement mais également par les situations potentielles à vivre lors du parcours en RER.

Lors de cette observation le rapport entre le rythme du RER et le rythme des individus est un autre point important. Cette situation est vécue un lundi matin en gare de départ et à l'heure de pointe. Elle induit un positionnement des personnes dans le train différent de si l'observation s'était faite à un autre moment de la journée, dans une autre gare et un autre train. «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»³

Le métro est devenu l'un des symboles de la modernité, qui a marqué le développement et les modes de vie des sociétés industrialisées. Cette nouvelle possibilité de transport a entraîné la création d'un monde souterrain, avec son économie propre, ses dynamiques sociales particulières, une réglementation spécifique, aussi bien formelle qu'informelle. Elle a également modifié les expériences du déplacement en ville : les voyageurs modernes et pressés se sont mis à se mouvoir, dans un labyrinthe où il fallait imaginer le parcours en surface pour s'orienter.

Le rapport à l'habitacle du train, à la proximité aux autres et la notion de temporalité sont indissociables. Lors des heures de pointes, que l'on prenne le métro ou le RER, les postures corporelles des individus varient. En effet, lorsque le train est plein, les espaces de circulations comme les couloirs se remplissent et bouchent le passage.

¹SIMMEL Georg, *The Sociology of Georg Simmel*, traduit et publié par Kurt Wolff, p. 321

²HALL Edward T., *La dimension cachée*, Paris, Editions du Seuil, 1976

³AUGE Marc, *Un ethnologue dans le métro*, Evreux, Hachette, 1994

Lorsque l'on a la chance de se trouver assis, nos accessoires types sacs à mains, sac à dos, parapluie etc... s'accumulent sur nos genoux ou à nos pieds. De plus la distance entre les individus pourtant inconnus rentre dans la sphère intime si l'on reprend la description d'Edward T. Hall. Ce qui procure un sentiment d'inconfort, d'insatibilité. Les arrêts qui rythment le parcours et le mouvement du voyage, reflètent le rythme de la vie, du quotidien des usagers. Ils dilatent ou retractent les flux d'usagers en fonction du temps et de l'espace. C'est à dire que l'affluence varie si l'on se trouve au coeur de la capitale où dans une zone moins peulée, ou selon l'heure de la journée.

Cette situation montre les possibilités de placement dans le train. Le passager observé hésite sur le choix de sa place. Il reste dans cet espace d'entre deux lors de sa réflexion. Ce lieu nommé espace d'entre deux est la partie du RER ou du métro, comparable à la plateforme intermédiaire des TGV, là où l'on entre dans le wagon. Comme sur une estrade, il surplombe la partie basse de la rame. On y trouve un escalier généralement placé au centre pour accéder à la partie haute. Souvent on y trouve des strapontins ou des appuis rembourrés pour s'adosser. J'ai décidé de nommer cet espace ainsi, car il ne possède pas de nom particulier. Après avoir dressé une liste de vocabulaire approprié au train, au métro ou au RER, je n'ai pas trouvé comment nommer cet espace. J'ai alors interrogé un homme de la RATP, dont le rôle est de réguler les flux lors de la montée dans le métro de la ligne 13. Je l'ai rencontré à la station Place de Clichy. Je lui ai demandé comment il nommait cet espace, s'il y avait du vocabulaire spécifique à cet endroit. Il n'a pas su me dire et m'a listé un certain nombre de termes que je connaissais déjà tels que tête de rame ou arrière-train. Il a fini par me dire que ce «milieu de rame» n'avait pas de nom. L'instabilité du vocabulaire pour cet espace spécifique et caractéristique d'une entrée dans le train, démontre l'instabilité des situations qui s'y passent. On y passe pour rentrer ou pour sortir, on s'y installe quand le train n'est pas surchargé, on regarde le trajet que l'on doit faire sur la carte au-dessus de la porte, on s'y entasse lorsqu'il y a une forte affluence, on s'y bouscule aussi. C'est une accumulation des possibles et pourtant, aucune notion n'est là. L'éventail des pratiques et le fait que cet espace intermédiaire ne soit pas figé en terme d'actions explique sûrement cette non-qualification. C'est un aspect du réel qui nous informe directement sur la pratique de cet endroit.

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

9. Mouvement collectif

Un mercredi matin, RER C, direction Invalides

Issy Val de Seine nous sommes arrêtés pour une durée indéterminée suite à une personne présente sur les quais entre Saint Michel et Austerlitz. Le train est rempli et les questions individuelles deviennent collectives. Certains s'assoient et regardent autour d'eux en attendant la moindre information supplémentaire sur le mouvement de la situation. Un effet de groupe commence à s'installer. Toutes les personnes commencent à lever la tête de temps à autres, cherchent un regard à croiser pour engager une discussion du type «Ohlala ces trains c'est toujours pareil» ou j'entends encore «il y a pas un jour où je n'arrive pas en retard». D'autres cherchent des itinéraires secondaires. Le chauffeur lui même n'en sait pas plus, il a l'air sympa et compatissant avec ses «désolés», «j'essaye d'en savoir plus mais on m'a raccroché au nez» ou encore «prenez votre temps on est pas pressés», il fait esquisser des sourires et des petites rires à certaines personnes. D'autres impatients, font les 400 pas sur le quais dehors passant un coup de téléphone ou fumant une cigarette. Les gens soufflent, attendent et se regardent mutuellement. A mon avis la même question demeure : combien de temps allons nous rester à quai ? Nous avons déjà été arrêté 3min plus tôt à Meudon pour la même raison. Mais cela n'a duré «que» 10minutes. Encore combien de temps ici ? Je consulte Google maps mais aucune alternative est possible depuis cet arrêt, je dois simplement attendre et prendre mon mal en patience. Le chauffeur n'a toujours pas d'infos.

Lors de cette situation, le train qui a d'ordinaire un itinéraire et un temps chronométré précis, vient être perturbé. Il s'arrête une première fois à Meudon, plus longtemps qu'un temps d'arrêt «classique» à cet endroit. Le chauffeur prévient d'un problème mais nous n'en savons pas plus. Après dix minutes, nous repartons. Puis, survient encore un arrêt long inattendu en gare d'Issy Val de Seine.

Cette perturbation, qu'on pourrait qualifier de situation «exceptionnelle» puisque non-habituelle, entraîne des comportements différents par rapport aux trajets qui se déroulent dans l'ordre.

Le chauffeur nous dit qu'il n'en sait pas plus que nous et qu'il faut patienter. Vient en conséquence s'installer une sensation d'instabilité car le chauffeur devrait savoir ce qu'il se passe. La non-clarification de la situation procure un sentiment d'hésitation, de doute. Que se passe-t-il ? Quand allons-nous repartir ? A qui la faute ? Comment allons-nous faire s'il reste encore là longtemps ?

Le chauffeur étant le guide de ce voyage, se trouve désormais à notre niveau, tel un autre voyageur, ne sachant pas ce qu'il se passe, bousculant alors «l'ordre classique» des choses.

Les questions demeurent et créent un changement aux codes de conduites habituels des transports. Cette situation d'imprévu, est inattendue, et provoque instantanément

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