HAL
open science

Entre l'individu percevant et la forme perçue, quel est le statut de l'Autre ? L'ambiance du réseau de transports collectifs

Marion Tillous

To cite this version:

Marion Tillous. Entre l'individu percevant et la forme perçue, quel est le statut de l'Autre ? L'ambiance du réseau de transports collectifs. 1st International Congress on Ambiances, Grenoble 2008, Sep 2008, Grenoble, France. pp.455-459. halshs-00833983

HAL Id: halshs-00833983

https://shs.hal.science/halshs-00833983

Submitted on 20 Jun 2013

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.

Entre l'individu percevant et la forme perçue, quel est le statut de l'Autre ?

L'ambiance du réseau de transports collectifs

Marion Tillous

Introduction - Position du problème

L'exposé qui suit tire son origine d'un travail de doctorat ayant pour objet l'aisance du voyageur au sein des espaces de mobilité, donc de réseau. Ces espaces réticulaires représentent pour les métropoles une part singulière, mais grandissante, de leurs espaces publics. Pourtant, les citadins amenés à fréquenter ces espaces ne s'y « sentent » pas bien, en témoignent les enquêtes de satisfaction des opérateurs comme les représentations attachées aux réseaux de transport en particulier souterrains.

Toute une littérature s'est développée depuis le début des années 1980 sur le thème de l'aisance du voyageur. Dans ce domaine, la Mission Prospective de la Ratp a joué un rôle particulier de trait d'union entre la recherche et le monde opérationnel. Autour des trois figures pivot que sont l'ingénieur Georges Amar (Amar 1987), le sociologue Isaac Joseph (Joseph 1987) et l'architecte André Pény (Pény 1992), c'est toute une représentation du réseau de transport qui s'écroule pour laisser place à un nouveau paradigme : le « métro-tuyau » cesse d'exister comme référence opérationnelle au profit d'un « espace public », inséré dans la ville et disposant de qualités sensibles propres, c'est-à-dire d'une « ambiance » (Chelkoff, Thibaud, 1997). Les usagers de ces espaces ne sont plus appréhendés comme des particules au sein d'un flux, mais comme des individus ayant des envies et des besoins propres.

Nous nous proposons aujourd'hui de poursuivre ces recherches en adoptant une entrée proxémique à l'analyse du vécu des usagers : dimension du sensible peu étudiée jusqu'ici, elle permet pourtant d'aborder simultanément la question de la relation à l'espace et à l'Autre, donc de se situer au croisement des deux notions fondamentales « d'espace public » et « d'ambiance ». Elle place notre questionnement dans le champ très fécond de la relation entre perception de l'espace et perception de l'altérité (Hall 1966). Entre l'individu percevant et la forme perçue, quel est le statut de l'Autre ?

Méthodologie - Une enquête qualitative

Pour mener cette analyse, quatre pôles d'échange ont été retenus selon une double différentiation :

1. l'insertion dans le quartier environnant (séparé du tissu urbain ou « immergé » dans ce tissu). Les enjeux de l'attractivité de lieux insérés dans un quartier urbain ou au contraire déconnectés du tissu urbain sont assez spécifiques, d'où l'intérêt de travailler sur des cas contrastés ;
2. l'organisation spatiale (situations variées en termes d'offres de transports collectifs, de services et de commerces disponibles). Les pôles retenus sont tous situés en Île-de-France : Gallieni, Massy-Palaiseau, Pont-de-Sèvres, Villejuif, Louis Aragon.

Le dispositif méthodologique retenu est l'entretien semi-directif. L'échantillon par quotas a été construit à partir d'une procédure de type boule de neige dans les quartiers situés à proximité des pôles d'échange retenus. Afin de disposer d'un échantillon diversifié, les quotas ont porté sur la dimension homme-femme et sur les catégories d'âge. Une attention particulière a en outre été donnée au panachage entre des personnes professionnellement actives ou non, des personnes habitant le quartier du pôle d'échange et des personnes n'y résidant pas, des personnes des catégories socio-professionnelles aisées ou non. 35 personnes ont été interrogées ; les entretiens ont duré entre 40 et 80 minutes. Le guide d'entretien semi-directif utilisé lors des entretiens, préalablement testé, aborde les thématiques suivantes :

- le rapport des répondants au quartier entourant le pôle d'échange ;
- la place et les fonctions du pôle d'échange dans le programme d'activités quotidiennes ou occasionnelles ;
- l'image du pôle ;
- l'ergonomie du pôle ;
- les équipements en services et équipements hors service ;
- la fonctionnalité des lieux ;
- les ambiances.

Résultats

Les entretiens permettent de dégager deux grands processus cognitifs d'appréhension de l'espace. Dans un pôle d'échange certaines personnes se déplacent en effet selon ce que nous avons appelé un mode « lieu » : elles ont une appréhension de l'espace qui passe en priorité par l'utilisation de leurs sens (vue, kinesthésie essentiellement). Elles savent apprécier les distances, les angles ; elles savent s'orienter dans l'espace sans l'aide de panneaux lorsqu'elles sont en terrain connu ou qu'elles s'appuient sur une représentation cartographique du lieu. D'autres au contraire se déplacent selon un mode « flux » : elles suivent une destination plus qu'elles ne parcourent un espace. Elles ont une appréhension

du pôle qui ne passe que par l'abstraction. L'espace se décline ainsi sous forme de dimension discrète, soit dans la délimitation – les territoires diraient les géographes –, soit dans un espace ouvert indéfini, l'étendue, sur lequel sont positionnés des points. Dans chaque cas, les voyageurs ont une plus ou moins bonne maîtrise de leurs modes d'appréhension de l'espace de prédilection.

Or, le dépouillement des entretiens fait également apparaître que la façon dont est perçu l'Autre au sein des espaces de mobilité est corrélée à ces modalités d'appréhension de l'espace. La relation à l'altérité ne correspond pas à une simple sensation de bien-être ou de mal-être en coprésence, mais au fait que l'Autre est perçu comme un semblable ou comme un outil – au même titre qu'un panneau de signalisation ou une carte. Ainsi les voyageurs qui se déplacent selon un « mode flux » ont tendance à percevoir l'Autre comme la particule d'un flux, qui peut à l'occasion être instrumentalisée (outil), tandis que ceux qui se déplacent en « mode lieu » perçoivent l'Autre comme un semblable : individu ou groupe, selon les cas. Ces deux pôles sont les deux extrêmes d'un gradient sur lequel se positionnent les voyageurs interrogés, certains d'entre eux pouvant de ce fait avoir un profil intermédiaire.

Le fait que la perception de l'altérité soit corrélée à la perception de l'espace autorise à introduire la dimension sociale dans la question de l'aisance du voyageur, dans le cas du voyageur « en mode lieu », tout au moins.

Pour les voyageurs se déplaçant en « mode flux », en effet, l'Autre a le statut d'interprète d'un code de réseau complexe. Les voyageurs qui ne parviennent pas à maîtriser ce mode ont également tendance à ne pas savoir accéder à cette personne ressource. Il est possible d'imaginer des dispositifs simples de mise en exergue de « voyageurs ressources » volontaires par le port de brassards ou de badges.

Dans le cas des voyageurs se déplaçant en « mode lieu », l'enjeu est d'une toute autre ampleur. L'Autre a un statut de filtre ; il a un impact beaucoup plus important sur la façon dont l'individu perçoit l'espace du pôle d'échange. Les voyageurs qui maîtrisent mal ce mode perçoivent l'Autre comme appartenant à un groupe étranger qui encombre les espaces et contribue à les rendre oppressants. Les voyageurs qui se déplacent au contraire en « mode lieu » avec aisance perçoivent l'Autre comme faisant partie d'un groupe commun, c'est-à-dire auquel ils se sentent appartenir. Le sentiment de promiscuité disparaît alors entre les membres de cette collectivité territorialisée, de même que la présence des autres membres de cette collectivité favorise notamment la disparition du sentiment d'insécurité.

Conclusion - Progression du problème

La création d'une ambiance agréable pour le voyageur[1] passe donc par la mise en place de dispositifs favorisant son appartenance à la collectivité des personnes en déplacement.

1. Ces considérations ne s'appliquent évidemment qu'au groupe des voyageurs en « mode lieu », puisque les voyageurs en « mode flux » ne perçoivent pas l'ambiance, ils ne perçoivent que la structure du réseau, son squelette et pas sa chair.

Ces dispositifs peuvent être d'au moins trois types :

1. En premier lieu, des tables de concertation peuvent être formées, visant à rendre les usagers responsables des lieux qu'ils fréquentent. Partant du principe qu'un territoire n'existe que lorsqu'un groupe humain est prêt à le défendre, ce type de projets peut permettre la formation de collectivités territorialisées, soit à l'échelle du réseau, soit à l'échelle du pôle d'échange. Il est intéressant de noter que les associations d'usagers des transports, en particulier la FNAUT[2], défendent un service plus qu'un territoire et sont donc organisées par lignes.
2. Il ne faut pas négliger l'impact d'aménagements spatiaux sur la qualité des échanges qu'entretiennent entre eux les usagers des transports collectifs. Une multiplicité d'éléments peut contribuer à rendre un lieu convivial et favoriser ainsi, sinon les échanges sociaux, tout au moins l'aisance en présence d'un ensemble d'autres personnes. Des réalisations aussi simples que l'installation d'un système d'éclairage qui ne défigure pas les personnes observées et évite que « dans le métro, les gens aient l'air triste » peuvent y contribuer.
3. Enfin, il est possible de ressouder les populations autour d'événements de sociabilités. Les *flash-mobs* et les *subway-parties* ont lancé une mode venue respectivement des États-Unis et du Canada, qu'il serait intéressant de prolonger et de rendre plus régulière. Il est possible d'imaginer ainsi l'organisation de « repas de pôle » à l'instar des « repas de quartier », de dédier des stations désaffectées (ou tout autre espace rarement emprunté par les usagers) à la fête. Pourquoi également ne pas profiter de l'aspect « collectif » pour organiser des débats politiques ou d'actualité au sein des espaces de mobilité ? Mais pour que ces initiatives de sociabilité puissent se développer, il faut avant tout que le transporteur accepte l'idée que son rôle n'est pas uniquement de faire circuler des flux le plus rapidement possible et autorise la formation de ralentissements, de rassemblements statiques au sein de ses espaces.

L'ambiance apparaît donc, tout au moins dans le cas des espaces de mobilité, intimement liée à l'existence de personnes autres que l'individu percevant. Que ces autres personnes soient perçues positivement ou négativement, qu'elles soient présentes en grand nombre ou au contraire absentes, elles entrent en jeu dans la formation de l'ambiance de manière si systématique qu'il est possible de considérer l'altérité comme un ciment de l'ambiance. L'Autre occupe, entre l'individu percevant et la forme perçue, un statut intermédiaire qui lui est propre, c'est-à-dire qui n'est ni uniquement un double de l'individu percevant, ni complètement un ingrédient de l'ambiance. Il est à la fois perçu et percevant et cette ambivalence lui confère une valeur singulière mais centrale.

2. Fédération nationale des associations d'usagers des transports.

Références bibliographiques

Amar, G., *L'évolution de la conception de réseau*, document interne de la Ratp, Département du développement, Unité Prospective, n° 13, Paris, 1987.

Chelkoff, G., Thibaud, J.-P., *Ambiances sous la ville - Une approche écologique des espaces publics souterrains*, Grenoble, rapport interne du Cresson-Cnrs Eag, 1997.

Hall, E. T., *La dimension cachée*, 1966, traduction française Paris, Éditions du Seuil, 1971, réédition collection « Points », 1978.

Joseph, I., *L'enjeu-station. La station de métro comme espace public*, document interne de la Ratp, Département du développement, Unité Prospective, n° 21, Paris, 1987.

Pény, A., « Le paysage du métro. Les dimensions sensibles de l'espace transport », *in Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, 1992.