



Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial

Marion Tillous

► To cite this version:

Marion Tillous. Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial . Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2016, Les gares au miroir de l'urbain 2016/1-2 (103-104). <halshs-01390346>

HAL Id: halshs-01390346

<https://shs.hal.science/halshs-01390346v1>

Submitted on 1 Nov 2016

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.



HAL Authorization

Article Flux. Dossier « Les gares au miroir de l'urbain »**Marion Tillous****Notice biographique**

Marion Tillous est maîtresse de conférences à l'Université Paris 8 Vincennes Saint-Denis et rattachée au laboratoire LEGS. Elle a réalisé sa thèse, sous la direction de Francis Beaucire, sur le rôle de la relation territoriale dans l'aisance des voyageurs au sein des espaces de mobilité parisiens, puis elle a travaillé plus spécifiquement sur la question du renoncement des personnes vieillissantes à l'usage du métro.

**Le métro comme territoire :
à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial****Résumé**

Cet article, issu de recherches de terrain dont les résultats ont été exposés antérieurement, constitue une mise au point théorique sur les limites d'une lecture du métro comme espace public telle que développée par Isaac Joseph, une présentation des critiques portées à la notion depuis la sociologie pragmatiste, et une tentative de mobilisation de la notion géographique de territoire pour penser l'articulation entre espace public et espace familial. L'enjeu est triple : sortir d'un aménagement du métro pensé à partir de la relation homme-machine qui constitue, quoique de manière inattendue, un héritage de l'approche joséphienne ; penser le territoire comme un attachement et non exclusivement une appropriation de l'espace ; proposer une façon d'introduire l'espace dans la pensée des régimes d'engagement développée par Laurent Thévenot.

Mots-clés : métro, espace public, territoire, action en public, attachement, appropriation

Summary

This article, the result of fieldwork-based studies, the results of which have been previously published, theorises the limits of Isaac Joseph's reading of the subway as public space. It reviews pragmatist sociological critiques of this notion and attempts to mobilise the geographical notion of territory in order to conceptualise the link between public space and familiar space. The aim of this is threefold: to move away from subway planning that is based on a conception of the subway as a human-machine interface (which is, though unintentionally, a legacy of Joseph's approach); to conceptualise territory as a form of attachment and not exclusively an appropriation of space; and finally, to propose a way of introducing space into our understanding of the "*régimes d'engagement*" (commitment schemes) developed by Laurent Thévenot.

Key-words : metro, public space, territory, action in public places, attachment, appropriation

Introduction

Le métro est souvent considéré, dans les représentations courantes comme dans les discours fictionnels, comme un univers dépourvu de toute humanité (§1). A Paris, pourtant, les efforts de l'opérateur ont porté au cours des années 1980 et 1990 sur une meilleure prise en compte de l'humain dans les espaces de mobilité : intégration des dimensions esthétiques et sensibles de l'expérience du métro, amélioration de l'accessibilité physique et cognitive des stations, reformulation des liens entre la ville et la station, etc. Quatre grands projets témoignent de cette mutation : la construction de la ligne automatique Météor et les nouvelles gares de la ligne Eole, dont l'aménagement intérieur témoigne d'une prise en compte des différentes dimensions perceptives ; le réaménagement de la gare urbaine de la Gare du Nord et celui du pôle d'échange de La Défense, mieux articulés à la ville.

Ce changement de paradigme s'appuie en particulier sur la notion d'espace public, pierre angulaire de l'approche d'Isaac Joseph, sociologue associé à la Mission Prospective de la RATP. Comme nous l'avons démontré précédemment (Clot-Goudard & Tillous 2008) et comme nous le reverrons ici (§2), l'espace public, parce qu'I. Joseph le définit à partir de la notion d'accessibilité particulièrement en mesure de trouver des échos dans les attentes de l'opérateur, a de manière inattendue joué un rôle central dans le passage à une approche ergonomique¹ de l'aménagement des espaces de mobilité. Nous nous proposons donc, après avoir introduit les critiques portées au sein de la sociologie pragmatiste à l'approche josphienne de l'espace public et de son usage pour désigner le métro (§3), de recourir à la notion de territoire comme articulation entre géographie et pragmatisme, pour introduire l'idée que l'expérience du métro se caractérise, aussi, par un attachement collectif à l'espace (§4).

Cet article est donc avant tout une discussion théorique. Celle-ci est issue de recherches de terrain qui ne seront pas directement mobilisées ici, mais dont les résultats ont été publiés en détail par ailleurs (Tillous 2009; Tillous 2014).

1. Le métro : un espace perçu comme dépourvu d'humanité

Une idée communément partagée concernant le métro est relative à l'absence de communication possible entre ses usagers. Quelle que soit la personne interrogée, le même lieu commun est répété : dans le métro, personne ne se parle, les gens s'ignorent, les gens ont l'air triste et fatigué. Ce lieu commun est relayé par les discours fictionnels, les choix pris par les auteurs d'œuvres de fiction. Le « métro » est présent dans un très grand nombre d'œuvres car il est le support d'un certain nombre de ressorts narratifs : tantôt synonyme de désorientation, tantôt au contraire de quotidienneté, il peut tout à la fois permettre de placer rapidement le contexte géographique d'une situation, emporter le lecteur ou le spectateur dans un monde parallèle souterrain ou servir à pimenter une course-poursuite automobile. L'un des *topoi* incarnés par le métro est l'absence de communication entre les usagers du métro, et leur indifférence à tout ce qui peut advenir autour d'eux. Ce *topos*, à portée artistique, est un relais du lieu commun évoqué plus haut dans le sens où il en est tout à la

¹ Qui sera définie plus précisément ultérieurement ; ici, on l'entendra au sens d'approche privilégiant les interactions homme-machine.

fois une conséquence et une cause. Le propos artistique, en s'appuyant sur une idée répandue, s'assure d'être compris par tous en même temps qu'il contribue à l'instituer en lieu commun.

Une série d'œuvres permettent de mieux comprendre la façon dont cette idée est sollicitée dans le discours artistique². Ces œuvres sont en majeure partie des films, car il semble que ce soit dans ce domaine que ressort le mieux le rôle de figurant attribué aux usagers. Ceux-ci sont cantonnés dans une absente présence ; au mieux ils se transforment en une masse hurlante s'ils sont pris en otage, comme dans la célèbre course-poursuite de *The French Connection* (1971 – William Friedkin). Autre point commun : plusieurs des films sélectionnés se déroulent de nuit. Il nous a semblé que le cadre d'un métro vide qui y est alors dépeint était moins une situation anormale qu'une situation au contraire archétypale du métro. Le film *Kontroll* nous conforte dans ce sens : que le métro soit vide ou fréquenté, les mêmes événements s'y déroulent.

Dans *Kontroll* (2003), Nimród Antal imagine en effet un métro dans lequel une série de meurtres est déguisée en vague de suicides. Le premier advient de nuit, alors que la victime est seule sur le quai ; mais le second est provoqué, lui, en pleine journée, au milieu d'autres voyageurs. Seuls les contrôleurs, qui semblent vivre en permanence dans le réseau, sont concernés par ces morts à répétition. Le film *Subway* (1985) de Luc Besson reposait déjà sur la même idée : une société de marginaux peut se constituer au sein même du réseau sans que les usagers habituels, ceux qui ne font que passer ne s'en aperçoivent. Les deux films opposent des voyageurs en mouvement ancrés dans leur quotidien à une société de sédentaires qui a accès à ou constitue en tant que tel l'extraordinaire.

La scène finale de *Collatéral* (2004) repose sur une structure proche de ces deux films, mais critique plus directement l'indifférence de ces voyageurs figurants. Michael Mann a choisi de clore dans le métro un film qui se déroule entièrement dans les rues et autoroutes urbaines de Los Angeles. Max, un chauffeur de taxi, est pris en otage par un tueur à gages, Vincent, et doit le conduire d'un « contrat » à l'autre. Il parvient à lui échapper et fuit, avec l'une des cibles du tueur, Annie. Ils se réfugient dans le métro, qui devient aussitôt un piège, puisque Vincent y est monté aussi et, à chaque station, descend sur le quai vide pour les abattre s'ils cherchent à descendre. Le tueur remonte peu à peu le métro en direction des fugitifs qui se retrouvent acculés en bout de train. L'ensemble de la scène se déroule dans l'indifférence des quelques voyageurs présents dans la rame. Max et Vincent s'affrontent dans un face à face final. Le tueur est touché et s'assoit sur un siège ; Max le rejoint et s'assoit sur le siège qui lui fait face. Vincent lui demande, avant de mourir : « ce soir, un type est monté dans le métro et y est mort, tu crois que quelqu'un va le remarquer ? ».

La figure du métro qui, de refuge, devient un piège, est également présente dans *The Warriors* (1979) de Walter Hill. Le film est construit autour d'un voyage en métro à travers New York, puisqu'une bande de Brooklyn cherche à échapper aux autres bandes de la région et à retourner dans son quartier (au Sud) depuis le Bronx (au Nord). Le trajet est figuré au début du film à partir d'un plan de réseau, entrelacs abstrait de lignes où la ville n'est pas représentée. Les premières scènes montrent un métro qui, quoiqu'aérien, évolue dans la nuit complète. Le métro leur permet

² Ce corpus ne reflète pas la totalité des discours artistiques portés sur le métro, qui peuvent être plus positifs et optimistes, mais seulement –pour les besoins de la démonstration– les discours envisageant le métro comme dépourvu d'humanité.

d'échapper à plusieurs reprises aux autres bandes comme aux policiers, soit parce qu'ils se réfugient dans une rame qui démarre, soit parce qu'ils sèment leurs poursuivants dans une station de correspondance aux multiples accès. Mais le réseau est aussi un lieu dangereux (chute sur les voies), et qui peut se transformer en cul de sac (scène de la bagarre dans les toilettes de Union Square Station).

Dans ce film, les autres voyageurs sont quasiment absents. Cette situation du cœur de nuit est symbolique de la qualité d'a-sociabilité usuellement associée au métro. Le même procédé est à l'œuvre quand, au cours d'un entretien (Paris, 30.03.06.), Harold compare le site de Gallieni au film de science-fiction *Dark City* (1998 – Alex Proyas). La station avec son long corridor, les buildings, et les bretelles autoroutières qui encerclent et surplombent le quartier, rappellent l'ambiance post-industrielle d'une ville perpétuellement plongée dans la nuit. L'image du métro en train de rouler (filmé de l'extérieur) contribue d'ailleurs au décor rétro-futuriste d'une ville-machine. Le même procédé est utilisé dans le film d'animation *Renaissance* (2006 – Christian Volckman), avec en plus l'usage du métro comme référent géographique, puisque le film est supposé se passer à Paris en 2054.

La critique la plus radicale du métro est formulée au sein d'une bande-dessinée, sans doute du fait de la grande liberté visuelle permise par ce média. Dans *Le Voyage*, Edmond Baudoin (1996) dépeint la vie d'un homme, Simon, qui ne sait plus qui il est, au point que les traits de son visage se déforment pour se fondre dans le paysage alentour. S'il marche dans la rue par exemple, son visage s'allonge pour prendre la forme des longues fenêtres haussmanniennes. Lorsqu'il entre dans le métro bondé, son crâne se peuple tout d'abord des visages des personnes qui l'entourent, puis de têtes de morts. La case suivante est sans équivoque : les voyageurs ont eux-mêmes les traits de morts, ils vivent comme s'ils étaient déjà morts. Simon s'enfuit, laissant derrière lui le métro, puis Paris tout entier ; la couverture le représente d'ailleurs fuyant les têtes de mort qui emplissent son crâne.



Case extraite du *Voyage* de Baudoin (1996)

2. Le métro comme espace public : le changement de paradigme gestionnaire au sein de la RATP au cours des années 1980 et l'influence d'Isaac Joseph

La perception du métro par ses usagers ou dans les représentations collectives comme un univers dépourvu d'humanité est un problème auquel la RATP a cherché à faire face à un moment où celui-ci est devenu trop manifeste, à savoir le moment de l'automatisation des services aux voyageurs (Kokoreff 1992; Costes 1994).

Le réseau de transport collectif parisien émerge au cours du XIXe siècle, d'abord sous la forme d'omnibus, de tramways et de lignes de train de banlieue puis, à la fin de ce siècle, à travers le réseau métropolitain. Le développement de ces réseaux se fait simultanément et dans le même état d'esprit que le développement des autres réseaux techniques, c'est-à-dire dans une perspective progressiste fondée sur l'hygiène et la circulation. Le métro, réseau créé *ex nihilo*, est celui où ces principes s'expriment avec le plus de clarté. Pour ses concepteurs, la circulation des trains est la priorité, puis vient celle des personnes. Les flux sont séparés autant que possible entre entrants et sortants, de part et d'autre d'une rampe centrale voire dans deux couloirs distincts comme c'est le cas à la station Gallieni ouverte en 1971. Le profil circulaire de la plupart des couloirs rappelle fortement celui des tuyaux des autres réseaux techniques urbains, comme si ses concepteurs souhaitaient fluidifier le flot des voyageurs en lui appliquant les principes de mécanique des fluides. En pratique, les voûtes sont plus aisées à construire et plus solides que d'autres profils, ce qui explique la préférence des ingénieurs à leur égard. Mais il est intéressant de noter qu'il ne leur a pas semblé nécessaire de masquer cette dimension technique : les préoccupations liées aux aménagements intérieurs des espaces étaient très secondaires au regard des problèmes techniques et financiers soulevés par le creusement des tunnels. Les carreaux biseautés blancs suffisaient au décor et, parce qu'ils étaient facilement lessivables, répondaient bien aux impératifs d'hygiène.

Dans cet espace, et malgré les ornements murales imaginées par la compagnie Nord-Sud, le voyageur était assimilé à la particule d'un flux. Michel Kokoreff parle d'un « idéal gestionnaire qui viserait à la construction d'un espace lisse régi par la fluidité de la circulation, la propreté et les effets de visibilité qu'elle induit, la suppression des parasites » (Kokoreff 1990, p.124). Privilégier le flux, c'est refuser d'entendre les demandes individuelles de déplacement et limiter toute possibilité de ralentissement ou d'arrêt. Les espaces de flux, dédiés à la circulation et n'autorisant ni l'arrêt ni – à l'échelle de temps long – l'inscription identitaire ou historique, ne sont destinés qu'à être parcourus et non vécus, et ne peuvent être considérés comme des « lieux de vie ». C'est le même idéal qui persistait au moment de la création du réseau de RER (Dupuy 1993, p.22).

L'idéal gestionnaire décrié par Kokoreff est en fait mis à mal à la (dé)faveur d'une mutation technologique : « l'automatisation des contrôles [qui] rend le domaine métropolitain perméable à la ville et à ses activités » (Costes 1994, p.6). Tandis que la présence des poinçonneurs à chaque entrée de station limitait l'entrée du métro aux seuls voyageurs, le développement des barrières de contrôle automatique au cours des années 1970 fait tomber cette restriction. Il semble que l'usage par des êtres humains d'un réseau exclusivement destiné à gérer des débits et des flux n'ait été rendu possible depuis sa création jusqu'aux années 1970 que par la grande présence d'agents qui adaptaient l'espace trop rigide aux demandes des voyageurs. Si ces intermédiaires disparaissent,

l'espace apparaît dans sa grande rigidité, son incapacité à produire un service personnalisé, et surtout son manque d'humanité.

La RATP confie alors à sa Mission Prospective le soin de repenser la relation de service dans un contexte d'automatisation. Cette Mission est née de la réunion et de la pérennisation de deux dispositifs : un séminaire appelé « Crise de l'urbain, futur de la ville » réunissant des chercheurs de toutes les disciplines de sciences sociales, et une petite équipe interne « Réseau 2000 » destinée à jouer « un rôle d'interface entre, d'un côté, le monde de la recherche et, de l'autre, celui de la ville et des transports » (Heurgon et al. 2004, p.4). Les travaux de cette Mission Prospective sont à la fois les témoins et les moteurs du changement de paradigme qui se produit au sein de la RATP au cours des années 1980 : commerces et services font leur entrée dans le réseau ; on prend en compte des dimensions esthétiques et sensibles ; l'accessibilité devient un objectif que ce soit dans son acception physique ou cognitive ; l'interface entre réseau et ville est repensée.

Au cours des années 1980, le « réseau-tuyau » cesse ainsi d'exister comme référence opérationnelle au profit d'un espace public, inséré dans la ville, et disposant de qualités sensibles propres. Cette humanisation du réseau s'appuie sur une pensée du réseau comme « espace public », proposé par le sociologue interactionniste Isaac Joseph (Clot-Goudard & Tillous 2008). Sociologue des civilités, il s'est en effet penché, à la suite de Goffman, sur les modalités des rencontres entre individus et la façon dont, en particulier, chacun surmonte l'étrangeté de l'autre. L'espace public, c'est d'abord la rue, le square, un hall de gare : autrement dit, le lieu où les rencontres se font, le lieu où le public peut se constituer, indépendamment du statut juridique de propriété. Il se caractérise, selon I. Joseph, essentiellement par deux dimensions qui relèvent chacune d'un droit particulier. Il se définit d'abord comme un espace de circulation régi par ce qu'il appelle un *droit de visite* (ou hospitalité universelle) : chaque point de cet espace est ouvert et accessible à qui le souhaite. Il a également pour trait d'être un espace de communication régi par un *droit de regard* : ce que l'on fait dans l'espace public peut être soumis à une demande de justification et oblige à se soumettre à la procédure de l'aveu. Par exemple, une personne qui essaie de resquiller dans une file d'attente à la caisse d'un magasin peut se voir tancer par les gens engagés dans cette file ; dans ce cas, elle doit soit renoncer (et ainsi avouer par son comportement qu'elle n'était pas dans son bon droit), soit produire une raison (authentique ou factice) de son action qui pourra éventuellement la rendre acceptable aux yeux des autres (Joseph 2007, p.15). L'espace public, en somme, se caractérise par son « accessibilité universelle dans le double registre de la circulation et de la communication » (Joseph 1998, p.59).

Garantir l'accessibilité des espaces du métro impose de penser en premier lieu leur accessibilité physique, c'est-à-dire à la fois l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et l'ergonomie des équipements.

Le premier thème n'est pas nouveau au moment où I. Joseph l'aborde (le tramway de Grenoble, mis en service en 1987, est le premier mode de transport conçu dès l'origine pour être accessible aux PMR), mais celui-ci lui donne un écho important au sein de la RATP, ainsi que des cadres théoriques de pensée. Il montre par exemple que le handicap ne doit pas être pensé « comme une qualité attachée à la personne », mais « comme une variable dépendante de processus, comme un processus » (Joseph 1992, p.3;6). A la façon d'Erving Goffman (Goffman 1963b) qui montre qu'il n'y a

pas de stigmatisme en dehors d'une situation d'interaction (ce qui fait du stigmatisme une relation et non un attribut), I. Joseph s'attache à montrer l'importance de penser le handicap en situation, et donc à reporter la responsabilité de ce handicap sur l'espace environnant.

Le séminaire « accessibilité et situation d'urgence », dirigé par I. Joseph (Joseph 1992), illustre les implications pratiques de cette pensée de l'accessibilité physique en même temps qu'il entérine la nécessité d'imaginer des dispositifs de mise en accessibilité qui s'adressent à tous ; qui soient de nature incluyente et non excluante (Smolar 1992). Au cours des six séances, qui se sont tenues de 1992 à 1993 et en parallèle des travaux menés sur la gare du Nord, la nécessité de réfléchir à l'accessibilité comme une propriété des lieux s'impose tandis qu'émerge la notion d'ergonomie comme adéquation de l'environnement (machines et espaces) aux besoins des personnes.

La prise en compte du corps dans le projet Météor par exemple inclut les situations de perception ou de cheminement dans lesquelles ce corps est mis en difficulté. L'intervention de André Pény au cours du séminaire « Accessibilité » en décline différents aspects en même temps qu'elle témoigne des coopérations entre la Mission Prospective et le cabinet Bernard Kohn chargé de concevoir les stations Météor : soin apporté aux liaisons avec l'extérieur (ascenseurs, escalators), lisibilité favorisée par un éclairage adéquat des panneaux de signalisation et des cheminements, tripodes de contrôle évités au profit de portes automatiques, etc.

Mais la dimension physique de l'accessibilité, même en ajoutant l'aspect perceptif à la question strictement ambulatoire, est insuffisante pour garantir le « droit de visite » de l'espace du réseau. L'accessibilité cognitive est également fondamentale : l'espace doit être lisible et aisément utilisable. Ainsi, I. Joseph considère que « [...] l'univers du voyage, tel qu'il se donne à voir à l'utilisateur dans une gare ou un complexe d'échanges, est un monde d'intelligence distribuée. Cette intelligence, inscrite dans la configuration des espaces et dans la signalétique, est médiatisée par des objets (bornes ou plans) qui permettent à l'utilisateur de se délester de la charge cognitive qui va de pair avec son activité d'attente, d'orientation, de correspondance, etc. » (Joseph 1999, p.13).

De nouveau, la notion d'ergonomie devient centrale ; elle désigne la qualité des relations entre un homme et une machine. De fait, le « complexe d'échanges » est un outil technique dont le rôle est d'assister le voyageur au moment de la correspondance. Le glissement sémantique « de l'espace public » au « complexe d'échange » est d'ailleurs significatif de cette nouvelle fonction attribuée à l'espace du réseau : le voyageur est en relation avec une machine. I. Joseph parle ainsi de « modes d'emplois des complexes d'échange » (Joseph 1999, p.12). Dominique Boullier, à sa suite, estime qu'une « gare constitue un dispositif éminemment technique », lui-même « habité [...] par une quantité d'autres dispositifs qui sont supposés faciliter le voyage ou les autres activités qui constituent la gare » (Joseph 1999, p.291).

Il nous semble ainsi que dans le domaine des espaces de mobilité, c'est précisément le recours à la notion d'accessibilité qui a induit un glissement vers une approche ergonomique résumant l'expérience du métro à une interaction homme-machine.

3. Le métro : seulement un espace public ?

Une critique de la notion d'espace public est donc nécessaire, à la fois pour dépasser cette difficulté conceptuelle, et pour intégrer des éléments laissés de côté par I. Joseph qui font du métro un espace différent des autres espaces publics. Deux auteurs se sont attachés à critiquer l'approche d'I. Joseph : Stéphane Tonnelat, qui propose de considérer le métro comme un « système abstrait » et Joan Stavo-Debaugue qui, sans s'être focalisé sur le métro, met en évidence un angle mort de l'approche josphienne : le fait qu'un espace public puisse être support d'ancrage d'une collectivité sans que son caractère « public » ne soit menacé.

3.1. Le métro comme « système abstrait »

S.Tonnelat(2012) part du constat de formes spécifiques prises par les interactions en public au sein du métro et d'un contrôle des émotions plus strict dans le métro que dans la voiture par exemple pour interroger le statut de cet espace. Il montre, à partir du cas du métro new-yorkais, que cet espace tire sa spécificité du fait de son double statut d'espace public et de « système abstrait ».

Les systèmes abstraits (Giddens 1994) sont des systèmes complexes qui requièrent des connaissances et des savoirs faire spécialisés pour fonctionner correctement. Ces systèmes sont omniprésents dans le monde moderne : l'industrie nucléaire, la médecine ou l'aviation par exemple sont des systèmes abstraits ; les grandes institutions également au premier rang desquelles l'institution judiciaire. Leur capacité à être utilisés, c'est-à-dire à inspirer de la confiance chez leurs usagers, dépend du degré de dissimulation de leurs parties les plus complexes. Seuls quelques « points d'accès » sont alors ménagés, souvent sous la forme d'experts qui servent d'interface entre le système et ses usagers. Leur rôle est de rendre compréhensible et rassurant le fonctionnement du système pour ses usagers : cela implique donc de simplifier et surtout de masquer les imprécisions et ratés du système qui pourraient inquiéter. Giddens s'intéresse en particulier aux interactions de face-à-face qui ont lieu entre experts et profanes : pour que ceux-ci soient en confiance, de telles interactions « comportent habituellement des démonstrations de fiabilité et d'intégrité, étayées par une attitude "professionnelle", une espèce de tranquillité. [...] La gravité des délibérations du juge, la docte solennité du médecin, ou l'affabilité stéréotypée de l'hôtesse de l'air en sont des exemples »(1994, p.92).

S. Tonnelat montre que le métro est un système abstrait qui, à l'inverse des autres, ne parvient à dissimuler ni sa haute technicité ni les incidents qu'elle rencontre, et dans lequel les points d'accès sont réduits. « Même si de nombreuses opérations restent invisibles, la séparation entre les coulisses techniques et la zone de service est floue. Les passagers peuvent constater *de visu* l'état des voitures (propreté, dégradations...). De plus, tout le monde a une expérience des retards tandis que les personnels sont le plus généralement invisibles ou indisponibles. Pour finir, les passagers anonymes sont coincés tous ensemble dans un espace fermé, la plupart du temps souterrain. Que faire en cas d'accident ou de panique ? Comment garantir la confiance ? »(2012).

Cette confiance est fondamentale car les espaces du métro, contrairement aux espaces de surface, n'offrent pas d'échappatoire aisée en cas de problème. Et puisque les experts du système sont difficiles à solliciter, la coopération entre voyageurs devient nécessaire. Le bon fonctionnement du système abstrait que constitue le métro est en quelque sorte partagé entre les experts qui produisent le service de transport et les voyageurs qui en assurent « l'ordre social ». La sûreté de la

situation repose sur les voyageurs qui, pour s'inspirer mutuellement confiance, doivent offrir une image de compétence. C'est à eux que revient la charge de produire une « démonstration de fiabilité et d'intégrité » ; c'est eux finalement qui doivent faire preuve de « l'espèce de tranquillité » et de la « docte solennité » qui incombent normalement aux experts.

La production d'un « ordre social » du métro repose donc sur la compétence à offrir une image de normalité, à apparaître comme un « passager quelconque ». Cela suppose de respecter à la lettre les principes de l'action en public qui deviennent alors des *normes*, dont le respect est une compétence propre au voyageur. Les deux normes de l'inattention civile³ et de la motilité coopérative sont constamment mises en œuvre au cours du déplacement, elles font partie intégrante du rôle de voyageur. La règle du « premier arrivé, premier servi » constitutive de la motilité coopérative est constamment mise en œuvre que ce soit dans le cheminement au sein des couloirs que sur le quai ou dans l'attribution des sièges au sein d'un wagon. Pour y contrevenir, la personne doit afficher une raison solide, au risque de se sentir responsable de la brèche de confiance au sein du système, et d'en ressentir un malaise. S. Tonnelat évoque ainsi une expérience menée par S. Milgram et J. Sabini dans le métro new yorkais au cours des années 1970, qui, en demandant à des étudiants de requérir sans raison affichée leur place à des personnes assises, se sont aperçus que ceux-ci en éprouvaient un vif malaise au point de ressentir de vraies douleurs, justifiant ainsi *a posteriori* et malgré eux ce qui les avait conduits à requérir cette place. L'inattention civile et la motilité coopérative, en tant que normes de comportement en public, signes de la *normalité*, deviennent des mécanismes de production de la confiance.

L'image de normalité et de compétence passe non seulement par le respect des principes d'action en public mais également tout simplement par le fait de rendre son action lisible (S. Tonnelat remarque ainsi que jamais, même dans les lignes aériennes très lumineuses en été, les voyageurs ne masquent leur visage de lunettes de soleil) et de tenir son rôle de voyageur, de personne en déplacement. C'est pour cela que les personnes âgées interrogées par nous (Tillous 2014) manifestent autant de réticence et beaucoup plus que dans la rue ou dans le bus, à devoir faire appel à d'autres voyageurs en cas de chute ou de désorientation, car cela reviendrait à rendre publique leur incompétence.

La lecture que propose S. Tonnelat du métro comme système abstrait offre ainsi une lecture globalisante du métro qui tient compte à la fois des caractéristiques qu'il partage avec les autres espaces publics et des spécificités du système. La critique de J. Stavo-Debaugue nous conduit à envisager la possibilité que tout en étant des passants (métro comme espace public) et des experts responsables (métro comme système abstrait), les voyageurs puissent s'attacher à l'espace qu'ils fréquentent au point d'en devenir des « résidents ».

3.2. Le métro comme lieu d'ancrage et de formation d'une collectivité

³ Cette forme de conduite « consiste à montrer à autrui qu'on l'a bien vu et que l'on est attentif à sa présence (lui-même devant en faire autant) et, un instant plus tard, détourner l'attention pour lui faire comprendre qu'il n'est pas l'objet d'une curiosité ou d'une intention particulière. En faisant ce geste de courtoisie visuelle, le regard du premier peut croiser celui de l'autre, sans pour autant s'autoriser de "reconnaissance". » (Goffman 1963a, p.84)

J.Stavo-Debauge, dans un article publié en 2003 intitulé « L'indifférence du passant qui se meut, les ancrages du résidant qui s'émeut », propose une critique de la « sociologie de l'espace public et des compétences citadines » au sein de laquelle la figure du passant d'I. Joseph lui semble jouer un rôle exemplaire.

Nous retiendrons essentiellement ici la critique de l'idée qu'un espace n'est public que parce qu'il est fréquenté par un passant qui agit au sein de l'espace mais qui, parce qu'il respecte à la lettre le devoir de réserve pour pouvoir en bénéficier lui-même, ne s'y attache pas, ne s'y ancre pas. Affirmer cela, c'est considérer que tout attachement à l'espace par un groupe de personnes ne peut se traduire que par une disparition du caractère public de cet espace donc par une privatisation. Or, entre l'espace public réservé au passage et la forclusion communautaire existe une troisième voie que l'auteur explore en s'appuyant sur l'exemple du quartier du Vieux Lyon.

Dans ce quartier, l'idée que la mise en valeur patrimoniale doit primer sur les autres usages pousse les habitants à condamner la présence de « marginaux ». Ces sans domicile fixe et « routards » qui habitent pourtant le quartier sans qu'aucun trouble ne puisse leur être reproché apparaissent, aux yeux des habitants, comme des gênes *a minima* visuelles pour les visiteurs et touristes. Ils considèrent ainsi que la pratique de l'espace public va de pair avec un droit à la tranquillité, le droit de ne pas être « convoqué »⁴ pour reprendre les termes d'E. Le Mouél(2006) à propos des œuvres d'art présentes dans les espaces du métro. Ce faisant, ils contreviennent en fait aux exigences d'accessibilité généralisée que le devoir de réserve est censé garantir, dans la perspective de la sociologie des espaces publics. Pour J. Stavo-Debauge, ce résultat est révélateur de l'échec de la sociologie de l'espace public elle-même : « Lire la ville depuis le seul prisme du passant et la considérer sous les traits exclusifs d'un espace visitable, c'est s'exposer au risque de la rendre, littéralement, inhabitable » (2003, p.368) donc inaccessible.

Ce résultat conduit J. Stavo-Debauge à envisager la possibilité d'un ancrage, d'une façon d'habiter l'espace qui ne soit pas excluante ni privatisante, mais compatible avec l'exigence d'accessibilité des espaces publics du quartier. De fait, le collectif des « résidants »⁵ du quartier, en dehors de la logique patrimoniale qui les conduit à vouloir rejeter les « marginaux », est animé d'une volonté d'ouverture et non de fermeture de son quartier. Ce collectif n'est d'ailleurs pas constitué des seuls habitants du quartier ou de la paroisse (la cathédrale Saint-Jean y joue un rôle central), mais « intègre le collectif virtuel des touristes et visiteurs étrangers, présents et à venir » (2003, p.360). Ce collectif trouve son unité dans une communauté de pratiques.

Le vocabulaire mobilisé par J. Stavo-Debauge, (le champ lexical de l'engagement, de l'ancrage, de l'attachement et de la familiarité à un lieu et aux personnes qui fréquentent ce lieu) ouvre un champ nouveau dans l'appréhension de l'expérience du voyageur. L'idée que l'on ne se comporte pas de la même manière dans un lieu ou dans un autre, que l'on puisse avoir plaisir à reconnaître un lieu ou un

⁴ Ou en d'autres termes, voir son attention détournée de son objet initial, le déplacement, par un objet extraordinaire, l'oeuvre d'art

⁵ J. Stavo-Debauge introduit la figure du « résidant » pour mettre en tension celle de « passant » : « Par *résidant*, nous entendons celui qui dispose d'un *poste pérenne* lui offrant une vue sur l'environnement urbain et l'exposant continûment aux modifications infimes de celui-ci. Condition d'une temporalisation de ce qui advient, ce poste fournit notamment un mode d'appréhension du "changement" ».

visage connu ou au contraire à découvrir de nouveaux lieux et de nouvelles personnes semble plausible, même dans l'espace du métro.

Dire d'un espace qu'il peut être à la fois pratiqué comme un espace public et comme un territoire est difficile à défendre. Rappelons qu'I. Joseph définit l'espace public par opposition au territoire : « Un espace public c'est tout le contraire d'un milieu ou d'une articulation de milieux. Il n'existe comme tel que s'il parvient à brouiller le rapport d'équivalence entre une identité collective (sociale ou culturelle) et un territoire » (1984, p.40). Mais c'est assimiler le territoire à l'espace⁶ au sein duquel les interactions se font sur fond d'interconnaissance et dans lequel le droit de visite est soumis à l'approbation des habitants du lieu qui bénéficient de manière exclusive du droit de regard. Nous faisons pourtant l'hypothèse que l'appropriation du territoire lorsqu'elle se traduit par une exclusion de l'étranger est une forme particulière et peut-être « pathologique » (comme le propose Roncayolo (Roncayolo 1997))⁷ de la territorialité.

4. La relation territoriale : plus qu'une appropriation, un attachement

Pouvoir dire de l'espace du métro qu'il n'est pas uniquement un espace public, mais qu'il correspond à la définition d'un territoire permet de pouvoir sortir de l'impasse ergonomique à laquelle conduit l'approche par l'espace public (cf. conclusion du §2). Mais le territoire présente d'autres écueils, à commencer par l'idée d'appropriation exclusive à laquelle il est associé. Le développement qui suit a pour objet d'envisager les conditions auxquelles il est possible de définir le métro comme un territoire.

4.1. Qu'est-ce qui distingue le territoire de l'espace public ?

Le territoire est, on le sait, fréquemment défini par rapport à l'espace, tantôt pour être opposé à l'espace euclidien, tantôt pour servir de contrepoint à un espace non anthropisé ou purement fonctionnel (l'espace économique d'une firme par exemple). Mais le territoire est, , plus qu'une portion d'espace d'une nature particulière, l'objet d'une relation. Avant le territoire existe la territorialité, ce « rapport individuel ou collectif à un territoire » (Théry & Brunet 1993b), cette « relation concrète (qui) se noue entre l'homme et la Terre » (Dardel 1990, p.2) ou « géographicité » à laquelle s'est intéressé Eric Dardel dès les années 1950. C'est sur cette idée fondamentale que nous avons formulé une première définition du territoire comme *produit de la relation entre une entité spatiale et une entité sociale*.

Cette relation relève du registre de l'interaction, puisque comme le synthétise minutieusement Maryvonne Le Berre dans son article de l'Encyclopédie de la Géographie (Le Berre 1995), dans le cadre d'une relation territoriale non seulement le groupe social intervient sur l'espace physiquement ou symboliquement, en l'aménageant, le nommant, le délimitant, mais l'espace agit en retour sur le groupe social en faisant peser des contraintes sur son organisation ou ses activités, en lui offrant un éventail donné de ressources, ou en contribuant à son identité. L'interaction suppose une relation

⁶ Que nous nommerons plus bas espace « villageois » (*parochialspace*) (Lofland 1998)

⁷ Cf. infra

réciroque tant sur le plan concret que symbolique, ce qui n'est pas le cas de l'espace public qui offre un cadre aux interactions interpersonnelles (Goffman 1974) dans une relation unilatérale, donc.

Cette interaction entité sociale – entité spatiale n'est pas immédiate ni automatique, mais s'inscrit dans un temps historique « Le territoire est un produit de l'histoire de la société » (Scheibling 1994, p.143). La fréquentation d'un espace par un groupe ne se traduit ni immédiatement ni systématiquement par une interaction territoriale, c'est ce qui distingue d'ailleurs la collectivité territorialisée du public, et donc le territoire de l'espace public. La collectivité territorialisée se constitue dans le temps long, à la différence du public qui se fait et se défait à chaque instant. Chaque fois qu'un individu passe le seuil séparant l'espace public de l'espace privé il transforme l'état du public. A l'inverse, ce n'est pas parce qu'un individu parcourt un territoire qu'il fait immédiatement partie d'une collectivité territorialisée : on peut être étranger à un territoire.

Le dernier point d'accord entre les géographes qu'il nous semble utile de relever ici à propos de la dimension interactionnelle du territoire est la qualification du lien entre entité sociale et entité spatiale comme relevant d'une appropriation ; appropriation d'ordre juridique, matérielle ou idéale (selon les termes de Ripoll et Veschambre(2006))(Le Berre 1995; Théry & Brunet 1993a; Lévy 2003). Le territoire et l'appropriation sont si intimement liés dans le registre lexical géographique que la question de la préférence pour l'une ou l'autre émerge. Ripoll et Veschambre(2002; 2006) en particulier considèrent ces deux notions comme deux entrées possibles pour envisager une même réalité : les rapports de pouvoir et de domination dans leur dimension spatialisée. Ils mettent en évidence le risque de réification voire de personnification de dynamiques spatiales au sein « d'objets géographiques » figés, risque contenu en germe dans l'usage de la notion de territoire. Pour cette raison, ils lui préfèrent celle d'appropriation qui permet d'envisager « la complexité et le caractère dynamique et conflictuel des rapports à l'espace »(2006, p.301).

Mais qu'advient-il si justement on pousse la personnification du territoire à son terme et que l'on envisage les rapports humain(s)-espace dans les mêmes termes que les rapports inter-humains ? Qu'advient-il si l'on envisage le métro comme l'acteur au sein d'une relation à la façon dont Bruno Latour traite symétriquement des rapports entre humains et non-humains, en particulier lorsque ces non-humains sont des objets scientifiques ou techniques : du trou noir à l'équation en passant par le moteur d'avion (Latour 2004; Latour 1995). Il devient alors manifestement très réducteur d'imaginer que ces rapports puissent se limiter à des rapports de domination et de possession. L'interaction de personne à personne et même l'attachement entre deux personnes est possible sans qu'il soit question, ni juridiquement ni symboliquement, d'une appropriation même réciroque. On retrouve ici l'intuition de Marcel Roncayolo : envisager la relation à l'espace seulement sous l'angle de l'appropriation est réducteur et ne concerne qu'un type « pathologique » d'interactions.

Laurent Thévenot envisage différents régimes d'engagements de la personne au sein d'un tissu d'associations avec des humains et des non-humains, s'appuyant pour cela explicitement sur les travaux de Michel Callon et Bruno Latour (Thévenot 2006, p.49). Il nous semble utile pour un temps de suivre la piste de l'engagement proposée par le sociologue, considérant que l'espace puisse être rangé parmi cet ensemble de « non-humains ».

4.2. Les régimes d'engagement de la personne dans son environnement socio-spatial

Dans l'ouvrage qui nous intéresse ici, *L'action au pluriel, sociologie des régimes d'engagement* (2006), L. Thévenot part, dans une perspective pragmatiste, de l'action, qu'il s'efforce d'envisager telle qu'elle est saisie par l'acteur, c'est-à-dire comme le moyen pour entrer en communication, le média d'une mise en commun avec les autres. Il se donne pour objectif « de distinguer des façons de saisir et de conduire l'action au regard de leur inégale préparation à la mise en commun » (2006, p.9). Il distingue pour cela trois familles d'actions en fonction des façons qu'ont les acteurs d'entrer en communication avec les autres : l'action en public, l'action intéressée et l'action pratique. Dans la mesure où chaque action implique un engagement de la personne dans son environnement, que celui-ci soit humain ou non-humain, L. Thévenot propose d'associer à chaque famille d'actions ce qu'il nomme un « régime d'engagement ».

L'action en public est l'action réalisée sous le regard d'un public, mise en forme pour satisfaire aux exigences de ce regard. « Regarder » peut alors être pris au sens de ce que l'on voit, ce qui est visible ; et au sens de ce qui concerne, de ce qui « rend solidaire dans un bien commun ». Le fait de s'excuser lorsque l'on heurte une autre personne ou la publication d'une tribune dans un journal relèvent chacun à leur manière de l'action en public. Dans le métro, l'action en public peut tout autant prendre la forme d'une justification exagérée d'une personne qui souhaite changer de siège sans vexer son voisin que de tags anti-pubs. L'action en public prend place dans le régime de la justification (Boltanski & Thévenot 1991) : pour rendre compte de son action et satisfaire au regard du public, l'acteur impliqué dans une action en public est amené à juger et à classer les autres personnes participant à la situation – il construit un système de valeur selon un procédé analogue au scientifique qui élabore une nomenclature – puis à s'identifier à l'un des groupes définis. Il procède de la même façon pour les acteurs non-humains.

L'action individualiste et intéressée, ou « action singulière » (Vernant 1997, p.156) est le modèle d'action le plus communément admis et le plus fréquemment étudié. Il a d'ailleurs souvent été considéré comme l'unique format d'action. Il correspond à l'action voulue et planifiée par l'individu. Celle-ci découle d'une intention, dont l'acteur est en mesure de rendre compte. Elle est singulière et autonome : elle répond à un projet personnel. Le déplacement, fait de partir d'un point A pour se rendre en un point B pour un motif particulier est une action individualiste et intéressée. Le « régime du plan » est celui de la personne impliquée dans une action intéressée : elle est autonome, détachée de son environnement, et porteuse d'un plan d'action « qui définit l'évaluation de ce qui importe » (Thévenot 2006, p.14). L'environnement humain comme non-humain est saisi à la mesure de sa fonctionnalité dans la réalisation du plan. Il est appréhendé en termes de moyens, d'instruments et d'utilité. Les relations avec les autres personnes peuvent prendre par exemple la forme d'un contrat, d'une promesse ou d'une « action conjointe » (Vernant 1997).

L'action pratique enfin est plus personnelle encore que l'action individuelle, car elle suppose que les activités sont apparentées à des habitudes irréflechies et incorporées. La rationalité dont elles relèvent n'est pas de l'ordre de la réflexion, du choix, ni même de la conscience. Toutes les actions qui relèvent de l'habiter sont des actions pratiques. Ce type d'action s'inscrit dans le « régime de familiarité ». L'usage permet la familiarisation de la personne avec ses entours. Celle-ci lui permet de

trouver des clés d'accès aux choses avec lesquelles elle entre en relation, à la faveur d'aspérités et de saillies qui deviennent des prises ; la familiarisation rend ces choses plus disponibles, plus faciles d'accès. L'usage induit en outre un déploiement de l'intimité de la personne sur ses proches entours qui deviennent alors constitutifs de l'assiette de sa personnalité. L. Thévenot décrit son expérience propre devant les objets qui peuplent son espace de travail (fauteuil, table, ordinateur), sa façon très personnelle de les manier, de sorte qu'ils ne lui opposent pas de résistance. Par exemple : « j'ouvre le tiroir de ma table après l'avoir soulevé en glissant ma main gauche par-dessous, parce que l'absence de clé empêche de procéder autrement »(Thévenot 2006, p.102). Parce qu'il connaît chacun des objets spécifiquement, il se sent à l'aise dans leur usage, et plus généralement – en dehors de toute action spécifique – dans son espace de travail. De la même façon, le voyageur qui connaît très bien les espaces de sa station habituelle au point de prendre des raccourcis sans suivre la signalétique s'inscrit dans un régime de familiarité.

4.3. Le territoire, au croisement du régime de familiarité et de l'action en public

Le territoire n'est pas une notion que L. Thévenot situe au regard des régimes d'engagement qu'il définit. Le terme n'est pas référencé dans l'index des notions de son ouvrage. Cela signifie qu'il est employé au sein de l'ouvrage dans son sens commun, d'espace qu'une personne considère comme sien (« sa chambre, c'est son territoire »). L'occurrence suivante, au sein du chapitre 1, en donne un bon exemple : « Les êtres humains ont confectionné en société des moyens de s'élargir plus conséquents que leur corps propre, fût-il hors de lui dans la colère menaçante qui tient à distance, ou prolongé dans les traces d'occupation disséminées alentour et marquant un territoire »(Thévenot 2006, p.33).

La façon dont L. Thévenot conçoit et définit le régime de familiarité trouve pourtant de nombreuses correspondances avec le territoire des géographes. Un lien qui émerge au terme d'un processus entre la personne et ses entours, une interaction née de la pratique et de l'appropriation des objets qui peuplent ces entours : ces éléments sont au cœur de l'expérience du territoire. L. Thévenot insiste sur le fait que dans le régime de familiarité, « les agences des êtres humains et des êtres non humains se rapprochent quelque peu : on pourrait aussi bien dire que la chose est personnalisée ou que la personne est consolidée par les choses de son entourage »(2006, p.245).

Or, dans cette interaction, la personne entretient avec ses entours la même diversité de relations qu'avec les êtres humains qui lui sont familiers : il arrive que « l'autre être humain [soit] réduit à l'état d'effet personnel du premier, dans un genre d'intimité routinière qui contribue à la dépersonnalisation de cet être », et à sa réification(Thévenot 2006, p.245). Mais le régime de la familiarité laisse également la place à une prise en compte de l'autre être humain comme d'une personne, dans le cadre d'un engagement asymétrique (la sollicitude, la relation filiale) ou dans la mutualité d'engagements fraternels, amicaux ou amoureux. De la même façon, l'interaction qui lie la personne à ses entours peut se traduire par une appropriation matérielle ou symbolique, mais ce n'est qu'une possibilité parmi une variété de relations symétriques ou non. Cette mise en parallèle éclaire la proposition envisagée à la fin de la deuxième partie, de l'appropriation comme pathologie de la territorialité(Roncayolo 1997). De la même façon que la psychanalyse envisage la jalousie, qui découle d'une réification de l'autre être humain, comme une pathologie de la vie amoureuse,

l'appropriation d'un territoire résulte d'une déformation de l'attachement de la personne à l'égard de ses entours au point que la possibilité même d'une interaction est compromise.

Mais le régime de familiarité seul est insuffisant pour rendre compte de l'expérience du territoire. Car le territoire engage nécessairement la personne, mais également tout le groupe à l'égard d'entours qui deviennent communs au groupe : c'est donc à l'articulation entre régime de familiarité et régime de justification que se situe l'engagement propre au territoire. A la fin de l'ouvrage toutefois, Laurent Thévenot envisage sans la développer la possibilité que régime de familiarité et régime de justification ne soient plus en confrontation, mais s'articulent. Les communautés qui trouvent leur unité dans le lieu (et non dans la religion ou l'orientation sexuelle par exemple) fonctionnent, dès qu'elles se manifestent, précisément sur ce mode combiné de régime d'engagement (Thévenot 2006, pp.252–253). Cette façon de concevoir l'expérience du territoire permet d'appréhender le territoire non pas par opposition à l'espace public, mais comme une catégorie hybride entre l'espace public et l'espace « villageois » (*parochialspace* (Lofland 1998)), espace de la familiarité.

Le métro, point de départ de notre réflexion, possède les caractéristiques de cet espace hybride entre espace public et espace « villageois ». Physiquement accessible à tous (au moins en droit), il requiert toutefois l'acquiescement d'un droit de passage. Il est « géré » par un organisme, en particulier dans la zone « sous contrôle », qui en assure l'entretien et la surveillance. Approprié par cet organisme public, il est également le support d'attachements de la part de ses usagers, individuels comme collectifs comme en témoignent les études de terrain réalisées par nous à Paris (Tillous 2009) et Montréal (Tillous 2014). Certains de ces attachements sont exclusifs, comme lorsqu'une station est gribouillée sur un plan ou brûlée, interdisant la lecture du plan aux autres voyageurs ; mais la plupart des attachements ne le sont pas. Se déploient en outre dans le métro les interactions habituelles de l'espace public, mais également des actions habituelles qui témoignent d'une interaction se déployant dans le temps long. Le métro est, ainsi, un territoire.

Conclusion

Pouvoir affirmer que le métro est un territoire permet de sortir de l'impasse d'un aménagement de l'espace ergonomique. Ce positionnement théorique permet de légitimer une approche renouvelée de l'aisance du voyageur et des raisons de son choix modal intégrant les attachements à l'espace. Dans le cas des personnes âgées de Montréal par exemple, impossible de comprendre leur renoncement à l'usage du métro sans prise en compte de l'attachement né de l'habitude et des ruptures que peut occasionner un événement de santé. Ainsi, alors qu'une approche ergonomique n'aurait pas considéré un événement de santé donné comme facteur d'incapacité fonctionnelle à l'usage du métro, l'approche territoriale permet de prendre en compte la rupture de l'habitude et de l'attachement (Tillous 2014).

Dire que l'espace du métro est un territoire ne remet pourtant pas en cause l'approche josphienne qui le conçoit comme un espace public, mais permet d'articuler sa dimension publique (celle où se déploie le régime de justification), de sa dimension familière (celle qui fait que l'on s'habitue, par la pratique, à l'usage du métro ; que l'on peut s'y sentir « étranger » comme au contraire « chez soi », voire « chez nous »). Nous avons ainsi avancé non seulement sur la définition de la nature du métro,

mais également sur celle de la notion de territoire : l'appropriation n'est qu'une modalité de la relation territoriale, qui passe au quotidien bien plutôt par l'attachement, que ce soit dans l'espace privé comme public.

L'espace, justement, est une dimension qui n'est pas abordée en tant que telle par L. Thévenot pour la situer dans son cadre d'analyse des régimes d'engagement : une perspective de recherche que le métro a servi à ouvrir, et qui doit à présent être poursuivie.

Références bibliographiques

- Le Berre, M., 1995. Territoires A. Bailly, R. Ferras, & D. Pumain, eds. , pp.601–622.
- Boltanski, L. & Thévenot, L., 1991. *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris: Gallimard.
- Clot-Goudard, R. & Tillous, M., 2008. L'espace du réseau : du flux au territoire. Le tournant pragmatiste engagé par Isaac Joseph. *Tracés*, 15, pp.107–126.
- Costes, L., 1994. *L'étranger sous terre : commerçants et vendeurs à la sauvette du métro parisien*, Paris: l'Harmattan.
- Dardel, É., 1990. *L'homme et la terre : nature de la réalité géographique*,
- Dupuy, G., 1993. Les stations nodales du métro de Paris : le réseau métropolitain et la revanche de l'histoire. *Annales de Géographie*, 102(569), pp.17–31.
- Giddens, A., 1994. *Les conséquences de la modernité*, Paris: L'Harmattan.
- Goffman, E., 1963a. *Behavior in Public Places: Notes on the Social Organization of Gatherings*, New York: Free Press of Glencoe.
- Goffman, E., 1974. *Les cadres de l'expérience*, Paris: Minuit.
- Goffman, E., 1963b. *Stigmate : les usages sociaux des handicaps*, Paris: Minuit.
- Heurgon, E., Cordobes, S. & Durance, P., 2004. Les Entretiens de la Mémoire de la Prospective : Edith Heurgon, ancienne responsable de la mission Prospective de la RATP.
- Joseph, I., 1992. *Actes du séminaire "Accessibilité et situations d'urgence,"* Paris: Plan Urbain, DRAST, RATP.
- Joseph, I., 1999. *Gares intelligentes, accessibilité urbaine et relais de la ville dense*, Paris: RATP.
- Joseph, I., 1998. *La ville sans qualités*, La Tour-d'Aigues: Éditions de l'aube.
- Joseph, I., 1984. *Le passant considérable, essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris: Librairie des Méridiens.
- Joseph, I., 2007. Parcours : Simmel, l'écologie urbaine et Goffman. In Paris: Economica, pp. 3–18.
- Kokoreff, M., 1992. *Espace public, communication et propreté : l'exemple du métro*, Paris: RATP, Département du Développement, Unité Prospective (rapport n°71).
- Kokoreff, M., 1990. *Le lisse et l'incisif. Les tags dans le métro (rapport de recherche)*, Paris: RATP, Département du Développement, Unité Prospective (rapport n°49).
- Latour, B., 1995. *La science en action : introduction à la sociologie des sciences*, Paris: Gallimard.
- Latour, B., 2004. *Politiques de la nature : comment faire entrer les sciences en démocratie*, Paris: La Découverte.
- Lévy, J., 2003. Territoire J. Lévy & M. Lussault, eds. , pp.907–910.
- Lofland, L.H., 1998. *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*, N.Y.: Aldine de Gruyter.
- Le Mouël, E., 2006. *La culture dans les espaces non dédiés. Le cas de la RATP : les figures de l'utilisateur citoyen et de l'utilisateur client comme horizons de l'espace public*. Nanterre: Université Paris 10 - Nanterre, sous la dir. I Joseph et A Milon.
- Ripoll, F. & Veschambre, V., 2002. Face à l'hégémonie du territoire : éléments pour une réflexion critique. In Y. Jean & C. Calenge, eds. Tours: Presses universitaires François-Rabelais, pp. 261–287.

- Ripoll, F. & Veschambre, V., 2006. L'appropriation de l'espace : une problématique centrale pour la géographie sociale. In R. Séchet & V. Veschambre, eds. Rennes: Presses universitaires de Rennes, pp. 295–304.
- Roncayolo, M., 1997. *La ville et ses territoires*, Paris: Gallimard.
- Scheibling, J., 1994. *Qu'est-ce que la géographie ?*, Paris: Hachette Livre.
- Smolar, M., 1992. *L'accessibilité des personnes handicapées : de l'exclusion à l'intégration*, Paris: Plan Urbain, DRAST, RATP.
- Stavo-Debaugue, J., 2003. L'indifférence du passant qui se meut, les ancrages du résident qui s'émeut. In D. Céfaï & D. Pasquier, eds. *Les sens du public*. Paris: PUF, pp. 347–371.
- Théry, H. & Brunet, R., 1993a. Territoire. , pp.480–481.
- Théry, H. & Brunet, R., 1993b. Territorialité. , p.481.
- Thévenot, L., 2006. *L'action au pluriel : sociologie des régimes d'engagement*, Paris: La Découverte.
- Tillous, M., 2014. Le renoncement comme forme de choix modal : l'abandon de l'usage du métro par les personnes vieillissantes. *Rech. Transp. Secur.*, 2014(2-3), pp.101–119.
- Tillous, M., 2009. *Le voyageur au sein des espaces de mobilité : un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire ? Les déterminants de l'aisance au cours du déplacement urbain*. Paris: Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Département de Géographie - Aménagement, sous la dir. Francis Beaucire.
- Tonnelat, S., 2012. Confiance et émotions dans le métro de New York. In C. Espinasse, Y. Kaminagaï, & E. Le Mouël, eds. *Lieux et Liens, actes du colloque de Cerisy, 26 mai au 2 juin 2009 (t.2)*. Paris: l'Harmattan, pp. 201–228.
- Vernant, D., 1997. *Du discours à l'action : études pragmatiques*, Paris: Presses universitaires de France.

Références des œuvres de fiction (partie 1)

Collateral	Michael Mann	2004	Film
Dark City	Alex Proyas	1998	Film
French Connection (The)	William Friedkin	1971	Film
Kontroll	Nimród Antal	2003	Film
Renaissance	Christian Volckman	2006	Film
Subway	Luc Besson	1985	Film
Voyage (Le)	Edmond Baudoin	1996	Bande-dessinée
Warriors (The)	Walter Hill	1979	Film