HAL
open science

La territorialité comme propriété du réseau : les lieux de la mobilité en interaction avec des groupes sociaux à dimensions variables.

Marion Tillous

To cite this version:

Marion Tillous. La territorialité comme propriété du réseau : les lieux de la mobilité en interaction avec des groupes sociaux à dimensions variables.. Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports, 2009. halshs-02499535

HAL Id: halshs-02499535

https://shs.hal.science/halshs-02499535v1

Submitted on 2 Dec 2021

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.

LA TERRITORIALITÉ COMME PROPRIÉTÉ DU RÉSEAU : LES LIEUX DE LA MOBILITÉ EN INTERACTION AVEC DES GROUPES SOCIAUX À DIMENSIONS VARIABLES.

Auteur : Marion Tillous
Discipline: Géographie Aménagement
Établissement : Univ. Paris 1 (UMR Géographie-cités - CRIA) et 6T-Bureau de Recherche.
Statut : Doctorante / chargée d'études.
Directeur de Recherche : Francis BEAUCIRE.

Résumé :

Nous souhaitons montrer, au terme d'une analyse du vécu des voyageurs de quatre pôles d'échanges, que le déplacement du voyageur au sein du réseau de transport urbain ne se laisse qu'imparfaitement comprendre comme la relation d'un homme avec une machine (approche ergonomique), ou la déambulation d'un citoyen au sein d'un espace public (approche sociologique). Dans les deux cas en effet, ce voyageur apparaît comme un individu identique aux autres et que son environnement n'affecte pas. Or, le moment du déplacement est celui d'une construction identitaire qui naît du rapport à l'espace et à l'altérité. La fréquentation d'un réseau de transport donne lieu à la construction d'une identité territoriale. En somme, le réseau ne s'oppose pas au territoire, le réseau est territoire.

Mots-clés : transport urbain, identité territoriale, altérité, groupes sociaux, aisance.

Introduction

Le couple de notions « réseau-territoire » a donné lieu à de multiples recherches qui ont traversé les sciences de l'ingénieur comme la géographie et la sociologie urbaines. Depuis le milieu des années 1980, de nombreux travaux ont permis de comprendre les interactions entre les deux entités et d'améliorer la prise en compte du réseau dans l'aménagement du territoire. Toutefois, il nous semble que, vingt-cinq ans plus tard, la problématique n'a pas été épuisée dans la mesure où les deux notions ont rapidement été opposées l'une à l'autre, comme deux propriétés incompatibles de l'espace, tandis que les premiers travaux sur le sujet envisageaient la possibilité d'une propriété territoriale à même de qualifier tous les espaces, qu'ils soient de nature aréolaire ou réticulaire.

Après avoir montré l'existence de ce vide théorique (§1.) et la validité de l'hypothèse d'une territorialité des espaces réticulaires (§2.), nous nous attacherons à préciser l'enjeu que représente une pensée territoriale des espaces du réseau (§3.), c'est-à-dire l'inscription du réseau comme objet de géographie sociale. Celui-ci est de trois ordres : non seulement il permet de placer au centre de notre analyse l'inscription du voyageur au sein d'une collectivité territorialisée omise par les approches antérieures, mais il invite en outre à confronter la notion de réseau aux notions maîtresses de géographie sociale, et à mettre en œuvre les compétences iconographiques propres à la géographie pour rendre compte de cet espace auprès ses usagers.

1. Constat d'une évolution dans l'analyse du couple réseau-territoire.

Toute une pensée des réseaux dit « techniques» (par opposition aux réseaux d'acteurs, aux réseaux de villes, etc.) a été développée par le collectif Réseaux[1] auquel ont été associées différentes institutions et entreprises de réseau telles que le LATTS (Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés - ENPC), la Mission Prospective de la RATP, France Telecom ou EDF. Le travail a porté à la fois sur la « genèse » et les « modèles de développement » [REVAUX, SANDER, 2000 : 22] des réseaux. Ce collectif a notamment mis en évidence l'importance au sein du réseau des nœuds par rapport aux lignes, des connexions, des points d'accès au réseau, c'est-à-dire, dans le cas des réseaux de transport, des pôles d'échanges.

Cette notion de « réseau technique » a été confrontée par ce même collectif à l'un des concepts fondamentaux de la géographie : celui de « territoire ». Malgré la diversité des définitions, ce concept se rapporte toujours peu ou prou aux interactions entre une entité humaine (individu ou société) et un espace. Même dans son acception ordinaire, il contient l'idée d'appropriation d'un espace par un (groupe) humain, de création d'identité(s) et de valeurs de façon située, éventuellement de liens affectifs qui naissent entre l'espace et son / ses habitant(s), d'un « attachement à la terre », autant d'éléments qui semblent l'opposer en tout point au réseau en tant qu'outil technique.

Deux grands axes de recherche ont été développés au sein du collectif Réseaux, qui ont donné lieu à la publication de deux ouvrages synthétiques : *Réseaux territoriaux*, dirigé par Gabriel Dupuy [1988] et *Réseaux et territoires*, codirigé par Jean-Marc Offner et Denise Pumain [1996]. Leurs titres témoignent d'une interprétation différente de la confrontation des deux notions de réseau et de territoire : dans le premier cas, le réseau peut être affecté d'une territorialité ; dans le second, réseau et territoire sont de nature différente (et incompatible ?).

---

[1] Nous désignerons par le terme « collectif Réseaux » le Groupe Réseaux, issu en 1983 d'une convergence d'intérêt de l'équipe CERTES (Centre d'Enseignement et de Recherches Techniques et Sociétés) de l'ENPC (Ecole Nationale des Ponts et Chaussées) et des spécialistes de l'histoire urbaine et des réseaux urbains, institutionnalisé en 1988 par le CNRS sous la forme d'un GDR (Groupement de Recherche) éponyme. [D'après entretien réalisé le 9 août 2007 auprès de Jean-Marc Offner, directeur du LATTS].

1.1. Gabriel Dupuy : Réticularité du territoire et territorialité du réseau.

Chronologiquement, l'interprétation de la confrontation entre réseau et territoire par Gabriel Dupuy est première. Le *glissement* vers l'interprétation s'opère au moment où il formule sa « théorie territoriale des réseaux » [DUPUY, 1987]. De quoi s'agit-il ? Celle-ci consiste à distinguer, dans la continuité des travaux du chercheur américain Peter Haggett [1973], et de ceux des géographes français Claude Raffestin [1980] et Paul Claval [1981], un réseau virtuel du réseau réel. Le réseau virtuel, que Gabriel Dupuy nomme également « territorial », correspond à l'ensemble des points qui peuvent potentiellement être reliés dans un espace donné. Il ne s'agit pas de la totalité des points de l'espace géométrique, mais de points géographiques, dans le sens où ils ont une réalité sociale : les logements, les villes, les usines, centrales électriques, etc. ont une valeur sociale puisque des individus peuvent vouloir y accéder. L'intention de liaison d'un acteur situé avec un autre point est nommée « projet transactionnel ». Le réseau formé par la somme de ces projets dans un espace donné n'est pas maximal, dans la mesure où il ne correspond pas à l'ensemble des liaisons possibles entre les points géographiques. Les projets que peuvent formuler des individus sont déjà dans leur forme virtuelle, limités par des facteurs historiques, sociaux, etc. La forme d'un réseau de projets transactionnels n'est pas universelle, mais propre à chaque territoire. Or, dire que ce réseau de projets transactionnels est l'expression d'une territorialité revient à admettre que le territoire peut être traduit en réseau, donc à poser la réticularité du territoire.

Une fois le réseau virtuel bien défini, il peut être traduit en réseau réel. Celui-ci correspond au « compromis réalisé par l'opérateur à partir du réseau virtuel que concrétise le réseau technique » [DUPUY, 1987 : 663]. Ce compromis est d'ordre technique, mais également économique et politique. Surtout, ce compromis n'est jamais définitif, pas plus que ne le sont les réseaux virtuels et réels : ceux-ci sont engagés dans un processus complexe dans lequel ils se déterminent l'un l'autre. En particulier, le réseau réel « paraît parfois vouloir créer son propre territoire ». Cette autre territorialité qui émerge est bel et bien une territorialité du réseau. Ce résultat nous semble constituer la clé de voûte de la théorie territoriale proposée par Gabriel Dupuy pour expliquer la genèse des réseaux. Le constat de l'existence d'une propriété territoriale du réseau le conduit à penser qu'il y a une légitimité à penser un urbanisme des réseaux. Ce résultat, qui sera développé dans un ouvrage de 1991 est déjà dit comme tel dans une note de l'article de 1987 : « La difficulté provient en partie de l'inadaptation des juridictions territoriales à la nature des transactions dans la société actuelle » [DUPUY, 1987 : 666].

Le fait que le réseau possède sa propre territorialité est porteur d'une conséquence majeure pour notre travail : le réseau a une « portée sociale ». Gabriel Dupuy s'appuie sur les travaux de Pierre Sansot [SANSOT, 1984] pour montrer que « le dispositif technique du réseau de distribution d'eau sous pression à domicile peut […] produire une signification correspondant à un nouvel espace topologique, celui des "sociétaires" du réseau […] avec lequel l'abonné du service des eaux peut entrer en relation » [DUPUY, 1991 : 48]. L'abonné du service des eaux a-t-il conscience de ce nouvel espace topologique ? Xavier Lacoste, également cité par Gabriel Dupuy, répond par l'affirmative, mais à propos du cas bien particulier de la ville de Rabat, où au moment de l'enquête (fin des années 1980), le raccordement au réseau n'est pas effectif pour tous et depuis longtemps. Ainsi, il montre que « la matérialité de l'accès à l'eau potable – le réseau – ne fonctionne pas seulement comme lien physique joignant entre eux tous les raccordés mais aussi comme lien symbolique d'appartenance à une même communauté, à un même territoire organisé : la ville du service, ville officielle, ville légale. » [LACOSTE, 1991, cité par DUPUY, 1991 : 48]. Toutefois, les mêmes conclusions peuvent être tirées à propos des réseaux de transport urbains parisiens, bien plus anciens que le réseau d'eau potable de Rabat. « Pour Dekindt [DEKINDT, 1986], […] la conscience que l'on a des réseaux n'est plus essentiellement celle d'organisation d'aires extérieures à eux, par exemple de desserte d'une ville, mais une conscience du

réseau pour lui-même. Il en déduit la signification nouvelle des rites et protocoles d'entrée dans un réseau devenu territoire en soi. » [DUPUY, 1991 : 49].

1.2. Jean-Marc Offner : le réseau et le territoire en interaction.

Plus tardivement dans l'histoire du collectif Réseaux, une autre interprétation de la confrontation entre les notions de réseau et de territoire est proposée, à l'occasion d'un déplacement du regard porté sur l'objet réseau. Tandis que les causes et conséquences de la « genèse » des réseaux furent au centre des premières recherches du collectif, celui-ci s'est attaché dans un second temps à étudier la « forme du réseau » et son « évolution ». « François Plassard dans son étude sur le Creusot [PLASSARD, 1989] et Jean-Marc Offner, de manière plus transversale [OFFNER, 1993], ont formalisé un modèle de développement distinguant plusieurs phases au cours desquelles différents réseaux techniques ou différents modes se trouvent en situation de complémentarité puis de concurrence […]. Ces investigations présentent l'intérêt de s'intéresser aux réseaux sur la longue durée, en tentant la difficile synthèse entre facteurs de développement endogènes et exogènes ; entre histoire (micro)événementielle et grands paradigmes ; entre vision incrémentale de l'évolution et analyse des ruptures majeures ; entre acteurs et systèmes. » [REVAUX, SANDER, 2000 : 22].

Le territoire n'est plus appréhendé qu'en tant que source de facteurs de développement exogènes. Le territoire est ce qui est « en dehors » du réseau. Les deux systèmes sont de nature radicalement différente. Ils sont incompatibles et de ce fait, peuvent interagir. S'il fallait traduire cette notion à partir du vocabulaire formalisé par Gabriel Dupuy, le territoire serait *ce qui organise l'espace aréolaire*, ou en encore *l'espace aréolaire en tant que système*. Le réseau (*système réticulaire*) interagit avec le territoire (*système aréolaire*).

Le travail effectué autour de ces deux notions par le collectif Réseaux a de ce fait pris une orientation toute à fait distincte de celle poursuivie dans un premier temps. Il ne s'agit plus alors de déceler les conséquences du changement de nature qui affecte le réseau (territorialisation), mais de se concentrer sur une question déjà en germe dans les premiers travaux du collectif Réseaux : en quoi le développement des réseaux affecte-t-il les autres types espaces ? L'enjeu de ce travail repose sur la résolution d'une ambiguïté apparente : le réseau semble à la fois être l'élément qui donne son unité au territoire, qui en homogénéise les différentes aires, et celui qui rend les divisions institutionnelles obsolètes en leur opposant ses propres spatialités. Cette ambiguïté est résolue dès lors que l'on appréhende cette confrontation réseau-territoire à différentes échelles : le réseau ne crée pas de territoire, il lui impose son échelle de fonctionnement. « Il faut […] voir dans les réseaux techniques moins un facteur de localisation des activités qu'un élément de définition (parmi d'autres) de l'échelle de référence. » Les divisions institutionnelles ne sont pas obsolètes du fait de leurs tracés mais du fait des échelles d'action qu'elles instaurent.

De cette conception du réseau et du territoire, les sociétaires (du réseau) et les êtres sociaux (du territoire) ont disparu. Seuls subsistent deux systèmes. Les recherches géographiques qui poursuivent les travaux conceptuels de la première génération du collectif Réseaux en les appliquant à l'objet « pôle d'échanges » ne retiennent que cette conception du binôme réseau - territoire. Qu'elles se focalisent sur le premier [AMAR, 1993, 1996], sur le second [STATHOPOULOS, 1987, 1994 ; LEGENDRE D'ANFRAY, SANDER, 1993] ou sur l'articulation des deux systèmes [MARGAIL, 1996, KAUFMANN, 2000], aucune ne revient au territoire comme propriété d'un système réticulaire ou aréolaire. Le réseau de transport n'est plus jamais appréhendé comme un espace (potentiellement) territorialisé, et le voyageur est définitivement un élément du système, non plus un « sociétaire ». Nous avons choisi de construire une enquête de terrain pour évaluer la pertinence qu'il y aurait à affirmer aujourd'hui la territorialité des espaces du réseau, en l'occurrence le réseau de mobilité parisien.

2. L'expérience du territoire au cours du déplacement.

2.1. Méthodologie de l'enquête de terrain.

Pour mener cette analyse, quatre pôles d'échanges ont été retenus selon une double différenciation : (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 transport collectif et de services et commerces disponibles). Les pôles retenus sont tous situés en Ile-de-France : Gallieni, Massy-Palaiseau, Pont de Sèvres, Villejuif Louis Aragon.

Le dispositif méthodologique retenu est l'entretien semi-directif. L'échantillon par quota a été construit à partir d'une procédure de type boule de neige dans les quartiers situés à proximité des pôles d'échanges retenus. Afin de disposer d'un échantillon diversifié, les quotas ont porté sur la dimension homme-femme et sur les catégories d'âges. 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'échanges et des personnes n'y résidant pas, des personnes des catégories socioprofessionnelles 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'échanges ; la place et les fonctions du pôle d'échanges dans le programme d'activités quotidiennes ou occasionnelles ; l'image du pôle ; l'ergonomie du pôle ; les équipements en services et équipements ; la fonctionnalité des lieux ; les ambiances.

2.2. Comment définir l'appropriation territoriale du voyageur ?

Dans un premier temps, nous avons cherché à décomposer ce qui fonde dans la pratique la relation territoriale. Celle-ci peut être définie comme l'interaction d'un individu avec un espace (attachement à l'espace, intervention sur l'espace), interaction partagée avec d'autres individus et qui se développe dans le temps. Trois grandes dimensions doivent donc être croisées : les relations de l'individu à l'espace, à l'altérité et au temps.

Nous avons ainsi distingué, avec Alain Berthoz [1997] notamment, la perception de l'espace selon un référentiel *égocentré* ou *allocentré*. Le premier mode de perception de l'espace consiste à voir l'espace depuis son propre point de vue, le second, en s'abstrayant de la situation et en considérant sa position comme une parmi d'autres sur un plan abstrait. C'est le second mode qui est favorisé par le réseau de transport ; or, c'est le premier qui permet l'appropriation territoriale.

En termes de perception de l'altérité, cette appropriation territoriale dépend de la capacité du voyageur à se percevoir comme faisant partie d'une collectivité territorialisée. Or, si l'on s'inspire des travaux de Laurent Thévenot [2006] pour appréhender cette dimension de la perception, trois grandes formes de relation à l'altérité peuvent être distinguées : l'acteur appréhende autrui comme un *instrument* s'il s'inscrit dans une action planifiée ; il peut également l'identifier en fonction de sa place par rapport à son cercle intime, à son chez-lui c'est-à-dire comme *étranger* ou comme *compatriote* ; enfin s'il se comprend comme engagé dans une action publique, l'autre sera pour lui un regard, un spectateur. Seules les deux dernières formes semblent compatibles avec l'existence d'une collectivité territorialisée.

Ces deux premières dimensions permettent *a priori* de définir s'il y a appropriation territoriale ou pas. Cela suppose qu'il y ait entre elles corrélation. Or, l'analyse des entretiens permet effectivement de

valider cette hypothèse : les personnes qui perçoivent l'espace de préférence de façon allocentrée sont également celles qui perçoivent l'autre soit de façon instrumentale, soit pas du tout, et inversement, les voyageurs se déplaçant selon un référentiel égocentré perçoivent autrui selon une grande variété de modalités autorisant la formation d'une entité collective. Ce sont eux qui utilisent par exemple le plus fréquemment le pronom « nous » pour désigner un collectif de voyageurs dans lequel ils s'incluent. En définitive, il semble que nous puissions distinguer deux grandes formes de relation à ce que nous nommerons désormais l'environnement, c'est-à-dire l'agrégation de l'espace et de l'autre, de l'environnement spatial et social. Un premier groupe de voyageurs percevraient donc leur environnement à travers un régime *in situ* : ils perçoivent l'espace de l'intérieur et l'altérité avec acuité. Les voyageurs du second groupe semblent au contraire évoluer *ex situ*, en dehors du site dans lequel ils se trouvent physiquement. Intellectuellement, ils évoluent dans le plan du réseau plus que dans ses formes concrètes. Socialement, ils perçoivent de plus en plus pauvrement l'autre à mesure que leur préférence dans cette forme devient exclusive : d'abord comme un instrument, puis uniquement comme une forme à éviter, au même titre qu'un pilier ou un mur. La notion d'altérité disparaît alors.

La perception du temps enfin peut être comprise, en s'appuyant sur les travaux de Bertrand Montulet [1998], comme bipolaire. L'acteur peut percevoir le temps inscrit dans une permanence : il accordera alors beaucoup d'importance au fait d'ancrer tout changement dans l'habitude. S'il perçoit au contraire le temps d'abord à partir de ses changements, des événements qui le ponctuent, il sera en mesure de profiter des opportunités qui s'offrent à lui. Ces deux formes de perception du temps peuvent pareillement toucher les personnes in et ex situ. La perception du temps n'est donc pas corrélée à la perception de l'environnement et ne détermine pas l'engagement ou non du voyageur dans une relation territoriale.

En définitive, ces premiers résultats montrent qu'il y a bien appropriation territoriale au sein du réseau. Et si les deux premières dimensions permettent de définir cette relation territoriale, la troisième, permet de distinguer différentes formes de relations territoriales.

2.3. L'inscription territoriale : une condition sine qua none de l'aisance du voyageur ?

Fort de ce résultat, nous avons posé comme hypothèse que cette inscription territoriale jouait un rôle fondamental dans l'aisance du voyageur ; et que les deux valeurs pouvaient être considérées comme proportionnelles. Cette hypothèse reposait sur l'idée qu'une personne qui se sent « chez elle » dans un lieu est toujours plus à l'aise que dans un espace qui lui semble inconnu. Pour valider cette hypothèse, il aurait donc fallu que l'aisance du voyageur dépende de sa perception de l'environnement, et qu'elle se trouve du côté du mode de perception *in situ.* Or, les résultats obtenus montrent que la question de l'aisance est plus complexe.

Graphique.

Distribution des voyageurs selon leur perception de l'environnement et du temps.
Degré d'aisance de chaque groupe. Source : MT.

En effet, l'aisance ne se trouve pas d'un côté ou de l'autre de la perception de l'environnement, mais au contraire chez les personnes qui parviennent à alterner entre les deux modes. Ce résultat souligne l'importance d'une approche par entretiens, permettant de comprendre les processus en œuvre au moment du déplacement comme dans le temps long en termes de perception de l'environnement. Ici, c'est l'alternance entre différents modes de perception de l'environnement qui définit l'aisance plus que l'appartenance à l'une ou l'autre catégorie de perception. En l'occurrence, cette capacité à alterner entre perception *in* et *ex situ* nous est apparue comme corrélée à la perception du temps du voyageur. L'aisance elle-même du voyageur est donc corrélée à la perception du temps plus qu'aux autres

dimensions. Est-ce à dire que l'aisance n'est pas directement liée à la capacité du voyageur à entrer collectivement en interaction avec un territoire ? Le territoire ne serait donc pas une entrée pertinente pour comprendre l'aisance du voyageur ?

Il l'est en tout cas pour comprendre les sources de malaise du voyageur, sources sur lesquelles nous proposons de nous arrêter un instant pour mieux revenir ensuite à la question de l'aisance. Deux des cinq groupes de voyageurs identifiés rencontrent des formes distinctes de malaise. Les voyageurs situés à l'extrême *ex situ* de la perception de l'environnement sont enfermés dans la navigation selon les codes du réseau. Cette forme de déplacement leur interdit toute interaction avec l'espace comme avec les autres voyageurs. Cette impossible appropriation territoriale collective explique leur malaise. Les voyageurs situés à l'autre extrême de l'échelle de perception de l'environnement (*in situ*) seraient-ils à l'inverse gênés par une trop grande appropriation territoriale ? Non, car chez eux, c'est le contexte de déplacement qui résiste à leur désir d'interaction avec l'espace comme avec les autres voyageurs : ils se heurtent à l'hermétisme de l'environnement alors qu'ils lui sont eux-mêmes très poreux. Dans les deux cas, c'est l'impossibilité de s'approprier un territoire qui explique le malaise des voyageurs, que cette appropriation soit désirée ou pas.

Ce résultat invite à relire l'explication avancée de l'aisance : elle est conditionnée par la capacité du voyageur à alterner entre deux modes de perception de l'espace, ceux-ci correspondant à l'appropriation territoriale et à la navigation au sein de la signalétique du réseau. L'appropriation territoriale est donc une des conditions de l'aisance, même si elle n'en est pas l'unique condition, la condition nécessaire et suffisante. Son absence est une gêne même chez les personnes qui ne la recherchent pas (voyageurs extrêmes *ex situ*). Réciproquement, le fait de rechercher cette appropriation territoriale n'est pas une garantie de son obtention, donc pas une garantie d'aisance (voyageurs extrêmes *in situ*).

Au-delà de la question de la pertinence de l'entrée territoriale, il nous faut préciser que si le malaise se rencontre surtout chez les voyageurs des figures extrêmes, il naît également de la difficulté pour le voyageurs, de passer d'une figure à l'autre, au cours de son histoire. C'est le cas en particulier des personnes âgées, qui ont des difficultés à s'adapter à un environnement qui représente de plus en plus de contraintes physiques, mais qu'elles n'avaient pas l'habitude de percevoir de façon égocentrée, et pour lequel elles n'avaient pas l'habitude de demander de soutien auprès des autres voyageurs.

En définitive, les résultats de l'enquête de terrain ont permis de montrer qu'il existait un lien territorial entre les espaces de mobilité et leurs usagers, et que ce lien devait être favorisé pour améliorer l'aisance du voyageur. Les conséquences de ces résultats sont multiples, que ce soit en termes pratiques comme en termes théoriques.

3. Conséquence de l'existence d'une territorialité du réseau.

La mise en évidence d'une territorialité du réseau est porteuse de trois grandes conséquences. Avant toute chose (§3.1.), elle permet de renouveler la pensée de l'aisance du voyageur en introduisant une dimension de relation collective à l'espace que des approches sociologiques (déambulation d'un citoyen au sein d'un espace public[2]) et surtout ergonomiques (relation d'un homme avec une machine) oblitèrent. Nous verrons que l'existence d'une collectivité territorialisée est et peut devenir plus encore une garantie d'aisance pour le voyageur étranger ou exclu de ce territoire. Le développement d'une pensée de la territorialité du réseau place en outre (§3.2.) le réseau dans le champ de la géographie sociale et permet de solliciter pour l'appréhender les grandes notions de cette discipline. Cela invite également à utiliser les outils de représentation iconographique qui font la spécificité du géographe pour le donner à lire à ses usagers (§3.3.)

3.1. La collectivité territorialisée : un atout pour les transports collectifs.

Le premier intérêt de ce travail est de montrer la richesse que constitue la collectivité pour les transports « collectifs ». Les voyageurs des transports collectifs ont une forte demande en termes d'assistance au déplacement. C'est ce qui a conduit la RATP à développer les « points service de proximité », des bureaux ouverts sur l'espace de mobilité. Pour cela, l'entreprise a dû cesser toute vente aux guichets devenus PSP et transférer cette activité vers des automates. Or, les guichetiers ont dans le même temps été affectés à un plus grand nombre de tâches, y compris en dehors de leur guichet ; ils sont donc moins présents qu'auparavant. A l'entrée des stations, mais également dans toutes les situations où le voyageur pourrait avoir besoin d'assistance (orientation, sécurité), celui-ci se voit proposer une offre technologique de plus en plus complexe, allant du micro pour contacter le chef de station depuis le quai au futur GPS piéton, mais persiste à déplorer un manque de présence humaine.

Or, il y a un certain paradoxe à voir un réseau de plus en plus congestionné être critiqué pour son manque de présence humaine. Ce que le voyageur décrie, c'est en fait le manque de personnes « sollicitables ». En somme, il déplore l'existence d'une règle d'ignorance mutuelle, à laquelle il se heurte. Or, les personnes qui se déplacent avec aisance, celles qui parviennent à passer aisément d'un mode de perception de l'environnement à l'autre, sont également celles qui se sentent appartenir à une collectivité territorialisée. Il est en effet bien plus facile de s'adresser à un compatriote ou d'arguer de son statut d'étranger pour demander son chemin, que d'imaginer briser le cercle d'intimité que chaque individu reconstruit autour de lui. Le développement de cette collectivité serait un garant en termes d'aisance dans l'orientation et de sentiment de sécurité.

En outre, on sait depuis plus d'une quarantaine d'années [HALL, 1966] que les distances interpersonnelles se réduisent à mesure que le degré de connaissance entre deux personnes augmente. La distance qui sépare physiquement deux amis par exemple est toujours beaucoup plus réduite que celle qui sépare deux inconnus. Il est donc fort probable que le sentiment de promiscuité qui touche les voyageurs ayant une perception *in situ* extrême de l'environnement (jusqu'à conduire parfois au renoncement des transports collectifs) pourrait être lui aussi réduit par le développement du sentiment d'appartenance à une collectivité.

---

[2] Certes la notion d'espace public renvoie à la notion de collectivité publique, mais celle-ci se distingue de la notion de collectivité territorialisée dans la mesure où elle ne suppose aucune interaction avec l'espace, mais simplement un cadre juridique et social pour les déambulations du voyageur.

3.2. Possibilité d'appliquer les concepts de géographie humaine au réseau.

La reconnaissance d'une propriété territoriale du réseau place cet objet de recherche dans le champ de la géographie sociale et autorise à le confronter aux notions maîtresses de cette discipline, telles que le haut lieu, l'échelle, le paysage, la centralité, etc. Dans le chapitre qui suit, nous avons choisi de présenter la confrontation du réseau territorialisé à la notion de frontière ; toutefois des développements similaires auraient pu être réalisés avec autant de portée pour les autres notions[3].

La frontière est ce qui définit avant toute autre chose le territoire : un territoire n'existe que par opposition aux espaces adjacents, de la même façon qu'une identité territoriale ne trouve son unité qu'en opposition aux identités des groupes sociaux voisins. La limite est créatrice de territoire ; c'est elle qui permet son unité et qui définit sa taille. Mais si l'espace circonscrit est aisément identifiable dans le cas d'un espace aréolaire, qu'en est-il des espaces réticulaires ?

Dans le cas qui nous intéresse ici, le vécu des espaces de mobilité franciliens, la question du tracé de la frontière n'a en lui-même rien d'évident. Certaines personnes interrogées le situent au moment d'entrer dans un espace clos (gare, station de métro), d'autres au moment de passer les barrières de contrôle. Cela signifie-t-il que Baptiste[4], qui accède aux quais de Massy-Palaiseau sans entrer dans la gare, et sans passer de barrières de contrôle, n'a pas le sentiment d'entrer dans un territoire ? Pourtant si, et son cas nous éclaire sur ce qui fait la frontière entre territoire du réseau et espace de l'urbain : Baptiste pénètre dans le territoire au moment où il entre en contact avec les codes du réseau, en l'occurrence au moment où il consulte le panneau d'affichage indiquant dès la gare des bus les heures de passage des prochains RER. La limite entre territoire réticulaire et urbain n'est donc pas une ligne mais une zone de transition au cours de laquelle le voyageur va peu à peu pouvoir lâcher prise sur l'environnement immédiat pour se raccrocher au code du réseau et l'espace abstrait du plan auquel il se réfère. Cette zone se situe entre le premier contact du voyageur avec le code réseau et son entrée dans le véhicule, en tout cas en ce qui concerne les modes ferrés.

Qu'en est-il des espaces de mobilité des modes routiers ? Sont-ils exclus du territoire réticulaire comme semble le suggérer Amélie, qui se refuse à l'usage des modes ferrés mais non routiers ? En réalité, la frontière existe bel et bien entre l'espace urbain et celui du bus, mais avec beaucoup plus de porosité que dans le cas des modes ferrés. Les espaces dédiés au bus sont inscrits dans l'urbain et même lorsque le voyageur passe les barrières de contrôle, c'est-à-dire au moment où il pénètre dans le bus, il reste en contact visuel avec la rue. De ce fait, il peut se refuser à l'adoption des codes du réseau et poursuivre son déplacement en ignorant qu'il pénètre dans un territoire réticulaire. Dans le cas des modes ferrés, la porosité entre territoire urbain et territoire du réseau est bien moindre que dans le cas du réseau routier, mais elle existe : elle se traduit par les noms des stations faisant référence aux quartiers qu'ils desservent, ainsi que par la pénétration depuis les années 1970 et l'automatisation des contrôles des titres d'une multitude d'activités de vente ambulante ou de quête autrefois réservées à l'urbain.

Cette porosité et les différences qui se manifestent entre réseaux routiers et ferrés invite à poser la question de l'unité du territoire du réseau. Y a-t-il un ou plusieurs territoires du réseau ? S'agit-il d'un territoire spécifique ou simplement d'espaces affectés par une territorialité au même titre que d'autres espaces urbains ? On observe ici une contradiction entre l'étanchéité spatiale des réseaux ferrés

---

[3] Ces développements seront présentés au sein de notre travail exhaustif de doctorat, en cours de rédaction.

[4] Baptiste, comme Amélie, fait partie des personnes interviewées lors de notre enquête par entretiens. Baptiste est un homme de 23 ans, célibataire et formateur informaticien au sein d'une PME. Il fréquente le pôle de Massy-Palaiseau quotidiennement et réside à Paris (14e arrdt). Amélie est une femme de 85 ans, célibataire et retraitée. Elle fréquente le pôle du Pont de Sèvres mensuellement et réside à Sèvres (92).

(l'existence du seuil est récurrente dans les paroles des personnes interrogées), et leur porosité sociale. En effet, la frontière qui existe entre les deux territoires est faite pour être franchie et pour lier bien plus que pour diviser deux groupes sociaux. Les populations urbaines sont également celles qui fréquentent le réseau de transport, et ce d'autant plus qu'à Paris, la congestion des réseaux routiers est telle qu'une part beaucoup plus importante que la seule population des captifs est amenée à fréquenter les transports collectifs. Il est d'ailleurs intéressant de constater que les voyageurs identifient culturellement le réseau de transport à la région dans laquelle il s'inscrit. Les personnes qui se sentent appartenir à ce territoire l'affirment : « le métro, c'est Paris ». Celles qui viennent d'y arriver et s'y sentent encore étrangère décrivent les parisiens à travers des scènes observées dans le métro et se prennent également elles-mêmes en photo dans le métro. L'identité réticulaire rejoint donc ici l'identité urbaine, le réseau étant lui-même un haut lieu de l'urbain, une des représentations symboliques.

La tentative de définition des frontières du (des) territoire(s) permet de poser, outre la question de son unité, celle de sa taille. Si l'on peut situer la frontière à la zone comprise entre la limite clos-ouvert et les barrières de contrôle, alors le territoire désignerait l'ensemble des espaces et des personnes comprises à l'intérieur de ces limites. Mais la notion d'interaction disparaît de cette définition : elle désigne alors bien plus l'ensemble des espaces publics du réseau que celui de son territoire (selon les définitions posées en conclusion du chapitre 2). Les frontières du territoire sont donc, encore une fois, tout à la fois spatiales et sociales. En l'occurrence, elles excluent les personnes qui ne parviennent pas à ou refusent d'entrer en interaction avec le territoire du réseau ; en l'occurrence toutes les personnes ayant une perception du temps *en durée.*

3.3. Possibilité d'utiliser les outils du géographe pour dire l'espace.

L'intérêt qui résulte de l'inscription du réseau dans le champ géographique est également d'ordre pratique : il invite à mettre en œuvre les compétences iconographiques développées par ce champ disciplinaire, de façon à combler l'absence presque totale de représentation de l'espace offerte aux voyageurs.

Il est en effet intéressant de constater que dans le réseau, l'espace clos n'est pas dit. Tandis que les gares routières sont toutes représentées au travers des plans de quartier proposés par les transporteurs, les espaces souterrains ou simplement clos ne sont jamais représentés. Les cartes présentes en gare ou en station sont en fait soit des plans représentant le réseau à différentes, soit de vraies cartes mais de l'espace urbain alentour. Cela explique que les cartes mentales recueillies auprès des voyageurs prennent la forme de plans de réseau plus ou moins déformés, mais jamais d'espaces du réseau (VIGNAUX, 1987). La seule carte représentant un espace réticulaire clos est le plan très schématique de la salle centrale du pôle d'échange Châtelet-les-Halles. Tout se passe comme si les couloirs, quais, halls d'accueils étaient assimilés à des lignes et des points sans consistance géométrique donc sans réalité géographique.

De fait, les données existant chez les transporteurs sur les espaces qu'ils exploitent sont d'ordre technique. Les représentations spatiales ont-ils disposent sont des dessins techniques, des « référentiels patrimoniaux et techniques »[5] qui semblent plus représenter l'intérieur d'une machine que symboliser un espace vécu. Cela confirme le fait que les transporteurs persistent à exploiter leurs espaces de façon mécaniste ; les relations entre l'usager et l'espace étant prises en compte, mais exclusivement de façon ergonomique.

D'où la nécessité de mettre à profit toute la variété iconographique produite en géographie pour dire l'espace du pôle, et le favoriser l'interaction entre cet espace et les voyageurs qui le parcourent. De

[5] Selon la dénomination RATP.

cette façon, une attention particulière pourra être portée à toute une série d'éléments qui seraient traités à la marge au sein d'un dessin technique : la représentation des seuils, dont on a vu l'importance pour le voyageur (§ 3.2.), les échelles, les différents niveaux, les hauts lieux, les points d'arrêts et de repos hors du flux, etc.

Conclusion.

En définitive, la relation entre le réseau et le territoire, majoritairement comprise en termes d'opposition, offre un tout autre visage dès lors que l'on réintroduit le point de vue de l'acteur et la question de la sociabilité entre les acteurs d'un même réseau. Les deux notions apparaissent en effet tout à fait compatibles si l'on les considère comme étant de natures différentes : le réseau étant une forme de l'espace et le territoire, une propriété pouvant affecter différentes formes d'espace. Le constat de cette compatibilité et de l'existence d'une territorialité réticulaire apparaît au terme de notre analyse comme une source de développements tant théoriques qu'opérationnels, en particulier en ce qui concerne l'aisance du voyageur au sein des espaces de mobilité.

Bibliographie

AMAR, G. (1993), Pour une écologie urbaine des transports, *Annales de la recherche urbaine*, 59/60. pp.140-151

AMAR, G. (1996), Complexes d'échanges urbains, du concept au projet, le cas de La Défense, *Annales de la recherche urbaine,* 71, pp.93-100.

BERTHOZ, A. (1997), « *Le sens du mouvement »,* Paris, Odile Jacob.

CLAVAL, P. (1981), « *La logique des villes. Essai d'urbanologie* », Paris, Litec, coll. « Géographie économique et sociale », 633 p.

DEKINDT, J. (1986), Notes sur la sociabilité des réseaux, *Actions et recherches sociales,* 4.

DUPUY, G. (1987), Vers une théorie territoriale des réseaux : une application au transport urbain, *Annales de Géographie,* 538, pp.658-679.

DUPUY, G. (dir.) (1988), « *Réseaux territoriaux* ». Caen, Paradigme, coll. « Transports et communication ».

DUPUY, G. (1991), « *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes* », Paris, Armand Colin, coll. « U Géographie ».

HAGGETT, P. (1973), « *L'analyse spatiale en géographie humaine* ». Paris, Armand Colin, [traduit de la 4e éd. anglaise], coll. « U Géographie » (2001).

HALL, E.T. (1966), « *La dimension cachée* » Paris, Seuil (1978).

KAUFMANN, V. (2000), « *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal* », Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 252 p.

LACOSTE, X. (1991), « *La ville du service : le service de distribution d'eau et son territoire dans l'agglomération de Rabat-Salé au Maroc* », Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université Paris XII Val-de-Marne, sous la direction d'Henri Coing.

LEGENDRE D'ANFRAY, P. ; SANDER, A. (1993), « *Points-de-réseaux et formes urbaines, une analyse morphologique de la correspondance* » Paris, Document interne de la RATP, Département du développement, Unité Prospective, n°86.

MARGAIL, F. (1996), « *Les parcs relais, outils clés de politiques intermodales de déplacement* », Paris, Thèse de doctorat, ENPC, sous la direction de Gabriel Dupuy.

MONTULET, B. (1998), « *Les enjeux spatio-temporels du social. Mobilités* »*,* Paris, L'Harmattan.

OFFNER, J.-M. (1993), Le développement des réseaux techniques, un modèle générique, *Flux,* 13/14, pp.11-18.

OFFNER, J.-M. ; PUMAIN, D. (1996), « *Réseaux et territoires. Significations croisées* », La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, coll. « l'aube territoire », 280 p.

PLASSARD, F. (1989), Infrastructures de transport et transformations de l'espace, *Culture Technique,* 19, pp.150-158.

RAFFESTIN, C. (1980), « *Pour une géographie du pouvoir »,* Paris, Litec (1984).

REVAUX, P. ; SANDER, A. (2000), « *Les lieux du transport : passerelles méthodologiques entre le fret et le transport de voyageurs* », Rapport final d'une recherche financée par le Predit 1996-2000, Groupe programme : Recherches stratégiques, Axe : Lieux du transport : continuité et ruptures, 104 p.

SANSOT, P. (1984), L'Eau, *Urbanisme,* 201.

STATHOPOULOS, N. (1987), « *Réseaux à organisation polaire* » Paris, Document interne de la RATP, Département du développement, Unité Prospective, n°28.

STATHOPOULOS, N. (1994), Distribution territoriale de l'offre et couverture spatiale du réseau ferroviaire parisien : une méthodologie d'évaluation de la performance des réseaux de transport urbain, *Cahiers scientifiques du transport*, 29.

THÉVENOT, L. (2006), « *L'action au pluriel : sociologie des régimes d'engagement* », Paris, La Découverte.

VIGNAUX, G. (1987), « *Le réseau des transports parisiens : territoires et cartographies mentales* »*,* Paris, Document interne de la RATP, Département du développement, Unité Prospective, n°30.