

HABITABILITÉ DU RÉSEAU DE MÉTRO PARISIEN : SUR LES PAS D'ISAAC JOSEPH, LE LONG DE L'ESPACE PUBLIC ET AU-DELÀ

MARION TILLOUS, Laboratoire d'études de genre et de sexualité (UMR 8238),
Université Paris 8, Vincennes Saint-Denis,
marion.tillous@univ-paris8.fr

RÉSUMÉ

Le lieu commun concernant le métro est justement qu'il n'est ni un lieu (mais un réseau), ni commun (les personnes qui en constituent la foule n'ont rien en commun et n'ont pas de lien entre elles), ce qui fait du métro notamment parisien un espace qui semble particulièrement inhabitable; il est perçu comme un univers dans lequel l'humanité des voyageurs est mise en doute. Or, cette image ne correspond pas avec les situations effectivement observées par nous dans le métro. Nous avons donc cherché comment décrire au plus juste ces situations, de façon à repenser l'aisance du voyageur au sein du réseau de transport collectif et à limiter le report vers l'usage de la voiture. L'intuition pragmatiste et interactionniste d'Isaac Joseph, sa façon de comprendre l'espace de mobilité comme un espace public support d'interactions sociales, sont utilement mises à profit pour identifier et décrire les sociabilités qui s'y déroulent entre voyageurs, et permettre de comprendre comment l'indifférence apparente même est en fait une marque de sociabilité. Notre propos est ici de démontrer, à partir d'entretiens semi-directifs et d'observation directe, comment le métro répond aux exigences de ce qui définit un espace public et qui constitue le substrat nécessaire à la constitution d'un territoire. Le propos de l'article est ainsi de démontrer la façon dont la notion d'habitabilité permet d'articuler celles d'espace public et de territoire.

Mots clés : Espace public, territoire, métro, inattention civile, méthodes qualitatives.

INTRODUCTION

Le métro est un espace qui, à Paris comme ailleurs, semble inhabitable en particulier parce qu'il paraît rendre impossible tout échange social. La proposition « dans

le métro, les gens ont l'air triste et ne se parlent pas» fait figure de lieu commun en France et dans son aire culturelle. Les discours artistiques relayent et entretiennent l'image d'un métro figure archétypale de l'anonymat des grandes villes et d'univers dans lequel l'humanité des voyageurs est mise en doute. Si habiter suppose d'entrer en interaction avec un lieu (spatial et social) jusqu'à se sentir concerné par ce qu'il y advient, alors les scènes figurant un métro vide ou peuplé d'une foule hagarde roulant de nuit, dans lequel peuvent avoir lieu courses-poursuites et assassinats sans que personne ne les remarque¹, dénoncent sans ambiguïté son impossible habitabilité². Or, cette image, mobilisée par un grand nombre de personnes interrogées dans le cadre d'entretiens semi-directifs, ne correspond pas avec les situations effectivement observées par nous dans le métro. Nous avons donc cherché comment décrire au plus juste ces situations, de façon à repenser l'aisance du voyageur au sein du réseau de transport collectif (TILLOUS, 2009).

L'intuition pragmatiste et interactionniste d'Isaac Joseph³, sa façon de comprendre l'espace de mobilité comme un espace public support d'interactions sociales, est utile pour identifier et décrire les sociabilités qui s'y déroulent entre voyageurs. Ce travail n'a pourtant pas été réalisé par Joseph⁴ dans le métro au contraire du bus (JOSEPH, 1987a) et bien évidemment de la rue (not. JOSEPH, 1984; JOSEPH, 1997). Joseph a en effet toujours abordé la question de l'expérience du voyageur depuis le réseau et les usages qui en sont faits (la gare comme monde d'intelligence distribuée, par exemple) (JOSEPH, 1999), et a réservé l'approche interactionniste à la question de la relation de service donc au point de vue de l'agent (JOSEPH, 1987b; JOSEPH, 2004). Nous proposerons donc d'effectuer cette articulation et de montrer comment les cadres de l'interaction en public se déploient pour le voyageur dans les espaces du métro, rendant les situations visibles et lisibles pour un observateur extérieur, et faisant de cet espace un espace public.

L'expérience du voyageur au sein du métro parisien a été plus directement abordée par l'un des doctorants d'Isaac Joseph, Éloi Le Mouël, en préalable d'une thèse portant sur le vécu des œuvres culturelles dans les espaces normalement dédiés au déplacement (LE MOUËL, 2006). Nous solliciterons ses travaux en fonction des besoins de l'analyse, au même titre que nos deux sources de données propres: les récits recueillis au

¹ Cf. *The Warriors*, 1979; *Kontroll*, 2003; *Collateral*, 2004.

² Pour le détail de l'analyse des discours artistiques relayant l'image d'un métro a-social, cf. TILLOUS, n.d.

³ «*La lecture de Simmel et de ses analyses microsociologiques de la conversation, ainsi que celle des sociologues de la première École de Chicago (Park, Burgess, etc.) et enfin celle de Goffman, ont achevé de convaincre Joseph qu'il fallait poser que "l'unité élémentaire des sciences sociales, c'est l'interaction"*» (JOSEPH, 2007, p. 13), reprenant ainsi le postulat d'un des pères fondateurs de l'interactionnisme symbolique, G. H. Mead. L'interactionnisme est avant tout une posture méthodologique. Elle recommande de prendre pour unité d'analyse ce qui se produit entre deux acteurs, la relation qui apparaît entre eux du fait de leurs *actions réciproques* et de leur capacité à *observer* ce qui se passe. Cette posture a une portée critique dans la mesure où elle permet de se défaire de certaines antinomies classiques en sciences sociales: l'individu contre la société, le sujet contre la structure, etc.» (CLOT-GOUDARD et TILLOUS, 2008, p. 108).

⁴ Ce qui était en fait son projet, comme en témoigne la recherche inaccomplie menée autour de la ligne 2 du métro parisien en comparaison avec la ligne 7 du métro new-yorkais (JOSEPH, 2003; TONNELAT *et al.*, 2007).

cours d'entretiens semi-directifs menés auprès des usagers de quatre pôles d'échange du réseau parisien entre 2005 et 2008 (TILLOUS, 2009) et de l'observation directe menée au cours de l'année 2010, sous la forme d'une description ethnographique de scènes observées dans le métro, et dans lesquelles nous nous sommes parfois trouvée engagée. Cette méthode nous a semblé pertinente dans la mesure où il s'agissait de mettre en évidence des interactions dans le cadre de l'espace public, c'est-à-dire qui se rendent visibles et lisibles aux yeux d'un observateur extérieur.

Nous proposons donc d'articuler notre article autour d'une typologie des grandes formes d'interactions qui se dégagent de notre enquête de terrain. Sa mise en œuvre doit beaucoup à la lecture des travaux d'Erving Goffman sur l'espace public (1959a; 1959b; 1963; 1967; 1974), de ceux de Stéphane Tonnelat sur le métro (TONNELAT, 2012; OCEJO et TONNELAT, 2013; TONNELAT, s.d.), ainsi qu'à l'ouvrage de référence de Lyn H. Lofland, *The Public Realm* (1998). Ce faisant, notre objectif est moins de contribuer à la connaissance de l'espace public que de montrer comment la reconnaissance du statut d'espace public suffit à remettre en cause l'inhabitabilité d'un espace. Les lecteurs de Marc Augé (1986; 2008) par exemple se demanderont peut-être quel est l'enjeu de démontrer en 2016 l'habitabilité du métro. Mais dans une perspective opérationnelle, l'image commune d'inhabitabilité qui l'entoure sert toujours de fondement à la possibilité d'une approche ergonomique (l'expérience du métro comme pure interaction homme-machine). Approche qui se traduit dans le cadre du programme «renouveau du métro» par exemple par le découpage d'un *parcours* voyageur en séquences, chacune appelant ensuite la mise en place d'équipements et de signalétiques utilisables par *le* voyageur «en toute autonomie» (RATP, 2014), c'est-à-dire comme s'il était parfaitement seul.

Reconnaître l'habitabilité de l'espace du métro, et à travers lui des réseaux et des espaces de mobilité, sert aussi de tête de pont pour interroger l'existence d'un territoire, ce que nous verrons en toute fin d'article. Espace public et territoire ne s'opposent pas, mais au contraire s'articulent l'un à l'autre autour de la notion d'habitabilité. Parler de territoire exclusivement à propos d'un espace privé reviendrait à cantonner cette notion à son usage éthologique et à réduire l'homme à l'animal. Le territoire est avant tout un espace public, dont l'habitabilité ne se restreint pas au social mais est étendue à l'espace.

LA CONSCIENCE DU REGARD

En public, l'interaction qui lie deux acteurs au cours d'une séquence d'action est exposée au regard d'un ensemble indéfini de personnes pour qui la situation doit être compréhensible de l'extérieur. Plus qu'une possibilité, c'est un devoir qui incombe aux acteurs de se soumettre aux règles de lisibilité et de visibilité, les deux piliers constitutifs du cadre de l'action en public. Pas question par exemple pour un passant de dissimuler un objet volumineux sous son manteau ou de se relever d'une chute sans en rendre la cause explicite («que ces bandes blanches deviennent glissantes quand il pleut...»). C'est ce qui conduit Erving Goffman (1959a; 1974, chap. 5) à envisager les cadres de l'action en public à la façon d'une scène théâtrale sur laquelle les acteurs doivent constamment agencer leurs actions de façon à ce qu'il soit, à tout moment, possible à un observateur extérieur de répondre à la question : «Que se passe-t-il ici ?» (GOFFMAN, 1974).

L'existence d'un regard du public devient lisible dans les paroles ou la conduite des voyageurs lorsque celui-ci devient menaçant, c'est-à-dire quand l'acteur est pris dans une situation qui menace de lui faire perdre la « face ». La « face » est le terme par lequel E. Goffman désigne la « *valeur sociale positive qu'une personne revendique effectivement à travers la ligne d'action que les autres supposent qu'elle a adoptée au cours d'un contact particulier* » (1967, p. 9). E. Le Mouël (2006) donne l'exemple d'une voyageuse dont le titre de transport ne fonctionne pas. Il s'agit probablement d'un abonnement car elle se refuse à le considérer comme invalide et à en acheter un autre. Si elle passe au-dessus du tripode de contrôle, il est probable que le public interprète sa ligne d'action comme une fraude, ce qui, pour une femme d'une quarantaine d'années, sera probablement perçu négativement. Elle doit donc donner à ce public les signes qui l'engagent à comprendre les cadres de la situation différemment : elle passe plusieurs fois de suite son titre pour le valider, manifeste verbalement son incompréhension et sa contrariété, puis passe par-dessus le tripode en continuant à grommeler. Elle évite ainsi de perdre la face, c'est-à-dire à la fois d'être gênée et d'embarrasser les autres voyageurs.

C'est la même préservation de la face qui est en jeu dans la situation observée par nous dans la salle d'échange métro / RER de la Gare du Nord et relatée ci-après :

Des personnes distribuent des tracts « Rayon d'Or ». Elles portent devant elles des panières à la façon d'ouvreuses de cinéma ce qui laisse imaginer qu'elles distribuent des échantillons gratuits. De ce fait, les gens prennent volontiers ce qu'elles leur tendent, certains les remercient, d'autres s'approchent même pour recevoir quelque chose. Mais il ne s'agit que d'un tract et plusieurs voyageurs montrent une marque de déception.

Ces voyageurs qui jettent les tracts avec véhémence ou qui marquent fortement leur étonnement ont conscience qu'ils se sont laissés prendre à des cadres fabriqués et leur réaction forte ressort tout à la fois du mécontentement d'avoir perdu la face et de la volonté de la recouvrer en montrant qu'à présent ils ne sont plus dupes.

Un entretien réalisé auprès d'une personne âgée, Amélie, quatre-vingt-cinq ans, nous donne un exemple d'irruption du regard du public lorsque la situation devient potentiellement menaçante pour la préservation de sa « face ». Amélie se refuse à emprunter le métro car elle a peur de tomber dans les escaliers. Dans cette chute, elle redoute tout autant la douleur (sa hanche est fragile, et elle devra sans doute retourner à l'hôpital) que la peur de l'humiliation : « Si je tombe, de quoi j'aurais l'air ? » Cette formulation rend explicite la peur d'Amélie d'être discréditée *aux yeux* des autres en cas de chute : le regard du public est un acteur à part entière dans cette scène imaginée et redoutée.

Il existe toutefois un autre type de situation au cours de laquelle le regard du public est lisible et cela sans que celui-ci ne soit menaçant : lorsque l'un des voyageurs se distingue des autres par son uniforme.

(Montparnasse, quai de la ligne 6, direction Étoile) Un officier en uniforme attend le métro ; il est debout, proche des voies. Derrière lui, un couple de personnes âgées (soixante-dix ans environ) le regarde et commente sans s'en cacher.

Par son costume, l'officier est devenu une personne publique, qui attire les regards, c'est-à-dire qui autorise que le regard du public se pose sur lui sans avoir à se détourner aussitôt. L'officier est pleinement exposé au public.

RENDRE SON ACTION ET SON STATUT EXPLICITES

Les voyageurs engagés dans leurs déplacements rencontrent en permanence le regard diffus du public plus ou moins relayé par celui d'acteurs précis, qui les oblige à rendre compte de leurs actions de manière théâtrale. E. Le Moël parle à ce propos, en s'inscrivant dans l'héritage direct d'I. Joseph et d'E. Goffman, de « *microdramas du quotidien* [qui] *forcent les acteurs à renouveler sans cesse leur gamme de justifications, alignements et réalignements* » (2006, p. 142). Il donne plusieurs exemples de microdramas, ou en d'autres termes de séquences théâtrales rapidement déroulées, au cours desquels les acteurs sont conduits à réajuster leur rôle selon les incidents qui adviennent (2006, p. 136-142) : telle femme rencontre une difficulté à enclencher son billet et réajuste la position de son corps pour se placer perpendiculairement au flux et *montrer* qu'elle ne veut plus y prendre part ; tel jeune homme ne trouve plus son billet alors qu'il se trouve devant les barrières de contrôle et *surjoue* le rôle du distrait, de la victime – d'une poche trop profonde –, du déboussolé.

Rendre son action explicite, c'est non seulement la rendre visible, mais également s'assurer qu'elle convient bien à la situation, qu'elle répond aux exigences de normalité définies par les cadres de la situation. L'observation suivante en donne un exemple :

(Montparnasse, couloir central reliant les deux pôles de la station). Deux femmes assez larges d'environ soixante-cinq ans discutent sur le tapis roulant. L'une d'elles commence à se reporter sur la gauche pour discuter plus confortablement. Je circulais jusque-là sur la gauche mais je me range derrière elles sur la droite pour voir comment les autres voyageurs vont leur adresser la parole. Sauf que l'homme qui me suivait m'a vue me reporter et commence par s'adresser à moi en riant : « Ça va être très compliqué ! » Je lui réponds par l'affirmative en souriant. Il leur demande simplement « Pardon, Mesdames » et la dame de gauche se range à nouveau.

L'observatrice, par son action, a rendu précaire la normalité de la démarche qui consiste à demander pardon aux personnes qui bloquent le passage du tapis roulant : l'homme qui la suit peut considérer qu'elle ne trouvera pas *normal* de demander pardon puisqu'elle-même ne l'a pas fait et s'est rangée derrière les deux dames. Il doit donc valider auprès de l'observatrice qui sert de témoin que son action est bien « normale » avant de l'engager tout à fait. Il ne fait pas qu'annoncer l'action qu'il s'apprête à faire, mais s'assure de son droit à la réaliser, droit que l'observatrice lui accorde en lui souriant.

La nécessité de faire « ce qu'il convient » de faire est verbalement exprimée au cours de l'interaction suivante :

(Gare du Nord, salle centrale d'échange RER-métro) Je m'approche de guichets désaffectés (recouverts d'une vitre sans tain) et m'y appuie pour ranger quelque chose dans ma sacoche. Je me retourne pour observer la situation, et

une femme qui était derrière moi s'approche comme pour prendre ma suite au guichet. N'y voyant personne, elle s'adresse à moi : « Qu'est-ce qu'on est censés faire ? », puis ajoute « Je voudrais prendre un billet ». Je lui demande sa destination. Elle me répond « Port-Royal sur le RER B ». Je lui indique alors l'ADUP⁵ le plus proche. Elle approuve : « Ah, d'accord, merci ».

La rupture de cadre provoqué par l'information contradictoire : « Cette jeune femme semble arrêtée devant un guichet comme si elle venait de réaliser une transaction, mais personne n'est visible derrière ce guichet », suscite chez la personne la demande d'une explicitation des cadres. Cette demande est verbalement exprimée par la question : « Qu'est-ce qu'on est censés faire ? », qui revient à demander : « Quels sont les cadres selon lesquels je suis censée agir ? ».

Les personnes engagées dans le cours d'une action doivent rendre explicites non seulement leur action, mais également leur statut et le degré de lien qui les unit aux autres personnes en présence. Ces signes du lien vont de la main tenue dans un couple et la bise échangée par deux amis avant de se séparer, à la revendication du jeune homme (Montparnasse, couloir central) assis sur la rampe du tapis roulant, qui tient son amie serrée contre lui entre ses bras et ses jambes, et qui regarde directement les personnes qui passent à côté d'eux.

MOTILITÉ COOPÉRATIVE

La motilité coopérative est le principe selon lequel la plupart des « unités véhiculaires », voitures, cycles ou même piétons, emploient constamment dans la circulation des procédés qui leur évitent de cogner les uns dans les autres. Ces procédés, et le fait qu'ils « *projetent une structure sur le comportement dans la rue* » ont été mis en évidence par E. Goffman (GOFFMAN, 1959b, chap. 2.II). L'expression « *motilité coopérative* » pour désigner cet ensemble de procédés est de L. H. Lofland (1998, p. 29).

Cette motilité coopérative est l'interaction sociale la plus immédiatement constatable pour un observateur extérieur. Il lui suffit de se poster à n'importe quel point très fréquenté du réseau, par exemple la station Gare du Nord pendant l'hyperpointe du matin, pour constater que les voyageurs ne se rentrent pas dedans, mais s'évitent, ralentissent ou accélèrent leur pas selon les besoins, anticipent les mouvements des autres voyageurs. Cette observation générale peut être aisément confirmée par différents exemples de situations :

(Gare de l'Est, quai de la ligne 5, direction Place d'Italie) Une rame de métro entre en station. Les voyageurs qui attendent sur le quai se mettent sur le côté des portes et laissent descendre les quelques voyageurs qui quittent la rame, avant de s'y engouffrer. Sur le quai, un homme chargé d'une valise, qui vient de sortir de la rame, se met sur le côté entre deux séries de sièges pour ne pas freiner les voyageurs plus rapides. Il attend que le quai se vide, puis il repart.

⁵ Appareil distributeur à l'usage du public : automate de vente des titres de transport au sein du réseau RATP.

Dans les couloirs, cette motilité coopérative est facilitée par le fait que les circulations suivent un sens dominant, et peuvent se répartir en deux flux distincts.

(Gare du Nord, couloir qui relie la station à La Chapelle) Les voyageurs se divisent en deux flux, l'un en direction de Gare du Nord, l'autre à destination de La Chapelle. Les voyageurs circulent sur la droite, à un rythme soutenu mais relativement identique pour tous. Personne n'est à l'arrêt, ni dans les couloirs, ni même sur les escaliers mécaniques. Je voudrais m'arrêter pour observer les personnes en présence, mais je ne trouve pas « d'alibi » : je n'ai pas de raison de ne pas être en mouvement.

Cette motilité coopérative est avant tout possible du fait d'une constante attention portée à l'autre. Cette attention est quelque chose qui s'apprend, comme en témoigne cette situation.

(Gare de Lyon, quai de la ligne 14) Un enfant de deux ou trois ans pousse une petite valise à roulettes bleue presque aussi grande que lui. Son image se réfléchit sur les parois des portes palières, ce qui semble beaucoup l'amuser. De ce fait, il ne voit pas qu'il fonce sur une jeune femme qui arrive en sens inverse et s'apprête à l'éviter. Sa mère le rappelle à l'ordre : « Regarde où tu vas ! » Il s'arrête net, regarde sa mère puis la jeune femme.

ÉCHANGES CONFIRMATIFS

E. Goffman remarque que toute prestation – don, service, attention – appelle une marque de gratitude. Il nomme « *échange confirmatif* » (GOFFMAN, 1959b, chap. 3) ces interactions qui lient la prestation à la gratitude, qu'il s'agisse d'assistance suivie d'un remerciement ou d'une simple salutation à laquelle la personne saluée répond.

La prestation peut être réalisée suite à une demande. La demande la plus courante au sein du métro est la demande de direction. L'observation suivante en donne un exemple :

(Châtelet-les-Halles, salle d'échange lignes 1-4-14) Un jeune homme s'approche d'une femme en marche vers la ligne 1. Il lui demande vraisemblablement sa direction car elle lui indique la direction de la Porte de Clignancourt en lui disant : « Ligne 4, 4 ». Il répond : « Merci, merci ! » et s'éloigne dans la direction indiquée.

Thierry, vingt-cinq ans, témoigne de la banalité pour lui de ce type d'interaction lorsqu'il explique à son interlocutrice qu'il préfère demander de l'aide aux personnes qui l'entoure plutôt que de tenter de comprendre la signalétique de sortie de station :

« Int. : Ces "gens", tu les choisis ou tu interrogues au hasard ?

Thierry : Je fais confiance. Je pose des questions quand je commence à trop m'énerver, je pose la question à la première personne qui passe à côté de moi. »

Mais la prestation peut aussi être réalisée sans que la personne à qui elle est destinée n'en fasse la demande.

(Bobigny, salle de vente) Un jeune homme de vingt-cinq ans environ passe la barrière de contrôle puis remarque une jeune femme du même âge en jupe courte et chaussures à talons qui téléphone de l'autre côté (hors contrôle). Il lui fait signe de s'approcher des portes battantes de sortie qu'il ouvre en faisant mine de sortir. Il lui permet ainsi très galamment de frauder, c'est-à-dire sans avoir à enjamber les tripodes. Elle le remercie et reprend son appel. Il file devant.

APPORTER DE L'AIDE AUX PERSONNES EN COPRÉSENCE

Si les échanges confirmatifs adviennent si régulièrement dans le métro comme dans la rue, c'est parce qu'ils sont soutenus par un autre principe de l'action en public que Lyn H. Lofland nomme la « *serviabilité restreinte* » (LOFLAND, 1998, p. 32). En public, lorsqu'une demande est formulée (« Quelle heure est-il ? » par exemple) ou qu'une personne semble manifestement avoir besoin d'assistance, il est normal – en d'autres termes, il entre dans les normes de l'action en public – de répondre à cette demande de manière « restreinte », c'est-à-dire sans s'appesantir ou tirer avantage de la situation. L'exemple donné plus haut en témoigne : le jeune homme aide la jeune femme à frauder mais part dès lors que celle-ci l'a remercié (au double sens du terme). Il est confirmé par celui-ci :

(Bobigny, escalier de la gare routière) Une femme d'une trentaine d'années porte un chariot lourd. Elle s'apprête à descendre les escaliers mais semble embarrassée, d'autant que beaucoup de monde s'engage en même temps qu'elle dans l'escalier. Un homme de vingt-vingt-cinq ans attrape le bas de son chariot. Elle le gratifie d'un « Merci, chéri ! ». En bas de l'escalier, elle reprend « Merci, mon amour ! ». Il a des écouteurs et n'entend pas (ou ne veut pas entendre) et ne répond rien. Il s'éloigne.

L'attitude du jeune homme n'est pas particulièrement avenante, mais il a apporté l'aide nécessaire à la femme encombrée d'un chariot.

Cette serviabilité est peu évoquée par les personnes interrogées, sans doute du fait de son caractère « restreint » : l'aide est vite apportée, la réponse est courte, l'interaction est vite oubliée. Seule Carole mentionne une aide apportée à un vieil homme qui venait de glisser sur le sol humide de la station Saint-Lazare (ligne 14) ; elle l'évoque surtout pour regretter ce qui est arrivé à ce vieil homme. Certains voyageurs mentionnent toutefois avoir bénéficié de cette aide, comme Ernestine, soixante-seize ans :

« Ernestine : je prends le métro en bout de ligne donc je trouve toujours une place assise, et puis comme je prends mon temps généralement, quand je vais, bon mettons à Clichy, je monte en 7 là-haut et puis si je n'ai pas de place, bah, j'attends le suivant et puis je suis assise. Au moins pour aller jusqu'à Opéra, bon, puis après généralement vous tombez sur des gens qui laissent la place aux personnes âgées. Au début, ça me choquait un peu, faut que je me mette dans la tête que je suis une personne âgée (elle rit). »

ÉCHANGES RÉPARATEURS

Aux «*échanges confirmatifs*» qu'il associe à des rituels positifs, E. Goffman oppose les «*échanges réparateurs*» (GOFFMAN, 1959b, chap. 4) de l'ordre du rituel négatif. Il remarque que «*toute infraction commise réclame un dialogue car l'offenseur doit fournir des explications et des assurances réparatrices et l'offensé faire un signe qui en montre l'acceptation et la suffisance*» (GOFFMAN, 1959b, p. 74). C'est dans cette interaction : «*infraction – excuse – acceptation de l'excuse*» que réside l'échange réparateur.

Les microdramas identifiés par E. Le Mouël montrent que dans le métro, la simple pause au cours du déplacement peut être assimilée à une infraction à la norme qui est de circuler, tout spécialement aux abords des barrières de contrôle. Si la pause ne gêne personne en particulier, elle demande *a minima* une explication théâtralisée : la posture change, les expressions ou les gestes permettent d'expliquer la pause. Si cet arrêt est brusque et gêne une personne en particulier, il donnera lieu à des excuses plus formelles (un mot, un geste de la main) qui appelleront une acceptation de la part de la personne gênée. C'est le cas par exemple dans l'observation suivante :

(Bobigny, salle de vente) Devant les guichets automatiques. L'un des guichets est occupé et devant l'autre se trouve un homme en train de secouer le bas de son pantalon. Une jeune fille de vingt ans environ lui demande s'il compte utiliser le guichet libre. Le temps qu'il comprenne sa question et lui réponde, une autre jeune fille s'installe au guichet. La première la foudroie du regard, et l'homme s'écarte en disant à voix basse : « Pardon ! ».

L'infraction peut également provenir d'une incompréhension des cadres de la situation. Dans l'exemple suivant, l'homme entre en infraction à la norme par confusion entre les barres destinées aux voyageurs et une tringle à rideaux.

(Dans le métro ligne 4) Deux femmes sont debout dans l'espace vide entre les sièges, l'une d'elles tient une barre en acier de type tringle à rideaux. En arrivant en station, le métro freine brusquement et un homme debout à côté d'elles se rattrape involontairement à la barre. Il s'excuse verbalement et sort. Elles échangent deux mots une fois l'homme parti, l'air indigné.

L'échange final entre les deux femmes se fait sur un ton d'indignation non pas parce que l'infraction était trop importante ou que l'homme ne s'est pas excusé, mais parce que celui-ci est parti trop rapidement après leur avoir présenté ses excuses pour leur laisser le temps de les accepter. L'échange réparateur n'a donc pas pu être mené à son terme.

L'INATTENTION CIVILE

Dernière des formes spécifiques de l'action en public, l'inattention civile est particulièrement sensible dans le métro, que ce soit au cours des observations ou dans les paroles des personnes interviewées. 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". Lorsque l'échange se déroule dans la rue, entre deux passants, l'inattention civile prend parfois la forme suivante : on jette un œil sur autrui à environ deux mètres de lui ; pendant ce temps on se répartit par gestes les deux côtés de la rue, puis on baisse les yeux à son passage, comme pour une extinction des feux. C'est là peut-être le plus mineur des rituels interpersonnels, mais celui qui règle constamment nos échanges en sociétés» (GOFFMAN, 1963, p. 84)⁶.

(Châtelet-les-Halles, quai de la ligne 4, direction Porte d'Orléans) Un homme entre sur le quai depuis la ligne 1, donc par l'entrée qui se situe au milieu du quai. Son premier regard est pour la voie ferrée : il vérifie probablement que son train n'arrive pas. Son regard se porte ensuite sur la personne immédiatement à sa gauche, un jeune homme en train d'écouter de la musique. Il détourne les yeux puis regarde le bout du quai toujours vers la gauche, où il se dirige. Il s'arrête à mi-parcours et se retourne pour regarder le panneau annonçant le temps d'attente jusqu'au prochain train. Il attend, face aux voies.

L'inattention civile est aussi en cours à la fin d'une interaction : les deux personnes qui ne se connaissent pas vont rapidement détourner leur regard après un échange, par exemple de type confirmatif ou réparateur. Les deux exemples suivants illustrent bien ce fait, en même temps qu'ils montrent que l'inattention civile ne s'applique pas, ou moins, aux enfants.

(Gare de l'Est, quai de la ligne 5, direction Bobigny) Un groupe d'enfants de dix/douze ans attire l'attention et la sollicitude. Les adultes autour leur font face et ne leur tournent pas le dos. Deux petites filles regardent l'affiche annonçant un concert d'H. F. Thiéfaïne où celui-ci pose torse nu et s'exclament : « Ah, c'est moche ! » Deux femmes proches du groupe échangent alors un regard, esquissent un sourire, puis baissent les yeux et regardent dans le vide.

(Gare de Lyon, quai de la ligne 1, direction La Défense) L'homme qui pestait tout à l'heure dans la salle de vente descend avec sa valise en la faisant rouler d'une marche à l'autre. Cela fait beaucoup de bruit et une petite fille qui descend sa propre valise rose en la faisant rouler le regarde avec des yeux ronds. Le monsieur s'en rend compte et échange quelques mots avec l'enfant, puis regarde la mère puis regarde à nouveau devant lui.

Plusieurs des voyageurs interrogés font référence à ce « code » de conduite de manière très négative, c'est-à-dire en ne percevant que la dimension de réserve (les gens ne se parlent pas, ne se regardent pas) et non pas le regard permis par cet accord de réserve. L'entretien le plus explicite à ce titre est celui réalisé avec Jules. Son expérience est précieuse pour notre recherche dans la mesure où elle définit très finement l'existence d'un « code » d'ignorance entre voyageurs (extrait n° 1). Surtout, elle fait le lien entre ce code et différentes sources de malaise (manque d'aisance) qui affectent les voyageurs *in situ* (extrait n° 2).

⁶ Traduction proposée par Joseph à l'occasion de son article « Prises, réserves, épreuves » (JOSEPH, 1997, p. 137).

Extrait n° 1 « Jules [À propos des raisons qui l'ont poussé à abandonner l'usage des transports collectifs]: Et la deuxième raison majeure, c'est d'éviter le stress des transports en commun. Dans les grandes villes ou dans les zones urbaines, une majeure partie du stress ou de l'agression qu'on reçoit, elle est dans les transports en commun. Et moi, je voulais éviter ça.

Interviewer: Dans les "grandes villes" en général? Il y a d'autres personnes qui t'ont parlé de la même chose?

Jules: Non, mais c'est une sorte de ressenti commun. J'ai l'impression que c'est une sorte d'accord entre tout le monde que les transports en commun, c'est là où tu te fais vraiment agresser. Pas directement, mais il y a une agression indirecte du fait que personne ne se parle, qu'il y a des codes – à mon avis – de vie tacites dans le métro qui ne sont pas très sains.

Interviewer: Qu'est-ce que c'est que ces "codes"?

Jules: C'est que personne ne se parle jamais. Tout le monde s'ignore. Que pour ne pas déranger les gens, il faut les ignorer, il faut faire comme s'ils n'existaient pas. Et ça, c'est une violence. Tu ne regardes pas les gens dans les yeux, tu ne leur adresses pas la parole, même si tu as envie de leur dire quelque chose, tu ne leur dis pas. »

Dans ce premier extrait, Jules décrit en quoi consiste, *in situ*, en situation, le comportement d'ignorance mutuelle: pas de regard, pas de parole, tout se passe comme s'il n'y avait pas de place pour l'interaction. Il considère que ce comportement est répandu de façon tellement généralisée, tellement systématique qu'il peut être assimilé à un code. Or, ce code est à double tranchant: il permet aux « gens » de ne pas être « dérangés » en même temps qu'il est vécu comme une violence par les personnes, telles Jules, qui souhaiteraient le transgresser. Les termes « pas très sains » apportent un complément d'information sur la nature de cette violence: Jules suggère de cette façon que ce code serait né d'une perversion du comportement lié au cadre inhumain des « grandes villes ». Il revient lui-même sur cette affirmation catégorique au cours de l'extrait n° 2: le phénomène ne touche pas les grandes villes dans leur ensemble, mais exclusivement les villes occidentales.

Extrait n° 2. « Jules: Alors que quand tu es comprimé dans un métro, tu es comprimé sur toi-même. On pourrait presque dire dans un sens que le corps est nié dans les transports en commun: tu dois faire attention à ne pas marcher sur les pieds des gens, tu dois faire attention à prendre le moins de place possible, tu dois faire attention à tout ça, ce qui fait que tu dois être dans un effacement de toi permanent. Alors que quand tu marches dans la rue ou quand tu es à vélo, tu occupes l'espace que ton corps occupe, sans te poser de question. Alors que l'espace que ton corps occupe quand tu es dans une rame de métro bondée il est remis en question constamment par les gens qui sont autour de toi, par... le mot à mon avis, c'est la "promiscuité". La promiscuité que tu as avec des gens que tu ne peux pas... auxquels tu ne peux pas t'adresser, avec lesquels tu ne peux pas avoir une relation... tu ne peux pas leur dire un mot, pour justement faire que cette promiscuité, là, se change en relation. D'où le blocage ou le barrage, d'où le stress, d'où la violence qu'il y a dans les transports en commun. »

D'autres voyageurs assimilent comme Jules l'inattention civile à une indifférence inébranlable à laquelle eux-mêmes doivent se conformer; ce qui engendre chez eux

des sources de malaise. Ernestine, citée plus haut à propos des places que les autres voyageurs lui cèdent dans le métro précise qu'elle n'en fera jamais la demande, pas plus qu'elle ne demandera son chemin; pourtant, le fait de s'adresser à d'autres personnes dans la rue lui pose moins de problèmes. Carole souffre quant à elle de devoir pousser les autres voyageurs pour pouvoir entrer dans le RER pendant l'hyperpointe du matin sans pouvoir leur adresser la parole.

Il semble que, dans les témoignages de ces deux femmes comme, finalement, dans celui de Jules, l'inattention polie est perçue de manière différente dans le métro que dans les autres espaces (la rue, le bus) parce qu'elle y prend des formes archétypales. Ce constat ne doit pas nous conduire à remettre en cause le fait qu'il y a bien échange de regards avant que ceux-ci ne se détournent et que l'interaction est bien présente au sein du métro, car les observations réalisées par E. Le Mouél comme par nous le confirment. Il nous permet en revanche de questionner l'assimilation complète des espaces du métro aux espaces publics urbains postulée par l'approche d'I. Joseph. Et de montrer que la spatialité propre du métro donne effectivement un cadre spécifique aux interactions sociales et en fait un espace public bien distinct de celui, habituellement fréquenté et étudié, de la rue.

CONCLUSION

Le résultat principal de cette revue des conduites d'exposition et d'évitement qui ont lieu dans le métro est que, même si le voyageur paraît évoluer au milieu de personnes qu'il ne connaît pas et qui ne lui sont pas même familières à la façon des habitants d'un quartier, il est constamment en interaction avec les personnes autour en positif (répondre à une question, s'excuser d'un signe de la main) comme en négatif (les éviter, leur laisser leur quant-à-soi). La réserve même est une marque du soin porté à la qualité de la coprésence. L'inattention civile, qui prend des formes archétypales dans l'espace du métro et conduit à donner une image du métro comme lieu a-social, est d'abord une marque de courtoisie, donc de sociabilité et finalement tout simplement de socialité⁷. *«L'idée que chacun est seul dans la foule, atome anonyme, est une vérité littéraire, mais ce n'est pas la vérité des scènes de rues réelles. Solitaire, l'individu peut l'être, mais aussi pourvu de parades toutes prêtes qu'un sourd-muet dans une réception»* (GOFFMAN, 1959b, p. 136-137)⁸.

L'analyse systématique des formes d'interaction qui ponctuent l'expérience du voyageur au sein du métro permet donc d'enfoncer un coin dans l'image d'inhabitabilité que renvoient discours artistiques et lieux communs. Ce qui paraît comme une forme d'indifférence spécifique au métro peut elle-même être comprise comme une forme de sociabilité dès lors qu'elle est replacée dans les cadres de l'espace public et

⁷ On distinguera la *socialité* comme existence d'interactions sociales qui définissent le lieu avant le rapport individuel à la machine de la *sociabilité* entendue comme interaction sociale placée sous le sceau de la civilité.

⁸ Cité par Joseph (1984, p. 42) qui utilise cet argument pour contester l'idée d'un «*anonymat des grandes villes*». Il ajoute: «*Une fois de plus, nous retrouvons Simmel: il faut arrêter de se plaindre de la superficialité des rapports sociaux. La grande ville n'est pas le décor d'une perte irrémédiable du sens. C'est un milieu où les identités se laissent lire en surface, où "le plus profond c'est la peau"*» (Deleuze, *Logique du Sens*, p. 126).

sa spécificité dans le métro. Nous avons ainsi vu que (1) les actions qui se déroulent dans le métro sont en permanence exposées au regard du public. (2) Cela exige des personnes présentes de rendre explicite et lisible le cours de leur action. Grâce à ce principe central, des formes d'interactions sociales plus idéal-typiques peuvent être identifiées dans le métro comme (3) la motilité coopérative, (4) les échanges confirmatifs qui répondent par une marque de gratitude à toute prestation (don, service, attention), (5) l'aide apportée aux personnes les plus immédiatement proches, (6) les échanges réparateurs qui répondent, eux, par une excuse (appelant elle-même une acceptation explicite) à toute infraction, et (7) l'inattention civile. Cette dernière est celle où émerge le plus précisément la spécificité spatiale du métro, puisque la proximité contrainte et l'absence d'issue immédiate accentuent l'inattention qui paraît alors indifférence.

Cette spécificité spatiale, qui donne aux interactions en public bel et bien existantes une forme propre, produit une habitabilité hors norme. Cette habitabilité, tissée entre l'espace et le social, est de ce fait bel et bien celle d'un territoire. La notion d'habitabilité, d'abord examinée à travers celle d'espace public, nous conduit à l'articuler avec celle de territoire, ce qui fera l'objet d'un second article (TILLOUS, s.d.).

BIBLIOGRAPHIE

- AUGÉ Marc, 2008 : *Le métro revisité*, Paris : Seuil.
- AUGÉ Marc, 1986 : *Un ethnologue dans le métro*, Paris : Hachette.
- CLOT-GOUDARD Rémi, TILLOUS Marion, 2008 : « L'espace du réseau : du flux au territoire. Le tournant pragmatiste engagé par Isaac Joseph », *Tracés*, 15, 107-126.
- GOFFMAN Erving, 1959a : *La mise en scène de la vie quotidienne, Tome 1, La présentation de soi*, Paris : Minuit.
- GOFFMAN Erving, 1959b : *La mise en scène de la vie quotidienne, Tome 2, Les relations en public*, Paris : Minuit.
- GOFFMAN Erving, 1963 : *Behavior in Public Places : Notes on the Social Organization of Gatherings*, New York : Free Press of Glencoe.
- GOFFMAN Erving, 1967 : *Les rites d'interaction*, Paris : Minuit.
- GOFFMAN Erving, 1974 : *Les cadres de l'expérience*, Paris : Minuit.
- JOSEPH Isaac, 1984 : *Le passant considérable, essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris : Librairie des Méridiens.
- JOSEPH Isaac, 1987a : *Bus – Réseaux – Territoires*, Paris : RATP, Département du développement, Unité prospective (rapport n° 20).
- JOSEPH Isaac, 1987b : *L'enjeu-station. La station de métro comme espace public*, Paris : RATP, Département du développement, Unité prospective (rapport n° 21).
- JOSEPH Isaac, 1997 : « Prises, réserves, épreuves », *Communications*, 65(1), 131-142.
- JOSEPH Isaac, 1999 : *Villes en gares*, La Tour d'Aigues : Éditions de L'Aube.
- JOSEPH Isaac, 2003 : *Continuités urbaines et seuils de la mobilité : le parcours de la ligne 2 du métro parisien entre la place de Clichy et Ménilmontant*, Projet de recherche.

- JOSEPH Isaac, 2004 : *Météor. Les métamorphoses du métro*, Paris : Economica.
- JOSEPH Isaac, 2007 : «Parcours : Simmel, l'écologie urbaine et Goffman», in CÉFAÏ Daniel, PASQUIER Dominique (éd.), *Les Sens du public. Publics politiques, publics médiatiques*, Paris : PUF.
- LOFLAND Lyn H., 1998 : *The Public Realm : Exploring the City's Quintessential Social Territory*, New York : Aldine de Gruyter.
- LE MOUËL Éloi, 2006 : *La culture dans les espaces non dédiés. Le cas de la RATP : les figures de l'usager citoyen et de l'usager client comme horizons de l'espace public*, Nanterre : Université Paris 10 – Nanterre, sous la direction de I. Joseph et A. Milon.
- OCEJO Richard E., TONNELAT Stéphane, 2013 : «Subway diaries : How people experience and practice riding the train», *Ethnography*, 15(4), 493-515.
- RATP, 2014 : «Sur toute la ligne, cap sur le service !», *Dossier de presse, avril 2014*.
- TILLOUS Marion, s.d. : «Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial», Flux (à paraître).
- TILLOUS Marion, 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 direction de Francis Beaucire.
- TONNELAT Stéphane, JOLÉ Michèle, KORNBLUM William, 2007 : Vers une ethnographie coopérative. Trouver sa place dans la "ville en train de se faire.", in CÉFAÏ Daniel, SATURNO Carole (éd.), *Itinéraires d'un pragmatiste. Autour d'Isaac Joseph*, Paris : Economica.
- TONNELAT Stéphane, 2012 : «Confiance et émotions dans le métro de New York», in ESPINASSE Catherine, KAMINAGAI Yo, LE MOUËL Éloi (éd.), *Lieux et Liens, actes du colloque de Cerisy, 26 mai au 2 juin 2009 (tome 2)*, Paris : L'Harmattan, 201-228.
- TONNELAT Stéphane, s.d. : «Trust and emotions in the subway : a New York City experience», in TONNELAT Stéphane, KORNBLUM William (eds), *Becoming New-Yorkers on the 7 train (book proposal)*, New York : New York University Press.

INHABITING PARIS' METRO NETWORK: WALKING IN ISAAC JOSEPH'S FOOTSTEPS, ALONG THE PUBLIC SPACE AND BEYOND

The Paris metro is a space which is neither a place (but a network) nor common (individuals constituting the mob have nothing in common, nothing that links them), reason why it seems to be impossible to inhabit; it is seen as a world in which the humanity of the passengers is questioned. Yet this image doesn't match with the situations I have observed in the metro. For this reason, I have tried to discover how to best describe these situations, in order to get a new perspective on the passenger's sense of ease within the public transport network towards the goal of the limiting a modal shift to car usage. Isaac Joseph's pragmatist and interactionist approach, specifically his way to understand the space of mobility as a public space that supports social interactions, is useful for understanding how this apparent indifference is actually a sign of sociability. My intention here is to demonstrate, based on semi-structured interviews and direct observation, how the metro complies with the characteristics of the definition of a public space which is the first step towards the definition of a territory. The argument is that the notion of habitability helps to articulate those of public space and territory.

Keywords : Public space, territory, metro, civil inattention, qualitative methods.

BEWOHNBARKEIT DER PARISER MÉTRO: AUF DEN SPUREN DES ISAAC JOSEPH, DEM ÖFFENTLICHEN RAUM ENTLANG UND NOCH WEITER

Im allgemeinen Denken wird die Pariser "Métro" weder als ein Ort noch als allgemein betrachtet; es ist nicht ein Platz sondern ein Netz und die Leute, die die Menge bilden, haben nichts Gemeinsames und auch keine Verbindung zueinander. Daher ist die U-Bahn, namentlich die Pariser Métro, ein besonders unbewohnbar scheinender Raum, der wie ein Universum empfunden wird, in welchem die Menschheit in Frage gestellt wird. Dieses Bild entspricht aber nicht den Situationen, die wir tatsächlich in der Métro beobachtet haben. Wir haben deshalb versucht, diese Situationen genauestens zu beschreiben, um das Wohlsein des Reisenden im öffentlichen Verkehrsnetz neu zu überlegen und um den Umstieg aufs Auto zu begrenzen. Die pragmatische und interaktive Intuition von Isaac Joseph, seine Art, den Mobilitätsraum als ein öffentlicher, soziale Interaktionen unterstützender Raum zu begreifen, wird mit Nutzen eingesetzt, um die sich dort unter den Reisenden abwickelnden Soziabilitäten zu beschreiben und zu identifizieren, und weiterhin zu verstehen, wie sogar die scheinbare Gleichgültigkeit in der Tat ein Zeichen der Soziabilität ist. Dieser Beitrag beschreibt die Absicht, anhand von teilrichtungsgebenden Gesprächen und direkter Beobachtung zu zeigen, wie die Métro den Anforderungen entspricht, die einen öffentlichen Raum definieren und die die notwendige Grundlage zur Schaffung eines Territoriums bilden. Somit will im Beitrag gezeigt werden, wie der Begriff der Bewohnbarkeit das Zusammenspiel von öffentlichem Raum und Territorium ermöglicht.

Stichwörter: Öffentlicher Raum, Territorium, U-Bahn (Métro), zivile Unachtsamkeit, qualitative Methoden.

