



HAL
open science

Les gares au miroir de l'urbain

Nathalie Roseau, Nacima Baron

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau, Nacima Baron. Les gares au miroir de l'urbain. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 103-104, 2016. hal-01471223

HAL Id: hal-01471223

<https://hal.science/hal-01471223>

Submitted on 23 Jul 2024

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.



Les gares au miroir de l'urbain

Nacima Baron
Nathalie Roseau

« Partir par la gare, c'est, en effet, constituer d'une façon privilégiée, la ville comme une totalité. [...] Dans la gare, avant de partir, nous avons le sentiment de tourner le dos à toute la ville, encore présente et non point réduite à une représentation lointaine. En effet, la gare comme nous le verrons par la suite, est en dehors et en dedans de la ville. Nous pouvons alterner les points de vue : assez proches d'elle pour être assurés de son existence, assez distants pour la globaliser du dehors. »

Pierre Sansot, 1971, *Poétique de la Ville*, Paris : Klincksieck, p. 85

Le choix d'offrir au lecteur un nouvel ensemble de recherches sur les gares se doit d'être explicite. Leur omniprésence dans les discours sur l'aménagement est précisément à l'origine du séminaire doctoral dont est issu ce numéro de *Flux*. Suscitant un sentiment de saturation, ces discours placent les gares – celles qui se réaménagent ou s'inventent en lien avec le renouveau de la grande vitesse, avec le programme du Grand Paris, avec la croissance des mobilités – en articulation étroite avec les interrogations associées aux dynamiques urbaines et métropolitaines : espace public, pratiques, densification, suburbanité, gouvernance. Problème et promesse en même temps, lieu de mobilisation, la gare constitue un point focal des fondations urbaines comme des contestations sociales. Toutefois, l'effervescence observée dans la production d'ateliers, de débats, de manifestations, de publications, crée aussi un métadiscours qui peut faciliter des approches déterministes des liens entre la ville et la mobilité, en dépit de l'avertissement lancé il y a plus de vingt ans par Offner (1993) sur le mythe des effets structurants des infrastructures de transport. Tous réflexes dont nous souhaiterions ici nous départir en interrogeant les relations qui unissent la gare et l'urbain selon un angle double, d'abord de leur opportunité, en lien avec l'actualité de l'aménagement et de l'urbanisme, ensuite de l'orientation épistémologique que nous proposons.

LA GARE, MATRICE URBAINE

La relation que nouent la gare et l'urbain conduit tout d'abord à réinterroger cet artefact technique et territorial dans sa dynamique temporelle longue. La gare marque fortement l'émergence dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, d'une métropole des techniques, d'une industrie des réseaux, d'une société de l'événement et de l'avènement (Chéroux, 1996 ; Bowie, Texier, 2003 ; Desportes, 2005 ; Sauget, 2009). Les sens y sont frappés par l'impression d'accélération. « La mer du Nord déferle au seuil de ma porte » écrit le parisien d'adoption Heinrich Heine peu après la mise en service des premières grandes lignes européennes. Et le baron Joseph Von Eichendorff d'ajouter que « ces voyages à la vapeur mêlent continuellement les uns à travers les autres, à la manière d'un kaléidoscope, les objets d'un monde qui, pourtant, à la vérité, ne se compose plus que de gares [...] » (Schivelbusch, 1990, p. 43).

Le temps long de l'histoire invite à considérer la plasticité de la gare dans l'espace urbain, à la fois dans ses permanences et ses mutations. Surtout, le paradigme moderniste de la gare qui jalonne son histoire mobilise un imaginaire que les promesses actuelles recyclent, nourrissant des souvenirs, les transformant et les réinsérant dans un nouvel ensemble d'images et de valeurs qui se construisent à partir d'exemples et d'échos de

gares circulant les uns vers les autres. La gare peut ainsi être lue comme un palimpseste des représentations successives qu'y ont projetées les sociétés urbaines, sa complexité procédant tout autant de la matérialité qui la constitue que de l'imaginaire qui la fonde (Roseau, 2012).

Entre résurgence d'un passé et préfiguration des lendemains, les gares tracent leur trajectoire. Les batailles patrimoniales autour des projets de réinvestissement de grandes gares historiques comme celles de Stuttgart, Saint Pancras à Londres ou Grand Central à New York – sur laquelle un article du présent dossier reviendra – illustrent bien les mobilisations et les conflits de références sur le devenir de lieux à forte valeur symbolique (1). Car si les gares constituent un patrimoine, elles sont aussi un laboratoire *in vivo* de la production urbaine contemporaine. Ce faisant, elles dévoilent une succession de scènes ou d'arènes dans lesquelles s'affrontent des représentations, des discours, des stratégies relevant de logiques politiques, économiques, sociales véritablement intriquées.

C'est toute cette complexité que ce numéro sur les gares entend interroger, autour d'une problématique qui approfondit la nature des relations qui unissent la ville à la gare, la figure du miroir nous guidant dans cette investigation. Quels sont les effets d'imitation, de déformation, de distanciation, de révélation, de condensation générés par les tensions qui aimantent sur le temps long de l'histoire les deux termes de ce couple ? De quelle façon la gare apparaît-elle comme *matrice* urbaine des apories et des tentations qui façonnent la ville ? D'une part, la gare semble capter les tensions qui travaillent l'urbanité, au point qu'elles cristallisent dans son microcosme. D'autre part, le champ de l'urbain s'acculture au contact des gares dont l'imaginaire, les modèles et les processus d'aménagement agissent sur sa transformation. Comme le soulignait Pierre Sansot (1971), « la gare est devenue un modèle. On a cru ensuite reconnaître des librairies, des brasseries, des horloges qui ressemblaient à des librairies, à des brasseries, à des horloges de gare, tout comme certaines générations ont eu l'impression de rencontrer dans la vie des personnages de Balzac ou de Musil. » (p. 91).

C'est ce double mouvement d'aspiration et de diffusion que nous souhaitons interroger, dans son fonctionnement et ses effets, au travers des divers articles qui suivent. Ceux-ci sont issus de communications faites lors d'un séminaire doctoral qui s'est engagé en 2013, dans le cadre de la Chaire Gares créée au sein de l'École nationale des ponts et chaussées (2). Son programme de recherche s'inscrivait dans le champ de études

urbaines et des sciences sociales – géographie, aménagement, sciences politiques, sociologie, sémiologie mais aussi histoire urbaine. Il entendait en particulier donner la parole à de jeunes chercheurs dont les travaux doctoraux se consacrent aux gares. Les huit séances du séminaire ont ainsi permis de confirmer l'hypothèse d'une forte dynamique de recherche et de dessiner un espace de connaissance sans prétention aucune à l'exhaustivité (3). En multipliant les coups de sonde dans un corpus de travaux en cours qui frôle la cinquantaine de thèses au niveau national, en ouvrant la parole à des horizons problématiques divers – de l'urbanité à l'habitabilité, de la surveillance au langage, de la modernité au patrimoine –, le séminaire a permis d'élaborer de multiples variations sur un ensemble de thèmes assez convergents, qui prolongent et renouvellent une historiographie déjà longue et dense.

LES TEMPS DES GARES, UN ÉTAT DE LA RECHERCHE EN FRANCE

Le Temps des gares renvoie au titre d'une exposition tenue au Centre Georges Pompidou en 1978, à l'époque où s'engageait la construction d'un réseau express régional (RER) à travers Paris et dans la banlieue proche. Avec l'ouvrage de l'exposition (Dethier, 1978) est aussi publié un numéro de la revue du Centre de création industrielle *Traverses* (1978) regroupant des contributions de Paul Virilio, Pierre Sansot, Michel de Certeau, Marc Ferro, Louis Marin, Gérard Monnier. Antérieurement à l'exposition, des recherches avaient été réalisées, marquantes quoique très isolées à l'instar de la thèse soutenue par le géographe René Clozier sur la Gare du Nord en 1940 : « La gare est le monument le plus représentatif des métropoles modernes, le symbole du brusque accroissement démographique et économique, déclenché par la « révolution » des chemins de fer. La gare est donc un phénomène urbain et, comme tel, relève de la recherche géographique » (p. 15). Déjà Clozier s'interrogeait sur la transversalité de l'objet pour la recherche urbaine, ou sur la manière de faire terrain dans une gare.

Pour la scène ferroviaire, la fin des années 1970 marque un tournant essentiel : technologique avec le lancement du TGV et la construction de lignes et de nouvelles gares, fonctionnel avec l'événement symbolique de la suppression du ticket de quai, commercial avec l'extension des activités extra-ferroviaires (restauration, services, commerces), patrimonial avec l'affirmation légitime de la monumentalité des gares. À cette date, l'enjeu des gares se mesure aussi à leur capacité à

affronter la concurrence automobile. En France, les recettes du trafic des voyageurs grandes lignes progressent. L'automobile semble avoir vécu son âge d'or alors que la crise pétrolière a déjà frappé et que la conscience écologique mûrit. Ce retour en force du ferroviaire au cœur des débats d'actualité sur la politique des transports, mis en perspective avec l'initiative fédérale aux États-Unis de reconstruire avec Amtrak un réseau de lignes de chemin de fer, conduit à mettre la gare sous les feux des projecteurs, à laquelle le commissaire de l'exposition *Le Temps des Gares*, Jean Dethier (1978) dédie cet hommage : « La gare est un véritable sismographe des vibrations et convulsions de notre société, de son dynamisme ou de son déclin, de ses moindres fluctuations. [...] Resterons-nous indifférents aux paradoxes de cette destinée, où se conjuguent le destin et le progrès, où se résume, telle Babel en son temps, la confusion des élans de notre société ? » (p. 12-13). L'exposition du Centre Pompidou circule, présentée à York et Londres en 1981 sous le titre *All Stations* (Dethier, 1981), à Bruxelles, Amsterdam, Milan. Son catalogue est traduit en quatre langues, attestant de l'internationalisation de son objet d'études. Cette actualité du renouveau des gares se prolonge en France dans une série de travaux scientifiques publiés par des historiens comme Bowie (1987, 1996), Lemoine (1994) et Ribeill (1993, 1996) ainsi que par d'autres chercheurs (Dupuy, 1993 ; Joseph, 1996 ; Sander, 1995).

Au tournant des années 2000 s'ouvre un nouveau moment pour la recherche urbaine sur les gares. Gallimard inaugure cette période avec la publication d'un guide sur *La France des Gares* (2000). Élevée au rang de patrimoine national, touristique et culturel, immatériel et matériel, la gare fait l'objet d'ouvrages portant sur la typologie architecturale (Duthilleul, Tricaud, 1999 ; Mazzoni, 2001) puis, plus monographiques, sur une gare remarquable en particulier (Bradley, 2011 ; Belle, Leighton, 2012). Dans le sillage des travaux de Ribeill, se publient des travaux de recherche critiques inscrits dans le champ des sciences humaines et sociales. Les revues des *Annales de la Recherche Urbaine* (1996) et des *Annales des Ponts et Chaussées* (1999) publient chacune un numéro spécial consacré aux gares et à leur urbanisation. À la suite de ses travaux engagés au début des années quatre-vingt dix sur la Gare du Nord avec la RATP (Régie autonome des transports parisiens) et la SNCF (Société nationale des chemins de fer), Isaac Joseph explore ce que Georges Amar (alors responsable de l'unité prospective de la RATP) nomme les « lieux-mouvements » de la ville, en scrutant les espaces et les pratiques

corporelles et discursives des voyageurs (Joseph, 1995, 1999). Sauget (2009) aborde ensuite la gare selon une histoire sociale et culturelle des représentations. La recherche s'internationalise enfin, donnant lieu à des études approfondies sur les gares japonaises par exemple (Aveline-Dubach, 2003 ; Dumas, 2008), ou de nouveaux concepts d'aménagement comme les *Transit Oriented Development* (TOD) (Pucci, 1999 ; Grillet-Aubert, 2015).

De manière concomitante, les institutions s'emparent du sujet. Les programmes de recherche ministériels investissent les « gares et quartiers de gares » à l'instar du PUCA (Plan urbanisme, construction, architecture) qui initie une plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines, dont les gares font partie (Terrin, 2011). Se développent également des travaux de nature projectuelle ou appliquée, à l'initiative de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Île-de-France, l'Atelier Parisien d'Urbanisme, la Société du Grand Paris, l'Atelier International du Grand Paris, la SNCF, la RATP et d'agences d'architecture et d'urbanisme associées aux démarches du Grand Paris. Les publications grand public, mais aussi les séminaires et groupes de travail se multiplient, au moment où la gare, après un relatif effacement, revient à l'agenda des politiques publiques et de la planification urbaine.

Cette floraison signale le tournant dont les gares sont l'objet, marquant à la fois l'aboutissement d'un cycle – celui de la grande vitesse – et l'amorce de sa maturité dans un contexte de massification des trafics régionaux et suburbains – le *mass transit*. Si la grande vitesse connaît un deuxième souffle avec les projets des lignes Rhin-Rhône, Sud Atlantique et des connexions transfrontalières avec les réseaux espagnol, suisse et italien, la gare est davantage revisitée dans le cadre de la modernisation des réseaux ferroviaires urbains et régionaux. La convergence et la massification des mobilités intra et interurbaines conduisent à repenser les gares régionales – Bordeaux Saint-Jean, Montpellier Saint-Roch, Toulouse Matabiau... Le lancement du programme du Grand Paris Express et les projets de rénovation de lignes régionales participent d'un ample mouvement de réinvestissement des gares urbaines et suburbaines (4). Ce nouvel avènement des gares est lui-même étroitement lié à une série de facteurs structurants qui remodelent l'environnement des gares. L'ouverture à la concurrence dans le domaine ferroviaire a enclenché un processus de libéralisation qui perfuse les organisations et leur fonctionnement, et produit plus largement un mouvement de

commercialisation/valorisation de l'espace ferroviaire (Riot, 2015). Le processus de métropolisation – intensifié par les logiques de valorisation foncière et immobilière, les restructurations dans le champ des services, du commerce et des nouvelles technologies – induit par ailleurs une recapitalisation et une revalorisation multiforme de l'environnement des gares.

ESPACE, FONCTION, REPRÉSENTATION : LA GARE NEXUS URBAIN

Le titre « Les gares au miroir de l'urbain » peut se comprendre dans un premier temps comme l'expression d'une hypothèse simple : lieu du transport, la gare est aussi attracteur et condensé d'urbanité. Cette acception du rôle de la gare dans le cadre urbain doit être à nos yeux interrogée sans dissocier trois dimensions qui s'enchevêtrent et composent l'horizon de la gare.

La première dimension est d'ordre spatial : la gare constitue un assemblage complexe d'espaces et de volumes imbriqués, couverts et bâtis ou non, plus ou moins récents ou renvoyant au contraire à une empreinte ancienne – fuseaux, aiguillages. Ce système technique est associé à des régimes de propriété foncière, à des formes d'exploitation, à des registres d'usages dans lesquels la dimension publique et ouverte est somme toute restreinte : le bâtiment voyageur, le parvis, les espaces de stationnement. Au-delà de son enceinte proprement dite, il faut interroger l'empreinte que la gare détermine dans son quartier. La gare de Shinjuku à Tokyo, plus grande gare du monde avec près de 4 millions de visiteurs chaque jour, constitue à elle seule un ensemble d'ouvrages et d'immeubles, une mégastucture, une mosaïque de quartiers, une ville intérieure et souterraine. La définition de ce qui fait l'intériorité et l'extériorité de la gare, de ce qui délimite ses frontières et ses seuils est tout sauf évidente. La multiplicité des enveloppes de la gare et la complexité de l'organisation des espaces associés permettent d'interroger selon différents angles les liens entre l'espace de la gare et l'espace de la ville.

La deuxième dimension est d'ordre fonctionnel : la gare accueille des usages qui n'ont pas spécifiquement à voir avec la finalité ferroviaire, mais procèdent de son rôle d'attracteur de flux plus ou moins captifs. L'intensification des activités et des mobilités dans les quartiers de gares s'appuie sur une offre intermodale dense, qui en retour déclenche une attractivité de la gare : des foules de plus en plus nombreuses transitent dans les gares, déclenchant l'intérêt d'opérateurs de plus en

plus diversifiés – publicitaires, acteurs du commerce de détail, professionnels de l'immobilier, des filières agro-alimentaires et de la restauration – pour capter et « fertiliser » ces flux piétonniers. S'appuyant sur des coalitions d'acteurs publics et privés, les gares et leurs quartiers participent enfin d'un cycle de revalorisation foncière, contribuant aux processus urbains et métropolitains.

La troisième dimension renvoie enfin à la question des représentations : la gare peut être lue comme un microcosme d'images et de perceptions fortement articulé avec le macrocosme urbain (Wucherpfennig, 2006). Dès son invention au XIX^e siècle, elle représente une sorte de « condensat » de la modernité citadine. Dans l'espace contemporain de la gare, le règne de la mobilité comme valeur dominante a favorisé l'omniprésence de systèmes de signes qui façonnent l'espace public : déploiement d'une signalétique du mouvement ; prolifération de symboles valorisant la vitesse, l'ubiquité, l'immédiateté, la proximité ; généralisation d'objets technologiques. En même temps, la gare est un lieu d'ancrage pour des populations ou des activités qui lui confèrent un rôle de place urbaine. Espace de flux massifs et routiniers, elle est un lieu de séjour, cinétique ou statique, qui génère des pratiques locales et spatiales. Enfin, la gare produit des urbanités. Elle dispense des atmosphères métropolitaines, à travers l'expérience de la foule ou les environnements sensoriels. Elle est un lieu de frottement entre les individus de la métropole.

UN KALÉIDOSCOPE

La figure du miroir renvoie d'abord au dispositif optique qui permet de scruter et de mettre à distance le sujet observé. Dès l'avènement du chemin de fer, le choc mécanique et sensitif de l'entrée du train en ville conduit peintres et écrivains à adapter leur lentille d'observation. Intégrant le rail dans leurs œuvres de fiction, Claude Monet ou Émile Zola se documentent précisément, scrutent le réel qui survient, puis créent un réel de fiction qu'ils exacerbent dans des œuvres et des romans à forte dimension sociale (Van Weddingen, 2004) (5). Pour figurer la Gare Saint-Lazare (1877), Claude Monet effectue des recherches précises sur ses modèles ferroviaires. En même temps, sa vue saisissante renvoie à un univers fantastique dont les brumes et les fumées, les coexistences de matières et d'échelles rendent compte de manière spectaculaire, fixant le face-à-face de la métropole et du chemin de fer, de la foule et de la machine. S'installant lui aussi à Saint-Lazare, Émile Zola

utilise un procédé similaire pour l'écriture de *La Bête Humaine* allant jusqu'à décrire un modèle de société imbriqué dans la société traditionnelle telle qu'elle existe en 1890. Le réalisme de sa fresque procède des dix années qu'il mit pour préparer son roman, documentant, éprouvant par des descriptions, des témoignages, ce rapport au réel. Dans l'adaptation cinématographique qu'il fait en 1938 du roman, Jean Renoir se veut fidèle au naturalisme de l'écrivain plus qu'à sa narration. Fruit d'un long travail de recherche préparatoire, le cinéaste dresse une fresque de la vie des cheminots avec une exactitude quasi documentaire. Déployant à partir de la géographie ferroviaire, un espace imaginaire, lieu de l'intrigue dramatique, il dresse un tableau social de son époque, inscrivant l'œuvre de Zola dans le présent (6).

Plus récemment, la double production du film et du documentaire de Claire Simon, *Gare du Nord*, témoigne d'une enquête préparatoire très fouillée, allant de l'observation fine des lieux au casting des « acteurs » de la gare, montrant le film comme un document où se noue une intrigue, et le documentaire comme un film qu'habitent les usagers de la gare (Simon, 2013 a, b). Cette frontière ténue, le cinéaste Terry Gilliam l'avait déjà exprimée dans son film *The Fischer King* (1991), qui raconte l'histoire d'un arriviste et d'un clochard tous deux à la recherche du Graal, et fait jouer plus de mille figurants dans une scène mémorable tournée à Grand Central Station : « Peu avant 5 heures de l'après-midi, relate-t-il, le rythme de Grand Central devient plus intense. C'est génial, il y a de plus en plus de gens, ils marchent de plus en plus vite, je me suis dit que ça serait merveilleux de les faire valser, tous ensemble, le temps d'un instant, avant de les voir repartir vers leurs trains » (7). Dans cette chorégraphie ferroviaire, la gare figure un lieu où fiction et réel coexistent, s'entremêlent et s'inversent.

Mais la gare n'est pas qu'une scène. Elle est aussi *actante*, créant elle-même l'intrigue. Sorte de micro-société, elle délimite ses propres frontières entre espace privé et espace public, possédant ses propres forces de l'ordre, sa poste, ses cheminots (Ribeill, 1984), se déployant dans un système spatial total, du réseau au compartiment. Monde en soi, la gare est humaine et technique, automatisée et sociale, normée et marginale en même temps. Certes l'acception d'une société plurielle y est quelque peu bousculée. En France, le sol est propriété de l'État, la gare est concédée à une unique compagnie ferroviaire elle-même constituée en Société Anonyme. Ce lieu confine à l'empire, ce que traduisent d'ailleurs certaines pratiques

discutables. Les premières gares enferment leurs voyageurs, la défiance vis-à-vis du public y est légion et la surveillance est active, les catégorisations sont toujours à l'œuvre. En même temps, comme dans toute société, s'y créent des marges actives qui la rendent plus complexe.

Mi-urbaine, mi-industrielle, la gare figure un ailleurs qui vient troubler l'expérience de la ville. Le thème de la déshumanisation par l'ébranlement des sens, l'arrachement-déracinement, est omniprésent dans la littérature consacrée aux gares. « Le train démarre lentement et toutes vitres baissées, nous pouvons voir disparaître l'être concerné : un arrachement d'autant plus douloureux qu'il se produit peu à peu au fil des secondes » (Sansot, 1971, p. 85). Constituée des arrière-cours, des voies et des hangars, des tuyauteries d'alimentation, la gare serait une machinerie qui broierait l'urbain. Coupable de « ferroviariser » (8) la ville, elle est, dès la Monarchie de Juillet (Bowie, 2003), stigmatisée comme l'emblème de l'industrialisation, voire de l'américanisation de la société (9). Pour *civiliser* la gare, compagnies, architectes et ingénieurs vont la figurer comme ville. Sa monumentalité s'affirme : par son faste architectural, sa modernité technique, son excitation urbaine. En même temps, cet effort d'assimilation urbaine contribue paradoxalement à affirmer la splendide autosuffisance de la gare. La ville marque la gare de son empreinte tandis que la gare s'affranchit de la ville. Comme l'exprimait Sansot (1971) : « Les lieux privilégiés représentent, d'une façon éminente, la cité, mais parce qu'ils possèdent une forte personnalité, ils lui font du même coup contrepoids, ils nous en absentent par quelques côtés. La gare nous ouvre à la ville et, en même temps, elle constitue un univers qui se suffit à lui-même, dans lequel on peut entrer pour échapper à une ville que l'on ressent comme intolérable. » (p. 90).

Une dernière frontière se dessine enfin dans l'hybridation qui s'opère entre l'uniformisation et la différenciation des gares. Celles-ci semblent posséder un air de famille, que confirment et renforcent les nombreux ouvrages typologiques consacrés à l'architecture des gares. Il est vrai que si l'on observe notre environnement contemporain, les gares présentent des modalités d'aménagement communes, des caractéristiques de gestion assez semblables ; elles semblent utilisées d'une manière de plus en plus standardisée par les usagers, les couches sémiotiques du langage que constituent la signalisation ou les franchises commerciales ne faisant qu'ajouter à cette internationalisation des grandes gares capitales. Les modèles convergent parce

qu'ils circulent, se diffusent et ce processus peut lui aussi être inscrit dans une historicité. En même temps, un deuxième mouvement contraire semble être à l'œuvre, celui de l'individualisation des projets et des objets, qui procède du fait que la gare est avant tout inscrite dans un espace concret et contextualisé. Le territoire imprime sa marque sur l'équipement, au travers des forces politiques, économiques, culturelles et sociales qui infléchissent sa configuration et ses usages. Autrement dit, la convergence des modèles s'accompagne d'une différenciation des ancrages.

LA TRANSDISCIPLINARITÉ DU TERRAIN FERROVIAIRE

Les contributeurs au séminaire et à ce numéro ont été sollicités sur plusieurs critères. D'abord, sur l'apport de leur discipline et de leur problématique de recherche à la compréhension du couple gare-urbain : historique sur la construction d'une urbanité, politiste sur les controverses quant au devenir patrimonial des gares, socio-géographique sur les pratiques spatiales, sociologique sur la question de la surveillance. À chaque fois, ces regards observent le couple à partir d'une perspective, l'analysant depuis leur discipline et composant par là même diverses faces du kaléidoscope qu'il forme. Le terrain ferroviaire n'est pas un seul terrain, mais une géographie protéiforme dont le relief se modifie selon l'horizon scruté et la problématique explorée. En retour, et c'est aussi à cette question que s'adressent les articles, la dimension transdisciplinaire et transculturelle de l'objet interroge la recherche urbaine, ses questionnements, ses méthodes, ses corpus, ses terrains, ses finalités.

Ce numéro s'ouvre sur l'article de **Stéphanie Sauget** qui circonscrit la gare comme horizon d'attente, comme espace de pratiques. Partant de la situation parisienne au XIX^e siècle, elle investit la notion d'urbanité dont les expériences sont renouvelées par le « choc » mécanique, dimensionnel et de masse que provoque l'arrivée du chemin de fer. Faisant l'hypothèse d'un processus dual de civilisation de l'espace ferroviaire et de renouvellement de l'expérience urbaine – ce qu'elle nomme la *ferroviarisation* de la ville –, elle interroge le rôle des imaginaires sociaux dans la construction urbaine de la gare.

S'attachant à l'icône ferroviaire la plus filmée au monde, **Étienne Riot** revient sur le long et controversé processus de patrimonialisation de Grand Central Station à New York, déclenché au début des années 1960 par un projet de destruction partielle menaçant l'intégrité de la gare, résolu en 1978 à l'issue d'une joute finale devant la Cour Suprême des États-Unis.

L'analyse des enjeux, des échelles et des intérêts en présence permet de montrer comment une controverse locale portant sur le destin d'un patrimoine du futur se transforme en un tournant juridique historique au plan national. Elle place surtout la gare dans un registre symbolique qui l'inscrit, au prisme du débat patrimonial, dans le creuset de l'imaginaire national.

Marion Tillous propose de déplacer le regard sur l'espace du réseau souterrain du métro parisien, qu'elle considère comme territoire en soi, qui façonne des pratiques spatiales, des interactions sociales, des appropriations culturelles. S'inscrivant et se distanciant de la notion d'espace public introduite par Isaac Joseph lorsqu'il était associé au cours des années 1980 à la mission prospective de la RATP, elle s'attache à définir la nature de cette territorialité, montrant que les espaces de transport de masse, souvent vus comme anonymes et impersonnels, sont aussi des espaces d'attachement, à l'articulation entre espace public et espace familial.

S'appuyant sur l'exemple de la Gare du Nord, **Florent Castagnino** investit la gare comme un « laboratoire de gouvernementalité » en examinant la façon dont s'y développent les pratiques de surveillance, à l'articulation entre logiques propres à l'espace ferroviaire et objectifs de sûreté. La tension entre les deux mouvements historiques que forment la libération du mouvement de l'individu et sa mise sous surveillance trouve ici un terrain de prédilection qui révèle les termes de la différenciation ou plutôt de la catégorisation sociale des usagers.

L'apparent éclectisme des horizons et des sujets que brosse ce panel d'articles participe de l'approche heuristique choisie à l'origine du séminaire doctoral. En faisant s'entrecroiser des points de vue, des approches disciplinaires, des terrains différents, la démarche fait l'hypothèse que la coopération de mondes hétérogènes permet des éclairages nouveaux. Dans cette perspective, ce dossier s'attache à investir la gare comme macromonde dans un micromonde. Comme l'exprime le personnage du beau film de Claire Simon (2013 a), lui-même doctorant en sociologie, la gare est un « village global ». Enveloppe spatiale, architecturale, politique, symbolique, la gare condense, aspire et renouvelle l'expérience sociale de l'individu urbain. Cette unité de lieu n'en fait pas un non-lieu mais plutôt un lieu total, dont le périmètre se redéfinit sans cesse tant il aspire – sans toutefois pleinement y parvenir – à englober à chaque fois l'essence de la ville. Dès lors la relation fusionnelle que nouent la gare et la ville est toujours en mouvement, tant les deux souhaitent se posséder l'une l'autre

comme inextricablement liées, alors qu'en même temps, elles veulent exister à part entière comme extérieures l'une à l'autre.

Nacima Baron est professeure de Géographie à l'Université Paris-Est Marne la Vallée, directrice adjointe du Master en Urbanisme et Aménagement de l'École d'Urbanisme de Paris, directrice de la Chaire Gare et membre du laboratoire Ville Mobilité Transport (UMR-T 9403, UPEM, École des Ponts, IFSTTAR, UPE). Ses recherches portent sur les politiques territoriales d'aménagement, de mobilité et de tourisme en France et dans les métropoles espagnoles. nacimabaron@gmail.com

S'attacher à cette frontière mouvante et perméable permet d'en mesurer les horizons potentiels.

Nathalie Roseau, polytechnicienne, architecte et docteur en urbanisme, est chercheuse au Laboratoire Techniques, Territoires et Société (UMR 8134, École des Ponts, UPEM, CNRS, UPE), maître de conférences à l'École nationale des ponts et chaussées et directrice du Mastère Aménagement et maîtrise d'ouvrage urbaine. Ses recherches portent sur les fonctions de l'imaginaire dans la fabrique de l'espace urbain ainsi que sur les représentations et pratiques de la ville des flux. nathalie.roseau@enpc.fr

NOTES

(1) Voir par exemple Meunier M., 29 octobre 2014, « Combat environnemental : à Stuttgart, la gare de la discorde », *La Croix*.

(2) La chaire « Réinventer les gares au XXI^e siècle » a été créée en juin 2012 au sein de l'École nationale des ponts et chaussées. Si la chaire émane d'une offre de partenariat de la cinquième branche de la SNCF, Gares & Connexions, alors en pleine phase de structuration, il est vite apparu nécessaire de dépasser le champ de l'expertise pour organiser un lieu d'échange et de construction collective à disposition des jeunes chercheurs sur le moyen terme. Ce lieu a donc pris la forme d'un séminaire associant les forces de deux laboratoires (LATTS et LVMT) et largement ouvert à d'autres partenaires, en particulier l'École Doctorale Ville Transport Territoire de l'Université Paris-Est, pour construire un rendez-vous régulier.

(3) Le séminaire a invité, autour de huit thèmes, les chercheurs suivants que nous remercions pour leur contribution : « Espaces publics sous tension » avec Florent Castagnino et Armando Ortuno Padilla, 23 avril 2013 ; « Individus et expériences de l'urbanité » avec Stéphanie Sauget et Suzanne Van Weddingen, 22 juin 2013 ; « Ancrages et circulations » avec Éloïse Libourel, Étienne Riot et Richard Zelezny, 10 septembre 2013 ; « Nouvelles techniques, nouvelles pratiques ? » avec Simone Morgagni et Marion Tillous, 25 novembre 2013 ; « Images, imaginaires et stratégies urbaines » avec Raphaële

Bidault-Waddington, Karen Bowie et Cristiana Mazzoni, 11 mars 2014 ; « Échelles des gares » avec Félix Adisson et Juliette Maulat, 11 juin 2014 ; « La métropole en périphérie, Renouveau des gares périurbaines en Île-de-France » avec Élise Avide et Julie Perrin, 24 mars 2015 ; « Une fabrique citoyenne des gares ? Contestation, rébellion et retournements de valeurs » avec Aurélie Delage et Anaïs Volin, 9 juin 2015.

(4) Le trafic de la gare de Juvisy-sur-Orge est plus important que celui de la gare de Rennes.

(5) Lire la revue en ligne *Des rails, la revue de l'imaginaire ferroviaire*, disponible à l'adresse : <http://desrails.free.fret> (consulté le 4 novembre 2015).

(6) Émile Zola était un grand ami du peintre Auguste Renoir, père de Jean Renoir. Lire de Lucie Wibault, « La bête humaine de Jean Renoir », disponible en ligne à l'adresse suivante : <http://www.iletaitunefoislecinema.com/chronique/1942/la-bete-humaine-de-jean-renoir> (consulté le 4 novembre 2015)

(7) « Scènes de gare », *Le Monde*, 27 avril 2013, p. 8. Article publié en l'honneur du centenaire de la création de la gare actuelle de Grand Central Station et qui traitait de son rapport au cinéma.

(8) Nous empruntons ce néologisme à : Sauget, 2009

(9) On pense au rôle des gares pour les expositions universelles, mais aussi au jeu d'émulation entre les villes européennes. À partir de 1851, Paris est annoncée comme la Ville Lumière.

BIBLIOGRAPHIE

ANNALES DES PONTS ET CHAUSSÉES, avril 1999, Dossier « Gares et urbanisation », n° 89.
ANNALES DE LA RECHERCHE URBAINE, 1996, Dossier « Gares en mouvement » Joseph I. (dir.), n° 71.
AVELINE-DUBACH N., 2003, *La ville et le rail au Japon, l'expansion des groupes ferroviaires privés à Tokyo et Osaka*, Paris : CNRS Éditions.

BELLE J., LEIGHTON M.R., 2012, *Grand Central, Gateway to a million lives*, New York : Norton and company.
BOWIE K. (dir.), 1987, *Les grandes gares parisiennes du XIX^e siècle*, Paris : Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris.
BOWIE K., 1996. De la gare du XIX^e siècle au lieu-mouvement. Évolution ou rupture ?, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, p. 14-23.

- BOWIE K., 2003, Débats sous la monarchie de Juillet, in : Bowie K., Texier S. (dir.), *Paris et ses chemins de fer*, Paris : Action artistique de la ville de Paris, p. 36-51.
- BOWIE K., TEXIER S. (dir.), 2003, *Paris et ses chemins de fer*, Paris : Action artistique de la Ville de Paris.
- BRADLEY S., 2011, *St Pancras station*, Londres : Profile Books.
- CASTAGNINO F., 2016, Séparer pour mieux surveiller. Spatialité des risques et pratiques de surveillance en Gare du Nord, *Flux* 2016/1-2 (n° 103-104), p. 48-60.
- CHÉROUX C., 1996, Vues du train, Vision et mobilité au XIX^e siècle, *Etudes photographiques*, n°1, [en ligne] (consulté le 9 mars 2016). Disponible à l'adresse : <https://etudesphotographiques.revues.org/101>
- CLOZIER R., 1940, *La Gare du Nord*, Paris : Baillière et Fils.
- DETHIER J., 1978, *Le temps des gares*, Paris : Centre de création industrielle.
- DETHIER J., 1981, *All stations, a Journey through 150 years of Railway history*, Londres: The Science Museum.
- DESORTES M., 2005, *Paysages en mouvement, Perception de l'espace et transports, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris : Gallimard.
- DOUMAS E., 2008, *Diversification des activités et privatisation des gares japonaises*, Thèse de doctorat en économie, sous la dir. d'André de Palma, Université Paris Est – École nationale des ponts et chaussées.
- DUPUY G., 1993, Les stations nodales du métro de Paris : le réseau métropolitain et la revanche de l'histoire, *Annales de géographie*, n° 102, p. 17-31.
- DUTHILLEUL J.-M., Tricaud E., 1999, *Parcours 1988-1998*, Paris : Agence des gares et AREP.
- GUIDE GALLIMARD, 2000, *La France des Gares*, Paris : Gallimard.
- GRILLET-AUBERT A. (dir.), 2015, *La desserte ferroviaire des territoires périurbains, Construire autour des gares, Bruxelles/Milan/Paris/Washington*, Paris : Éditions Recherches, ENSAPB.
- JOSEPH I. (dir.), 1995, *Gare du Nord mode d'emploi*, Paris : Éditions Recherches, en coédition avec le Plan Urbain, la RATP et la SNCF.
- JOSEPH I., 1996, Ariane ou l'opportunisme méthodique, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, p. 5-13.
- JOSEPH I. (dir.), 1999, *Villes en gares*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube.
- LEMOINE B., 1994, La gare, temple de l'industrialisation et porte de voyage, *Architecture Intérieure Créé*, n°262, p. 24-37.
- MAZZONI C., 2001, *Gares, architectures 1990-2010*, Arles : Actes Sud.
- OFFNER J.-M., 1993, Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique, *Espace géographique*, vol. 22, n° 3, p. 233-242.
- PUCCI P., 1999, Interconnexion et rôle des nœuds d'infrastructures, du sectoriel au général, *Flux*, vol. 15, n° 38, p. 30-38.
- RIBEILL G., 1984, *Les cheminots*, Paris : La Découverte.
- RIBEILL G., 1993, *La révolution ferroviaire, la formation des compagnies de chemin de fer (1823-1870)*, Paris : Belin.
- RIBEILL G., 1996, Les métamorphoses de la grande gare française, *Les Annales de la recherche urbaine*, n°71, p. 55-65.
- RIOT É., 2015, *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen, L'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St Pancras, Paris Nord et Milano Centrale*, Thèse de doctorat en aménagement, sous la direction de Nacima Baron et Vincent Kauffmann, Université Paris Est.
- RIOT É., 2016, Un tournant patrimonial : New York Grand Central (1903-1978), *Flux* 2016/1-2 (n° 103-104), p. 25-35.
- ROSEAU N., 2012, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*, Marseille : Parenthèses.
- SANDER A., 1995, *Les points de réseaux comme formes urbaines, Morphogenèse et enjeux de conception*, Thèse de doctorat en aménagement sous la direction de Gabriel Dupuy, Université Paris XII - Val de Marne.
- SANSOT P., 1971, *Poétique de la ville*, Paris : Klincksieck.
- SAUGET S., 2009, *À la recherche des pas perdus, Dans la matrice des gares parisiennes, 1837-1914*, Paris : Tallandier.
- SAUGET S., 2016, Les gares parisiennes dans les expériences d'urbanité (1837-1914), *Flux* 2016/1-2 (n° 103-104), p. 13-24.
- SCHIVELBUSCH W., 1990, *Histoire des voyages en train*, Paris : Gallimard, Collection Le Promeneur.
- SIMON C., 2013, *Gare du Nord*, Film, Production : Les films d'ici et productions Thalie, Durée : 1h59min
- SIMON C., 2013, *Géographie humaine*, Documentaire, Production : les films d'ici (Richard Copans), Durée : 1h40 min
- TERRIN J.-J. (sous la direction de), 2011, *Gares et dynamiques urbaines, Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille : Parenthèses.
- TILLOUS M., 2016, Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial, *Flux* 2016/1-2 (n° 103-104), p. 36-47.
- TRAVERSES, 1978, Dossier « Réseaux, modèles ferroviaires », n° 13, Paris : Centre de Création Industrielle.
- VAN WEDDINGEN S., 2004, *La rêverie ferroviaire dans la littérature fantastique européenne*, Thèse de doctorat en littérature française et comparée, sous la direction de Erik Lysoe, Université de Haute-Alsace.
- WUCHERPENNIG C., 2006, *Bahnhof : (Stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel. Eine "neue kulturgeographische" Analyse*, vol. 22 de Wahrnehmungsgeographische Studien, Oldenburg : BIS-Verlag der Univ. Oldenburg.



Les gares parisiennes dans les expériences d'urbanité (1837-1914)

Stéphanie Sauget

« Comment les simples faits d'agglomération, de densité ou d'hétérogénéité sociale peuvent-ils déterminer des comportements ou des conduites ? Quelle est la relation entre le collectif et l'individuel ? Entre les caractères d'une société, dans ses aspects territoriaux, et les attitudes psychiques des individus ? »

(Roncayolo, 1990)

Cette interrogation très large du géographe Marcel Roncayolo illustre bien les mystères qui entourent la nature des liens nombreux qui se tissent entre l'espace disons « urbain », marqué par la densité et la concentration des équipements, et ses habitants. Elle montre aussi que l'espace n'est pas une variable neutre mais un « terrain », pour parler comme les anthropologues, très fécond qui permet d'observer des phénomènes d'une grande variété et d'une grande profondeur humaine.

Il ne va pas de soi qu'un espace suscite des représentations et des pratiques spécifiques qui créent en retour une identité urbaine et une (ou des) communauté(s) humaine(s) transcendant les clivages sociaux et culturels – ce qu'on peut appeler une « culture urbaine » qui suppose une relation dynamique dans laquelle des pratiques et des représentations propres à une communauté urbaine créent de la ville, de l'urbanité ou en tout cas, des phénomènes urbains (1).

Le raisonnement en termes de « culture urbaine » n'est pas nouveau : il est hérité de la sociologie urbaine qui, dès les années 1920-1930, à Chicago, a étudié le rôle et l'impact de l'environnement urbain sur la production d'une culture qui elle-même, en retour, façonnait la ville (la ville devenant une sorte de projection de la société sur l'espace) (2). En France, l'un des meilleurs représentants de ce type d'étude sociologique fut sans doute Isaac Joseph, qui après s'être intéressé aux dispositifs de

normalisation de la famille, en vint à étudier la ville « considérée comme le milieu naturel des formes de sociabilité qui s'élaborent au quotidien dans un jeu complexe entre organisation et désorganisation, identités et mobilités, fréquentation du semblable et expérience de l'autre » (Grafmeyer et Joseph, 1979, p. IV). Il dessina donc un programme de recherche centré sur la « question des cultures urbaines en l'éclairant par un dialogue serré avec les écrits de Georg Simmel et d'Erving Goffman » (Grafmeyer, Joseph, 1979). Or, dans les années 1990, Joseph a accepté de diriger un programme d'études interdisciplinaires, rassemblant essentiellement des sociologues, des géographes et des architectes et étudiant les « lieux-mouvement » de la ville (3). Et un sort particulier fut réservé à la gare du Nord à Paris (Joseph, 1995). Certes, le matériau analysé, les questions posées, les réponses collectées ne peuvent être transposés aux périodes antérieures et au XIX^e siècle sous peine d'anachronisme complet, mais l'idée que les villes bougent, que l'espace est produit et que les lieux de transport font partie des matrices qui transforment la ville et les expériences d'urbanité mérite d'être testée à d'autres époques.

Par expériences d'urbanité, nous entendons l'ensemble des pratiques et des représentations qui permettent à des individus appartenant à une société donnée, historiquement située, de s'immerger dans « la civilisation de la ville », « l'idée de

la ville », « l'âme de ville », ce qui fait la « culture urbaine » de la ville ou encore son identité – toutes notions qui sont des constructions historiques. La ville n'est en effet pas seulement un espace conçu par les Princes, les planificateurs, les ingénieurs, les architectes ; ni même un territoire, cet espace approprié et vécu tel que le qualifient les géographes ; elle est aussi un « mythe » (Lefebvre, 1974). Et, elle se transforme à tous ces différents niveaux. Comment comprendre comment se recomposent ces strates lorsque survient un changement ?

Pour y répondre, il peut être opérant de déplacer dans le temps la question et de restreindre l'étude à un observatoire particulier : celui des gares parisiennes avant la Première Guerre mondiale (4). Les gares sont alors des espaces neufs, inédits avant le XIX^e siècle, qui ont dû s'intégrer à Paris et s'y faire une place.

Nous voudrions montrer ici que les gares parisiennes, objets mixtes et duals, mi-industriels/mi-urbains (Dethier, 1978 ; RATP, 1996), viennent troubler les expériences communes de la ville et renouvellent la palette des expériences urbaines selon trois dimensions : celle des représentations de la ville et de son écologie ; celle des pratiques « normatives » de la ville et celle de sa perception et de son appréhension au quotidien (dans une perspective d'anthropologie historique). En ce sens, la ville ou le fait urbain ne seront pas abordés comme seulement un fait architectural ou une configuration spatiale complexe (5) mais aussi et peut-être surtout comme une sorte de *nexus*, de noyau, où s'enchevêtrent des imaginaires, des pratiques et des discours d'individus très divers.

LES GARES DANS L'ÉCOLOGIE URBAINE (6) DE PARIS

À partir de 1837, les premières gares parisiennes ouvrent progressivement leurs portes aux voyageurs et suscitent immédiatement la curiosité des badauds (Sauget, 2009). Ce « non-lieu » (7) encore largement inédit, sans architecture caractéristique, vient troubler les expériences communes de la ville. La ville de Paris est encore très largement la ville héritée du XVIII^e siècle : une ville de 12 arrondissements, entourée par un mur d'enceinte qui marque l'octroi, et qui comporte des morceaux de campagne encore assez nombreux en son sein. Personne ne sait encore ce à quoi peut ressembler une gare de chemins de fer, à part quelques voyageurs qui sont allés en Angleterre ou ont pris le chemin de fer dans le Centre de la France.

Le premier indice de cette perturbation est d'ordre linguistique. Comment appeler les « gares » ? Quels mots utiliser ?

Avant que ne soit construit le premier embarcadère parisien (sur la place de l'Europe, rue Saint-Lazare) en 1837, d'autres lieux de ce type, servant de garage et de zone d'embarquement pour les passagers et les marchandises avaient vu le jour dans le centre de la France (8). Cependant, le linguiste Peter Wexler (9) avait observé en 1955, dans sa thèse sur la formation du vocabulaire ferroviaire, que le mot « gare » n'était pas utilisé dans son sens ferroviaire (aujourd'hui dominant) avant le succès de la greffe de cet établissement dans Paris. Cette observation tendrait à dire qu'il n'y a pas eu conscience de la nouveauté de cet espace avant son implantation clairement urbaine, et même avant son implantation parisienne, en France (10). En quelque sorte, ce serait donc la ville qui aurait créé la gare en lui donnant une place et une fonction dans son milieu. L'assertion se vérifie en Europe, en particulier en Angleterre et en Belgique. Elle est sans doute moins juste aux États-Unis, puisque le chemin de fer accompagne la conquête de l'Ouest.

Le deuxième indice des perturbations causées par l'irruption des gares à Paris, en ville, est d'ordre architectural (11) : dans les débats des contemporains du XIX^e siècle (12), il apparaît que les élites urbaines souhaitent donner une lisibilité à la gare pour la distinguer des autres bâtiments de la ville et surtout lui donner le prestige de la localisation parisienne (quand bien même les premiers embarcadères ont été résolument construits aux limites de la ville) (13). C'est donc parce que les gares ont dû se distinguer d'autres bâtiments urbains qu'elles ont acquis des caractéristiques architecturales spécifiques que sont un fronton accusé d'une horloge, des arcades dirigeant vers l'intérieur de la gare et différenciant un circuit de départ d'un circuit d'arrivée (14). La ville a engendré une contrainte de diversification et une exigence de lisibilité, afin de ne pas confondre une gare avec une Bourse, une usine, un simple hangar. En outre, le jeu d'émulation entre capitales et entre réseaux de chemins de fer privés et concurrentiels a engendré l'émergence de modèles de gares, donnés en représentation et censés susciter l'attraction et l'admiration du public à la fois pour l'entreprise des chemins de fer, largement héroïsée, et pour les villes capables d'accueillir de tels bijoux architecturaux et techniques, parfaitement adaptés aux contraintes de la vie urbaine. C'est ainsi que la Gare de l'Est est devenue un exemple d'architecture ferroviaire à suivre et politiquement instrumentalisée pour mettre en valeur la modernité du Second Empire lors du voyage de la Reine Victoria en 1855 (Cognasson, 1993). Napoléon III a en effet voulu faire des gares les nouvelles Portes d'entrée modernes de la Ville, celles-ci devant en résumer à la fois

l'avancée technique et industrielle (dans le contexte de la nouvelle Exposition universelle accueillie cette fois-ci par Paris) et annoncer la Ville-Lumière, capitale politique et économique d'un Empire progressif parce que prospère (15). Les gares, à mesure qu'elles entrent dans les expériences urbaines des Français, viennent donc prolonger et renouveler la palette des architectures urbaines et des expériences offertes aux citoyens, en particulier des expériences de mobilité. Toutefois, cette nouveauté est en partie masquée, car les gares ne sont pas de simples bâtiments urbains : si leurs façades côté rue peuvent apparaître très classiques et rivaliser avec des opéras, en revanche, côté voie, la nouveauté est radicale et fait exploser la ville traditionnelle en coupant les rues, les creusant de souterrains, en passant en viaduc, en éventrant les murs d'enceinte anciens.

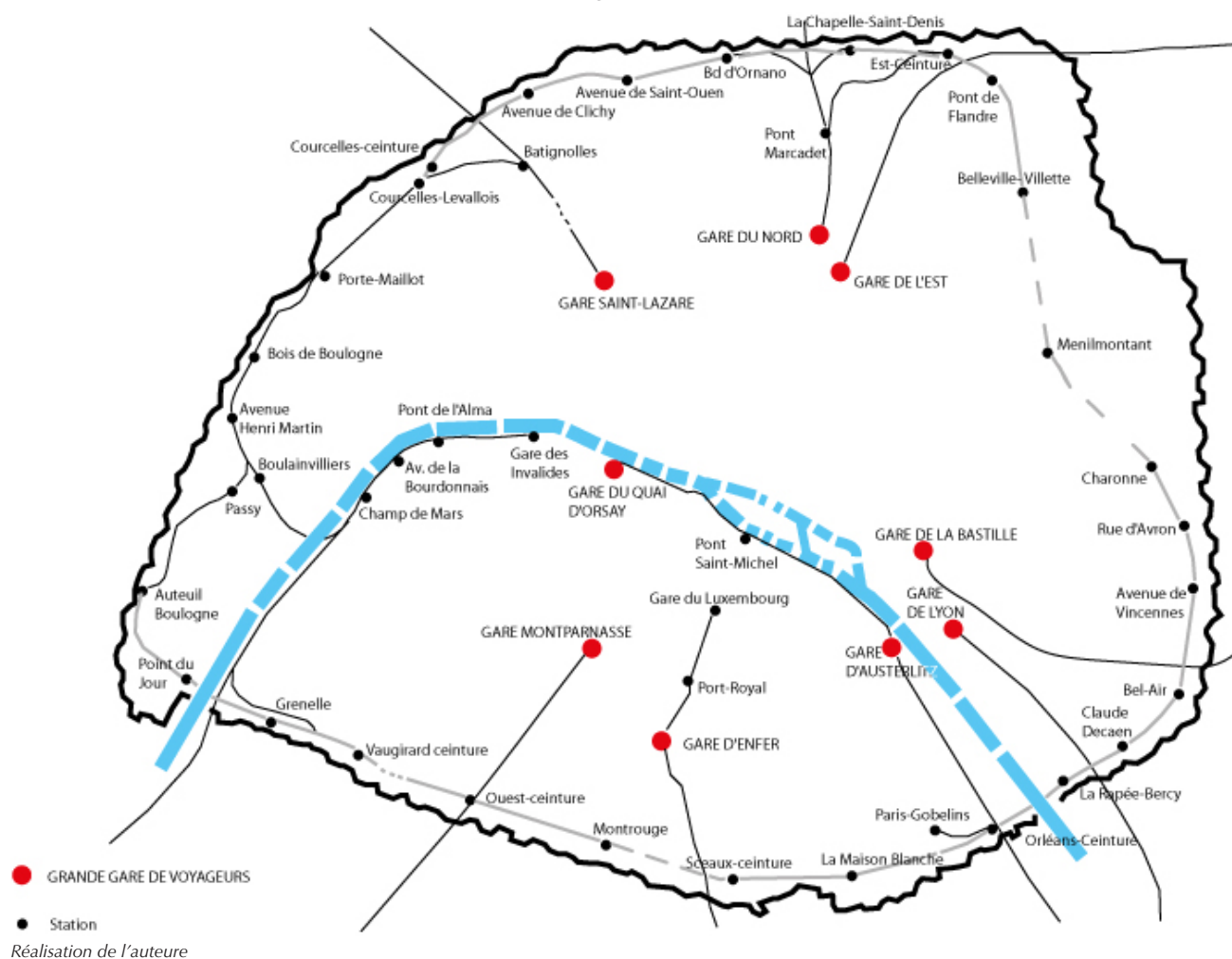
En ce sens, les gares semblent des matrices urbaines paradoxales qui créent de la ville, du quartier, de la vie affairée et donc urbaine, mais aussi redoublent et modernisent les frontières de la ville et recomposent les relations entre les villes (IPRAUS, 1996). Les historiens ont souligné à quel point l'haussmannisation avait changé l'allure, l'aspect et l'atmosphère de Paris (mais aussi d'autres villes) en s'intéressant aux phénomènes majeurs de percée, de perspective haussmannienne, d'alignement signalant au passage l'importance des gares dans les projets et les réalisations (qu'on les attribue à Haussmann, au comte Siméon, à l'Empereur lui-même ou à des prédécesseurs tels Rambuteau) (16). Mais il n'est pas que les percées de nouvelles rues pour éventrer ou bouleverser la ville. L'implantation de gares de chemins de fer de plus en plus nombreuses et reliées les unes aux autres par les chemins de fer de ceinture a transpercé la ville de toutes parts (voir carte 1). Or, ces éventrations sont de nature très différente de celles des percées haussmanniennes : elles « ferroviarisent » Paris, notamment à la fin du Second Empire. Ce néologisme que j'avais utilisé dans ma thèse (2005) vient ici souligner à quel point Paris change de nature : c'est une autre ville qui naît au XIX^e siècle. Une ville de fer qui se remplit des échos métalliques (même si Paris est une ville fortement industrielle au XIX^e siècle), une ville de vapeur, une ville de viaducs et de passages à niveau, une ville de locomotives. Les rails et les emprises ferroviaires ont pesé sur le foncier (Halbwachs, 1909), sur les coupures de quartiers et de rues (Fournier, 1996 ; Rouleau, 1967). Les gares ont également fortement contribué à faire fluctuer la valeur des quartiers et leur vitalité (Lavedan, 1969, 1975), provoquant des guerres intestines entre arrondissements (17). Un nouveau Paris

sort donc par étapes de cette gestation et les gares participent de cette transformation à la fois au niveau de la conception de la ville plus fonctionnaliste, au niveau des pratiques de mobilité et au niveau des représentations. Notons cependant que les contemporains ont pu voir dans ces transformations non pas une évolution de l'urbanité mais une corruption de la ville et de sa culture urbaine (Sauget, 2005). Certains (18) ont parlé d'« industrialisation », voire, symbole ultime de la corruption : d'une « américanisation » de Paris.

En effet, loin s'en faut que la gare soit véritablement ressentie comme urbaine : leur construction aux franges de la ville (18), le plus loin possible du centre, témoigne du fait que Paris a voulu se protéger de cette intrusion à sa culture urbaine (Sauget, 2008a). Si les gares à la Belle époque semblent avoir acquis droit de cité, dans une ville profondément transformée par la « ferroviarisation » et l'haussmannisation, au point que les gares plus récentes soient construites l'une aux Invalides, l'autre à la place du Palais de la Cour des Comptes (à Orsay), toutes les gares ne sont pas perçues comme parisiennes. La gare d'Orléans reste ainsi un peu à l'écart de la civilisation urbaine par exemple. Et les voix des architectes ou de grands propriétaires soucieux de protéger leur cadre de vie s'élèvent contre la construction de la gare d'Orsay et de celle de l'esplanade des Invalides, en parlant d'atteintes à l'esprit de la ville.

Penser les gares dans leur relation avec le bâti existant, avec les populations déjà présentes, avec le « mythe » de Paris, permet de complexifier le rapport à l'espace qu'elles perturbent. Cet espace n'est pas un substrat neutre purement physique et déterminé par les facteurs naturels mais le produit de rapports de forces, de relations sociales, d'accords et de compromis. De ce point de vue, le schéma du géographe René Clozier (1940) expliquant l'emplacement des gares parisiennes par des contraintes géomorphologiques et des contraintes techniques en 1940 n'est plus suffisant, car les chercheurs en sciences humaines et sociales, les géographes au premier chef en tant que spécialistes de l'espace, ne considèrent plus l'espace de manière aussi déterministe, surtout depuis les années 1970 (Lefebvre, 1974). L'approche constructiviste, ou culturaliste, est un atout dans la compréhension des phénomènes spatiaux, sociaux et culturels. Elle donne des outils précieux de compréhension de l'usage des villes par leurs habitants en utilisant les notions d'appropriation, de territorialisation, de voisinage et de proximité et en autorisant l'étude d'une documentation peut-être plus diversifiée que celle de la recherche urbaine classique,

Carte 1. Localisation des gares et stations à Paris en 1914



à savoir la littérature dite « panoramique », les guides, les correspondances, les chansons, les images, les cartes postales, les jeux et tout ce qui prend finalement comme sujet un type d'espace dans la ville, mais aussi les archives de police.

LES USAGES CITADINS DES GARES : CRAINTES, FASCINATIONS ET ÉLARGISSEMENT DES EXPÉRIENCES

Dans les années 1850, les archives du contrôle (qu'il soit policier, administratif ou autre) (20) dans les gares révèlent des problèmes liés à l'application des codes de civilité dans les gares : de nombreux discours sociaux parlent d'ensauvagement des individus dans les gares, de pertes des bonnes conduites, de dérives morales dangereuses, autant de thèmes qui témoignent

du processus d'urbanisation et de polissage des mœurs, processus imposé par les codes urbains dans un lieu qui ne l'est pas vraiment encore et qui doit le devenir.

Les gares de chemins de fer parisiennes, considérées d'emblée comme un jouet dangereux aux mains d'une population révolutionnaire (21), ont posé immédiatement la question de leur surveillance spéciale à des fins de sécurité publique bien sûr mais aussi de conservation tant aux yeux des compagnies de chemins de fer que de l'administration publique et de la Préfecture de Police (22). En effet, s'il est difficile de savoir pourquoi et comment est née l'idée de surveillance spécifique des chemins de fer, il faut cependant souligner que les gares parisiennes sont mises sous surveillance dès leur apparition,

alors que les gares des premiers chemins de fer du Centre de la France, qui transportaient essentiellement des marchandises, n'avaient pas fait l'objet d'une surveillance particulière de la part de l'administration supérieure. Il semble d'autre part qu'il n'y ait pas eu de surveillance spécifique des relais de diligence, des stations d'omnibus ou des ports de la Seine (Delaive, 2003). Ce n'est donc qu'à partir de 1837 que les pouvoirs publics commencèrent à légiférer, à partir du cas parisien, tant il était vital à la survie des compagnies de chemins de fer que la sécurité des gares parisiennes soit garantie. L'exception des gares venait en quelque sorte se surimposer à l'exception parisienne en matière de police (23).

Dans le lent processus de différenciation complexe entre espace public et espace privé, la gare apparaît comme un espace éminemment problématique. En effet, le sol sur lequel furent construites les gares reste la propriété de l'État ou de la Ville de Paris et ce sol est simplement concédé à une Compagnie ferroviaire, elle-même constituée en société anonyme la plupart du temps. Celle-ci en revanche construit les bâtiments, parfois avec l'aide subsidiaire de l'État, ce qui fait qu'elle se sent largement propriétaire de « sa » gare. Enfin, le lieu est ouvert au public des voyageurs qui l'arpentent, l'habitent (même transitoirement) et l'investissent de nombreuses manières. Quel statut peut donc légitimement définir la gare du XIX^e siècle ? Cette première interrogation légitime de l'historien a longuement tirillé les contemporains des gares, notamment les juristes du droit public et du droit privé, et ressurgit précisément quand se pose la question de la surveillance des gares. Qui devait les surveiller ? De quel droit ? Avec quel personnel ? Comment adapter les vieilles pratiques de surveillance à ces lieux poreux de transit ?

Dans le cas des gares, qui ne sont ni la rue, ni des usines, on a d'abord observé la mise en place de dispositifs spatiaux et d'outils juridiques et normatifs (tels que des règlements intérieurs) pour se prémunir contre un public inexpérimenté et donc potentiellement dangereux pour lui-même et la société (voir carte 2). Ces frontières juridiques, morales, spatiales ont permis de discriminer, catégoriser, hiérarchiser, c'est-à-dire d'ordonner la foule mouvante des voyageurs, des badauds, afin d'en exclure, en théorie, les marginaux. Mais en pratique, cette territorialisation a abouti à une mise en concurrence entre forces de l'ordre dont les contemporains attendaient les meilleurs fruits et qui eut des effets contre-productifs. En ce qui concerne l'urbain, le cas des gares illustre les négociations

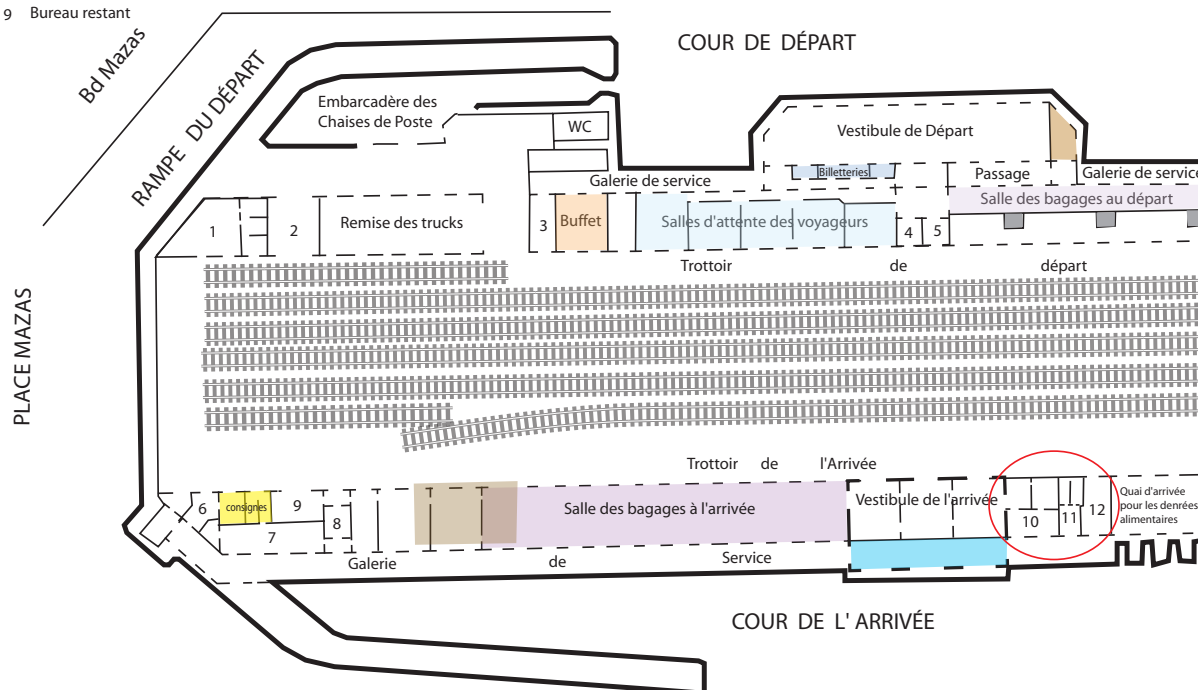
en cours sur les définitions et redéfinitions de ce que sont la voirie, l'espace public, la sûreté publique, l'intérieur et l'extérieur. Les gares sont progressivement conçues comme des valves, des pompes aspirantes et refluantes (Du Camp, 1869) qui alimentent une nouvelle circulation des hommes et des biens, plus rapide et plus complexe. Lieux de transit, elles sont des points de réflexion sur l'espace, lui-même en transition et qui se recompose au XIX^e siècle. Un espace qui devient opaque, difficilement reconnaissable et qui fait peur. Ce que montrent bien également ces archives du contrôle, c'est que les lieux urbains peuvent également être détournés de leurs usages fonctionnels primaires – à savoir, pour les gares, de leur exploitation par les compagnies de transport, les compagnies de buffet de gare ou les kiosques de gare – pour devenir des infrastructures favorables par exemple au racolage, au vol, mais aussi offrant des asiles de nuit temporaires, des espaces de fuite, des lieux de survie ou de crime et de suicide (Sauget, 2008b). Ces usages non prévus des gares, que révèlent la littérature et les archives de police, font partie intégrante de la création d'une ambiance et d'expériences urbaines et pèsent sur la conception des espaces (Sauget, 2004b).

Si l'on étudie à présent les discours sur les pratiques renouvelées par les gares, on observe que celles-ci changent radicalement le premier contact des étrangers et des Provinciaux avec Paris, modifiant leur première expérience de Paris, de la « grande ville ». Les gares permettent aux auteurs de prolonger le discours de mécanisation de la ville, de sa déshumanisation. Dans les gares, plus vite qu'ailleurs, on perçoit l'émergence d'une nouvelle personnalité urbaine de Paris, une personnalité plus froide, que Louis Wirth modélisait et caractérisait par l'anonymat des relations sociales segmentaires et éphémères qui tendent à devenir utilitaires et rationnelles, la multiplication des rôles et des appartenances où l'individu n'engage qu'une partie de lui-même ; le remplacement des liens par des mécanismes de représentation et de délégation ; l'épanouissement de l'individu mais aussi la massification des comportements et des opinions (Grafmeyer et Joseph, 1979). Ainsi, par exemple, dans *Le Petit Chose* (24), Alphonse Daudet fait raconter à son narrateur son « premier voyage à Paris en wagon de 3^e classe » dans les premiers jours de février. Il décrit beaucoup les tortures de la faim et du froid pendant le trajet qui dura deux jours, mais aussi son arrivée à Paris :

« Dans la nuit du second jour, vers trois heures du matin, je fus réveillé en sursaut. Le train venait de s'arrêter,

Carte 2. Lieux de surveillance dans la gare de Lyon en 1859

- | | | | |
|--|--|--|----------------------------------|
| 1 Ateliers et forges du Petit entretien | 10 Bureaux des employés de l'Octroi
Etage supérieur : Logement des sous-chefs de gare | ■ Dépôt provisoire des bagages | ■ Buffet au Départ |
| 2 Magasin du matériel du Mouvement | 11 Commissaire de surveillance administrative | ■ Salles d'attente des voyageurs | ■ Consignes des grandes lignes |
| 3 Corps de garde des hommes d'équipe | 12 Poste des sergents de Ville | ■ Billetteries | ■ Dépôt des colis grandes lignes |
| 4 Bureau du chef de gare (entresol au-dessous) | ○ Au-dessus de l'entresol : chambre du commissaire et des agents. Violon. | ■ Salles des bagages au Départ | |
| 5 Bouilleurs pour les chaufferettes | | ■ Salle des Bagages à l'Arrivée | |
| 6 Magasin des Litiges | Lieu de surveillance active dans la gare de Lyon | ■ Partie affectée au public | |
| 7 et 8 Bureau et dépôt des messageries | | ■ Bureaux d'enregistrement des bagages | |
| 9 Bureau restant | | | |



Réalisation de l'auteure

tout le wagon était en émoi. J'entendis l'infirmier dire à sa femme : "Nous y sommes. Où donc ? demandais-je en me frottant les yeux. À Paris, parbleu !" Je me précipitais vers la portière. Pas de maisons. Rien qu'une campagne pelée, quelques becs de gaz, et ça et là de gros tas de charbon de terre ; puis là-bas, dans le lointain, une grande lumière rouge et le roulement confus, pareil au bruit de la mer. De portière en portière, un homme allait, avec une petite lanterne, en criant : « Paris ! Paris ! Vos billets ». Malgré moi, je rentrai la tête par un mouvement de terreur. C'était Paris. Ah ! Grande ville féroce, comme le petit chose avait raison d'avoir peur de toi ! Cinq minutes après, nous entrions dans la gare. Jacques était là depuis une heure. Je l'aperçus de loin avec sa longue taille un peu voûtée et ses

grands bras de télégraphe qui me faisaient signe derrière le grillage. D'un bond je fus sur lui. [...] Malheureusement, les gares ne sont pas organisées pour ces belles étreintes. Il y a la salle des voyageurs, la salle des bagages ; mais il n'y a pas la salle des effusions, il n'y a pas la salle des âmes. On nous bousculait, on nous marchait dessus » (Daudet, 1868, p. 100).

Cette scène est d'abord celle du déracinement, de la perte de repères, du choc traumatique et de la non-reconnaissance. Paris n'est pas reconnu comme une ville, encore moins comme le mythe que Paris inspire au XIX^e siècle : la capitale ne tient pas ses promesses et suscite le malaise, le refoulement, l'angoisse du nouvel arrivant. Alphonse Daudet, à l'évidence, a retravaillé dans l'écriture un événement marquant de sa propre

vie : ce passage avait en effet été esquissé dans *Le Moniteur universel du soir* du 12 novembre 1865. Il y revint dans l'article « L'Arrivée » dans le *Temps* du 8 et du 13 août 1878, article qu'il a repris dans *Trente ans de Paris*. Il en parlait aussi dans une lettre aux frères Goncourt du 31 octobre 1886. Encore plus intéressante est la question du départ. Pour Pierre Sansot, l'imaginaire du départ « par la gare » possède une « authentique originalité » :

« On ne quitte pas véritablement une ville par la route : il est tant de voies possibles et sait-on si nous nous achevons déjà par la banlieue ou si nous n'avons pas déjà dépassé les strictes limites de la ville. Les quais des gares paraissent blêmes au matin. [...] Les gens ne parlent pas, ils se recroquevillent — bref, ils ont conscience de partir [...]. Or ce n'est pas la marque de tout départ. Il existe d'autres ruptures plus abstraites et moins sensibles : dans un aéroport, les passagers demeurent un instant dans une ville où ils ont perdu de vue ceux qui l'accompagnent. Pour un grand voyageur comme Max-Pol Fouchet, le départ en mer est le plus gai qui soit. En revanche, le train démarre lentement, et, toutes vitres baissées, nous pouvons voir disparaître l'être concerné : un arrachement d'autant plus douloureux qu'il se produit peu à peu au fil des secondes » (Sansot, 1971, p. 85).

Cette comparaison entre tous les modes de départ modernes ne peut s'appliquer sans anachronisme pour le XIX^e siècle. En effet, quitter Paris par la route au XIX^e siècle impliquait un passage par les Barrières et éventuellement un contrôle de papiers ou de douanes. Elle impliquait donc une rupture. De même, ces appréciations sont fortement contingentes et fonctions des raisons du départ, de la signification qu'on lui donne et de la durée de l'absence qu'on imagine. Flaubert était ravi de quitter Paris, le plus souvent, et préférait Croisset ou sa Normandie. Cependant, la gare condense et dramatise la séparation qu'elle semble rendre mécanique, inflexible comme le fer des rails qui s'éloignent de la ville. Elle est, de ce fait, le seul lieu de départ qui produise à ce point l'impression que le voyageur « tourne le dos à toute la ville, encore présente » (Sansot, 1971). Ce choc du départ, qui ébranle le voyageur autant que la locomotive qui se met en ordre de marche, est particulièrement lisible dans l'œuvre de Marcel Proust.

« Le plaisir spécifique du voyage n'est pas de pouvoir descendre en route et s'arrêter quand on est fatigué, c'est de rendre la différence entre le départ et l'arrivée non pas

aussi insensible mais aussi profonde qu'on peut » (Proust, 1919, p. 5).

Le départ de Paris pour le narrateur de la *Recherche* peut signifier l'arrachement maternel, dès qu'il ne s'agit plus de promenade :

« Malheureusement ces lieux merveilleux que sont les gares, d'où l'on part pour une destination éloignée, sont aussi des lieux tragiques » (Proust, 1919, p. 5-6).

Le wagon devient une prison et provoque le sentiment déchirant de la séparation effective, en train de se faire. L'angoisse, voire la crise d'asthme, surgit du contraste inquiétant entre l'intérieur et l'extérieur, d'une perception synesthésique du monde (Ton-That, 2000).

En fait, on pourrait dire que les expériences de gares, mais aussi de théâtres et sans doute d'autres lieux plus ou moins ressentis comme urbains, forgent une nouvelle culture urbaine parisienne et l'adaptent aux nouvelles pratiques de masse en la renouvelant presque totalement. Les gares font partie de ces serres chaudes où la ville fait l'expérience quotidienne, croissante à la Belle époque, de la foule, de la culture de masse (avec les ventes des kiosques de gare et les va-et-vient des camelots de toute sorte), du petit délit urbain (pickpockets, prostitution occasionnelle) et de la mobilité et d'une certaine forme de déterritorialisation.

À partir de la Belle époque, d'autres sources, moins littéraires, se font l'écho de cette confrontation de certains contemporains à l'altérité urbaine et parisienne. Les archives de police de la fin du siècle (mains courantes) révèlent ainsi que les voleurs repèrent facilement leurs proies à des détails aussi superficiels en apparence que le rythme du pas, l'ampleur des gestes, la façon de regarder, de se tenir. Il en est allé sans doute ainsi pour Mathias Jengtjen, 28 ans, garçon charcutier, marié, Luxembourgeois arrivant d'Épernay. Les 27 et 28 juin 1907, il porte plainte pour escroquerie au commissariat du quartier de l'Europe à proximité de la gare Saint-Lazare. Ce nouvel arrivant s'est fait aborder par un individu qui lui a dit être commis voyageur dans les « porte-monnaie à secret ». L'a prié d'y mettre son argent, soit 36 francs pour lui en montrer le fonctionnement. L'escroc lui a alors laissé le porte-monnaie où il n'a retrouvé que 50 centimes. Peu observateur (contrairement à son détrousseur), le jeune homme, déboussolé, n'a pu fournir aucun signalement... (25) Pour lui, la ville est donc l'endroit où sa non-connaissance des codes urbains parisiens lui a été plus que dommageable !

LES GARES, LIEUX DE « CHOC DES CULTURES » ET D'ENSAUVAGEMENT

Si l'on approche encore la lentille du microscope pour comprendre ce qui change dans l'appréhension presque anthropologique des lieux, on observe enfin que, dans bien des textes et des illustrations, la gare apparaît le seuil où s'éprouvent, plus que ne se disent parfois, bien des différences, spatiales (dans le sens Paris/provinces ou Paris/banlieues) mais aussi sociales (des écarts entre bourgeoisies, ou des écarts sociaux plus importants encore à la fin du siècle avec l'apparition des tarifs ouvriers et des cartes d'abonnement) qui rappellent que l'urbain est une des formes majeures que prend progressivement l'organisation de l'espace, mais que cette organisation ne s'est pas faite sans heurt, sans choc culturel, et qu'elle ne paraît pas forcément la plus « naturelle ». La gare est un des lieux où peut être expérimentée la nouveauté de la ville et qui est liée, comme le disait Roncayolo, à l'agglomération, la densité, l'hétérogénéité urbaine. Elle est un de ces lieux ou « non-lieux » qui désorientent et font ville.

Ainsi, par exemple, les gares ont participé à la mise en place d'un nouveau « régime scopique » (Crary, 1994) tout au long du XIX^e siècle, c'est-à-dire d'un nouveau rapport à la fois technique, scientifique et culturel à l'observation et à la manière de voir. Diverses études s'accordent à voir émerger au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles de nouveaux « schèmes du regard contemporain » (Le Men, 1998). Les gares font partie des expériences qui désorientent le regard classique, de même que le font les vitrines des grands magasins ou les enseignes lumineuses qui impliquent un usage plus intensif et plus organique de la vue (Sauget, 2010).

Les gares participent aussi avec d'autres lieux à l'évolution des sensibilités face aux bruits, à la poussière et aux odeurs. Ainsi, par exemple, en 1903, le docteur Louis Bénech consacre un chapitre entier de son traité d'hygiène à la question des poussières (Frioux, Fournier et Chauveau, 2011), qu'il s'agisse des particules de charbon provenant de la locomotive ou des particules de sable provenant du ballast car elles peuvent causer des conjonctivites, des affections respiratoires (Bénech, 1903). L'attention nouvelle portée aux maladies respiratoires, à l'asthme notamment, débouche également sur des considérations pratiques dans les gares, nuisibles aux asthmatiques et à la respiration en général. En fait, à la fin du siècle, toutes les fumées industrielles sont considérées comme nuisibles et les rapports d'hygiène se transforment en plaidoyer pour les transports

électriques, sans vapeur. L'homme de la fin du XIX^e siècle semble particulièrement agressé par les chemins de fer. Il est notamment très sensible aux mouvements latéraux et aux trépidations, qui sont aux chemins de fer ce que sont le roulis et le tangage à la navigation maritime. Selon le D^r Bénech (1903), les conséquences de ces mouvements seraient assez terribles sur les contemporains que les médecins ont pu examiner depuis le début des années 1860. Elles varieraient d'une « sensation pénible », proche de la « céphalalgie », ou d'« une sorte de mal de mer », à « un ébranlement du système nerveux, qui pourrait affecter tout le corps, depuis la tête jusqu'aux extrémités inférieures » (D^r Richardson, cité par Bénech, 1903), voire à « une prostration ». Un public est particulièrement sujet à ces troubles : les femmes. De nombreux médecins pensent que les trépidations pourraient avoir « une influence fâcheuse sur les femmes enceintes », car elles les mettent dans un état de « surexcitation nerveuse » qui pourrait conduire à des avortements ou des accouchements prématurés (D^r Warion, cité par Bénech, 1903). D'après le Dr Bénech, de nombreux confrères se sont élevés contre le voyage des femmes enceintes. En 1861, le Dr Bergeron (cité par Bénech, 1903) donnait à la société de médecine de la Seine communication d'une note dans laquelle il citait deux cas d'avortement pris dans sa clientèle, et qui n'avaient pas d'autre origine que le mouvement oscillatoire des trains. En 1869, le Congrès international de Florence adoptait un ordre du jour dans lequel, entre autres inconvénients des *railways*, il signalait cet effet de la trépidation sur la grossesse, et réclamait à ce sujet la construction d'un wagon spécial. Un autre médecin, le professeur Depaul s'élève contre la pratique du voyage de noces (avril 1872, leçons cliniques). À la fin du siècle, les médecins recommandent toujours la prudence et en 1899, le médecin en chef de la Compagnie du P.L.M, le docteur Blum, donne des instructions médicales aux employés et aux ouvriers de la Compagnie en cas d'accouchement (26). Tout cela se comprend dans un environnement qui mute rapidement et qui suscite des angoisses existentielles et des somatisations.

Autre grande évolution, particulièrement saisissable dans les gares : l'apprentissage douloureux de la ponctualité et la découverte du *stress*, dont les docteurs anglais puis français accréditèrent l'existence et le danger, notamment pour les employés de chemins de fer.

Tout cela alimente un discours de déploration, non exclusif et fluctuant, qui fait de la gare un des lieux de régression

sociale où le meilleur des hommes se transforme en butor déplaçant, jouant des coudes, seulement occupé à s'octroyer la meilleure place et le plus grand confort sans se soucier ni des autres, ni surtout des plus faibles.

CONCLUSION

Pour conclure, cet article suggère plusieurs pistes pour aborder les phénomènes urbains et les expériences d'urbanité à l'époque contemporaine.

La démarche historique d'abord permet d'étudier les productions des espaces et des lieux comme des processus historiques dynamiques en relation l'un avec l'autre et évoluant l'un par rapport à l'autre. Elle prend appui sur les appels de Lefebvre (1974) mais aussi de Foucault (1984) à faire une véritable histoire de l'espace pour le premier, des espaces pour le second. Ces deux théoriciens proposent à la fois de considérer les multiples dimensions de l'espace et son historicité. Les multiples dimensions en relation dialectique les unes avec les autres ont d'abord été mises au jour par Lefebvre. Il décrivait trois formes prises par l'espace : l'espace conçu abstraitement par les pouvoirs ; l'espace vécu et approprié concrètement par ses usagers et l'espace fantasmé ou mentalisé qui est celui des représentations et de l'imaginaire. Quant à Foucault, il distingue plusieurs phases historiques de l'espace qui sont aussi des méta-conceptions de l'espace : le temps de la localisation au Moyen-Âge ; celui de l'étendue à l'époque moderne et celui des emplacements à l'époque contemporaine.

Tout ceci implique que pour étudier les expériences urbaines, il faut articuler un très grand éventail de sources permettant de prendre en compte le regard des autorités urbaines, des entrepreneurs, des architectes et ingénieurs, des policiers, des juristes, des médecins, des usagers, des guides d'usagers, mais aussi des exclus, des marginaux, des bricoleurs ainsi que le suggéraient Certeau ou Augé (1992).

Par ailleurs, si l'espace conçu et l'espace vécu sont assez bien étudiés par les géographes, les urbanistes, les architectes ou encore les sociologues, sans toujours tenir compte de l'évolution des méta-conceptions de l'espace qu'envisage Foucault, il nous semble que l'espace fantasmé n'est pas encore suffisamment analysé comme une des dimensions

fondamentales de l'objet ville. Notre hypothèse est de considérer que les imaginaires sociaux de l'espace jouent un rôle majeur dans les réflexions des contemporains. Nous appelons imaginaires les manières possibles de se représenter le monde et d'en concevoir de nouvelles à une époque donnée. Ces imaginaires ne sont pas sans limites et ils sont contraignants. Ils sont historiquement et socialement construits et ils peuvent entrer en concurrence les uns avec les autres.

L'intégration des gares dans le décor parisien au cours du XIX^e siècle illustre des tiraillements entre des imaginaires concurrents qui se divisent sur la valeur à accorder à la mobilité, à la monumentalité des espaces fonctionnels dans l'espace public, à la vitesse, au déplacement sans effort, au mélange des populations. Ces fantasmes ambivalents, de force inégale, sont en général portés par des groupes sociaux ou culturels qui peuvent se mobiliser pour mener des actions communes – ce qui leur donne une véritable force motrice. Pour l'historien Corbin, ces grands systèmes d'appréciation et de représentation de l'espace sont fondamentaux à reconstituer pour y comprendre quelque chose. Ainsi, pour comprendre la naissance de la plage comme lieu de loisir, de plaisir, d'expériences nouvelles des corps, il lui a fallu comprendre comment s'était construit le désir du rivage alors que la mer est depuis l'Antiquité un espace de répulsion (Corbin, 1988).

Enfin, nous proposons d'utiliser des néologismes (tel celui de ferroviarisation) et des métaphores pour rendre compte des processus évolutifs et fragiles qui ordonnent la vie des villes et commandent les espaces d'expérimentation : il s'agit de considérer les formations humaines, sociales et culturelles, comme vivantes et périssables. La métaphore de la greffe des gares sur Paris a cet usage, sans qu'il faille y voir une quelconque lecture déterministe ou simplement physiologique. Elle a particulièrement du sens au XIX^e siècle, lorsque les élites pensent la ville soit comme une machine, soit comme un grand corps fragmenté, fruit d'un assemblage de tissus, organes, cellules.

Stéphanie Sauget, normalienne, docteure en histoire contemporaine, membre du CeTHis, est maîtresse de conférences à l'université François Rabelais de Tours depuis 2013.
stephanie.sauget@univ-tours.fr

NOTES

(1) Des travaux récents ont enquêté en utilisant cette notion de « culture urbaine » : on peut ainsi citer par exemple, Chauncey, 2004 ou bien Turley, 2005. On peut aussi songer à l'ouvrage de Prochasson (1999).

(2) La référence serait alors le recueil d'articles de Park *et al.*, 1925. Je voudrais citer ici deux ouvrages, l'un en anglais, l'autre en français, qui m'ont été utiles pour préparer cet article : un recueil de textes traduits et présentés par Grafmeyer et Joseph (1979) et un autre recueil de textes édités par Jenks (2004). Ce dernier se présente en quatre volumes abordant la « question urbaine », la « modernité urbaine », les pratiques telles que la marche à pied dans les villes, les usages des rues, mais aussi les phénomènes d'inclusion/d'exclusion, l'urbanisation, les pathologies urbaines et l'urbanisme postmoderne.

(3) Voir : Joseph, 1999 ; Bowie, 1996.

(4) « Comprendre la ville à travers l'observation attentive de quelques-unes de ses parties, placer sous le projecteur quelques lieux bien circonscrits pour mieux saisir dans leur interdépendance les divers ordres de phénomènes qui s'imbriquent, privilégier l'étude de la localité pour mieux embrasser la complexité », telle est « l'une des façons les plus ordinaires de faire de la sociologie urbaine » d'après Grafmeyer et Joseph (1979, p. IV).

(5) Des travaux existent d'ailleurs et nous pouvons par exemple renvoyer au travail de Lambert (1989, 1992).

(6) Par écologie urbaine, nous entendons ici l'ensemble des relations entre les hommes (habitants, voyageurs, étrangers) et leur environnement urbain au triple sens déjà évoqué d'environnement conçu, vécu et fantasmé.

(7) J'emprunte la notion à l'ethnologue Augé (1992). Le « non-lieu » est l'espace de transit, révélateur d'un nouveau rapport à l'espace – un rapport plus déterritorialisé.

(8) Les premières gares françaises sont d'une certaine manière apparues sur la ligne de Saint-Étienne à Andrézieux et les contemporains les qualifient « d'élargissements de distance en distance, pour que les chars ou voitures puissent croiser facilement », de « retraites », de « croisière » (c'est-à-dire de lieu de croisement), selon l'étude qu'en a faite Wexler (1955).

(9) D'après son étude, le mot « gare » ne prend de sens ferroviaire qu'après 1834 mais continue de signifier d'abord une gare d'eau. Il remarque d'ailleurs que le vocabulaire ferroviaire emprunte beaucoup au vocabulaire fluvial dont il utilise les termes d'embarcadère, débarcadère, quais.

(10) Il va de soi que cette observation ne vaut que pour la France.

(11) Je renvoie ici aux travaux menés sur l'objet architectural de la gare et notamment à la thèse de Bowie (1985) et à ses autres publications qui font référence sur le sujet (Bowie, 1987, 1989, 1997). Elle dirige aussi le groupe « Architecture, chemins de fer et ville » au sein de Rails et histoire-Association pour l'histoire des chemins de fer. On peut aussi songer aux travaux menés par l'IPRAUS (Institut Parisien de Recherche : Architecture, Urbanistique, Société).

(12) Essentiellement ceux des architectes et des élites municipales.

(13) Les avant-projets et projets de chemins de fer sont conservés aux Archives Nationales à Pierrefitte, série F14 (Travaux publics) : il s'agit de 367 cartons cotés de 8821 à 9188. Je n'ai dépouillé intégralement que les archives laissées par la commission des chemins de fer réunie en 1839 et conservées au Centre des Archives du Monde du Travail à Roubaix : 12 AQ 21 et 22. Je renvoie à : Sauget, 2008a. Voir aussi : Térade, 1989, 1992.

(14) Quelques références sur le sujet : Notarnicola, Poupardin, 1992 ; Scelles, 1993 ; Ribeill, 1996.

(15) Selon le témoignage de Merruau, 1875. L'attribution de ce projet au seul Napoléon III est discutée entre autres par les travaux de : Tamborino, 1994 ; Bowie, 2001 ; Pinon, 2002.

(16) La liste des travaux est longue depuis Morizet, 1932 ; Réau *et al.*, 1954 ; Pinkney, 1958 ; Malet, 1973 ; jusqu'à Pinon, 2002.

(17) Voir les échanges vifs par voie de presse et de factums. Quelques exemples : *Journal des chemins de fer*, t. 3, 23 mars 1844, « De l'influence des chemins de fer sur le déplacement des populations urbaines », n° 12, p. 140 ; *Mémoire présenté à la Chambre des Pairs, à la Chambre des Députés, au Ministre des Travaux Publics et au Conseil Municipal de la ville de Paris, par les habitants de la Rive gauche*, Paris, Bénard et Compagnie, 10 février 1845 ; *Chemins de fer. Lignes du Nord et de l'Est. Entrée dans Paris. Mémoire adressé aux deux chambres et au ministère par les délégués de la majorité des arrondissements de Paris*, 1842 ; Débutai, *De l'emplacement des gares dans Paris*, 20 janvier 1846.

(18) Par exemple la Société centrale des architectes français présidée par Pierre Daumet, l'Association amicale des architectes diplômés par le gouvernement présidée par Hénard ou bien la Société des Parisiens de Paris présidée par François Coppée qui se mobilisent dans les années 1890 contre la construction de nouvelles gares au cœur de Paris, sur l'esplanade des Invalides ou au quai d'Orsay. Ces lobbys font pression pour protéger un ancien Paris en voie de transformation.

(19) D'ailleurs, les géographes ont coutume de repérer les limites de la ville au XIX^e siècle à partir de la localisation des gares. La gare est un seuil.

(20) Nous entendons par archives du contrôle à la fois l'ensemble des traités policiers, juridiques, administratifs ; les guides normatifs ; mais aussi les rapports de police sur les gares produits par diverses instances. Pour plus de précisions, voir : Sauget, 2004a.

(21) La première gare parisienne – Saint-Lazare – est ouverte au public en 1837, soit sept ans après les Trois Glorieuses de la Révolution de Juillet.

(22) Voir : Ribeill, 1983 ; Sauget, 2004a. Plus récemment : Hamelin, 2007. Un travail de Master d'histoire de Pierre Bréant est en cours sur la police spéciale des chemins de fer sous la direction de Jean-Noël Luc à Paris IV.

(23) Rappelons que Paris a un régime particulier de police depuis 1800 : elle dépend de la Préfecture de Police qui ne dépend que des ministères et pas du tout du conseil municipal

(malgré la loi de 1884 et les demandes du conseil municipal). D'après le Code d'instruction criminelle de 1808 : « Le Préfet est un magistrat spécial qui, agent du pouvoir central, à la fois préfet et maire, n'ayant ni toutes les attributions d'un maire, ni toutes les attributions d'un préfet, concentre entre ses mains les pouvoirs de police partagés habituellement entre ces deux magistrats ». Son budget est municipal et voté par le conseil municipal. Voir : Berlière, 1996.

(24) Paru en divers morceaux dans le *Moniteur universel du soir* à la fin de l'année 1867, puis publié en librairie chez l'éditeur Hetzel d'abord à 2000 exemplaires en janvier 1868, puis à 2000 et 500 exemplaires entre février 1868 et février 1870.

(25) APP, C.B 32/22.

(26) Blum, 1899. Ses instructions sont de la pudeur et de la discrétion d'abord, puis des gestes techniques sur le cordon, la position de l'enfant et l'hémorragie.

BIBLIOGRAPHIE

- AUGÉ M., 1992, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris : Le Seuil.
- BÉNECH L., 1903, *Hygiène des voyageurs en chemins de fer, aération, ventilation, chauffage, éclairage, dangers de contagion, nettoyage et désinfection*, Paris : Baillière et fils, coll. « Petite bibliothèque médicale ».
- BERLIÈRE J.-M., 1996, *Le Monde des polices en France, XIX^e-XX^e siècles*, Paris : Éditions Complexe.
- BLUM D., 1899, *Chemins de fer de PLM. Service médical. Instructions [hygiéniques et médicales]...*, Paris : Maulde, Doumenc et compagnie.
- BOWIE K., 1985, « *L'Éclectique pittoresque* » et *l'architecture des gares parisiennes au XIX^e siècle*, Thèse de 3^e cycle sous la direction de Marc Le Bot, Université de Paris I, UER d'art et archéologie.
- BOWIE K. (dir.), 1987, *Les grandes gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris : Délégation à l'action artistique de la ville de Paris.
- BOWIE K., 1989, Gares (architecture), in : *Encyclopaedia Universalis*, Corpus, t. 10, p. 85-95.
- BOWIE K., 1996, De la gare du XIX^e siècle au lieu-mouvement : évolution ou rupture ?, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, p. 14-23.
- BOWIE K., 1997, L'architecture des gares, in : Ambrière M. (dir.), *Dictionnaire du XIX^e siècle européen*, Paris : PUF, p. 468-471.
- BOWIE K. (dir.), 2001, *La Modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris*, Paris : Éditions Recherches.
- CHAUNCEY G., 2004, *Gay New York: Gender, Urban Culture and the Making of the Gay Male World, 1890-1940*, New York : Basic Books.
- CLOZIER R., 1940, *La Gare du Nord*, Paris : J.-B. Ballière et fils.
- COGNASSON P., 1993, *Gare de l'Est : Porte ouverte sur l'Europe*, Paris : La Vie du Rail.
- CORBIN A., 1988, *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris : Aubier.
- CRARY J., 1994, *L'Art de l'observateur. Vision et modernité au XIX^e siècle*, Paris : Jacqueline Chambon.
- DAUDET A., 1868, *Le Petit Chose*, Paris : Hetzel.
- DE CERTEAU M., *L'Invention du quotidien. 1. Arts de faire*, Paris : Gallimard, 1990 (1^{re} éd. 1980).
- DELAIVE F., 2003, *Canotage et canotiers de la Seine : genèse du premier loisir moderne à Paris et dans ses environs (1800-1860)*, Thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Alain Corbin, Paris 1 – Panthéon-Sorbonne.
- DETHIER J. (dir.), 1978, *Le Temps des gares*, catalogue de l'exposition, Paris : Éditions du Centre National d'Art et de Culture G. Pompidou, CCI.
- DU CAMP M., 1869, *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, Paris : Hachette & Cie.
- FOUCAULT M., 1984, Des espaces autres, *Architecture, Mouvement, Continuité*, n° 5, octobre 1984, p. 46-49 (à partir d'une conférence prononcée au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967).
- FOURNIER P., 1996, Les relations entre fortifications et chemins de fer, *RHCF*, n° 15, automne, p. 53-72.
- FRIoux S., FOURNIER P. et CHAUVEAU S., 2011, *Hygiène et santé en Europe de la fin du XVIII^e siècle aux lendemains de la Première Guerre mondiale*, Paris : SEDES.
- GRAFMEYER Y., JOSEPH I., 1979, *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine, textes traduits et présentés par*, Paris : Éditions du Champ Urbain, CRU.
- HALBWACHS M., 1909, *Les Expropriations et le prix des terrains à Paris, 1860-1900*, Paris : E. Cornély.
- HAMELIN F. (dir.), 2007, *La Police des chemins de fer. Leçons d'une analyse comparée France/Angleterre*, Rapport final de la recherche commanditée par l'INHES à l'INRETS (convention de recherche CdC n° P-2005-11-22-04/GARIG).
- IPRAUS, 1996, *Formes urbaines et urbanité d'un site de connexion de transports dans la ville : Saint-Lazare, Cour de Rome et Cour du Havre*, rapport, département du Développement « Prospective et recherches sociétales », n° 111, Contrat de recherche n° 94 MT 0031.
- JENKS C. (ed.), 2004, *Urban Culture. Critical Concepts in Literary and Cultural Studies*, London & New York : Routledge.
- JOSEPH I. (dir.), 1995, *Gare du Nord mode d'emploi*, Paris : Éditions Recherches, en coédition avec le Plan Urbain, la RATP et la SNCF.
- JOSEPH I. (dir.), 1999, *Villes en gares*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.
- LAMBERT M., 1989, *Les voies ferrées et les gares dans les villes. L'implantation des gares au XIX^e siècle. Orléans, Tours, Nantes, Bordeaux et Lyon*, Certificat d'études approfondies, Architecture urbaine, sous la direction de Bernard Huet.

- LAMBERT M., 1991-1992, Les problématiques du chemin de fer dans la ville (1830-1855), *RHCF Hors-série*, n° 5-6, automne 1991-printemps 1992, p. 195-236.
- LAVEDAN P., 1969, *La question du déplacement de Paris et du transfert des Halles au conseil municipal de Paris sous la Monarchie de Juillet*, Paris : Imprimerie municipale.
- LAVEDAN P., 1975, *Histoire de l'urbanisme à Paris*, Paris : Imprimerie municipale.
- LEFEBVRE H., 1974, *La Production d'espace*, Paris : Anthropos.
- LE MEN S., 1998, *La Cathédrale illustrée, de Hugo à Monet. Regard romantique et modernité*, Paris : CNRS.
- MALET H., 1973, *Le Baron Haussmann et la rénovation de Paris*, Paris : Éditions municipales.
- MERRUJAU C., 1875, *Souvenirs de l'Hôtel de Ville de Paris, 1848-1852*, Paris : Plon.
- MORIZET A., 1932, *Du vieux Paris au Paris moderne. Haussmann et ses prédécesseurs*, Paris : Hachette.
- NOTARNICOLA D., POUPARDIN F., 1991-1992, Un siècle d'architecture ferroviaire : le bâtiment voyageurs comme espace de représentation urbaine des chemins de fer, de 1837 à 1937, *RHCF Hors-série*, n° 5-6, automne 1991-printemps 1992, p. 91-126.
- PARK R., BURGESS E., MCKENZIE R. et WIRTH L., 1925, *The City*, Chicago : University of Chicago Press.
- PINKNEY D. H., 1958, *Napoleon III and the rebuilding of Paris*, Princeton : Princeton University Press.
- PINON P., 2002, *Atlas du Paris haussmannien. La ville en héritage du Second Empire à nos jours*, Paris : Parigramme.
- PROCHASSON C., 1999, *Paris 1900. Essai d'histoire culturelle*, Paris : Calmann-Lévy, coll. « liberté d'esprit ».
- RATP, *La gare : dedans, dehors*, Actes des journées du séminaire *Les Lieux-Mouvements de la Ville* du 11 octobre et 15 novembre 1996.
- PROUST P., 1919, *À l'ombre des jeunes filles en fleurs*, Paris : Gallimard.
- RÉAU L., LAVÉDAN P., PLOUIN P., HUGUENENY J., et AUZELLE R., 1954, *L'Œuvre du baron Haussmann, préfet de la Seine : 1853-1870*, Paris : PUF.
- RIBEILL G., 1983, Des obsessions de l'État aux vertus des lampistes : aspects de la sécurité ferroviaire au XIX^e siècle, *Culture technique, risque sécurité et techniques*, n° 11, septembre 1983, p. 287-297.
- RIBEILL G., 1996, Les métamorphoses de la grande gare parisienne, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, p. 54-65.
- RONCAYOLO M., 1990, *Ville et culture urbaine, La ville et ses territoires*, Paris : Gallimard, Folio essais.
- ROULEAU B., 1967, *Le Tracé des rues de Paris. Formation, typologie, fonctions...*, Paris : CNRS.
- SANSOT P., 1971, *Poétique de la ville*, Paris : Klincksieck.
- SAUGET S., 2004a, Surveiller les gares parisiennes au XIX^e siècle : police et modernité, *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, n° 29, p. 71-87.
- SAUGET S., 2004b, Les séductions de Paris au XIX^e siècle vues des gares, *Hypothèses* n° 7, vol. 1, p. 119-128.
- SAUGET, 2005, *À la recherche des Pas perdus. Dans la matrice des gares parisiennes (1837-1914)*, Thèse de doctorat d'histoire contemporaine sous la dir. de Dominique Kalifa, Université Paris 1.
- SAUGET S., 2008a, Où construire des gares de chemins de fer à Paris ?, *Histoire urbaine* n° 22, 2008/2, p. 97-114.
- SAUGET S., 2008b, Pour une histoire des usages détournés des gares parisiennes ou l'envers des grandes gares voyageurs, *Revue d'histoire des chemins de fer*, 38, p. 19-26.
- SAUGET S., 2009, *À la recherche des Pas perdus. Une histoire des gares parisiennes (1837-1914)*, Paris : Tallandier.
- SAUGET S., 2010, La « spectacularisation » de la technique dans les gares parisiennes au XIX^e siècle, *Romantisme*, 4/2010, n° 150, p. 23-33.
- SCELLES C., 1993, *Gares, ateliers du voyage : 1837-1937*, Paris : Rempart Desclée De Brouwer.
- TAMBORRINO R., 1994, Le plan d'Haussmann en 1864 (doc.), *Genèses*, n° 15, mars 1994, p. 130-141.
- TÉRADE A., 1989, *Le Quartier de l'Europe*, certificat d'études approfondies en architecture, École d'architecture de Paris-Belleville.
- TÉRADE A., 1991-1992, Le nouveau quartier de l'Europe et la gare Saint-Lazare, *RHCF Hors-série*, 5-6, automne 1991-printemps 1992, p. 237-260.
- TON-THAT T.-V., 2000, *Lectures d'une oeuvre. À la recherche du temps perdu. Proust ou l'écriture prisonnière*, Paris : édition du Temps.
- TURLEY A. C., 2005, *Urban Culture: exploring Cities and Cultures*, Upper Saddle River, New Jersey: Pearson/Prentice Hall.
- WEXLER P. J., 1955, *La Formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778-1842)*, Genève-Lille : CNRS.



Un tournant patrimonial : New York Grand Central (1903-1978)

Étienne Riot

L'année 2013 a marqué le centenaire de la gare Grand Central à New York, un lieu devenu une icône dans la ville en même temps qu'un creuset de l'urbanisme new-yorkais depuis cent ans. La gare semble aujourd'hui une évidence dans la ville. Sa réhabilitation en 1998 a magnifié sa structure d'origine et renforcé les aspérités créées par son architecture et ses ornements (Robins, 2013). Pourtant, en surplomb de ses quais, la tour MetLife symbolise la menace passée d'une destruction de la gare et rappelle combien sa pérennité fut acquise de haute lutte, au terme d'un long mouvement de contestation, aux racines diverses, aux expressions évolutives, qui a trouvé sa conclusion dans une bataille juridique en 1978. À travers cette controverse s'est jouée une redéfinition du lien entre la gare et la ville. À partir d'un état de l'art des recherches historiques sur la gare Grand Central, cet article vise à comprendre l'importance de la controverse patrimoniale qui a permis sa sauvegarde. Au cœur de la controverse, l'évolution du lien entre urbanisme et transport ferroviaire permet d'expliquer comment se reconfigure l'équilibre entre la gare et la ville. (Voir schéma)

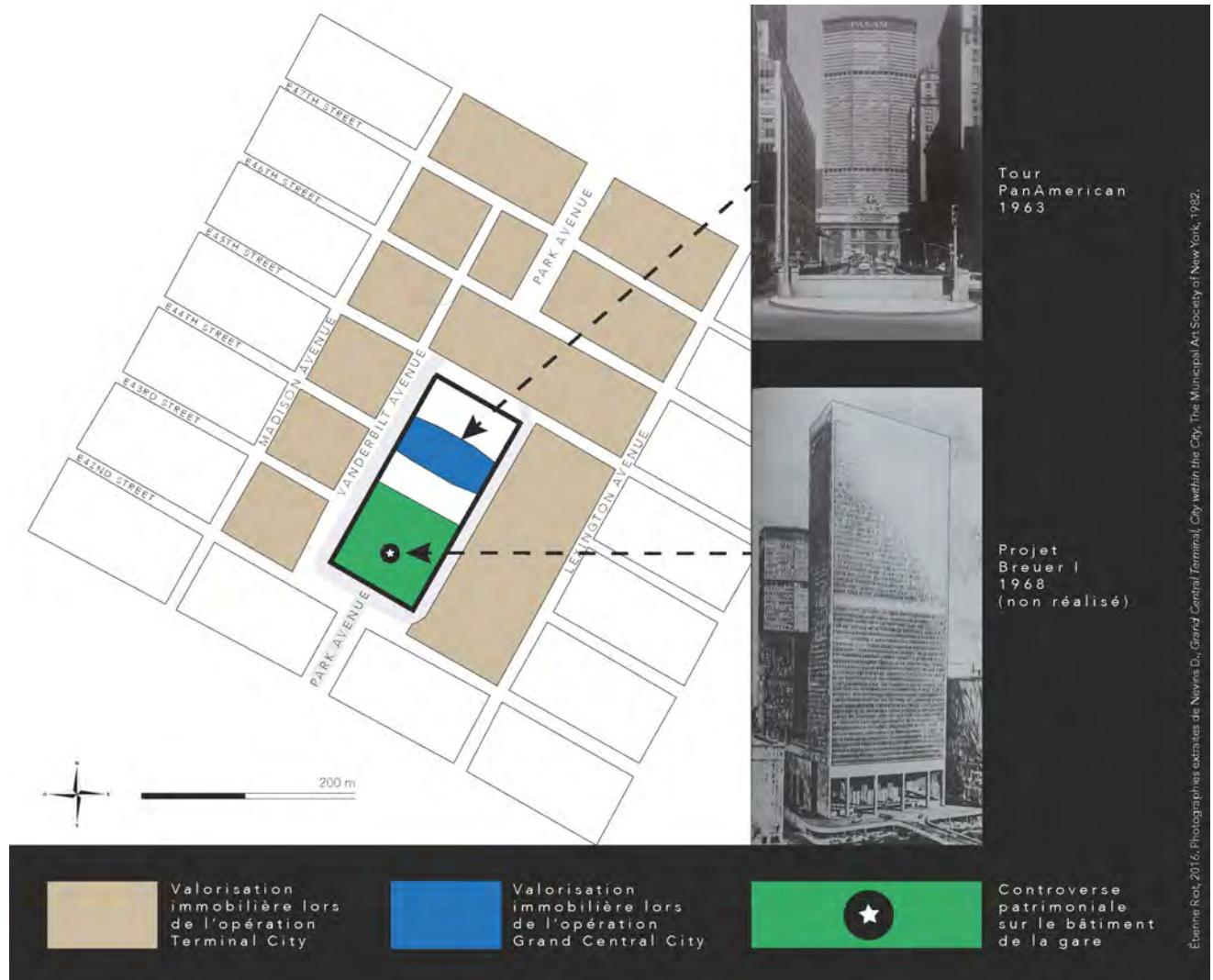
CONSTRUIRE LA VILLE POUR FINANCER LA GARE : LE PROJET TERMINAL CITY ET LA RECONFIGURATION DE PARK AVENUE (1903 – 1938)

Au début du XX^e siècle, la conquête de la technologie électrique dans la traction ferroviaire ouvre de nouvelles possibilités pour l'usage des voies ferrées. Elle permet notamment de couvrir les voies et le trafic, même dans les gares terminales. À New York, la première gare centrale est jugée obsolète. Son implantation sur l'île de Manhattan couvre des surfaces propices à des enjeux de promotion foncière. En 1903, la compagnie ferroviaire *New York Central Railroad* forme une filiale immobilière dédiée au projet de transformation de ses terrains ferroviaires : la

New York State Terminal Realty Company. Elle rassemble à son capital l'héritier du groupe ferroviaire, William K. Vanderbilt ainsi que les grands financiers de l'époque, John D. Rockefeller et J.P. Morgan. L'entreprise ambitionne de construire plusieurs dizaines d'immeubles d'habitation, de bureaux, d'hôtels, en couverture des voies ferrées, dont les loyers ainsi que les services de chauffage seraient des sources de revenus complémentaires pour la compagnie ferroviaire. *Terminal City* est le nom de cette opération immobilière qui vise à utiliser la création d'un quartier de ville autour de la gare pour la financer. Le nom de l'opération accole l'identité de la gare (Terminal) au projet urbain. *New York Realty* utilise ses *air rights*, les droits de construction au-dessus des voies, qui lui permettent de promouvoir la construction d'immeubles sur ses imposants terrains compris à l'intérieur d'un périmètre délimité par la 42^e rue au sud, Madison Avenue à l'ouest, la 54^e rue au nord et Lexington Avenue à l'est (Nevins, 1982).

La spécificité de l'opération *Terminal City* tient d'une part, à la puissance financière du commanditaire du projet et d'autre part, à la capacité de construction d'un quartier édifié d'un seul tenant. La filiale de la compagnie ferroviaire dispose de l'assise suffisante pour obtenir des banques les fonds nécessaires aux constructions. Les travaux concernent à la fois la transformation de la gare d'origine en un nouvel édifice, celui qui persiste aujourd'hui, et dans le même temps, l'ajout d'immeubles et d'hôtels. Du début des années 1910 jusqu'à la fin des années 1930, la construction immobilière s'inscrit dans une logique de long terme, aux mains d'un seul acteur commanditaire. *New York Realty*, la filiale de la compagnie ferroviaire impose aussi dans ses commandes architecturales une esthétique inspirée des Beaux-Arts. Ce choix confère à l'ensemble du quartier une unité qui va jouer en faveur d'une forte identification de la gare

Synthèse des projets autour et sur la gare Grand Central (1903-1978)



et de son quartier immédiat (Schlichting, 2001). Rapidement, le quartier de Park Avenue constitue un centre névralgique, tant par les flux qu'il capte et distribue que par l'importance sociale des endroits qu'il concentre : le Biltmore Hotel, le Yale Club, le Waldorf Astoria ou encore le Helmsley Building. Le quartier édifié stratégiquement par la compagnie ferroviaire s'impose rapidement comme un *civic center*, c'est-à-dire comme une centralité urbaine qui structure le sentiment d'appartenance à la ville.

À la veille de la seconde guerre mondiale, l'opération *Terminal City* s'affirme comme une réussite à la fois financière

et urbaine. Elle constitue l'une des premières grandes opérations urbaines d'architecture sur dalle (Castex, Blain, Lefebvre, 2005) où la production de la ville a été fondée sur une intégration initiale des réseaux de transport en souterrain. La gare forme une mégastructure urbaine même si, comme le note Banham (1976), "it emphatically does not look like a megastructure, but its vast and multifunctional ramifications can be experienced as one (...) and it is organized like one" (1) (p. 21).

Pour les compagnies ferroviaires, la diversification immobilière apporte des revenus exceptionnels. Les partenariats envisagés avec les opérateurs hôteliers ont permis d'amortir

rapidement le coût initial des investissements. Pour la compagnie *New York Central Railroad*, l'expérience renforce la pertinence de prendre en compte la valeur foncière des infrastructures ferroviaires. Effet vertueux de cette stratégie de diversification, la montée en puissance du quartier de Park Avenue a provoqué une appréciation de la valeur des *air rights*, notamment ceux portant sur les espaces moins denses. Paradoxalement, le bâtiment même de la gare Grand Central est désormais encerclé par des immeubles de grande hauteur. Il fait figure d'exception dans ce nouveau paysage où la densité est en partie née de la spéculation immobilière. La réussite de *Terminal City* accentue ainsi l'intérêt pour les *air rights* qui peuvent encore être négociés sur le terrain même où est implantée la gare.

RECONSTRUIRE LA GARE À PARTIR DE SA VALEUR IMMOBILIÈRE : LE PROJET GRAND CENTRAL CITY (1940 – 1968)

À la fin de la seconde guerre mondiale, la gare est cogérée par deux compagnies : la *New York Central Railroad* (NY-C) et la *New York, New Haven and Hartford Railroad* (NR). La massification de l'usage de l'automobile et l'émergence progressive de l'aviation commerciale mettent à mal la prééminence du transport ferroviaire pour les moyennes et les longues distances. L'utilité des gares s'érode au fur et à mesure que les grandes villes s'adaptent à l'arrivée en masse des automobiles.

Dans ce lent déclin ferroviaire, la gare de New York Grand Central offre des espaces pour générer de nouvelles ressources. Pour transformer l'usage de l'infrastructure, la compagnie NY-C charge en 1954 une première équipe de proposer un projet immobilier sur le site. Après l'opération *Terminal City* des trente années précédentes, l'opération *Grand Central City* vise à parachever la stratégie immobilière qui a été développée dans le quartier autour de la gare. Une destruction complète de la gare de 1913 est envisagée pour la remplacer par un gratte-ciel : le projet d'*hyperboloid* ainsi nommé et proposé par le jeune architecte leoh Ming Pei. Avec 108 étages, offrant 450 000 m², le bâtiment serait devenu alors le plus haut immeuble de la ville. À la même période, la compagnie NR présente le projet des architectes Fellheimer et Wagner, avec un immeuble plus modeste dans ses perspectives, mais plus complet, qui intégrerait un héliport (Stern, Mellins, Fishman, 1997).

Ces premières propositions sont relayées par voie de presse et suscitent une première vague de réprobation dans le milieu

architectural, dans des revues spécialisées comme *Architectural Forum* (Belle, Leighton, 2000 ; Clausen, 2005). Une pétition est signée par quelques noms importants de l'époque, enjoignant les propriétaires de la gare de ne pas toucher à Grand Central. Le débat qui s'ouvre, entre anciens et modernes, montre une opposition entre deux conceptions de la ville. Les arguments des modernes opposent le mouvement de destruction/création de la ville aux tenants de la conservation. Ces derniers, selon leurs pourfendeurs, ne feraient que figer New York dans une vision nostalgique jugée inappropriée. Comme le souligne l'architecte Fellheimer (2) en réponse aux critiques adressées à son projet lors de l'appel à la conservation architecturale de Grand Central : "neither pride nor reverence should be permitted to clot the viability of a great metropolis" (3) (Belle, Leighton, 2000, p. 5).

Aucun des projets ne faisant consensus, notamment aux yeux de la municipalité, les ambitions initiales sont peu à peu abandonnées. Cependant, durant les négociations, la compagnie NY-C menace de fermer la gare si la ville ne fait pas d'effort dans le sens du projet. En contrepartie d'un renflouement partiel de la dette de l'entreprise, la gare reste ouverte et les projets immobiliers la concernant sont remis à plat.

Parallèlement à ces développements et non loin du site de Grand Central, la logique de rentabilité foncière est aussi à l'œuvre pour la gare de Penn Station, propriété de *Pennsylvania Railroad* (PRR). Dessinée par McKim, Mead et White, inaugurée en 1910, la gare est une autre marque du gigantisme du début de siècle. Marquée par des choix éclectiques (Bowie, 1985) et des références romaines aux thermes de Caracalla (Parissien, 1997), elle fait figure de symbole. Avec le projet *Terminal City*, Grand Central est devenue un point de transfert dans la ville et l'enfouissement de ses quais a permis le développement du quartier autour de Park Avenue (Castex, Blain, Lefebvre, 2005). À l'inverse, Penn Station n'est pas conçue comme un point d'échange et son bâtiment ne permet pas une densification immobilière. La compagnie PRR rend public en 1960 un projet de destruction de Penn Station pour la remplacer en surface par un complexe sportif, le Madison Square Garden, ainsi qu'un immeuble de bureaux. Le bâtiment de surface de la gare est totalement détruit, ses 89 colonnes doriques mises en pièce, ses quais enterrés.

Entre-temps, les compagnies NY-C et NH qui possèdent Grand Central ont tenté de reprendre l'initiative. La situation économique des compagnies s'est encore détériorée. La

dégradation des comptes accentue la pression à la diversification des ressources. Pour la gare Grand Central, à partir de 1958, un nouveau promoteur, britannique, Erwin Wolfson prend la tête du projet au nom de NY-C et de NR qui ont décidé de s'associer. Il congédie Fellheimer et Wagner et les remplace par le cabinet Emery Roth & Sons qui reprend l'ensemble des plans et suggère de bâtir sur la gare *Grand Central City* un ensemble de bureaux et d'espaces publics intégrés à l'espace de la gare, opération qui supposerait une destruction partielle de son bâtiment (Stern, Mellins, Fishman, 1997). Le promoteur n'étant pas satisfait de la première proposition, il intègre en 1959 les deux hérauts de l'époque de l'architecture moderne, Walter Gropius et Pietro Belluschi. Ceux-ci dessinent la tour PanAm sur l'emplacement d'un immeuble de bureaux et de réception des bagages en amont de la gare. Gigantesque, avec ses 59 étages, inspirée de la tour Pirelli, ouvrage à peine achevé de Giò Ponti à Milan (Clausen, 2005) et semblable au projet de gratte-ciel de Le Corbusier pour Alger (Castex, Blain, Lefebvre, 2005), la tour écrase la gare, occultant la perspective de Park Avenue. Elle montre aussi l'ambition à l'œuvre de reconfigurer le bâtiment de la gare. La reconstruction de Grand Central au début du siècle avait été financée par le projet immobilier qu'elle générerait. Désormais, la logique du projet immobilier absorbe le bâtiment de la gare, conduisant à sa possible destruction.

NAISSANCE D'UNE CONTROVERSE SUR LE DEVENIR DE LA GARE DANS LA VILLE

Le rapport entre la gare Grand Central et Manhattan est structuré depuis le début du XX^e siècle par les décisions du groupe ferroviaire. Ces décisions sont à la fois motivées par des intérêts économiques mais aussi par l'ambition de créer une synergie entre l'infrastructure-système de transport et l'animation du quartier urbain alentour. Dès lors que les difficultés économiques renforcent le besoin de modifier à son tour le bâtiment de la gare pour y conduire un projet de densification des espaces, une controverse va naître. Cette controverse se structure par la conjonction de différents jeux d'acteurs, d'échelles et d'intérêts.

Les premiers signes de la contestation contre les projets de destruction et de transformation des gares apparaissent lorsque la presse se fait l'écho du projet *Grand Central City* de 1959, initié après les premières esquisses des années 1954-1955 qui avaient été bloquées par le refus de la municipalité d'en permettre la construction. Avec ce nouveau projet, la menace de

destruction d'une partie de la grande salle d'attente de la gare mobilise 235 architectes. À force de pétitions et de lettres adressées au directeur de la NY-C, ils parviennent à faire émerger un débat entre tenants de la conservation et partisans de la modernité. À l'époque, il semble que l'écho de cette controverse reste modeste (Clausen, 2005). La gare est alors perçue comme un patrimoine pour ses caractéristiques architecturales, mais aussi pour sa qualité monumentale, comme le souligne la lettre d'un habitant adressée aux dirigeants de la compagnie :

"There are some things that money can't buy or replace. They have become a part of the people. Please, please don't touch it." (5) (Belle, Leighton, 2000, p. 5).

Cette première opposition autour de la destruction projetée d'une partie de Grand Central va s'amplifier avec la destruction de Penn Station entre 1962 et 1965. En 1962, un premier groupe se constitue pour la sauvegarde de Penn Station : *Action Group for a Better Architecture in New York* (AGBANY). Il rassemble quelques architectes et historiens de l'art soucieux de défendre le maintien de la gare. Leur action est peu relayée, souvent décriée dans la presse où leur manifestation du 2 août 1962 contestant les premiers coups de pelleuse portés à l'édifice de Penn Station est présentée comme l'expression de : "a few hundred militant people standing in the way of a much needed sports complex" (6) (Belle, Leighton, 2000, p. 7).

Si la contestation de la destruction de Penn Station reçoit un écho relatif au départ, elle va croître à mesure que la gare disparaît entre 1963 et 1965, mais aussi, à mesure que la même perspective semble se dessiner pour la gare centrale de New York. Les *preservationists* rassemblés au sein d'AGBANY sont animés par la volonté de conserver le patrimoine et l'architecture face au désordre et à l'amnésie provoqués selon eux par les projets modernistes. Sociologiquement, un des participants d'AGBANY se rappelle (Belle, Leighton, 2000) que les membres de l'association étaient perçus comme de grands bourgeois férus d'histoire de l'art menant un combat d'arrière-garde. La mobilisation va se renforcer et se structurer à la faveur d'une mise à l'agenda politique municipal de la question de la protection du patrimoine.

Peu après la destruction de Penn Station, et alors que la tour PanAm vient d'être inaugurée près de Grand Central, la municipalité vote le 19 avril 1965 la *landmark preservation law* (loi municipale de protection des monuments). Cette législation est le fruit des efforts menés par un groupe de travail

exploratoire pour l'élaboration d'une réglementation patrimoniale à New York qui s'est installé en 1962 après la manifestation d'AGBANY contre la destruction de Penn Station. Ses travaux aboutissent à la création d'une commission de protection du patrimoine chargée d'appliquer la loi et d'évaluer les sites menacés. L'objectif est de répondre au mécontentement qui s'est exprimé dans la presse et à la mobilisation d'AGBANY qui dispose désormais de relais importants pour faire valoir son combat.

La commission est composée de trois architectes, d'un rapporteur, d'un urbaniste, d'un historien et d'un habitant pour chacun des cinq *boroughs* de New York concernés par des projets. Conformément à la nouvelle réglementation municipale, cette commission doit donner un avis obligatoire sur les projets de destruction d'édifices anciens. Elle a en outre le pouvoir de demander la modification des projets, voire d'en empêcher la construction (Clausen, 2005). La première affaire traitée par la commission porte sur la gare Grand Central. La commission mène ses premières auditions afin de classer la gare et de la placer sous protection patrimoniale au printemps 1966. Un an plus tard, le 2 août 1967, elle officialise le classement de la gare comme monument historique en empêchant toute modification de la façade et de l'enceinte du bâtiment.

C'est à cette même période qu'est envisagée la deuxième phase de valorisation immobilière sur la gare Grand Central, en complément de la tour PanAm. Cette seconde phase prend racine dans une situation toujours plus difficile des finances des compagnies ferroviaires. En 1968, les compagnies *New York Central* et *Pennsylvania Railroad* sont poussées à la fusion afin de stabiliser leurs dettes. *Penn Central* est le nom de cette nouvelle entité à laquelle le gouvernement fédéral adjoint en 1969 la *New York New Haven and Hartford Railroad* pour faire face à sa banqueroute. *Penn Central* agrège les anciennes compagnies qui étaient rivales depuis un siècle. Elle devient une organisation ferroviaire qui doit pouvoir absorber des dettes considérables et trouver toujours plus de recettes complémentaires à la simple activité ferroviaire alors que les programmes d'investissement dans les autoroutes s'amplifient et renforcent la concurrence avec le train, au détriment de celui-ci.

La compagnie *Penn Central* confie à un promoteur, *UGP Properties*, la nouvelle phase de développement immobilier sur Grand Central. L'architecte Marcel Breuer est appelé pour dessiner un immeuble de bureaux, appelé *175 Park Avenue*,

qui pourrait générer des recettes importantes. La tour doit être construite face à la tour PanAm alors achevée et doit compléter l'ensemble, en s'intégrant au-dessus du bâtiment de la gare. Deux versions sont dessinées : l'une intégrant l'enceinte de la gare, l'autre oblitérant sa façade mais intégrant ses espaces intérieurs.

Les projets de Marcel Breuer intègrent la nouvelle réglementation municipale de préservation du patrimoine mais les promoteurs se jouent de son absence de précisions. Si les enceintes de la gare sont protégées, il semble possible de pouvoir réaménager ses espaces intérieurs dont rien ne précise qu'ils doivent aussi être préservés. La première version de l'immeuble de Marcel Breuer sur la gare conserve donc les façades extérieures à la base du bâtiment mais prévoit à l'intérieur la destruction du *Grand Concourse*. Cette proposition est présentée à la commission de préservation du patrimoine afin d'obtenir un certificat de non-altération de l'extérieur du bâtiment. Fin 1968, la commission rend un avis négatif qui motive le promoteur et l'architecte à présenter un nouveau plan, en janvier 1969, autour d'une version qui préserve l'intérieur de la gare mais en oblitère cette fois-ci l'extérieur. Des erreurs concernant la portée du bâtiment qui empiète sur la surface de Park Avenue provoquent un retrait temporaire du projet Breuer II qui est de nouveau soumis en juin 1969 à la commission. Des auditions sont organisées durant l'été 1969. Le débat est nourri, partisans et opposants au projet de Marcel Breuer s'affrontant désormais sur de nouveaux arguments. Si les opposants au projet maintiennent leur volonté de préserver la gare comme joyau de l'architecture Beaux-Arts, les partisans du projet Breuer II arguent notamment de l'immense réputation de l'architecte et de l'obsolescence de la gare Grand Central accélérée par l'implantation de la tour PanAm.

Le 26 août 1969, la commission rend un double avis négatif et refuse de délivrer les certificats qui permettraient la mise en œuvre du projet Breuer, quelle que soit sa version. La municipalité tente de trouver une issue auprès de *UGP Properties* et de *Penn Central*. Elle propose de transférer les *air rights*, c'est-à-dire les volumes au-dessus de la gare qui étaient dévolus à la construction de l'immeuble de Breuer à un autre endroit non loin de là, au niveau du block Biltmore, à l'angle des 43^e et 44^e rues. Une première négociation a lieu au sein des instances administratives de la mairie puis de l'État de New York au mois de septembre 1969. Au final, *UGP* et *Penn Central* refusent l'offre, considérant que le manque à gagner serait trop

important. Il n'existe plus de marges de négociations. L'unique voie de résolution du conflit passe par un règlement juridique entre les parties.

LA CRISTALLISATION ET LA RÉOLUTION DU CONFLIT : CHANGEMENT D'ÉCHELLES, CHANGEMENT D'ACTEURS, RENVERSEMENT DES INTÉRÊTS

Dans l'impossibilité de trouver une issue favorable, la controverse devient officiellement juridique le 7 octobre 1969 quand *UGP Properties* et *Penn Central* portent l'affaire devant la Cour Suprême de l'État de New York afin d'invalider les décisions de la mairie concernant la protection de la gare Grand Central. Pour *UGP Properties* et *Penn Central*, la décision de la mairie de New York provoquerait un manque à gagner de 8 millions de dollars par an. L'affaire portée devant la Cour Suprême de l'État vise à prouver que la ville enfreint deux amendements de la Constitution des États-Unis : le 5^e amendement prévoit que l'on peut retirer le droit de propriété privée à des fins d'usage public uniquement en contrepartie d'une compensation à la hauteur de la perte, ensuite, le 14^e amendement dispose que le retrait du droit de propriété doit être encadré par un processus équitable.

Sur le premier point, les avocats de la compagnie ferroviaire contestent la valeur patrimoniale de la gare. Ils remettent en cause le fait que la compagnie devrait en supporter le poids. En effet, ils estiment que l'impossibilité de construire l'immeuble Breuer constituerait un manque à gagner qui pourrait être envisagé comme le coût économique de la dimension patrimoniale à supporter. Leur défense repose aussi sur l'enjeu patrimonial. Ils s'interrogent sur le fait de savoir si la gare mérite d'être considérée comme un patrimoine remarquable. Ils remettent en cause la possibilité pour le public de pouvoir le percevoir alors que la gare est encerclée dans un tissu urbain désormais bien plus dense que lors de sa construction. Ce faisant, ils interprètent la réglementation patrimoniale comme un accaparement de la gare, bien privé, par la municipalité et sa transformation en un bien public sans fondement raisonnable. Concernant le manquement au 14^e amendement de la Constitution, la municipalité est remise en cause parce qu'elle fonde sa décision sur une commission dont la composition et le fonctionnement peuvent altérer la possibilité de faire valoir ses droits.

Sur le fond, les arguments des avocats posent la question de la pertinence de considérer la gare comme un bien public.

Ce serait la valeur architecturale de la gare, dépassant ainsi ses fonctionnalités et son statut de propriété privée, qui justifierait sa préservation. Cette valeur participerait à l'identité même de la ville, identité dont les contours sont garantis par les réglementations de protection.

De 1970 à 1974, la Cour Suprême de l'État de New York procède aux auditions des deux parties. Les avocats présentent des mémoires et des réponses aux arguments de la partie adverse. Des experts sont sollicités pour examiner si les transferts des *air rights* proposés avant l'ouverture du procès pouvaient constituer une compensation valable, d'autres mettent en doute le raisonnement des avocats de *UGP Properties* et de *Penn Central* concernant un accaparement anticonstitutionnel de la gare par la municipalité. À la fin de l'année 1974, la situation économique des États-Unis est différente de celle qui prévalait en 1968. Le pays est entré en crise, le chômage augmente, les comptes de l'État fédéral et des collectivités se dégradent. La ville de New York est au bord de la faillite. *Penn Central* est en dépôt de bilan depuis 1970. Les deux parties sont donc exsangues, ce qui renforce les enjeux du procès. La perte du procès signifierait pour chacune des dommages financiers irrémediables.

En janvier 1975, la Cour Suprême de l'État rend son verdict : la ville de New York est condamnée pour avoir agi selon des dispositions anticonstitutionnelles. *UGP Properties* et *Penn Central* doivent recevoir 8 millions de dollars en compensation des pertes provoquées par l'impossibilité de mener à bien le projet Breuer. Pour le juge, "[the] long [and] neglected faded beauty" (7) de la gare, fait supporter à la compagnie ferroviaire et son partenaire immobilier une situation injuste du fait du coût trop important de la conservation patrimoniale de l'édifice (Belle, Leighton, 2000, p. 14). La mairie de New York doit choisir : accepter le jugement ou se pourvoir.

À l'issue de cette décision, des informations confidentielles sont confirmées, qui avaient été publiées dans la presse, peu avant le jugement, dans le *New York Post* du 8 novembre 1974. Le maire de New York, Abraham Beame, serait prêt à retirer le statut de patrimoine historique à la gare Grand Central ce qui permettrait à *Penn Central* de construire le projet Breuer. En échange, la compagnie ferroviaire accepterait que la ville ne s'acquitte pas des 8 millions de dollars de compensation. À l'inverse, la compagnie indique que si la ville souhaitait se pourvoir en recours devant les juridictions de l'État et que

l'annulation du projet était entérinée, les pertes estimées s'élevaient à 60 millions de dollars, reprenant en cela le calcul des *air rights* sur une période de 40 ans, durée envisagée au début du projet (Belle, Leighton, 2000). Le maire de New York fait donc face à deux options : s'il intente un recours contre la décision de la Cour Suprême de l'État, il prend le risque de devoir supporter une éventuelle condamnation pour un montant qui atteindrait 60 millions de dollars ; s'il accepte la proposition de *Penn Central*, cela signifierait la fin de la controverse juridique, mais aussi, la destruction du bâtiment historique de Grand Central. Rapportées dans la presse en janvier 1975, ces alternatives provoquent un choc dans l'opinion publique.

Le tournant patrimonial concernant la gare Grand Central se joue vraisemblablement durant cette période d'incertitude concernant le choix de la mairie de New York. Le mouvement d'opposition, initialement porté par les *preservationists* connaît un nouvel essor. La *Municipal Art Society*, une association new-yorkaise très ancienne – elle a été créée en 1893 – qui promeut la tradition Beaux-Arts, forme le *Committee to save Grand Central Station*. Elle y détache une partie de ses administrateurs pour l'organisation formelle de ce groupe d'action. Le *New York Times* ouvre ses colonnes au comité de sauvegarde alors que ses journalistes ont vertement critiqué la possibilité d'un accord entre la municipalité et la compagnie ferroviaire. Après avoir été popularisé par la presse, le secrétariat du comité reçoit à la fin du mois de janvier 1975 l'appel d'une habitante : Jacqueline Kennedy Onassis souhaite s'investir dans la cause et apporter son aide pour la faire aboutir.

Sans prendre la tête du mouvement, Jacqueline Kennedy devient la porte-parole du comité et ses interventions durant les conférences de presse sont fortement relayées. Par son aura, elle popularise le mouvement et renforce sa crédibilité. Elle porte les arguments dans un nouveau champ de controverse relatif au lien entre la préservation de la gare et le rapport du pays tout entier à ses édifices anciens et aux formes contemporaines de la modernité.

En février 1975, le comité organise une conférence de presse dans le bar à huîtres de la gare pour faire pression sur le maire Abraham Beame afin qu'il se pourvoie. Lors de cette conférence, Jacqueline Kennedy déclare :

"I think this is so terribly important. (...) We've all heard that it's too late. The public has been told that it has to happen but we know that it's not so. Even in the eleventh hour,

it's not too late. If Grand Central Station goes, all of the landmarks in this country will go as well. If that happens, we'll live in a world of steel and glass. This is an issue that represents all issues" (8) (Belle, Leighton, 2000, p. 16, 24).

Elle reprend ces arguments dans la lettre manuscrite datée du 24 février 1975 qu'elle adresse au Maire dans laquelle ces quelques mots sont restés célèbres :

"Is it not crucial to let our city die by degrees, stripped of all her proud monuments, until there will be nothing left of all her history and beauty to inspire our children? If they are not inspired by the past of our city, where will they find the strength to fight for her future? Americans care about their past, but for short term gain they ignore it and tear down everything that matters. Maybe, with the Bicentennial approaching, this is the moment to take a stand, to reverse the tide, so that we won't all end up in a uniform world of steel and glass boxes" (9) (Belle, Leighton, 2000, p. 18).

Dans cette lettre, Jacqueline Kennedy évoque aussi un autre argument pour encourager le Maire à prendre une position offensive et se pourvoir. Elle rappelle comment le Président Kennedy avait sauvé *in extremis* le La Fayette Square, un parc situé près de la Maison Blanche dont le prédécesseur de JFK, le Président Eisenhower, avait autorisé la destruction pour y implanter des immeubles de l'administration fédérale. L'intervention du Président Kennedy – après l'engagement de son épouse – avait permis la sauvegarde du parc malgré l'enclenchement de toutes les étapes engageant sa destruction. Cette capacité à agir pour renverser la situation, malgré les événements, malgré la fatalité d'un processus déjà enclenché, est décrite en creux par l'ancienne *First Lady* comme la marque des grands décideurs. On notera aussi dans les propos de la lettre la référence au bicentenaire de la déclaration d'indépendance ("with the Bicentennial approaching"). Ce rappel s'inscrit dans la nouvelle stratégie du comité de sauvegarde de la gare qui vise à l'inscrire dans le patrimoine national des Américains. Le début de la décennie 1970 aux États-Unis est marqué par des mouvements de sauvegarde de bâtiments industriels ou commerciaux comme pour le cas du Old Post Office de Washington. Construit en 1899, le bâtiment jouxtant le quartier fédéral de la capitale, est menacé de destruction de la fin des années 1960 jusqu'à sa sauvegarde nationale en 1973. Comme pour le Old Post Office, le mouvement de sauvegarde de Grand Central justifie le maintien de la gare,

par-delà la défense de ses qualités architecturales, en l'assimilant à un creuset de l'identité des États-Unis.

À cette date, la lutte pour la préservation de la gare et de ses qualités architecturales se déplace vers la défense et la promotion de son héritage symbolique dans la modernité américaine. Cette transition constitue un tournant important dans l'évolution de la controverse. Elle marque l'inscription de la gare dans une échelle qui dépasse désormais celle de la ville. Paradoxalement, le projet de tour Breuer, qui constitue une initiative locale d'urbanisation de l'espace de la gare, se voit contester parce qu'il altère la gare comme objet représentatif d'une échelle nationale dans la ville. Ainsi, les opposants locaux au projet de destruction de la gare la sanctuarisent comme un patrimoine national, implanté dans la ville, et non plus comme un monument local, représentatif d'une autre époque.

Durant la campagne publique en faveur d'un pourvoi du maire de New York, le comité de sauvegarde de Grand Central organise des visites de terrain auprès des habitants et des curieux et fait émerger une parole nouvelle, où les habitants évoquent leurs propres souvenirs en lien avec la vieille gare. Des manifestations publiques sont organisées au sein de la gare pour démontrer que de nouveaux usages de l'espace sont possibles. Comme l'indique Jacqueline Kennedy dans sa lettre au Maire :

“Old buildings (...) can have new and useful lives from the largest to the smallest. They can serve the community and bring people together.” (10) (Belle, Leighton, 2000, p. 18).

Le maire de New York décide finalement de se pourvoir devant l'*Appellate division of the Supreme Court* (la commission des recours de la Cour Suprême de l'État). Les auditions sont organisées en octobre 1975 et la commission des recours rend son avis le 16 décembre 1975 en invalidant la précédente décision de la Cour. Elle ne considère pas la réglementation patrimoniale ni le statut de protection de la gare comme des éléments anticonstitutionnels et déboute *UGP Properties* et *Penn Central* de leurs requêtes. Ces derniers décident d'avancer au niveau ultime de la procédure et portent l'affaire devant la Cour d'Appel de l'État en janvier 1976.

À cette même époque, le comité de défense de la gare change de directeur. Margot Wellington en dirige désormais les actions. Elle est contactée par J. Walter Thompson, responsable d'une agence de publicité renommée. La sauvegarde de Grand Central s'organise peu à peu selon les règles du marketing et de la publicité. Un slogan et un logotype sont créés : “No more

bites out of the big Apple” que l'on pourrait traduire par « arrêtez de croquer la grosse pomme ». L'opposition à la destruction de Grand Central s'intègre dans une interrogation diffuse sur l'identité de la ville (Clausen, 2005). Des milliers de pommes sont distribuées aux passants devant la gare Grand Central, des T-shirts sont imprimés et les activités culturelles à l'intérieur de la gare continuent d'être développées. À cette action en faveur de l'urbanité du lieu s'ajoute un travail complémentaire visant à valoriser non plus uniquement ses caractéristiques esthétiques et architecturales, mais aussi son ingénierie, la force de son infrastructure et l'incarnation d'un génie de la construction (entretien de l'auteur avec Jean Déthier, ancien architecte conseil du centre de création industrielle au centre Georges Pompidou, responsable de l'exposition « Le Temps des Gares » présentée en 1978, 19 août 2013).

En 1976, Margot Wellington peut donc compter sur le soutien de Jacqueline Kennedy qui assure la popularité du mouvement et le relais avec les milieux politiques, sur l'appui de professionnels de la publicité, mais aussi sur Ada Louise Huxtable, journaliste au *New-York Times* en charge de la critique architecturale. Si A. L. Huxtable est originellement favorable au style moderniste, la destruction de Penn Station et la réception ambivalente qu'elle relate de l'édification de la tour PanAm témoignent de la transformation de son regard critique qui s'oriente vers une réévaluation positive de l'architecture éclectique et du style Beaux-Arts (Clausen, 2005). Le mouvement de sauvegarde de la gare Grand Central connaît ainsi une nouvelle forme d'organisation, plus rationnelle, plus médiatique, et reflète les changements sociologiques qui traversent alors les États-Unis : la contestation d'un ordre établi, la vivacité de la société civile, la montée en puissance des femmes dans la sphère politique (entretien de l'auteur avec Jean Déthier, ancien architecte conseil du centre de création industrielle au centre Georges Pompidou, responsable de l'exposition « Le Temps des Gares » présentée en 1978, 19 août 2013).

La Cour d'appel de l'État de New York rend son verdict le 23 juin 1977 et confirme la décision de la commission des recours de débouter *Penn Central* et *UGP Properties*. La ville de New York est parvenue à maintenir sa position et sa réglementation patrimoniale après épuisement des recours de la juridiction administrative de l'État de New York. Les recours internes à l'État étant épuisés, l'ultime recours pour le promoteur immobilier et la compagnie ferroviaire est de porter l'affaire à l'échelle fédérale, devant la Cour Suprême des États-Unis.

La présentation du cas à l'échelle fédérale devant la Cour Suprême doit bien être comprise comme une extension de la controverse à l'échelle du pays. En effet, à partir du cas précis qui oppose le promoteur et la compagnie ferroviaire d'une part, et la municipalité de New York d'autre part, l'avis de la Cour Suprême fédérale peut engendrer des répercussions majeures sur tout type de réglementation patrimoniale dans le pays. Le fondement du problème est maintenu tel qu'il était présenté par les avocats de *Penn Central* : le statut patrimonial de Grand Central et la réglementation de la ville sont des infractions au 5^e amendement de la Constitution des États-Unis en ce qu'ils constituent un accaparement illégitime, ou injustement compensé, de la propriété privée à des fins publiques, elles-mêmes contestées. D'autre part, les propositions de transfert des *air rights* restent considérées comme insuffisantes et résultent d'un processus qui enfreint le 14^e amendement.

La Cour Suprême fédérale accepte de traiter le dossier à la fin du mois de septembre 1977. La mobilisation du comité de sauvegarde s'amplifie et attire l'attention des autres collectivités publiques au sujet des réglementations patrimoniales. Des alliances se forment pour appuyer l'un ou l'autre camp, processus habituel pour les auditions organisées par la Cour Suprême fédérale. Ainsi, *UGP Properties* et *Penn Central* sont appuyés par des groupes de promotion immobilière, et la municipalité de New York est soutenue par une coalition importante, qui permet l'expression des avocats des différentes composantes civiles de la ville (le comité de sauvegarde, la société municipale des arts, le conservatoire du patrimoine de la ville) mais aussi, les avocats d'autres grandes villes américaines qui ont beaucoup à perdre d'une remise en cause des réglementations patrimoniales (les villes de New Orleans, Boston et San Antonio), des États (New York et la Californie), des organisations fédérales (le fonds national pour la préservation historique), et enfin, du gouvernement fédéral lui-même (le *Solicitor general of the United States*). Au-delà de la gare Grand Central, cette coalition démontre l'acuité de l'affaire et l'importance du processus juridique qui est enclenché. À travers la sauvegarde de Grand Central se joue la possibilité pour une collectivité publique d'édicter des politiques de préservation du patrimoine.

La Cour Suprême fédérale rend son avis le 26 juin 1978. Avant de laisser les juges délibérer, la représentante du gouvernement fédéral insiste pour que le jugement ne menace pas les efforts récents en termes de conservation du patrimoine. Elle

s'appuie ainsi sur les fondements de la récente législation fédérale en matière de conservation du patrimoine :

"the historical and cultural foundations of the Nation should be preserved as a living part of our community life and development in order to give a sense of orientation to the American people" (11) (Extrait du *National Historic Preservation Act of 1966*, 80 Stat. 915, 16 U.S.C. § 470(b) (1976 ed.)

Par six voix contre trois, la Cour Suprême des États-Unis déboute *UGP Properties* et *Penn Central* de leurs demandes, et confirme la validité de la réglementation patrimoniale de la ville de New York. Dans un mémoire explicatif de 31 pages, le rapporteur de la majorité des juges explicite la décision :

"Over the past 50 years, all 50 States and over 500 municipalities have enacted laws to encourage or require the preservation of buildings and areas with historic or aesthetic importance. These nationwide legislative efforts have been precipitated by two concerns. The first is recognition that, in recent years, large numbers of historic structures, landmarks, and areas have been destroyed without adequate consideration of either the values represented therein or the possibility of preserving the destroyed properties for use in economically productive ways. The second is a widely shared belief that structures with special historic, cultural, or architectural significance enhance the quality of life for all. Not only do these buildings and their workmanship represent the lessons of the past and embody precious features of our heritage, they serve as examples of quality for today" (12) (U.S Supreme Court, *Penn Central Transportation Co. v. New York City* 438 U.S. 104 (1978), Extrait).

La décision de la Cour Suprême fédérale entérine le cas de Grand Central. La gare est sauvée de la destruction, son statut de monument préservé est confirmé et à travers cette décision, le mouvement patrimonial qui avait émergé durant cette période est déclaré constitutionnel et respectueux du droit de la propriété privée. Suite à cette décision, la gare est inscrite au *National Register of Historic Places*. Cette patrimonialisation n'empêche pas l'exploitation du lieu mais restreint les possibilités d'aménagement. Cependant, la faillite retentissante de *Penn Central* au début des années 1970 (qui n'avait pas empêché la poursuite des procès) raréfie l'activité au sein de la gare et les investissements nécessaires à sa réhabilitation. La gare est délabrée et se dégrade jusqu'à la fin des années 1980, date à

laquelle la *Metropolitan Transport Authority* engage des travaux de rénovation qui aboutiront en 1998 à sa réouverture, magnifiée par un long travail de restauration des espaces intérieurs.

CONCLUSION : L'IMPORTANCE DE L'IMMATÉRIALITÉ DU LIEN ENTRE GARE ET VILLE

Le cas de Grand Central à New York représente un tournant patrimonial parce que la controverse qui a suivi les projets de transformation de la gare a formé un processus qui s'est traduit concrètement par le maintien en l'état du bâtiment inauguré en 1913. Ce processus, alimenté par des changements d'échelle du débat, par une évolution des acteurs opposés au projet et par une aggravation continue de la situation économique du porteur du projet, constitue une étape importante dans la relation entretenue entre la gare et la ville. Cette relation était initialement matérielle puisqu'elle naissait des opportunités techniques et spatiales de couvrir des quais et des lignes, d'y édifier des immeubles et de constituer un quartier dans Manhattan, favorisant des opérations rentables. Cette relation entre la gare et la ville est devenue progressivement immatérielle. Ce lien immatériel s'est construit alors qu'émergeait le mouvement post-moderne en architecture et en urbanisme. La réévaluation de l'architecture Beaux-Arts ainsi que l'interrogation critique du style moderniste (Scott, 2004) ont formé un terreau favorable au développement d'une approche plus immatérielle du lien entre la gare et la ville.

L'expérience de la gare au long cours par ses usagers, la perception critique des destructions et des réaménagements ainsi que la promotion d'un patrimoine national historique enraciné dans quelques lieux, dont les grandes gares, ont favorisé l'émergence d'une dimension iconique. Le cas de la patrimonialisation de la gare Grand Central peut se comprendre comme la formation d'une icône urbaine au sens où l'entendent Schwartz et Ethington (2006). Selon la définition qu'ils proposent en présentant différents travaux portant sur des villes

dans leur ensemble ou bien sur des éléments remarquables de ces villes, une icône urbaine permettrait d'essentialiser une ville en intégrant dans sa matérialité une part de l'expérience urbaine, c'est-à-dire, de sa culture et de ses représentations. Dans le même temps, l'icône est vouée à être représentée et son image peut être diffusée, de sorte qu'elle participe à déterritorialiser l'objet urbain d'origine. C'est le cas ici, pour la gare Grand Central, où le processus juridique et l'opposition entre modernisme architectural et préservation patrimoniale ont favorisé une large diffusion de la connaissance sur la gare et une importante représentation de ses enjeux urbains. Le catalogue de l'exposition "The City Lost and Found" (Bussard, Fisher, Foster-Rice, 2015) organisée à l'Art Institute de Chicago montre d'ailleurs l'importance des contestations urbaines des années 1960 dans la construction d'une nouvelle connaissance et d'une nouvelle représentation de la ville.

La définition de cette représentation du caractère immatériel de la gare fut placée au cœur de la controverse. La volonté de considérer que la qualité architecturale de la gare appartenait à un patrimoine municipal fut la source du combat juridique entre les promoteurs et la ville. L'appréciation de la qualité esthétique de la gare a supplanté à la fois sa fonctionnalité de lieu de transport et son potentiel urbain, en tant qu'espace pouvant être densifié. Par la suite, l'action des mouvements civiques pour la sauvegarde a fait de la défense de la qualité esthétique de la gare un prisme à travers lequel pouvait se négocier une continuité entre l'identité de la ville et celle du pays.

*Étienne Riot est docteur de l'Université Paris Est en aménagement de l'espace et urbanisme. Il a soutenu sa thèse sur la gestion et l'aménagement des grandes gares historiques en Europe, comparant les cas de St Pancras à Londres, de la gare centrale de Milan et de la gare du Nord à Paris. Ses recherches s'interrogent sur la formation de la valeur dans les espaces contraints en prenant notamment en compte les dimensions patrimoniales comme frein et levier dans les opérations d'aménagement. etienneriot.eu
etienne.riot@enpc.fr*

NOTES

(1) Traduction de l'auteur : « Cela ne ressemble absolument pas à une megastructure mais ses ramifications nombreuses et multifonctionnelles peuvent être utilisées comme telle (...) et elle est organisée de la même manière. »

(2) Alfred Fellheimer est alors le successeur des architectes Reed & Stem et avait participé avec eux à la conception de la gare de 1903. Il est aussi l'architecte de nombreuses gares ainsi qu'un théoricien de leur conception. Voir : Fellheimer A., 1924, *Railroad Transportation An Railroad Terminals: A Symposium: Principles of Terminal Station Design*, *Transactions of the American Society of Civil Engineers*, 88(1), p. 731-739.

(3) Traduction de l'auteur : « ni l'orgueil, ni la révérence ne doivent obstruer la vitalité d'une grande métropole. »

(4) Le Madison Square Garden sera inauguré et ouvert au public en 1968.

(5) Traduction de l'auteur : « il y a des choses que l'argent ne peut pas acheter ou remplacer. Ces choses appartiennent désormais aux gens. S'il vous plaît, s'il vous plaît, n'y touchez pas. »

(6) Traduction de l'auteur : « une petite centaine de militants barrant la voie à un complexe sportif des plus nécessaires. »

(7) Traduction de l'auteur : la beauté « fânée » qui résulte « d'un entretien négligé de longue date. »

(8) Traduction de l'auteur : « Je pense que [cette mobilisation] est d'une importance cruciale. [...] Le public [n'arrête pas] d'entendre que c'est trop tard, que [la destruction] va avoir lieu mais nous savons que ce n'est pas le cas. Même [jusqu'à la dernière minute], il n'est pas trop tard. [...] Si Grand Central est détruite, tous les monuments de ce pays le seront aussi. Si cela se produit, nous allons tous vivre dans un monde de verre et d'acier. Ce cas représente tous les autres cas. »

(9) Traduction de l'auteur « N'est-il pas cruel de laisser notre ville mourir peu à peu, déshabillée de tous ses fiers monuments, jusqu'à ce qu'il ne reste plus rien de son histoire et de

sa beauté pour inspirer nos enfants ? S'ils ne sont pas inspirés par le passé de notre ville, où trouveront-ils la force de se battre pour son futur ? Les Américains affectionnent leur passé, mais pour des profits de court terme, ils l'ignorent et détruisent tout ce qui compte. Peut-être qu'avec l'approche du bicentenaire [de la déclaration d'indépendance] est-il venu le moment de se relever, de renverser la vapeur afin de ne pas finir dans un monde uniformisé fait de boîtes en verre et en acier. »

(10) Traduction de l'auteur : « [Nos vieux édifices] peuvent avoir de nouvelles vies utiles, qu'ils soient petits ou qu'ils soient grands. Ils peuvent servir la société [the community] et apporter du vivre-ensemble [bring people together]. »

(11) Traduction de l'auteur : « Les fondations culturelles et historiques de la Nation devraient être préservées comme une part vivante de notre vivre-ensemble (community life) et développées afin de donner un sens d'orientation au peuple Américain. »

(12) Traduction de l'auteur : « Lors des cinquante dernières années, l'ensemble des cinquante États et plus de cinq cents municipalités ont voté des lois pour encourager ou demander la préservation d'édifices et de zones ayant une importance historique ou esthétique. Les efforts législatifs au niveau national ont été précipités par deux considérations. La première est que, durant les dernières années, un grand nombre de structures historiques, de patrimoines et de zones ont été détruites sans la considération adéquate soit pour les valeurs qu'elles représentent, soit pour la possibilité de préserver ces propriétés détruites pour un usage productif. La seconde est la croyance largement répandue que les structures ayant une signification spéciale d'un point de vue historique, culturel ou architectural, permettent de développer la qualité de vie pour tous. Ces édifices et leurs aspérités ne représentent pas seulement les leçons du passé ou incarnent des témoins précieux de notre patrimoine, ils servent d'exemple de qualité pour aujourd'hui. »

BIBLIOGRAPHIE

- BANHAM R., 1976, *Megastructure : urban futures of the recent past*, London: Thames and Hudson.
- BELLE J., LEIGHTON M. R., 2000, *Grand Central: gateway to a million lives*, New York : Norton.
- BOWIE K., 1985, « *L'Éclectique pittoresque* » et *l'architecture des gares parisiennes au XIX^e siècle*, Thèse de 3^e cycle sous la direction de Marc Le Bot, Université de Paris I, UER d'art et archéologie.
- BUSSARD K. A., FISHER A., FOSTER-RICE G., 2015, *The City Lost and Found: Capturing New York, Chicago, and Los Angeles, 1960*, Princeton : Princeton University Art Museum.
- CASTEX J., BLAIN C., LEFEBVRE V., 2005, *Sols artificiels, sursols, dalles : étude historique comparative*, Rapport final de recherche, Paris : Atelier parisien d'urbanisme.
- CLAUSEN M. L., 2005, *The Pan Am building and the shattering of the modernist dream*, Cambridge : MIT Press.

- ETHINGTON P. J., SCHWARTZ, V. R., 2006, Introduction: an atlas of the urban icons project, *Urban History*, vol. 33, n°01, p. 5-19.
- NEVINS D., 1982, *Grand Central Terminal: City within the City*, New York: The Municipal Art Society of New York.
- PARISSIEN S., 1997, *Station to station*, London : Phaidon.
- ROBINS A., NEW YORK TRANSIT MUSEUM, 2013, *Grand Central Terminal: 100 years of a New York landmark*, New York : Stewart, Tabori & Chang.
- SCHLICHTING K. C., 2001, *Grand Central Terminal: railroads, engineering, and architecture in New York City*, Baltimore : Johns Hopkins University Press.
- SCOTT F. D. E., 2004, When systems fail: Arthur Drexler and the postmodern turn, *Perspecta*, January, vol. 35, p. 134-153.
- STERN R. A. M., MELLINS T., FISHMAN D., 1997, *New York 1960: Architecture and Urbanism Between the Second World War and the Bicentennial*, New York : The Monacelli Press.



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

Marion Tillous

INTRODUCTION

Le métro est souvent considéré, dans les représentations courantes comme dans les discours fictionnels, comme un univers dépourvu de toute humanité. À 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 (1998) et les nouvelles gares de la ligne Éole (1999), 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 (2002) et celui du complexe d'échange multimodal de La Défense (2001), 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 (1943-2004), professeur de sociologie à l'Université de Paris X Nanterre associé à la Mission Prospective de la RATP. Comme nous l'avons démontré précédemment (Clot-Goudard, Tillous, 2008) et comme nous le reverrons ici, l'espace public, parce qu'Isaac 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 ergonomique (1) 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, 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.

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, 2014).

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 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 permet de mieux comprendre la façon dont cette idée est sollicitée dans le discours artistique (2). 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 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 réalisé par nous (Paris, 30.03.06.) (Tillous, 2009), Harold, homme d'une vingtaine d'années, compare le site de Gallieni dont il est usager occasionnel au film de science-fiction *Dark City* (1998 – Alex Proyas). La station avec son long corridor la reliant à la station Eurolines, 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 (voir reproduction ci-après). 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.

Voyage



© 1996, Edmond Baudoin & L'Association (p. 13)

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 XIX^e 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. Kokoreff (1990) 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 » (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)aveur 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 automatiques 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, Cordobes, Durance, 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 », proposée par le sociologue interactionniste Isaac Joseph (Clot-Goudard, Tillous, 2008). Sociologue des civilités, ce dernier 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 Isaac 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 Isaac 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 un processus » (Joseph, 1992, p. 3, 6). À la façon de Goffman (1963a) qui montre qu'il n'y a pas de stigmatisation en dehors d'une situation d'interaction (ce qui fait du stigmate une relation et non un attribut), 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 Isaac 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 incluante 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 d'André Pény (architecte, directeur de l'axe « structures sensibles et stratégies esthétiques des réseaux » à la Mission Prospective, RATP) 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, Joseph (1999) considère que « [...] l'univers du voyage, tel qu'il se donne à voir à l'usager 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'usager de se délester de la charge cognitive qui va de pair avec son activité d'attente, d'orientation, de correspondance, etc. » (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. Joseph (1999) parle ainsi de « modes d'emploi des complexes d'échange » (p. 12). Dominique Boullier, sociologue à l'université technologique de Compiègne, estime à sa suite 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 » (Boullier, 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.

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 Isaac Joseph, qui font du métro un espace différent des autres espaces publics. Deux auteurs se sont attachés à critiquer l'approche d'Isaac Joseph : Tonnelat, qui propose de considérer le métro comme un « système abstrait » et 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.

Le métro comme « système abstrait »

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 savoir-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).

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, p. 205).

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 civile (3) et de la « motilité coopérative » (Lofland, 1998) 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, 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. Tonnelat (2012) évoque ainsi une expérience menée par Milgram et 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 (Tonnelat 2012). L'auteur 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 Tonnelat (2012) 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 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 « résidants ».

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

Stavo-Debaugé, 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 citoyennes » au sein de laquelle la figure du passant d'Isaac 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 » (selon l'expression de la mairie de Lyon à l'origine de l'enquête (Stavo-Debaugé, 2003, p. 349). 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 de 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 Stavo-Debaugé (2003), 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 » (p. 368), donc inaccessible.

Ce résultat conduit Stavo-Debaugé 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 » (Stavo-Debaugé, 2003, p. 360). Ce collectif trouve son unité dans une communauté de pratiques.

Le vocabulaire mobilisé par Stavo-Debaugé (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 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 que 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'espace (6) 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, 1997 ; cf. *infra*) de la territorialité.

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. *supra*). 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.

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, 1993a), cette « relation concrète (qui) se noue entre l'Homme et la Terre » (Dardel, 1990, p. 2) ou « géographicité » à laquelle s'est intéressé 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 Le Berre (1995) dans son article de l'Encyclopédie de la Géographie, 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 réciproque 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. À 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, 1993b; 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 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, 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 réciproque. On retrouve ici l'intuition de Roncayolo (1997) : envisager la relation à l'espace seulement sous l'angle de l'appropriation est réducteur et ne concerne qu'un type « pathologique » d'interactions.

Thévenot envisage différents régimes d'engagement 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 Callon et 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 ».

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), 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 » (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, 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. 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.

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

Le territoire n'est pas une notion que 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 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. Thévenot (2006) 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 » (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 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 troisième 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. À la fin de l'ouvrage toutefois, 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, p. 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 » (*parochial space* (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 joséphienne qui le conçoit comme un espace public, mais permet d'articuler sa dimension publique (celle où se déploie le régime de justification) à 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 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 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.

Marion Tillous est maître 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. marion.tillous@univ-paris8.fr

NOTES

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

(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. Les films qui le composent ont été retenus parce qu'ils nous semblaient illustrer de manière particulièrement pertinente ce discours.

(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, 1963b, p. 84).

(4) Ou en d'autres termes, voir son attention détournée de son objet initial, le déplacement, par un objet extra-ordinaire, l'œuvre d'art.

(5) Stavo-Debaugé (2003) 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 continuellement aux modifications infimes de celui-ci. Condition d'une temporalisation de ce qui advient, ce poste fournit notamment un mode d'appréhension du "changement" ».

(6) Que nous nommerons plus bas espace « villageois » (*parochial space*) (Lofland, 1998).

BIBLIOGRAPHIE

BOLTANSKI L., THÉVENOT L., 1991, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris : Gallimard.
BOULLIER D., 1999, Les voyageurs et les objets en régime automatique, in : Joseph I. (dir.), *Villes en gares*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, p. 291-309.

CLOT-GOUDARD R., TILLOUS M., 2008, L'espace du réseau : du flux au territoire. Le tournant pragmatiste engagé par Joseph, *Tracés*, 15, p. 107-126.
COSTES L., 1994, *L'étranger sous terre : commerçants et vendeurs à la sauvette du métro parisien*, Paris : l'Harmattan.

- DARDEL É., 1990 (1952), *L'Homme et la Terre : nature de la réalité géographique*, Paris : Éditions du CTHS.
- DUPLY G., 1993, Les stations nodales du métro de Paris : le réseau métropolitain et la revanche de l'histoire, *Annales de Géographie*, 102(569), p. 17-31.
- GIDDENS A., 1994, *Les conséquences de la modernité*, Paris : L'Harmattan.
- GOFFMAN E., 1963a., *Stigmate : les usages sociaux des handicaps*, Paris : Minuit.
- GOFFMAN E., 1963b., *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.
- HEURGON É., CORDOBES S., DURANCE P., 2004, Les Entretiens de la Mémoire de la Prospective : Édith Heurgon, ancienne responsable de la mission Prospective de la RATP. [En ligne] (consulté le 25 mars 2016) Disponible à l'adresse : http://www.lapro prospective.fr/dyn/francais/memoire/E_Heurgon_%28entretien%29_v2.pdf
- JOSEPH I., 1984, *Le passant considérable, essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris : Librairie des Méridiens.
- JOSEPH I., 1992, *Actes du séminaire « Accessibilité et situations d'urgence »*, Paris : Plan Urbain, DRAST, RATP.
- JOSEPH I., 1998, *La ville sans qualités*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.
- JOSEPH I., 1999, *Villes en gares*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.
- JOSEPH I., 2007, Parcours : Simmel, l'écologie urbaine et Goffman, in : *Les Sens du public. Publics politiques, publics médiatiques*, Paris : Economica, p. 3-18.
- KOKOREFF M., 1990, *Le lisse et l'incisif. Les tags dans le métro*, Paris : RATP, Département du Développement, Unité Prospective (rapport n° 49).
- KOKOREFF M., 1992, *Espace public, communication et propriété : l'exemple du métro*, Paris : RATP, Département du Développement, Unité Prospective (rapport n° 71).
- 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.
- LE BERRE M., 1995, Territoires, in : Bailly A., Ferras R., Pumain D. (dir.), *Encyclopédie de géographie*, Paris : Economica, p. 601-622.
- LÉVY J., 2003, Territoire, in : Lévy J., Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, p. 907-910.
- LOFLAND L.H., 1998, *The Public Realm : Exploring the City's Quintessential Social Territory*, N.Y. : Aldine de Gruyter.
- LE MOUËL É., 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*, Thèse sous la dir. d'I. Joseph et A. Milon, Nanterre : Université Paris 10 - Nanterre.
- RIPOLL F., VESCHAMBRE V., 2002, Face à l'hégémonie du territoire : éléments pour une réflexion critique, in : Jean Y., Calenge C. (dir.), *Lire les territoires*, Tours : Presses universitaires François-Rabelais, p. 261-287.
- RIPOLL F., VESCHAMBRE V., 2006, L'appropriation de l'espace : une problématique centrale pour la géographie sociale, in : Séchet R., Veschambre V. (dir.), *Penser et faire la géographie sociale*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, p. 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-DEBAUGE J., 2003, L'indifférence du passant qui se meut, les ancrages du résidant qui s'émeut, in : Céfaï D., Pasquier D. (dir.), *Les sens du public*, Paris : PUF, p. 347-371.
- THÉRY H., BRUNET R., 1993a, Territorialité, in : Brunet R., Ferras R., Théry, H., *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Paris : Reclus – La Documentation Française, p. 481.
- THÉRY H., BRUNET R., 1993b, Territoire, in : Brunet R., Ferras R., Théry H. (dir.), *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Paris : Reclus – La Documentation Française, p. 480-481.
- THÉVENOT L., 2006, *L'action au pluriel : sociologie des régimes d'engagement*, Paris : La Découverte.
- 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*, Thèse sous la direction de Francis Beaucire, Paris : Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Département de Géographie - Aménagement.
- 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), p. 101-119.
- TONNELAT S., 2012, Confiance et émotions dans le métro de New York, in : Espinasse C., Kaminagai Y., Le Mouël É. (dir.), *Lieux et Liens, actes du colloque de Cerisy, 26 mai au 2 juin 2009 (t. 2)*, Paris : L'Harmattan, p. 201-228.
- VERNANT D., 1997, *Du discours à l'action : études pragmatiques*, Paris : Presses universitaires de France.



Séparer pour mieux surveiller. Spatialité des risques et pratiques de surveillance en Gare du Nord

Florent Castagnino

Le 27 mars 2007 des émeutes éclatent à la gare du Nord suite à un contrôle de titre de transport. Une personne venant d'enjamber les tourniquets du métro se fait aborder par des contrôleurs. Elle refuse de remettre son titre de transport aux contrôleurs qui lui demandent une pièce d'identité. L'homme refuse à nouveau et donne un coup de tête au front d'un contrôleur. Les contrôleurs tentent de maîtriser l'individu tandis que le poste de contrôle est alerté. Les agents du poste visualisent la zone grâce aux caméras de vidéosurveillance, recherchent les équipes disponibles pour les envoyer en renfort. Quand ils arrivent, plusieurs personnes se sont impliquées dans le conflit et s'opposent aux agents SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français). La police est également mobilisée. Affrontements entre les forces de l'ordre et la foule se poursuivent jusque dans la nuit. Les métros sont coupés pour des mesures de sécurité (1).

Ligne de CAB (Contrôle Automatique des Billets), titre de transport, équipe de contrôleurs, poste de contrôle, caméras de vidéosurveillance, forces de l'ordre, etc., sont autant d'éléments d'un dispositif de surveillance que le comportement d'un individu a mis à l'épreuve. Ce sont sur ces dispositifs, qui ont pour objectif le repérage, à des fins de prévention, des actes qui portent atteinte ou qui sont susceptibles de porter atteinte à la sécurité des biens et personnes, que porte notre étude. La tâche n'est évidemment pas aisée pour les gestionnaires : comment garantir la sécurité des individus sans entraver leur circulation ? Liberté de mouvement et sécurité sont en effet les deux termes de l'équation gestionnaire (2). La surveillance des villes, au vu de l'usage des nouvelles technologies et des « nouveaux risques » (Callon, Lascoumes, Barthe 2001), repose avec

acuité la tension entre autonomie et sécurité, et constitue un enjeu pour la recherche urbaine (Bardet, Purenne, 2010). Son étude demeure cependant délicate pour le chercheur. En effet, les pratiques qu'elles supposent sont fuyantes : comment saisir la surveillance à l'échelle d'une ville, comment investiguer empiriquement la lutte anti-terroriste (3) ? Si le champ des *surveillance studies* est d'un recours utile, la surveillance y est souvent comprise comme un phénomène politique et social global, notamment en raison d'une forte emprise de la métaphore du panoptique de Foucault. Les usages de cette métaphore ont d'ailleurs été critiqués à l'intérieur même du champ, car elle correspond finalement assez peu aux formes contemporaines de surveillance (Haggerty, 2006) (4). Elle laisse également peu de place à l'étude des formes de résistances à la surveillance (Gilliom, 2005) et à celle des travailleurs de la surveillance (Smith, 2012). Ainsi, afin de ne pas stériliser les enquêtes par des postulats normatifs négatifs sur la surveillance (Marx, 2012) ou par certains biais cognitifs (Dupont, 2011), étudier des lieux où la surveillance s'incarne et s'incorpore dans des pratiques observables s'impose (Jobard, Linhardt, 2011). La gare constitue alors un compromis puisqu'en exacerbant les tensions métropolitaines dans un lieu circonscrit, mais ouvert, elle rend descriptibles les défis auxquels sont confrontés les différents acteurs de la surveillance urbaine : agir aussi bien sur des circulations que sur des sédentarités. Des travaux importants ont déjà été menés sur la sécurité dans les gares, notamment en sociologie (Boullier, 1994 ; Joseph, 1995), en histoire (Sauget, 2004a) et en science politique (Bonnet, 2006 ; Hamelin, 2010). Basés sur des enquêtes empiriques approfondies, ces travaux offrent de précieux éléments de comparaison, mais ne se positionnent pas

spécifiquement sur la question de la surveillance dans ces espaces ouverts que sont les gares. En quoi l'espace y apparaît-il comme ressource et contrainte de l'activité de surveillance ? La question n'est pas uniquement de savoir si l'on peut contrôler par l'espace (Bonnet, 2012), mais également d'étudier la surveillance comme une activité spatialisée. Il s'agit donc d'inclure dans l'analyse les dynamiques spatiales dont relèvent les pratiques de surveillance mises en œuvre (November, 2002). Pour ce faire nous proposons de considérer les gares comme des « laboratoires de gouvernementalité » (Miller, Rose, 2008, p. 8), ce qui suppose de traiter à la fois la façon dont les gestionnaires pensent et saisissent les différents risques qu'ils identifient, et la manière dont ils agissent pour les gérer. Rationalités – entendues comme mode de représentation et de savoir – et technologies – entendues comme mode d'action – constituent en effet

pour Rose et Miller les deux constituants de la gouvernementalité. Le statut que les gestionnaires ont pu attribuer à l'usager apparaît comme un bon indicateur des rationalités et technologies de surveillance mises en place (5). Ce statut sera étudié à partir du service interne de sûreté de la SNCF – la Surveillance Générale – et ce, à deux niveaux : organisationnel – évolution de ses missions – et pratique – travail quotidien en gare du Nord. Nous verrons ainsi que d'un individu considéré comme dangereux et incompetent (usager-objet) et qu'il fallait parquer, l'usager serait de plus en plus intégré comme un partenaire du processus de surveillance (usager-sujet). Ce passage de l'objectivisme au subjectivisme ne doit cependant pas masquer ce que produisent les pratiques de surveillance : nous verrons qu'en gare du Nord s'opère une différenciation sociale et spatiale des usagers en fonction du type de surveillance qui leur est réservé.

Enquête (novembre 2012 – juillet 2015)

Le travail présenté est issu de notre recherche doctorale portant sur la comparaison des dispositifs de surveillance en matière de sûreté et de sécurité ferroviaire. Nous parlerons plus spécifiquement de « sûreté » pour désigner les enjeux liés à la prévention des actes de malveillance, tandis que le terme « sécurité » sera réservé aux enjeux liés à la prévention des accidents. Nous reprenons ainsi une distinction indigène du monde du transport (Hamelin, 2010), en précisant qu'il s'agit bien ici de catégories descriptives et non analytiques.

Les résultats portent sur deux portions de l'enquête :

- la première sur l'histoire et l'organisation du service interne de sûreté de la SNCF, la Surveillance Générale (dite la « Suge »), basée sur l'exploration d'une quinzaine d'entretiens (direction nationale de la sûreté, directions de « zones sûreté ») et de documents du Centre d'archives historiques de la SNCF et de l'association Rail & Histoire ;
- la seconde sur le dispositif de surveillance de la gare du Nord à partir d'une quinzaine d'entretiens auprès d'agents de la Suge, de quatre journées de « visites guidées », ainsi que d'une centaine d'heures d'observation. Nos « visites guidées » s'apparentent aux « parcours commentés » (Thibaud, 2001) sans s'y réduire (6). Il s'agissait de visiter la gare, guidé par des agents Suge en civil, afin de mieux appréhender la réalité du travail d'ilotage. Ces visites (ainsi que les observations simples) furent également l'occasion de saisir la dimension spatiale des pratiques, dans une approche où l'espace n'est pas considéré comme un contenant, mais un contexte actif où les acteurs « font avec (*deal with*) l'espace » (Lussault, Stock, 2010).

Les résultats présentés ici sont également informés d'entretiens de policiers, d'agents de sécurité privée, de fonctionnaires du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie et de la mairie de Paris, ainsi que du personnel de Gares & Connexions, de SNCF Infra, de SNCF Voyages et des directions régionales SNCF (7). Au total, nous avons pu rencontrer 90 personnes. Cependant, le périmètre retenu ici est celui sur lequel opèrent les agents de la Suge : notre enquête porte donc principalement sur les emprises SNCF et ne traite pas de la zone RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens). Il y a une focalisation sur les agents de la Suge et leurs relations avec les usagers, tandis que les questions de concurrence et de coopération entre la Suge et les autres services d'ordre ainsi que celle du traitement de l'errance en gare ne seront pas abordées (8). Ainsi, l'article ne traite pas de l'ensemble des pratiques de sûreté en gare mais propose une analyse spatialisée de processus spécifiques de surveillance.

UNE VISION TECHNICIENNE DE LA GARE AU PRINCIPE DU PARCAGE DE L'USAGER

Il n'échappe à personne que l'activité première d'une gare n'est pas la surveillance. L'impératif de sûreté doit s'accommoder de la vocation première des gares – faire circuler marchandises et voyageurs (logique du flux) – qui elle-même a dû s'adapter à la progressive transformation de ces sites en lieu de vie (logique commerciale) (Sander, 1996). Ces deux logiques constituent donc le socle sur lequel l'activité de surveillance doit s'arrimer (logique de sûreté) (9). Ainsi, la transformation de la configuration de ces logiques au cours du temps s'accompagne de formes de surveillance spécifiques conférant à chaque fois un statut particulier à l'usager. Du développement des chemins de fer au milieu du XIX^e siècle, jusque dans les années 1970, la logique du flux reste largement dominante (Ribeill, 1999). Dans cette rationalité technicienne, l'usager est considéré comme dangereux, car incompetent. En découle une surveillance étroite des déplacements des usagers dans les gares, mais aussi dans les trains. Après avoir brièvement rappelé cette technologie de parcage dans les gares au XIX^e siècle, nous nous pencherons plus avant sur les missions de la Suge.

Les compagnies privées de chemins de fer n'ont pas conçu au départ les gares comme des lieux publics, mais avant tout comme des points d'entrée sur leur réseau, ce qui a pu servir d'échappatoire à un investissement dans le « bâtiment-voyageur » (Notamicola, Poupardin, 1992). Les activités extra-ferroviaires furent ainsi longtemps limitées et les premières gares furent érigées en véritables « bastion[s] défensif[s] » (Ribeill, 1996), afin de faire face à deux risques. En effet, les « foules non ordonnancées » constituent la hantise à la fois des concepteurs et gestionnaires du point de vue de la sécurité (Bowie, 1996), et des milieux conservateurs du point de vue de la sûreté, qui voient « le chemin de fer [...] comme criminogène lorsqu'il est greffé sur Paris, la ville révolutionnaire » (Sauget, 2004a, p. 4).

Face à ces deux peurs, un « double principe de clôture externe et d'étanchéité interne » est mis en place (Ribeill, 1996, p. 56). À l'extérieur des gares, la loi sur la police des chemins de fer de 1845 oblige les compagnies à clôturer toutes leurs voies afin de se prémunir des intrusions. De plus, l'entrée sur les emprises ferroviaires est interdite pour les « étrangers au chemin de fer ». À l'intérieur des gares, les voyageurs sont enfermés à clef par classe de billet dans les salles d'attente (Bowie, 1996), qui jouaient ainsi un rôle primordial dans la répartition et le contrôle

du flux des voyageurs (Picon, 1992). Enfin, les voyageurs étaient à nouveau enfermés à clef dans les voitures du train et le contrôle du titre de transport pouvait avoir lieu à tout moment. Si progressivement les salles d'attente se réduisent pour laisser place à la « salle des Pas Perdus », il faudra attendre un accident ferroviaire pour que les voyageurs ne soient plus enfermés à clef dans les voitures une fois montés à bord du train (Sauget, 2004b).

Les gares parisiennes étaient également investies par une multitude de forces publiques et privées, ce qui n'était pas sans provoquer certains conflits de compétences. Il est intéressant de noter qu'au sein des compagnies privées, la problématique du maintien de l'ordre et de la délinquance était plus gérée par les chefs et sous-chefs de gare qui avaient le statut de garde champêtre, tandis que les différents services de sûreté étaient essentiellement une police interne aux compagnies (Sauget, 2004a) (10). À sa création, la SNCF reproduit dans l'ensemble ce schéma lorsqu'elle instaure le service de la Surveillance Générale en 1939. Il s'agissait alors d'homogénéiser l'organisation et les attributions des différents services de sûreté des compagnies privées, en se basant principalement sur la Police Générale des Chemins de fer de l'État. Cependant, son rôle principal se limitait à la lutte contre les vols et les fraudes comme l'illustre la Note Générale n° 11 A 10 du 10 août 1939 fixant l'« Organisation et [le] rôle des services de Surveillance Générale » (11). Toutes les dispositions et évolutions concernant ce service tendent à montrer qu'il était dédié à la répression des vols, quasiment de manière exclusive. Le reste des tâches aujourd'hui menées par les agents Suge en était exclu. L'article 7 mentionne que ces services « ne doivent pas être chargés » :

- a) de l'accompagnement des envois de valeur et du convoyage de certains transports, ainsi que de la garde de ces marchandises, [...] ;
- b) de l'accompagnement et de la garde des fonds de la SNCF [...] ;
- c) des enquêtes relatives aux vols d'objets ou matières appartenant à la SNCF [...] ;
- d) des enquêtes auxquelles ont à faire procéder certains services et concernant soit la situation de certains agents (agents demandant un secours, agent blessé en service, candidats à un emploi, etc.), soit la moralité, l'honorabilité ou la solvabilité de certains clients ou fournisseurs de la SNCF ;
- e) des enquêtes effectuées à la suite de plaintes de voyageurs, consécutives à des vols d'objets personnels ou de bagages à main ;

- f) de la récupération des sommes dues à la SNCF [...] ;
- g) des enquêtes consécutives aux actes de malveillance ou tentatives criminelles ».

Il est remarquable que ces services ne se soient pas intéressés aux vols de biens de la SNCF ou encore à ceux perpétrés contre les voyageurs. Pour ces deux derniers types de vols, la SNCF s'en remettait aux services de police de l'État. Le vol de marchandises ayant drastiquement diminué au cours du temps, le travail de la Suge s'est alors redéployé vers les vols dans les caisses, les vols de matériels, ainsi que la fraude. Jusqu'aux années 1990, ses agents travaillaient donc majoritairement en civil, réalisaient des filatures, des enquêtes et leurs actions étaient essentiellement tournées vers les agents de la SNCF. Dans les entretiens, les agents ayant connu cette organisation font souvent preuve de nostalgie :

« Il y a 10 ans on travaillait en civil, on travaillait comme la BAC. Et on s'est ouvert au fonctionnement de l'entreprise. On est plus le service BAC, à faire que des voleurs. On a perdu en efficacité du côté de l'interpellation c'est vrai, c'est plus le même métier. » (Entretien, Chef d'équipe Suge – Paris-Nord)

Cette mission de police interne a cependant laissé une image quelque peu dépréciative chez les autres agents SNCF qui continuent parfois de la nommer « la Cinquième », faisant à la fois référence au surnom donné au service de sûreté de la Compagnie du PLM (rattaché à la 5^e Division du Service Central de l'Exploitation), et plus tard à la « Cinquième colonne » de l'armée franquiste.

Ainsi, la sûreté, dans son sens actuel (prévention et répression des actes de malveillance), n'a pas fait l'objet d'un investissement particulier par le transporteur ferroviaire historique. La Suge est avant tout une police interne et la gestion de l'usager est surtout soumise aux exigences techniques de la logique du flux. L'usager est avant tout perçu comme une personne incompétente, qui doit apprivoiser cette nouvelle technologie qu'est le train. Les gestionnaires des premières gares le traitent alors comme un objet à diriger et contrôler, dont il faut cadrer les mouvements et déterminer le trajet. Ainsi, dès leurs origines, les grandes gares parisiennes « abritaient un ordre policé des espaces publics de stationnement et de circulation » (Ribeill, 1996, p. 279). Spatialement, il s'agit donc d'un quadrillage où les déplacements entre les différents services (billetterie, salle d'attente, bagages, quai) sont balisés. Une forte logique

d'étanchéité préside au fonctionnement des premières gares, notamment entre la gare et les trains : la salle d'attente (obligatoire et fermée à clef) est un véritable sas, ne laissant passer que les passagers munis de billet. C'est également un opérateur de ségrégation sociale, les voyageurs étant répartis en trois classes de billets. On peut donc parler de véritable parage disciplinaire des voyageurs, dans la mesure où « la discipline architecture un espace et se pose comme un problème essentiel de distribution hiérarchique et fonctionnelle des éléments » (Foucault, 2004, p. 22).

VERS UN USAGER PARTENAIRE : LE NOUVEAU PARADIGME COMMERCIAL ET LIBÉRAL DE LA GARE, FACTEUR DE TRANSFORMATIONS DES MISSIONS DE LA SUGE

Au cours des années 1970, la gare s'est muée en véritable « passoire » notamment par l'augmentation des activités extraferroviaires : restauration, librairies, services de la vie quotidienne, etc. Auparavant, les déplacements y ont été libéralisés avec le libre accès aux quais et le compostage des billets. « Du paradigme natif de la gare, technique et sécuritaire, on passait à un nouveau paradigme, commercial et libéral » (Ribeill, 1999, p. 27). La gare devient « une entrée dans la ville » (12), un lieu-mouvement (Sander, 1996), un pôle et une place d'échanges (Gille, 1999). Dans ce tournant commercial, les enjeux de sûreté deviennent de plus en plus prégnants. L'augmentation de l'insécurité – du moins le fort investissement politique et médiatique dont elle est l'objet depuis les années 1990 – ainsi que l'intensification de la lutte antiterroriste depuis les années 2000 donnent à la surveillance une nouvelle actualité (Bonelli, 2008 ; Bigo, 2008) (13). « Pour répondre à la peur de la délinquance, la direction centrale de la SNCF a réorienté le travail de la Suge en lui assignant comme tâche prioritaire la sécurisation des trains et gares » (Bonnet, 2008, p. 511). La Suge voit croître ses effectifs et son travail n'est plus alors tourné exclusivement vers la répression des vols et des fraudes, mais s'ouvre aux autres préoccupations de l'entreprise : régularité, prise en charge du client, etc. (14). Le passage progressif à l'uniforme durant les années 1990 est sans doute l'élément le plus marquant de ce changement. L'exigence de polyvalence devient une aptitude essentielle à évaluer lors du recrutement d'un nouvel agent.

« C'est ça que je veux d'un agent Suge, c'est qu'il puisse travailler sur tous les registres : commercial, prévention,

dissuasion, répression. Et d'être capable en un quart de seconde, de switcher et de prendre l'attitude qui va bien. Et des fois aussi c'est, "les gars, ouvrez un peu les zygomatiques", moi j'aime bien avoir des agents qui sourient un peu, pas [...] qui font des têtes de Golgoths [adversaires de Goldorak dans le dessin animé éponyme]. » (Entretien, Chef d'équipe Suge – Paris-Nord)

Elle se retrouve également dans plusieurs modules de la formation des agents Suge comme celui sur l'« Attitude de service » ou sur les « Produits de l'entreprise » (Entretien, Responsable des formateurs – Université de la Sûreté). Il apparaît ainsi clairement que la sûreté est aujourd'hui pour la SNCF une condition de possibilité du développement de l'activité de transport et de l'activité commerciale extraferroviaire.

« Parce qu'au-delà de protéger les agents de la SNCF, c'est aussi un gage pour nous, pour faire venir la clientèle dans les trains. "Venez dans les RER, venez à la gare du Nord, c'est pas dangereux". Ça fait gagner du chiffre d'affaires, des clients en plus et tout le monde s'y retrouve : l'activité et aussi l'autorité organisatrice qui est le Stif » (Entretien, Responsable Suge – Paris Nord)

L'utilisation récurrente du terme « client » pour désigner le voyageur est assez révélatrice de l'intégration par la Suge de la portée commerciale de leur activité. Lorsqu'ils décrivent leur métier, la continuité du service ferroviaire – du flux – apparaît comme une priorité qu'il faut assurer. Ainsi, plusieurs fois est revenu l'exemple de ce que déclenchait une agression dans un train ou dans une gare : « le lendemain, il faut être là, sinon les conducteurs peuvent utiliser leur droit de retrait, et il n'y a plus de train ».

La contractualisation : arrangement entre le flux, le commercial et la sûreté

C'est certainement dans le fonctionnement même de la Suge que s'illustre le mieux cette imbrication des logiques de sûreté et de continuité du service ferroviaire. En effet, le modèle économique de la sûreté s'apparente à un marché interne à la SNCF entre une offre et une demande de sûreté. Alors que l'entreprise ferroviaire s'est organisée en différentes branches, la Sûreté est demeurée un département transversal (15). Ainsi chaque Direction de zone sûreté SNCF passe des contrats avec les différentes activités, en fonction d'un catalogue de prestations : enquête, contrôle, diagnostic, prévention dans les trains, les gares, lutte antifraude, expertise, etc.

« Moi je suis un peu comme un VRP finalement. Je fais une règle de calcul très simple. J'ai 200 agents, chaque agent doit travailler 1000 h pour être financé, il faut donc que je fasse 200 000 h de contrats avec les activités » (Entretien, Directeur de zone sûreté – Paris Nord)

Ainsi la Suge ne détermine pas de son propre chef son action, qui de fait ne dépend pas uniquement d'une logique de sûreté. Les responsables Sûreté doivent respecter leurs contrats même s'ils ont des estimations différentes sur les missions prioritaires qu'il faudrait effectuer selon leur logique professionnelle propre. À la gare du Nord par exemple, les responsables de l'activité Voyage demandent systématiquement à ce que le dernier TGV de la journée soit « sécurisé ». Cependant, les agents Suge ont l'impression que cette mission est vaine dans la mesure où :

« tout le monde sait que le dernier train est sécurisé, du coup il ne se passe jamais rien, on préférerait être du côté Transilien où ça craint plus. Mais si on n'y va pas, les clients sont pas rassurés, TGV est pas content... » (Entretien, agent Suge 2).

On voit bien ici que l'organisation des acteurs effectuant la surveillance est en partie soumise à des contraintes d'ordre institutionnel dans le sens où l'action qu'ils mènent est avant tout le résultat d'une contractualisation. Lorsqu'un agent Suge explique que la mission « sécuriser le dernier TGV » est inutile, c'est bien parce qu'elle ne sert pas l'objectif de protection des individus qu'il estime légitime. Et s'il effectue tout de même cette tâche, c'est parce qu'elle correspond au respect de ses engagements professionnels. Pour les agents, cette première logique pourrait être considérée comme le « vrai boulot » – celui que l'on trouve valorisant – tandis que les missions jugées inutiles pourraient être vues comme du « sale boulot » – celui que l'on souhaite déléguer (Bidet, 2010 ; Hugues, 1958).

Plus qu'une simple contrainte qui s'imposerait aux acteurs, ces logiques commerciales et de continuité du service ferroviaire font partie de l'espace de travail des agents Suge. Cette nouvelle orientation amène à considérer de plus en plus les compétences des usagers, voire à les considérer comme des partenaires.

L'intégration de l'utilisateur au dispositif de surveillance par ses compétences de capteur d'incident et de relais d'informations

Boullier (1994) distingue trois niveaux d'exercice de la sûreté entre l'institution et l'utilisateur (p. 24) : l'information (annonces

écrites ou sonores) ; la négociation (« l'utilisateur est invité à participer, à coproduire l'action ») ; l'injonction (« l'institution prend totalement en charge l'utilisateur »). C'est l'exercice de la négociation qui nous intéresse ici, notamment lorsque l'utilisateur est sollicité comme capteur afin de démultiplier les capacités de vigilance.

« L'utilisateur, c'est celui qui voit 99 % des choses. Ce sont les plus nombreux, ils sont dedans tous les jours, donc dès qu'il y a un truc pas normal ou étonnant, ils le voient. » (Entretien, Directeur de développement de projet de la gare du Nord)

On voit bien ici que ce n'est pas l'individu voyageur qui est considéré, mais bien la masse des voyageurs perçue comme autant de caméras vivantes et mouvantes. L'utilisateur se fait alors auxiliaire des agents de surveillance : « c'est le premier relais dans la chaîne du traitement de l'urgence, c'est lui qui annonce la situation au professionnel » (Boullier, Guillaudeux, 1994, p. 55). Certaines conditions doivent être remplies pour que l'utilisateur endosse ce rôle : se rendre compte de la situation d'urgence, décider d'agir, et disposer des moyens de le faire. Or, aucune de ces étapes ne va de soi, et il faut donc favoriser cette prise d'initiative.

« Les gens qui sont confrontés à des objets dans une rame, il y en a de plus en plus qui ne le disent pas. Parce qu'ils n'ont pas envie d'être plantés avec leur rame et d'être obligés d'aller changer, de prendre le métro et de perdre du temps » (Entretien, Responsable du département Défense de la Direction de la sûreté)

Cette implication des usagers peut s'analyser comme une « surveillance participative » (Larsen, Piché, 2009), soit la sollicitation par les autorités des capacités de vigilance du public, afin de recueillir des informations pertinentes dans la lutte contre la criminalité et le terrorisme – phénomène qui dépasse largement le cas des transports ferrés. En gare, cette surveillance participative passe principalement par la multiplication des moyens mis à disposition de l'utilisateur et par des campagnes de mobilisation (annonces et affiches). Dans les Transiliens le numéro d'urgence 3117 a été mis en place, d'abord sur la ligne D en 2010 puis sur l'ensemble du réseau ferré en 2013 (16). Au lieu de composer le 17 qui dirige les appels vers un agent de police local, le 3117 renvoie à un opérateur SNCF qui peut facilement localiser le train, vérifier la situation et le cas échéant prévenir des agents de la Sûge ou des policiers. Ce numéro

a été mis en place face aux insuffisances des diverses bornes d'appel dans les rames ou sur les quais. La borne d'appel et le 3117 reflètent bien comment les acteurs du dispositif de surveillance conçoivent les usagers. Ils sont présumés dotés d'une capacité et d'une compétence afin de participer au « programme d'action » (Latour, 1993) de la vigilance. Cette participation des usagers se superpose à la « surveillance naturelle » (Desyllas, Connolly, Hebbert, 2003) qui repose sur la pression sociale que les individus exercent les uns sur les autres du seul fait de leur présence dans un lieu. Tandis que la surveillance naturelle fait jouer une forme de dissuasion, la surveillance participative mise sur la répression de la délinquance : alerter pour permettre aux forces de l'ordre d'intervenir au plus vite.

Cette sollicitation de l'utilisateur, les responsables de la gare du Nord l'imaginent de plus en plus personnalisée et virale. Il s'agit notamment, dans une dynamique de partage d'informations, de s'appuyer sur les réseaux sociaux comme vecteurs d'informations dans un double mouvement. Le premier se rapporte à la « logique du mégaphone » (Gallaughier, Ransbotham, 2010) : du transporteur vers les usagers, puis des usagers avertis vers les autres usagers.

« Un ami, qui est directeur de ligne Transilien, me disait que sur Facebook il a une page, et il met de l'information régulièrement. Il a 500 gars qui sont addicts, qui vigilent heure par heure, minute par minute les informations qu'il pousse. 500 personnes, le premier clic, les 500 communiquent à 20 000, ça, c'est toute la puissance des réseaux sociaux. [...] du coup on gère mieux nos clients en gare parce qu'ils sont prévenus avant d'arriver à la gare, avant même d'être partis de chez eux. » (Entretien, Directeur de développement de projet de la gare du Nord)

Le second se rapporte à la « logique de l'aimant » (Gallaughier, Ransbotham, 2010) lorsque les usagers sont invités à faire remonter des informations, que ce soit via les fils Twitter ou les blogs de certaines lignes : démultiplier l'information. Ainsi, à l'utilisateur-objet que l'on parque, puisque jugé incompetent et dangereux, semble se substituer un usager-sujet avec qui l'on partage, puisque jugé compétent et potentiellement en danger.

SÉPARER POUR MIEUX SURVEILLER : CATÉGORISATION SOCIALE ET DIFFÉRENCIATION SPATIALE DES USAGERS

Ce passage partiel de l'objectivisme au subjectivisme pour l'utilisateur ne doit cependant pas masquer que les pratiques de

surveillance observées en gare produisent de la catégorisation sociale et spatiale. Comment s'effectue-t-elle dans la mesure où la gare est désormais un lieu ouvert et non aussi cloisonné qu'un aéroport (Adey, 2002) ? Ce sont avant tout les types de risques identifiés qui viennent transformer l'espace de la gare en le subdivisant par différentes formes de surveillance. On voit ainsi jouer la « spatialité du risque » (November, 2008) qui est ici fonction d'une « géographie des usages » établie par les agents Suge (Battegay, Tarrius, 1995) (17). Spatialité du risque et géographie des usages viennent créer un continuum où la surveillance ne suit pas un chemin linéaire et croissant, mais prend une forme différente dans trois segments : le terminal transmanche pour l'Eurostar ; le quai transversal des Grandes Lignes (GL) et du Thalys ; la gare de surface et souterraine pour Paris et sa banlieue (métro, RER et Transilien). Bien sûr, cette répartition repose sur une fonctionnalité pratique pour la gestion du transport ferré (18). Il est cependant frappant de remarquer qu'à ce découpage fonctionnel se greffent des formes de surveillance différentes qui, elles, n'ont pas de rapport direct avec la rationalité ferroviaire, mais avec la représentation du risque. À des populations dont on suppose qu'elles sont chacune spécifique (puisqu'elles viennent et vont dans des lieux différents et ont chacune leurs usages) est proposée *de facto* une surveillance particulière. Chaque espace du continuum peut alors se rendre descriptible en fonction du degré de systématisation de la surveillance (notamment des opérations de contrôles de billets et d'identité), du type de rapports établis entre agents Suge et usagers, ainsi que par des dynamiques spatiales propres.

Au sein de la zone transmanche, la surveillance est systématique (toute personne voulant y accéder est contrôlée) et les rapports entre surveillants et usagers superficiels (rapports uniques et sans personnalisation). Il s'agit d'une réplique conforme du système aéroportuaire en raison du risque terroriste sur le tunnel et du risque migratoire. Une zone réservée et une zone publique sont délimitées et le passage de l'une à l'autre est soumis à un contrôle, qui fonctionne sur une « sémiologie de la marque », en faisant subir aux passagers et aux employés des « qualifications de stérilité » (Linhardt, 2001). Le terroriste a alors été réduit « à des marques repérables » non de ce qu'il est, mais de ce qu'il fait ; c'est-à-dire utiliser des armes, elles-mêmes réduites à leur composante matérielle commune : le métal. Ce qui est recherché lors des contrôles aéroportuaires est donc la présence de métal. En outre, les quais de l'Eurostar ont été « stérilisés » – stérilisation également étendue au centre

technique du Landy où sont entretenues les rames de l'Eurostar –, rendus étanches par des clôtures vitrées à partir du quai transversal et sur tout le long des quais Eurostar qui sont également surveillés par deux agents de gardiennage postés dans des guérites au bout de la zone. Autour de cette zone ont été placées des caméras dites « intelligentes », soit des caméras de vidéosurveillance couplées avec un détecteur de mouvement. Ce système a notamment été mis en place pour prévenir toute tentative de clandestin qui voudrait se rendre au Royaume-Uni (ce dernier ne faisant pas partie de l'espace Schengen). C'est également un des Points d'Importance Vitale (PIV) en lien avec le plan Vigipirate, en raison du risque d'attaque du tunnel sous la Manche. L'accès autorisé pour les voyageurs ne s'effectue donc pas directement par le quai transversal, mais par une passerelle où se déroulent les différents contrôles (douanes et sûreté) (cf. photo 1). La zone transmanche renoue donc avec le bastion défensif qu'était la gare du XIX^e siècle et, luttes anti-terroristes et anti-clandestins s'y rejoignent. Cependant, une fois les tests passés, les passagers ne sont plus considérés comme une foule qu'il faut protéger d'elle-même et du train, mais comme des invités de marque (l'offre de commerces étant pensée pour un panier moyen élevé), dignes d'un aéroport, et dont les plus fortunés peuvent jouir d'une salle d'attente façonnée par le designer Philippe Starck. Spatialement, la surveillance mise en place ici opère donc une stérilisation : retirer de l'espace de la gare une portion de celle-ci en la rendant étanche.

À l'autre extrémité du continuum se trouve le pôle banlieue, lui-même divisé en deux parties : souterraine pour les lignes B, D et E du RER et 4 et 5 du métro, et en surface pour les Transiliens (voies 31-36). Entre les deux, la mezzanine où se trouvent de nombreux commerces. Le système de sécurité est beaucoup moins sophistiqué techniquement que celui de l'Eurostar même si l'accès aux trains y est contrôlé par des CAB et donc soumis à la détention d'un titre de transport. Cependant, frauder y est plus aisé, les quais n'étant pas stérilisés et les contrôles uniques (non pas en série comme pour le terminal Eurostar) étant effectués par des automates plus aisément contournables que des humains (Boullier, 1999). C'est par ailleurs dans cette zone que l'on retrouve les groupes de jeunes, avant tout présents pour la « ressource relationnelle » du lieu (Kokoreff, 2002) et souvent ramenés aux propriétés de leur lieu de résidence par des signes visibles par tous (âge, sexe, couleur de peau) et par des propriétés comportementales (Jobard, Linhardt, 2011) fonctionnant comme des stigmates (Goffman, 1968) : squatter devant Footlocker et pas devant Yves Rocher,

Photo 1. Passerelle du terminal transmanche où s'effectue une partie des contrôles de sûreté



Crédits : Florent Castagnino, 2014.

accoutrement, etc.. La relation entre surveillants et usagers y est plus personnelle de par les rapports quasiment quotidiens qu'entretiennent jeunes et agents de la Suge. Les catégorisations qu'opèrent les agents Suge y sont localisées, c'est-à-dire qu'à chaque endroit de la zone correspond une population plus ou moins problématique. Ce sont autant de points à surveiller particulièrement. « C'est communautaire ici, ils se côtoient pas » (Entretien, agent Suge 1 – visite guidée.): les jeunes hommes devant le Footlocker, les jeunes filles devant le magasin Jennyfer, « après tu as les Blacks et puis encore plus loin les Pakistanais proches du couloir La Chapelle après le Monoprix ». Au niveau surface, il s'agit plutôt de « la banlieue tranquille », tandis qu'au dernier niveau sous-terrain (quais de

RER), « c'est plus physique, c'est des bandes qui se bagarrent, il y a des vols sérieux, des viols dans les trains ». Les agents Suge établissent ainsi leur propre « géographie des usages » (Battegay, Tarius 1995).

« Tant qu'ils sont calmes, tout le monde est calme, on les embête pas. Maintenant dès qu'ils vont obstruer un passage, fumer, cracher, commencer à taper sur un distributeur, ça c'est interdit, on intervient » (Entretien, Chef d'agence Suge – Paris-Nord) (19)

Tandis que le « ce qu'il fait » terroriste a été réduit à une marque matérielle, le « ce qu'il fait » délinquant est demeuré une marque comportementale et a été réduit à un « ce qu'il

fait d'autre » ou « ce qu'il fait de moins grave ». La subjectivité du contrôle semble donc plus grande dans le cas de la gare dans la mesure où la logique de réduction se base en partie sur une spéculation des intentions du délinquant (sur le registre du « qui vole un œuf vole un bœuf »), tandis que la réduction du terroriste se base principalement sur ses attributs matériels (la spéculation sur ses intentions n'arrivant qu'après le test technique).

La dernière partie du continuum est constituée au niveau surface, celui des quais GL et TGV, des parvis et des abords de la gare (cf. photo 2). Ici, aucun contrôle systématisé, les accès aux quais sont libres. Des opérations de contrôle des billets sont toutefois organisées, par exemple sur le TGV pour Lille où « il y a beaucoup de fraudeurs » (Entretien, Directeur de développement de projet de la gare du Nord). Seul le Thalys a droit à un contrôle systématique des titres de transport. Le contrôle des billets avant l'accès au train est non seulement considéré comme un moyen permettant à l'agent de bord de se focaliser sur la dimension commerciale plutôt que répressive de son métier (Elguezabal, 2010), mais également de lutter contre la délinquance dans les trains. S'opère ici une autre transformation du délinquant. Ce dernier est ici réduit à son mode de pénétration dans le train : la fraude. Ainsi, ce qui est recherché, c'est la présence ou non du titre de transport.

« On peut considérer que 95 % voire 97 % des situations extrêmement conflictuelles, où il y a eu des agressions, des actes délictueux commis à bord du train avec le contrôleur, c'était avec des clients... avec des fraudeurs, des gens qui

n'étaient pas en situation régulière » (Entretien, Directeur de développement de projet de la gare du Nord).

Pour les agents Suge, ce n'est pas que tous les fraudeurs sont des délinquants, mais bien tous les délinquants qui sont des fraudeurs. La systématisation du contrôle du billet entre cependant en contradiction avec l'argument commercial du train résidant dans la facilité d'accès au moyen de transport (logique du flux). En outre, ce contrôle est inopérant face aux populations posant problème aux agents Suge (les « Roumaines », les pickpockets, les revendeurs de tickets de métro, etc.). Pour les acteurs de la surveillance, ces groupes ont une raison principale pour rester dans cette zone et ne pas se rendre dans la partie banlieue : « Ils sont là parce que les voyageurs GL font pas attention, les banlieusards eux sont plus habitués, vont pas se faire avoir deux fois par les Roumaines » (Entretien, Responsable de la sécurité dans les transports, Ministère transport). La surveillance n'est donc que rarement systématique et seulement pour l'accès au train (pour le seul Thalys et épisodiquement pour les TGV). Elle y est certes ciblée vers certains groupes, mais ne peut s'exercer en profondeur dans la mesure où ces cibles « s'envolent comme des moineaux dès qu'on arrive », ce qui exclut toute personnalisation des rapports comme dans la partie banlieue. Le risque ici n'est pas localisé mais dispersé : sa dynamique spatiale échappe aux techniques d'ilotage et de patrouilles. Si l'on comprend bien la portée descriptive et pratique de la dénomination par la nationalité, elle n'a de cesse de marquer plus profondément la rupture entre les « vrais voyageurs » et les « vrais parasites » en la recoupant par

Photo 2. Quais Grandes Lignes, sans contrôle systématique contrairement à la stérilisation des quais Eurostar



Crédits : Florent Castagnino, 2014.

la frontière nationale. Au désarroi face à l'incapacité de régler le problème se mêle l'incompréhension du « eux ». Pour opérer cette distinction, les agents Suge, tout comme les policiers, utilisent leurs représentations et les catégories sociales disponibles comme formes de connaissance afin d'éclairer les interactions sociales et les pratiques de leurs « clients » (Boussard, Lorient, Caroly, 2006 ; Orfali, 2000).

La surveillance se rend donc bien descriptible sous trois modes qui se succèdent le long d'un continuum, résumé par le tableau 1 qui doit être entendu comme une construction d'idéaux-types à partir des rationalités des agents Suge (leur géographie des usages et leur représentation du risque) et la technologie mise en place (formes de la surveillance).

Tableau 1. Le continuum de la surveillance à la Gare du Nord

			Transmanche	Quai transversal	Banlieue
Technologie	Formes de la surveillance	Types de contrôle	Systématique sophistiqué et multiple	Occasionnel et unique	Systématique sommaire et unique
		Rapports agents/usagers	Uniques et formels	Quotidiens et formels	Quotidiens et personnalisés
		Modalités spatiales	Stérilisation d'une portion de l'espace	Îlotage et patrouilles aléatoires	Îlotage et patrouilles ciblées
Rationalités	Géographies des usages	Destination	Internationale (travail et tourisme)	Nationale (travail et tourisme)	Régionale (travail et relationnels)
		Offre commerciale	Luxueuse	Liée au voyage	De proximité
	Représentations du risque	Usagers à protéger	CSP supérieures	CSP intermédiaires	CSP intermédiaires et inférieures
		Cibles	Terroristes clandestins	Mendiants, revendeurs	Délinquants, fraudeurs, squatteurs
		Dynamiques spatiales	Circonscrire	Diffuse	Localisée

CONCLUSION

En suivant, historiquement et sociologiquement, le statut accordé à l'usager par les agents de la Suge, les pratiques observées n'apparaissent pas comme la simple actualisation d'un phénomène politique et social global qui serait « la surveillance », mais bien comme une activité de travail située dans des espaces et des organisations. Comme nous l'avons vu, les agents Suge doivent composer avec les représentants d'autres logiques

présents dans l'espace où ils exercent. À chaque configuration des logiques de flux, commerciale et de sûreté, est octroyé à l'usager un statut particulier dans le dispositif de surveillance mis en place. Si la surveillance apparaît ainsi comme tributaire de l'espace dans lequel elle s'actualise, il n'en demeure pas moins qu'elle participe à sa segmentation. Nous l'avons vu au travers du continuum de la surveillance, qui s'appuie sur une géographie des usages élaborée par les acteurs de la sûreté. Ainsi, la différenciation des usagers ne passe plus comme aux

premiers temps de la gare par une ségrégation spatiale explicite (où les salles d'attente des trois classes de voyageurs étaient distinctes) puisque les frontières entre les segments du continuum sont clairement perméables. Il n'en demeure pas moins qu'un banlieusard croisera rarement un Londonien sortant de l'Eurostar, et d'ailleurs « on ne veut pas qu'ils se croisent », selon l'expression d'un des responsables rencontrés. Les dispositifs de surveillance mis en place produisent donc de la différenciation, car ils dirigent des individus et des groupes dans des espaces spécifiques. L'expérience « prendre le train » ou « passer à la gare du Nord » n'est pas la même selon la destination ou la provenance de l'usager, non pas uniquement en fonction d'une rationalité ferroviaire, mais bien aussi en fonction de l'espace dans lequel elle a lieu, fortement marqué par la forme de surveillance qui s'y exerce. Considérer que l'usager serait passé « de l'objectivisme du XIX^e siècle au subjectivisme le plus total » (Duthilleul, sans date) semble ainsi réducteur. L'usager est ainsi plus agi qu'acteur. Si ses capacités d'alerte sont bien sollicitées, c'est toujours dans les limites définies par les gestionnaires : le rôle donné aux usagers n'est jamais un « governing role » (Larsen, Piché, 2009, p. 199-202).

Enfin, ces résultats permettent d'amender l'un des principaux résultats des *surveillance studies*. En effet, ces dernières ont bien montré les effets classificateurs de la surveillance, que ce soit par « suspicion » (séparer les individus dangereux des individus inoffensifs) ou par « séduction » (repérer les clients rentables) (Gandy, 1993 ; Lyon, 2003). La surveillance opère ainsi un tri des individus en fonction des intérêts de ceux qui la mettent en œuvre, façonnant ainsi une certaine vision de l'ordre social. Dans le cas que nous avons étudié, le tri s'opère moins par la soumission à un même dispositif – qui classerait les individus – que par la soumission à des dispositifs de surveillance spécifiques. La prise en compte de la spatialité des

risques et de la surveillance comprise comme des pratiques de travail permet de différencier des formes de surveillance. Dans notre cas ce n'est pas la surveillance elle-même qui crée les distinctions entre usagers. Ces formes de surveillance ne viennent que renforcer des catégorisations et discriminations déjà présentes par ailleurs dans le monde social. Ce faisant, elles participent certes à leur réification, mais on ne saurait leur imputer une quelconque primauté dans le « tri social » (Lyon, 2003) ainsi effectué. Edelman montrait déjà que le type d'espace qu'un individu est amené à fréquenter participait à la définition de son statut social. L'espace n'est pas le simple réceptacle des interactions sociales mais « vient asseoir et renforcer un ensemble d'attentes générales concernant les rôles tenus par ses occupants » (Edelman, Habart, Desage, 2012, p. 16). Ainsi, les pratiques de surveillance transforment les espaces où elles opèrent. Le type de surveillance – différent selon l'espace considéré – auquel est soumis un individu dans la gare lui signifie le niveau de risque – différent selon son lieu d'appartenance – qu'il est censé représenté ou qui est censé peser sur lui. Ce n'est pas le dispositif de surveillance qui détermine le risque (comme dans le cas de la surveillance aéroportuaire) mais la spatialité du risque qui détermine le type de surveillance mis en place.

Florent Castagnino est doctorant en sociologie à l'Université Paris-Est et membre du Laboratoire, Techniques, Territoires et Société (UMR 8134). Ses recherches portent sur les pratiques de surveillance, la gestion et la problématisation des risques. Plus spécifiquement, sa thèse se centre sur la production de la surveillance dans le milieu ferroviaire, à travers la comparaison des dispositifs de gestion et de prévention des accidents (sécurité) et de la délinquance (sûreté). Adoptant une approche multi-risque, il travaille sur la dimension spatiale des activités de surveillance et sur leur inscription dans diverses logiques professionnelles. Il relève ainsi des façons de faire similaires des professionnels devant maintenir l'ordre tant matériel que social.
florent.castagnino@enpc.fr

NOTES

(1) Pour un compte rendu journalistique cf. « Comment un contrôle de billet a dégénéré à la gare du Nord », *Libération*, 28/03/2007 et « On a vécu un cauchemar », *Le Figaro Magazine*, 31/03/2007.

(2) Il s'agit d'une autre formulation de la problématique soulevée par le numéro de *Flux* consacré à la « Sécurité et sûreté des réseaux », qui pose que « l'équilibre est délicat entre la nécessité de préserver la continuité du service et d'assurer la sécurité des personnes et des biens sans compromettre

excessivement la fluidité du trafic ni engendrer de coûts trop élevés » (Desbois, Steck, Zembri, 2010, p. 4).

(3) L'enquête ainsi que l'analyse présentée dans cet article ont été réalisées avant les attentats de 2015.

(4) Mieux décrites par une multiplication des sources et des opérations de surveillance, ainsi que par une frontière de plus en plus floue entre surveillants et surveillés.

(5) Le statut renvoie plus ici à la place qu'occupe l'individu dans un dispositif de surveillance, qu'aux différentes figures

que la sociologie du travail (notamment des relations de services) et de la modernisation des services publics a pu octroyer à l'usager. Voir par exemple le dossier « Usagers et régulation des réseaux » de la revue *Flux* (2002).

(6) Si nous prenons au sérieux les compétences des acteurs, nous ne prônons pas la substitution des compétences d'observation et de description des acteurs à celles du chercheur, comme semble le préconiser cette méthode.

(7) Enquête réalisée avant la réforme ferroviaire de 2014 (loi n°2014-872 du 4 août 2014) qui structure le groupe SNCF en deux : SNCF Mobilité pour les activités de transport et SNCF Réseau pour la gestion de l'infrastructure.

(8) On renvoie le lecteur intéressé par ces thématiques aux travaux de Bonnet (2008, 2009).

(9) Boullier (1994), en s'inspirant des régimes de justification de Boltanski et Thévenot (Boltanski et Thévenot 1991), distingue quatre registres dans son étude socio-ergonomique des systèmes techniques et organisationnels de la sécurité à la RATP : le civique, le marchand, le fonctionnel, le renom. Les trois premiers registres peuvent s'apparenter respectivement à l'impératif de sûreté, la logique commerciale et la logique de flux. Toutefois, le recouvrement n'étant pas total, et ce cadrage théorique étant non déterminant dans notre démonstration, nous préférons utiliser d'autres distinctions.

(10) Voir aussi, SNCF, sans date, *Historique du service de la Surveillance Générale SNCF*, Le Mans : Centre des archives historiques SNCF, cote 7143.

(11) Centre des archives historiques SNCF (Le Mans), carton 505LM0544/01.

(12) Selon l'expression du Directeur de développement de projet de la gare du Nord.

(13) L'attentat avorté contre le Thalys d'août 2015 en gare du Nord, comme ceux de 2005 dans le métro de Londres et de 2004 dans des trains de banlieue à Madrid (ou encore ceux dans le RER en 1995) maintiennent bien les gares et les réseaux ferrés comme des cibles potentielles du terrorisme.

(14) Ce qui va d'ailleurs dans le sens de Bonnet (2012) lorsqu'il montre « comment les rationalités de sécurité sont indissociables des rationalités d'entreprises » (p. 25).

(15) Cette dernière est d'ailleurs intégrée dans l'ÉPIC de tête dans la nouvelle organisation du secteur ferroviaire en France.

(16) Depuis l'attentat avorté du Thalys en août 2015, la SNCF incite également ses passagers à utiliser ce numéro pour les situations de terrorisme.

(17) La géographie des usages dont il est question ici est celle établie par les agents Suge eux-mêmes et non par le chercheur, comme c'est le cas dans l'étude de Battégay et Tarrus (1995).

(18) Les trains GL comportent par exemple plus de voitures, sont moins fréquents et leurs trajets plus longs que les trains qui desservent la banlieue.

(19) Les contrôles d'initiative sont en revanche effectués par des policiers.

BIBLIOGRAPHIE

- ADEY P., 2002, Secured and Sorted Mobilities: Examples from the Airport, *Surveillance & Society*, Vol. 1, n° 4, p. 500-519. [En ligne] (consulté le 24 novembre 2014) Disponible à l'adresse : [http://www.surveillance-and-society.org/articles1\(4\)/sorted.pdf](http://www.surveillance-and-society.org/articles1(4)/sorted.pdf)
- BARDET F., PURENNE A., 2010, Surveiller et classer : Deux chantiers pour une recherche urbaine critique, *Pôle Sud*, 2010/1, n° 32, p. 179-190.
- BATTEGAY A., TARRIUS A., 1995, *La Gare du Nord et ses environnements urbains : exploration d'anthropologie urbaine*, Lyon : ARIESE.
- BIDET A., 2010, Qu'est-ce que le vrai boulot ? Le cas d'un groupe de techniciens, *Sociétés contemporaines*, n° 78(2), p. 115-35. DOI:10.3917/soco.078.0115
- BIGO D. (dir.), 2008, *Au nom du 11 septembre...*, Paris : La Découverte.
- BOLTANSKI L., THÉVENOT L., 1991, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris : Gallimard.
- BONELLI L., 2008, *La France a peur. Une histoire sociale de l'"insécurité"*, Cahiers Libres, Paris : La Découverte.
- BONNET F., 2006, *La production organisée de l'ordre. Contrôler des gares et des centres commerciaux à Lyon et à Milan*, Thèse en sociologie, sous la direction de Patrick Le Galès et Ota de Leonardis, IEP de Paris - Université de Milan.
- BONNET F., 2008, Les effets pervers du partage de la sécurité. Polices publiques et privées dans une gare et un centre commercial, *Sociologie du travail*, vol. 50, n° 4, p. 505-520. DOI:10.1016/j.socotra.2008.09.003
- BONNET F., 2009, Managing Marginality in Railway Stations: Beyond the Welfare and Social Control Debate, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 33, n° 4, p. 1029-1044. DOI:10.1111/j.1468-2427.2009.00920.x
- BONNET F., 2012, Contrôler des populations par l'espace ? Prévention situationnelle et vidéosurveillance dans les gares et les centres commerciaux, *Politix*, n° 97, p. 25-46.
- BOULLIER D., 1994, *Les dispositifs de sécurité dans les transports urbains. Etude socio-ergonomique*, Paris : Réseau 2000, RATP/Prospective Rapport n° 92.
- BOULLIER D. 1999, Les voyageurs et les objets en régime automatique, in : Joseph I. (dir.), *Villes en gares*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, p. 291-309.
- BOULLIER D., GUILLAUX V., 1994, Histoires urgentes – Formes de coopération des professionnels du transport (RATP – SNCF) dans l'urgence ordinaire à la gare du Nord, in : Joseph I., Boullier D., Guillaudoux V., Lévy E., Lacoste M., Bayart D., Borzeix A., *Gare du Nord, Mode d'emploi*, p. 27-164, Paris : Éditions Recherches-RATP.

- BOUSSARD V., LORIOU M., CAROLY S., 2006, Catégorisation des usagers et rhétorique professionnelle, *Sociologie du travail*, vol. 48, n° 2, p. 209-225. DOI:10.1016/j.soctra.2006.04.006
- BOWIE K., 1996. De la gare du XIX^e siècle au lieu-mouvement. Évolution ou rupture ?, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, p. 14-23.
- CALLON M., LASCOUMES P., BARTHE Y., 2001, *Agir dans un monde incertain : essai sur la démocratie technique*, Paris : Seuil.
- DESBOIS H., STECK B., ZEMBRI P., 2010, Sécurité et Sûreté Des Réseaux, *Flux*, 2010/3 (n° 81), p. 4-5.
- DESYLLAS J., CONNOLY P., HEBBERT F., 2003, Modelling Natural Surveillance, *Environment and Planning B*, vol. 30, n° 5, p. 643-656.
- DUTHILLEUL J.-M., sans date, La simplicité de l'essentiel, *Publications Écrits AREP*. [En ligne] (consulté le 28 décembre 2011) Disponible à l'adresse : <http://www.arep.fr/#/fr/groupe/publications>
- EDELMAN M., HABART C., DESAGE F., 2012, L'espace et l'ordre social, *Politix*, vol. 97, n° 1, p. 7-24. DOI:10.3917/pox.097.0007
- DUPONT B., 2011, Les nouvelles géométries de la surveillance : dispersion et surveillance, in : Leman-Langlois S. (dir.), *Sphères de Surveillance*, Montréal : Presses de l'Université de Montréal, p. 27-52.
- ELGUEZABAL E., 2010, De la division morale du travail de contrôle dans le métro parisien, *Déviante et Société*, vol. 34, n° 2, p. 189-200. DOI:10.3917/ds.342.0189.
- FLUX, 2002, Usagers et régulation des réseaux, 2002/2-3 (n° 48-49).
- FOUCAULT M., 2004, *Sécurité, Territoire, Population. Cours au Collège de France (1977-1978)*, Paris : Gallimard/Seuil.
- GALLAUGHER J., RANSBOTHAM S., 2010, Social Media and Customer Dialog Management at Starbucks, *MIS Quarterly Executive*, vol. 9, n° 4, p. 197-212.
- GANDY O., 1993, *The Panoptic Sort : A Political Economy of Personal Information*, Boulder : Westview Press.
- GILLE L., 1999, Du rapport entre pôle et place d'échange, in : Joseph I. (dir.), *Villes en gares*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, p. 111-125.
- GILLIOM J., 2005, Resisting Surveillance, *Social Text*, vol. 23, n° 2 83, p. 71-83. DOI:10.1215/01642472-23-2_83-71
- GOFFMAN G., 1968, *Asiles. Études sur la condition sociale des malades mentaux*, Paris : Éditions de Minuit.
- HAGGERTY K., 2006, Tear down the Walls : On Demolishing the Panopticon, in : Lyon D. (ed.), *Theorizing Surveillance. The Panopticon and beyond*, Cullompton : Willan, p. 23-45.
- HAMELIN F., 2010, Les polices des transports face aux défis croisés de la mobilité, de la sûreté et de la sécurité, *Flux*, 2010/3 (n° 81), p. 46-56.
- HUGHES E.C., 1958, *Men and Their Work*, Glencoe : Free Press.
- JOBAR F., LINHARDT D., 2011, Surveillance libérale et surveillance souveraine. Sur deux types idéaux de surveillance, in : Leman-Langlois S. (dir.), *Sphères de Surveillance*, Montréal : Presses de l'Université de Montréal, p. 101-134.
- JOSEPH I. (dir.), 1995, *Gare du Nord mode d'emploi*, Paris : Éditions Recherches, en coédition avec le Plan Urbain, la RATP et la SNCF.
- KOKOREFF M., 2002, Pratiques urbaines d'un quartier de gares, *Espaces et Sociétés*, n° 108-109, p. 177-195.
- LARSEN M., PICHÉ J., 2009, Public Vigilance Campaigns and Participatory Surveillance after 11 September 2001, in : Hier S., Greenberg J. (eds), *Surveillance : Power, Problems, Politics*, Vancouver : UBC Press, p. 187-202.
- LATOUR B., 1993, *La clef de Berlin et autres leçons d'un amateur de sciences*, Paris : La Découverte.
- LINHARDT D., 2001, L'économie du soupçon. Contribution pragmatique à la sociologie de la menace, *Genèses*, n° 44, p. 76-98.
- LUSSAULT M., STOCK M., 2010. "Doing with space": towards a pragmatics of space, *Social Geography*, vol. 5, n° 1, p. 11-19.
- LYON D., 2003, *Surveillance as Social Sorting: Privacy, Risk, and Digital Discrimination*, London : Routledge.
- MARX G. T., 2012. "Your Papers please": personal and professional encounters with surveillance. Preface, in : Lyon D., Ball K. S., et Haggerty K. (eds), *Routledge Handbook of Surveillance Studies*, New York : Routledge, p. xx-xxxi.
- MILLER P., ROSE N., 2008, *Governing the Present. Administering Economic, Social and Personal Life*, Cambridge : Polity Press.
- NOTAMICOLA D., POUPARDIN F., 1992, Un siècle d'architecture ferroviaire : le bâtiment voyageur comme espace de représentation urbaine des chemins de fer, de 1837 à 1937, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 5-6 (automne 1991-printemps 1992), p. 91-126.
- NOVEMBER V., 2002, Les territoires du risque : le risque comme objet de réflexion géographique, Bern : Peter Lang.
- NOVEMBER V., 2008, Spatiality of Risk, *Environment and Planning A*, vol. 40, n° 7, p. 1523-1527. DOI:10.1068/a4194
- ORFALI B., 2000, Les représentations sociales : un concept essentiel et une théorie fondamentale en sciences humaines et sociales, *L'Année Sociologique*, vol. 50, n° 1, p. 235-254.
- PICON A., 1992, Apprendre à concevoir les gares : l'enseignement de Léonce Reynaud, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 5-6 (automne 1991 - printemps 1992), p. 51-63.
- RIBEILL G., 1996, Les métamorphoses de la grande gare française, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, p. 55-65.
- RIBEILL G., 1999, D'un siècle à l'autre, les enjeux récurrents de la gare française, in : Joseph I. (dir.), *Villes en gares*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, p. 21-33.
- SANDER A., 1996, Des lieux-mouvements bien singuliers, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, p. 44-53.
- SAUGET S., 2004a. Surveiller les gares parisiennes au XIX^e siècle : police et modernité, *Revue d'histoire du XIX^e*, n° 29, p. 71-87. DOI:10.4000/rh19.700
- SAUGET S., 2004b, Des « nouveaux embarras » au « rêve automate » : les gares parisiennes (1880-1914), *Sociétés & Représentations*, vol. 17, n° 1, p. 99-108. DOI:10.3917/sr.017.0099
- SMITH G. J. D., 2012, Surveillance Work(ers), in : Lyon D., Ball K.S., Haggerty K. (eds.), *Routledge Handbook of Surveillance Studies*, New York : Routledge, p. 107-115.
- THIBAUD, J.-P., 2001, La méthode des parcours commentés, in Grosjean M, Thibaud J.-P. (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille : Éditions Parenthèses, p. 79-99.