



HAL
open science

L'entrée du hacking dans les dispositifs de participation citoyenne. Le cas de Gare Remix (Lyon, France).

Flavie Ferchaud

► To cite this version:

Flavie Ferchaud. L'entrée du hacking dans les dispositifs de participation citoyenne. Le cas de Gare Remix (Lyon, France). . 4èmes journées doctorales du GIS sur la participation du public et la démocratie participative, Nov 2015, Lille, France. hal-01598496

HAL Id: hal-01598496

<https://hal.science/hal-01598496v1>

Submitted on 29 Sep 2017

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.

L'entrée du *hacking* dans les dispositifs de participation citoyenne. Le cas de Gare Remix (Lyon, France).

Flavie Ferchaud. Doctorante, UMR ESO 6590 CNRS.
Membre associée UMR CRAPE 6051 CNRS.

Université Rennes 2
Maison de la Recherche – bâtiment N
Bureau N315
Square Henri Le Moal
35043 Rennes Cedex

flavie.ferchaud@uhb.fr

Résumé : Au croisement entre l'analyse de pratiques démocratiques formelles et informelles, il s'agit ici d'interroger ce que le numérique fait à l'espace et à la participation. A l'ère du numérique, du bricolage et du *do-it-yourself*, le mouvement « faire » irrigue désormais l'aménagement urbain, de pair avec les notions d'innovation ouverte et d'expérimentation. Le dispositif Gare Remix, enquêté dans le cadre d'une recherche doctorale en cours, est révélateur de la convergence de ces phénomènes. Au final, Gare Remix apparaît comme un dispositif hybride, entre institutionnalisation et *hacking*, dispositif participatif et démarche d'innovation ouverte.

Mots-clés : dispositif, *hacking*, institutionnalisation, participation, innovation ouverte.

The integration of hacking, by citizens participating in public policy. The case of *Gare Remix* (Lyon, France).

Abstract : An analysis, combining formal and informal democratic practices. We are questioning how digital technologies affect the environment and the participation of the public. In the era of digital technologies, the “Do-It-Yourself” and the “Make” movements both influence urban planning; in collaboration with the notions of open innovation, and experimentation. The event named *Gare Remix* took place in April 2015, in Lyon (France), and was investigated within the framework of my PhD. *Gare Remix* appears as a hybrid socio-technical system, between institutionalization and hacking, a process of both citizen participation and open innovation.

Key words : hacking, institutionalization, citizen participation, open innovation.

Introduction

Le papier trouve son origine dans une recherche doctorale en aménagement portant sur les lieux d'expérimentations numériques (LEN), des lieux dédiés au numérique mais faisant appel à d'autres domaines (design, électronique, mécanique...) ; des lieux plaçant l'expérimentation au centre de leurs activités, de manière tangible (fabrication de prototypes) et/ou méthodologique (apprentissage par le faire et notamment le faire soi-même, le *do-it-yourself* -DIY). Si les dénominations de ces lieux sont variés (*fablab*, *hackerspace*, *makerspace*, *hacklab*, *living lab*...), les LEN forment davantage un continuum de formes organisationnelles que de franches oppositions (Lallement, 2015).

Dans le cadre de notre recherche sur le rôle des LEN dans la fabrique urbaine¹, des événements spécifiques constituent un matériau privilégié. Les LEN y sont parties prenantes, en termes d'organisation et/ou de mise à disposition de ressources et de savoir-faire. De « *Hack my church* » à « *Hack the city* » en passant par « Gare Remix » ou « Muséomix », des événements d'un genre nouveau prennent pour objet la ville et les bâtiments qui la composent. Invitant une multiplicité d'acteurs à participer dans un cadre délimité au prototypage d'objets, dispositifs ou de services, ils sont à notre sens révélateurs des mutations de la participation citoyenne. Alors que les travaux concernant la portée du numérique sur la participation insistent sur la défaillance du système représentatif classique à capter une parole citoyenne exprimant des revendications à l'aide de dispositifs numériques (Monnoyer-Smith, 2011), en quoi ces dispositifs renouvellent-ils le questionnement relatif à la relation entre le numérique et la participation citoyenne ?

Qu'il s'agisse d'inventer des outils de médiation dans un musée ou des services dans une gare, les dispositifs enquêtés comportent tous une dimension « fabrication » à l'aide de ressources (carton, bois, planches, machines à commande numérique...) mises à disposition. Le temps du bricolage est souvent le plus intense du dispositif, les participants s'affairant sur leurs prototypes en construction. La notion de bricolage préexistait bien avant Internet : elle désigne le fait d'accumuler des matériaux sans but ni projet prédéfini et de « faire avec les moyens du bord » (Lévi-Strauss, 1960). Avec la participation, le bricolage compose la culture numérique (Monnoyer-Smith, 2011), Internet permettant en effet à la fois le partage du savoir et l'accès à un grand nombre de matériaux. A l'ère des technologies numériques, l'avènement du bricolage et du *do-it-yourself* s'inscrit dans le paradigme du faire, tel que le dénomme Michel Lallement (Lallement, 2015). Le mouvement faire est associé à trois enjeux majeurs selon Chris Anderson², à la tête du magazine *Wired* : l'auto-fabrication numérique, la constitution d'un réservoir de savoirs collectifs accessibles à tous grâce à Internet et le passage à la production flexible personnalisée. En quoi le mouvement faire est-il à même de renouveler la participation ? En s'emparant d'espaces et de bâtiments publics, les dispositifs enquêtés résonnent avec la diversification des formes d'appropriation et de construction de l'espace public, telles que les chantiers participatifs, les jardins collectifs, le tricot de rue, les installations et constructions éphémères, etc. Souvent suscitées par l'intervention de collectifs d'architectes, de designers et d'artistes, ces appropriations de l'espace public sont aussi analysées à l'aune du DIY. Un certain nombre de travaux questionnent ces appropriations et les analysent à travers le prisme de l'urbanisme de l'austérité (Tonkiss, 2013) et des politiques néo-libérales. Il en est ainsi du mouvement d'« urbanisme tactique », initié par Mike Lydon à New-York, dont le divorce avec ses origines citoyennes et activistes est acté au profit de la ville « créative » (Mould,

1 La notion de fabrique urbaine (Noizet, 2011) permet d'appréhender l'interaction entre des initiatives volontaires et des actions des acteurs locaux et des habitants, actions pouvant avoir des finalités éloignées de l'aménagement urbain.

2 Cité par Michel Lallement (2015).

2014). Ces critiques font ainsi écho aux réflexions de Luc Boltanski et Eve Chiapello (1999) qui démontrent comment la rhétorique managériale de la société capitaliste met en avant l'expression de soi, la créativité et l'inventivité. Qu'en est-il dans le cas de Gare Remix ?

Gare Remix : enquête d'un dispositif

Le dispositif Gare Remix fait partie d'une première phase d'enquête réalisée au printemps 2015 dans le cadre d'une recherche doctorale en cours sur les lieux d'expérimentations numériques.

La focale sur un dispositif institutionnel

Gare Remix est un événement venant finaliser un processus de réflexion sur les services en pôles d'interconnexion engagé par le Conseil de Développement du Grand Lyon. Il est organisé par la mission Temps et services innovants de la direction Prospective et dialogue public au Grand Lyon, appuyé par Nova7, une agence d'études et de conseil pour les entreprises et les collectivités. A travers Gare Remix, il s'agit pour ces organisateurs d'expérimenter un nouveau dispositif de participation citoyenne³. Comme une majorité de travaux sur la participation, notre analyse est ainsi marquée par un « tropisme procédural » (Mazeaud, 2009) assumé. La procéduralisation de la participation, à travers des « dispositifs institués plus ou moins standardisés, mais le plus souvent organisés et contrôlés par une autorité publique ou administrative » (Blondiaux, 2011, p. 19) constitue un fait social marquant. L'institutionnalisation de ces dispositifs, localisés, ponctuels et s'appuyant sur un public restreint ne permet pas de processus de délibération à grande échelle. Cependant, la problématique de l'institutionnalisation permet ici d'interroger la définition du public et les formes légitimes et légitimées de la participation dans le cadre d'une expérimentation. Les effets de la focale sur ces dispositifs institutionnalisés ne sont pas niés et il est juste que l'unité de lieu, d'acteurs et de temps propre au caractère événementiel des dispositifs observés facilite le recueil de données. Mais le seul « tropisme procédural » ne saurait être la seule clé d'entrée pour l'étude de ce type de dispositif. Alors que les modèles de « concessions procédurales » (Blatrix, 2000 citée par Gourgues, 2012) attribuent l'adoption de dispositifs de participation à un processus d'ajustement des autorités publiques face aux protestations et contestations de la population, nous éclairons ici le cas de dispositifs ne répondant pas à une demande sociale de participation. Sans que cette demande ne soit complètement absente, il s'agit d'aborder l'idée du processus de circulation des dispositifs participatifs, c'est-à-dire d'une « politique de l'offre » (Gourgues, 2012), dans le but de considérer ainsi la multiplicité des acteurs et des processus engagés.

Méthodes d'enquête

L'événement Gare Remix a fait l'objet d'une pluralité de méthodes d'enquête. Plusieurs entretiens semi-directifs ont été réalisés en amont, pendant et en aval de l'événement, avec les organisateurs et les partenaires impliqués. En accord avec ces derniers et aux côtés de trois « observateurs »⁴, nous avons observé la totalité de l'événement. Suite à cela, un questionnaire en ligne a été envoyé aux 41 participants dont les 22 réponses ont constitué un matériau pertinent, de même que les documents transmis aux candidats avant l'événement, aux participants, aux organisateurs et partenaires.

3 Échange avec la chargée de mission de la mission Temps et services innovants du Grand Lyon le 10 avril 2015. Cela va dans le sens des propos tenus par le directeur de Nova7 le 20 mars 2015 ainsi que des écrits du site Internet dédié à Gare Remix.

4 Un étudiant en stage au Grand Lyon, une chercheuse en marketing et un consultant.

Tableau 1 - Les méthodes d'enquête avant, pendant et après l'événement

Méthodes	Avant	Pendant	Après
Entretiens semi-directifs (E). Échanges informels (I) qu'autorisait davantage le format du dispositif.	<p>Directeur de l'organisation à l'initiative de l'événement, Nova7 (E).</p> <p>Chargée de mission, mission temps et services innovants, direction de la prospective et du dialogue public au Grand Lyon (I).</p> <p>Membre du fablab la Fabrique des Objets Libres (FOL) (E).</p> <p>Membre de l' « usine collaborative » You Factory (I).</p>	<p>Directeur Exploitation et services chez Gares & Connexion – SNCF, région Rhône-Alpes (I).</p> <p>Élu aux nouvelles mobilités urbaines au Grand Lyon (I).</p> <p>Directeur du centre d'innovation numérique Erasme, Grand Lyon (I).</p> <p>Chargé-e-s de mission au Grand Lyon (I).</p> <p>« Coachs » (I).</p> <p>Participants (I).</p>	<p>Directeur de l'organisation à l'initiative de l'événement, Nova7 (E).</p>
Observations.		<p>Photographies, carnet de terrain, notes.</p> <p>Regards croisés avec les trois autres « observateurs » de l'événement.</p>	
Questionnaire en ligne.			<p>Réalisé avec les trois autres « observateurs » de l'événement. Envoyé le 28 avril aux participants.</p> <p>22 réponses sur 41.</p>
Corpus documentaire.	<p>Formulaire de candidature.</p> <p>Chartes de Gare Remix et City Remix.</p> <p>Site web du dispositif (http://garemixsaintpaul.grandlyon.com/) et blog.</p>	<p>« Petit guide du parfait remixeur ».</p> <p>Dossier de 12 portraits et situation d'usages de la gare Saint-Paul réalisé par Nova7.</p> <p>« Petit guide de survie à destination des organisateurs et partenaires de Gare Remix ».</p>	<p>Réponses au formulaire de candidature.</p> <p>Site web du dispositif (http://garemixsaintpaul.grandlyon.com/) et blog.</p>

Le cadre du dispositif

Le bornage des lieux et temps du dispositif n'empêche pas la mise en œuvre d'un processus non linéaire et itératif mais répondant à un impératif productif.

Le bornage d'un cadre spatial et temporel au profit d'objectifs de production

Le caractère institutionnel de Gare Remix est révélé par les acteurs organisateurs de l'événement ainsi que par son format et la détermination d'un cadre spatial et temporel. Le dispositif s'anime autour de plusieurs lieux. Dans le livret remis aux organisateurs, la figure de la petite ville, voire du village, est utilisée de manière métaphorique pour représenter les lieux du dispositif (cf. Figure 1 - Le recours à la métaphore pour délimiter les lieux du dispositif) : le hameau (abords des quais), la gare (hall), la place du village (place Saint-Paul et parvis de la gare), le bourg (gymnase). Le parvis et la place Saint-Paul sont à la fois occupés par les équipes lors du déjeuner ou de temps de réflexion et par un espace d'accueil et d'information tenu par les organisateurs tout au long de l'événement. Le hall de la gare est investi par les équipes qui s'y promènent au début de l'événement puis qui y fabriquent et installent leurs prototypes. Les danseurs de la compagnie Acte y font aussi leur lieu de prédilection, en réponse aux réflexions des participants. Les abords des quais constituent un lieu de travail pour trois équipes et les deux femmes de l'entreprise « En Goguette », créatrices de meubles en carton. Des chapiteaux ont été installés, ainsi que des grilles, tables et chaises. Les espaces de chacune des équipes sont séparés, aux abords de la gare comme dans le gymnase où quatre équipes ont leurs espaces de travail. Là, les espaces sont délimités par des lignes de scotch coloré au sol et des grilles. Les autres pôles de ressources (fabrication numérique, matériel technologique et électronique, bricolage, design) sont également dans le gymnase. Si l'espace est borné, délimité et quadrillé, le temps l'est tout autant, en témoigne la présentation des « temps forts » de Gare Remix dans le livret remis aux organisateurs et partenaires de l'événement (cf. Figure 2 - Le découpage temporel du dispositif). Ce bornage de l'espace et du temps invite au sérieux et au travail. C'est un moyen, pour les organisateurs, d'atteindre les objectifs de l'événement :

« Ce qu'on veut nous, c'est que la démarche c'est pas une démarche spontanée où on dit allez-y dans la gare faites ce que vous voulez. On a essayé d'organiser, rythmer, proposer une méthode aux participants pour leur mettre à disposition des moyens. Je pense que c'est ce qui permet de générer et de produire des choses les plus fortes dans un minimum de temps »⁵.

On est là face à un dispositif participatif institutionnel dont les objectifs se situent davantage en termes de production tangible que d'idées ou de retours sur d'éventuelles expériences d'usage. Le dispositif est ainsi en phase avec la thèse du décentrement du discours dans les dispositifs participatifs institutionnels, déjà démontré par d'autres travaux (Berger, 2014).

5 Entretien avec le directeur de Nova7 le 20 mars 2015.

Figure 1 - Le recours à la métaphore pour délimiter les lieux du dispositif

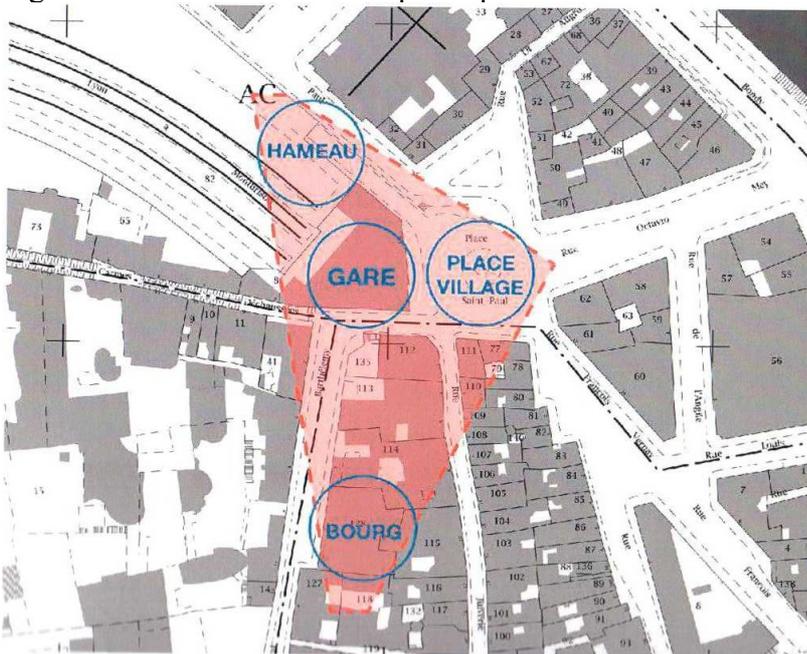
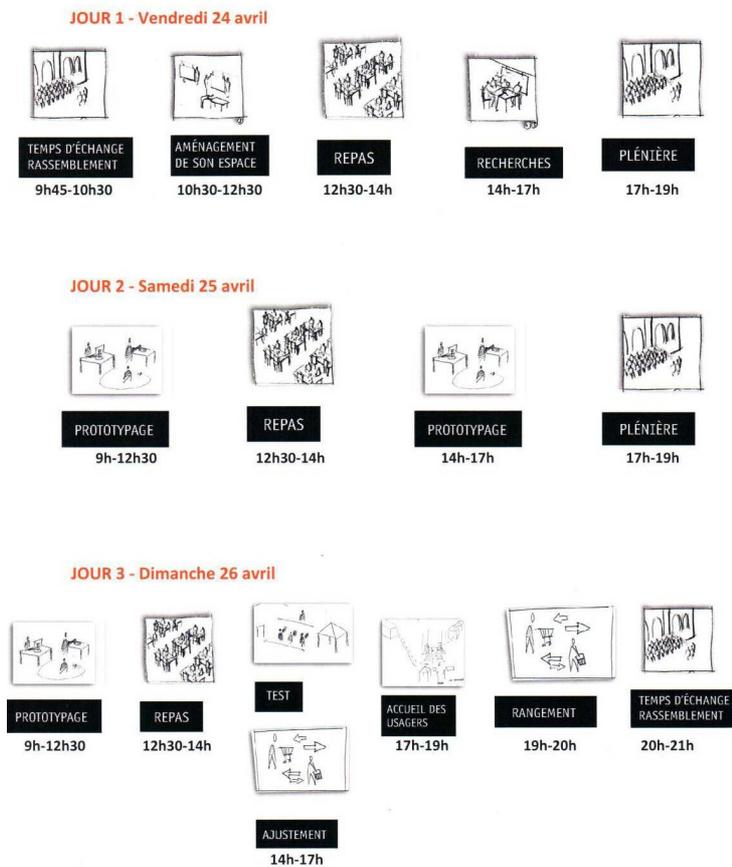


Figure 2 - Le découpage temporel du dispositif



Numérisations issues du « Petit guide de survie à destination des organisateurs et partenaires de Gare Remix ».

Un processus de production itératif au détriment de la créativité

On observe cependant un processus de production non linéaire et itératif entre les différents acteurs impliqués dans le dispositif. Les « temps forts » mais théoriques de Gare Remix sont éprouvés par la réalité. A ce titre, les retours des participants sont éclairants. Près de la moitié des répondants au questionnaire (10) ne sont « plutôt pas d'accord » ou « pas d'accord du tout » avec l'idée qu'il a été facile de se mettre d'accord sur un projet à réaliser. Une grande majorité d'entre eux (18) indique une évolution des projets entre la phase de *brainstorming* et la phase de réalisation. Pour sept répondants, le projet réalisé n'est pas resté fidèle au concept initial. L'évolution des projets résulte d'un processus itératif :

« L'évolution s'est faite en fonction des personnes qui présentaient le projet, et des réactions des autres personnes (équipes, *coach*, orga, etc.) et un peu en fonction de la faisabilité des idées ».

En effet, nous avons pu observer les aller-retour des équipes entre les différents stands des *coachs* et leur espace de travail. Les organisateurs, les animateurs et les « facilitateurs » ont à cet égard joué un rôle déterminant, allant de groupe en groupe pour questionner les idées des participants et les faire avancer vers un projet commun. L'évolution des projets ne va pas forcément dans le sens de la créativité :

« Le *brainstorming* a permis de développer une idée très générale, qui partait de plusieurs grandes idées / volontés qui nous tenaient à cœur. La phase de réalisation ne pouvait pas prendre en considération la totalité de ces idées pour des raisons évidentes de temps donné. Nous avons dû nous concentrer sur un seul point et mettre de côté de nombreuses choses que nous aurions voulu développé ».

En cela, les objectifs des organisateurs ont été entendus :

« On veut les pousser à faire des choses un peu ambitieuses et qui dit ambitieux dit que ça prend du temps et on veut que ce soit un vrai prototype fonctionnel. Donc il faut arriver à leur passer cette idée des ambitions, des fois on arrive à faire des choses très ambitieuses en peu de temps et c'est pas impossible qu'ils en fabriquent deux ou trois [des prototypes] mais déjà s'ils arrivent à se concentrer pour en faire un bien qui soit expérimentable à échelle 1... »⁶.

Il faut également souligner que la formule « on ne vous met pas la pression », répétée plus de trois fois lors du discours de lancement de l'événement, a produit son effet.

Le *hacking* revisité par Gare Remix

Le dispositif participe de la re-définition du *hacking*, entre espace de liberté et commande visant la prototypage de services innovants pour les usagers de la gare.

Le hack sur commande

La commande donnée aux participants à l'événement est floue et les discours introductifs de l'événement entretiennent une ambiguïté. En amont de l'événement, pour le directeur de Nova7 « La seule commande qu'on leur passe c'est d'arriver au bout de trois jours à avoir un prototype expérimental à échelle 1 dans la gare, qui va renouveler l'expérience de la gare ». « Renouveler l'expérience de la gare » : les termes sont flous, la commande large. On trouve ailleurs la formulation suivante : « Formulaire de candidature pour remixer la gare Lyon Saint-Paul ». Au démarrage de l'événement, le directeur de Nova7 invite les participants à « hacker cette gare au sens noble du terme », alors que le représentant de la SNCF – Gares & Connexions précise la commande : « on veut des services innovants pour les clients du train ». Le positionnement sur des services impliquant des technologies numériques est implicite⁷. Un court échange avec l'élu en

6 Entretien avec le directeur de Nova7 le 20 mars 2015.

7 Sans préciser ce qu'il entend par « innovants », il indique plus loin dans son discours que « la ville intelligente est en

charge des nouvelles mobilités urbaines au Grand Lyon met également l'accent sur les services à développer :

« La gare Saint-Paul est un maillon. Un espace public. Mais c'est aussi un contenant sans contenu et il y a des jeunes qui squattent... Ce qu'il faut inventer c'est des services, pas des bancs sans services à côté. La gare doit être servicielle ».

L'écart est important entre l'invitation au *hacking* d'un côté, la création de « services innovants » de l'autre. Le document intitulé « petit guide du parfait remixeur » vient conforter cette ambiguïté.

Figure 3 – Le guide des participants



Numérisation issue du « Petit guide du parfait remixeur ».

Le persona, une méthode peu anodine

Chaque participant à Gare Remix s'est vu remettre un document présentant douze personnages fictifs de la gare Saint-Paul résultant d'un « travail d'observation ethnographique »⁸ réalisé par Nova7 dans le but de « donner du matériau aux remixeurs »⁹. Le recours à la fiction illustre l'appropriation d'une méthode appelée *persona*, utilisée en design. Le *persona* est un archétype représentant un groupe de personnes dont les comportements, les motivations et les buts sont proches. Les douze personnages sont d'abord définis soit par leur statut professionnel (cadre, ouvrier, étudiant, lycéenne, agent SNCF, troubadour, artisan-boulangier), soit par leur rapport à la mobilité (VTTiste, multimodal...), soit par leur proximité avec la gare Saint-Paul (riveraine de la gare...). Des précisions sont parfois apportées (cadre pendulaire, ouvrier pendulaire, riverain à la retraite...). Ils sont présentés de manière positive (« sensible aux enjeux du développement durable et de la pollution », « mordu de sport », « aime les enfants et la jeunesse », « jeune homme friand d'actualité et curieux de tout »...) et ont tous des activités, du VTT au *body painting*, en passant par la musique. Ces douze personnages formalisent un diagnostic de l'existant et émettent des idées (cf. Tableau 2 - Les messages transmis par les douze personnages fictifs de la gare Saint-Paul) à même d'orienter le « hack » de la gare Saint-Paul. L'observation du dispositif et les prototypes réalisés

filigrane de tout ça » et que « les plateformes multimodales doivent être interactives ».

8 Entretien avec le directeur de Nova7 le 21 septembre 2015.

9 *Idem*.

montrent une appropriation de ces personnages et de leurs messages par les participants (cf. Tableau 3 – *Les prototypes réalisés*).

Tableau 2 - Les messages transmis par les douze personnages fictifs de la gare Saint-Paul

	Éléments positifs	Éléments négatifs	Idées, propositions
Quartier	Patrimoine. Commodités, commerces. « Esprit de village ».	Le tourisme « qui nuit à l'esprit de quartier ». Fin de parcours touristique : « en arrivant à Saint-Paul, on a l'impression qu'il n'y a pas d'autres choix que de faire demi-tour ».	Une salle ou un lieu pour les riverains. Des informations ferroviaires chez les commerçants et les bars voisins.
Gare	Patrimoine. Le lieu de passage de la ville à la campagne. Un lieu de rencontres, d'échanges, de services. Le distributeur qui « dépanne ».	Un lieu vide en dehors des jours de pointe. Un lieu où l'on s'ennuie. Pas d' « invitation au voyage ». Une boîte noire. La présence de lycéens. Le guichet mal placé. Destinations méconnues, manque d'informations.	Un système de paniers ou de plats cuisinés (idée redondante deux fois et proche d'une troisième, celle d'un système de livraison-dépôt à proximité). Un lieu de stockage temporaire. Un peu de fraîcheur. Rendre la gare plus attractive pour les touristes. Travailler. Recharger son smartphone. Des informations touristiques, des parcours urbains, une carte (idée redondante deux fois). Accueil de services publics à l'intérieur de la gare.
Place de la gare	Animation. Rendez-vous des lycéens et des étudiants. Place peu accueillante. Trop minérale, trop peu aménagée.	Peur de vol ou de vandalisme (stationnement vélo). Il manque un « esprit de village ». « Les gens ne font que passer ».	Un coin sympa pour se reposer et déjeuner.

Le hack de la commande ?

Les participants ayant répondu au questionnaire n'ont pas, dans leur grande majorité (18), eu le sentiment qu'on leur passait commande. Seul un répondant regrette « l'orientation numérique, presque comme une obligation ». Leurs productions (cf. Tableau 3 - Les prototypes réalisés) révèlent leur capacité à s'abstraire de l'ambiguïté de la commande tout en intégrant certaines des attentes des organisateurs transmises au gré des échanges et de documents. Chacune des équipes a

produit un prototype à échelle 1, plus ou moins fonctionnel. Elles ont chacune à leur manière interprété les discours afférant à la commande. Les concepts mis en avant et les projets réalisés proposent de nouveaux usages dans la gare et sur le parvis. Les services rendus aux usagers relèvent surtout de l'occupation de leur temps d'attente, de manière ludique (projets 1, 5 et 7), poétique et sensible (2 et 4). Trois projets ont d'abord pour ambition la création de liens sociaux dans la gare (1, 3 et 6). Trois autres n'ont pas pour public cible les usagers de la gare exclusivement, mais les touristes et les riverains (2, 6 et 7). A l'exception d'un projet (6), leur architecture est basée sur les technologies numériques mais si les productions sont plus (projets 1, 4, 5, 7) ou moins (2, 3) tangibles, la technologie reste secondaire. Par ailleurs, un projet (5) s'est clairement nourri d'une des revendications des habitants du quartier Saint-Paul concernant la remise en marche de l'horloge de la gare. Pendant l'événement, on pouvait en effet observer dans les vitrines des commerces des affiches au message « Quartier en panne d'horloge », les commerçants mettant à profit la visibilité donnée au quartier par Gare Remix.

Tableau 3 - Les prototypes réalisés

N°	Nom	Description	Public ciblé	Lieu
1	Gare aux vélos !	Deux vélos du garage à vélos de la gare sont utilisés pour jouer à un jeu vidéo. Les usagers de la gare peuvent participer au jeu via Twitter. La durée de la partie est synchronisée avec les horaires du train.	Usagers.	Garage à vélos.
2	Aiguillage aléatoire.	Le public choisit parmi les personnages, les lieux, les ambiances du « village Saint-Paul ». Ses choix génèrent une histoire sous la forme d'une vidéo ou d'un récit sur un fond sonore. Une notice correspondante s'imprime pour découvrir le quartier.	Touristes.	Hall d'entrée.
3	Brise - glace	Un dispositif permet de générer des discussions entre usagers qui ne se connaissent pas. Un sujet de discussion est lancé et s'affiche sur le mur. Les usagers rejoignent la discussion. Un système de reconnaissance vocale génère l'affichage de mots clés de la discussion.	Usagers.	Hall proche des quais.
4	Vaguons ailleurs.	Les usagers pénètrent dans un wagon invitant au voyage imaginaire à l'aide de la vidéo et de bandes sonores.	Usagers.	Hall d'entrée.
5	3, 2, 1, 0, parti !	Un dispositif propose aux usagers un compte à rebours avant le départ du prochain train, marqué par le tir d'une fusée et d'un affichage numérique (décompte en heure, heure de départ et invitation à la découverte du quartier).	Usagers.	Parvis.
6	Les jardins de Saint-Paul	Le salon d'hiver (assises modulables, bibliothèques...) est le pendant hivernal d'un jardin d'été situé non loin des quais. Au fil des saisons, échanges de graines, panier de	Habitants et usagers.	Hall d'entrée.

		légumes...		
7	Compos'TER	Les riverains de la gare sont invités à gagner des billets de train en direction de l'ouest lyonnais en échange du tri de leurs déchets (compost et déchets plastiques). Le compost sert à végétaliser la gare et les alentours. Les déchets plastiques sont recyclés en mobilier extérieur pour le parvis de la gare.	Habitants.	Parvis

L'attention portée sur le prototypage par ce type de dispositif est liée à l'attrait grandissant pour le design dans le champ de l'action publique. Les méthodes du design combinent plusieurs éléments : la compréhension des usages, le processus d'idéation, le prototypage rapide, l'attrait pour la visualisation et le graphisme, l'approche systémique (Mulgan, 2014). Ces méthodes, d'abord conçues pour le design de produit, sont appliquées aux services publics et aux problématiques sociales :

« La plupart des designers qui travaillent dans le champ des services publics et sur des problématiques sociales ont utilisé des méthodes associées au design de produit et les ont appliqué directement à des problématiques très différentes. »¹⁰ (*Ibid.* , p. 2).

Le prototypage revendique l'idée qu'au lieu de passer des années à perfectionner un nouveau modèle de service, mieux vaut le réaliser à petite échelle *for real* et l'améliorer petit à petit *in situ*. Cela renvoie à une forte tendance à la généralisation du paradigme de l'expérimentation comme nouvelle modalité de l'action et de la production urbaine (Dumont, 2013) et où il s'agit de « tester » des services (vélos en libre-service, mobilier urbain, applications...) avant de procéder à leur commercialisation ou leur mise à disposition.

Au-delà du prototypage, l'ambiguïté de la commande met au jour la perception et l'évolution du terme de *hacking* au prisme de l'institutionnalisation. Steven Levy (Levy, 1984) retrace l'histoire du *hacking* en remontant aux années 1940 sur le campus du MIT. A ce moment là, le terme désignait « au-delà de simples objectifs constructifs, un projet conduit, ou un produit fabriqué en ressentant un immense plaisir du simple fait de s'y impliquer » (Levy, cité par Turner, 2012). Le terme s'est depuis centré autour de l'idée du détournement, qu'il s'agisse d'un objet, d'un espace ou d'une norme. Alors que la figure du *hacker* a longtemps été mise au ban (en témoigne encore la formule « hacker au sens noble du terme »), elle redevient populaire avec la montée en puissance du mouvement faire. Elle est tant synonyme de liberté et d'engagement politique que de créativité et d'innovation. A l'origine, le *hackathon*, organisé par les *hackers* pour les *hackers*, vise le développement de logiciels libres et *open source* dans un temps contraint. Les entreprises ont depuis longtemps repris à leur compte le terme et son format, le partage du code en moins. Gare Remix, comme d'autres dispositifs émergeant récemment dans le champ de l'action publique, révèle l'appropriation du *hackathon* comme du *hacking* par les institutions et participe ainsi de leur redéfinition. Le *hacking* est instrumenté au profit d'un dispositif institutionnel visant le développement de prototypes, dont la documentation est accessible, ainsi que de l'intégration d'acteurs nouveaux dans le champ de la participation citoyenne.

10 Traduction personnelle.

Les acteurs du dispositif : entre ouverture et fermeture

Derrière l'ensemble de ces productions, on observe une ingénierie d'acteurs complexe. La partie suivante s'intéresse à leur profils, ce qui nous éclaire à la fois sur l'ouverture du dispositif à des acteurs, des profils de participants peu usuels dans les dispositifs participatifs institutionnels et sur la fermeture de ce même dispositif aux habitants et usagers de la gare Saint-Paul.

Des acteurs peu usuels dans les dispositifs participatifs institutionnels

Dans le sillage d'auteurs s'engageant dans une sociologie du processus de circulation des dispositifs participatifs (Gourgues, 2012), nous proposons de considérer la multiplicité d'acteurs engagés dans Gare Remix (cf. Figure 4 - Schéma des acteurs impliqués dans le dispositif Gare Remix). Leurs profils sont peu usuels dans le paysage des dispositifs participatifs institutionnels (Lascoumes et Le Galès, 2006). Alors que les acteurs de la mission Temps et services innovants du Grand Lyon ainsi que de Nova7 sont assez classiquement à la tête de l'organisation du dispositif, il convient de souligner le rôle de la SNCF, partenaire financier et co-organisateur de l'événement. La SNCF met à disposition la gare et sécurise les espaces de travail des participants aux abords des quais. Le représentant de la SNCF – Gares & Connexions est présent tout au long de l'événement. On l'a vu, c'est lui qui précise la commande autour de la notion de « services innovants ». Autres acteurs clés du dispositif, les *coachs* et leurs ressources mises à disposition des participants. Ils sont pour le moins inhabituels : deux laboratoires de fabrication numérique, un stand de bricolage Leroy Merlin, un espace de fabrication de meubles en carton, des danseurs, une école de design... Un acteur important permet la compréhension du processus ayant amené l'ensemble de ces acteurs à se réunir trois jours durant ; il s'agit d'Erasmus, « centre d'innovations numériques » de la métropole de Lyon. Créé en 1998 au sein du département, Erasmus intègre le Grand Lyon suite à la loi de modernisation de l'action publique et de l'affirmation des métropoles¹¹ (MAPAM). Erasmus est un des *living labs* de la métropole lyonnaise, labellisé par l'European Network of Living Labs (ENOLL). Il vise le développement de démarches d'innovation ouverte prenant en compte les demandes sociales, en prise avec le terrain, à l'écoute des utilisateurs et cherchant à impliquer et fédérer une multiplicité d'acteurs. Le centre Erasmus est à l'origine d'initiatives telles que Muséomix où il s'agit d'inviter pendant trois jours de « *brainstorming* et *co-design* »¹² des professionnels de musées, du design, des technologies, des amateurs et des visiteurs à transformer temporairement le musée en « un terrain de jeu pour ouvrir de nouvelles pistes, percevoir autrement le musée et ses collections, permettre des croisements de compétences et de cultures originaux »¹³. L'agence Nova7, impliquée dans Muséomix, s'en est inspirée pour concevoir une méthode appelée City Remix :

« La démarche nous intéressait [celle de Muséomix] et moi je me disais pourquoi pas la transposer en la faisant évoluer un peu pour s'attaquer à d'autres lieux de la ville et ouvrir d'autres terrains de jeux pour des gens qui ne sont pas exclusivement centrés sur les musées et qui ont envie de participer à ce type de démarche ailleurs »¹⁴.

La méthode a trouvé un écho favorable auprès de la mission Temps et services innovants du Grand Lyon et il a été décidé de monter « une opération pilote », Gare Remix :

« La mission Temps et services innovants du Grand Lyon a une fonction d'incubation de services et pratiques innovantes dans la collectivité, pour nous c'était une manière d'expérimenter un pratique innovante de fabrication de la ville. On s'est dit, on tente l'opération et on réunit des partenaires autour du projet »¹⁵.

11 Loi promulguée de le 27 janvier 2014.

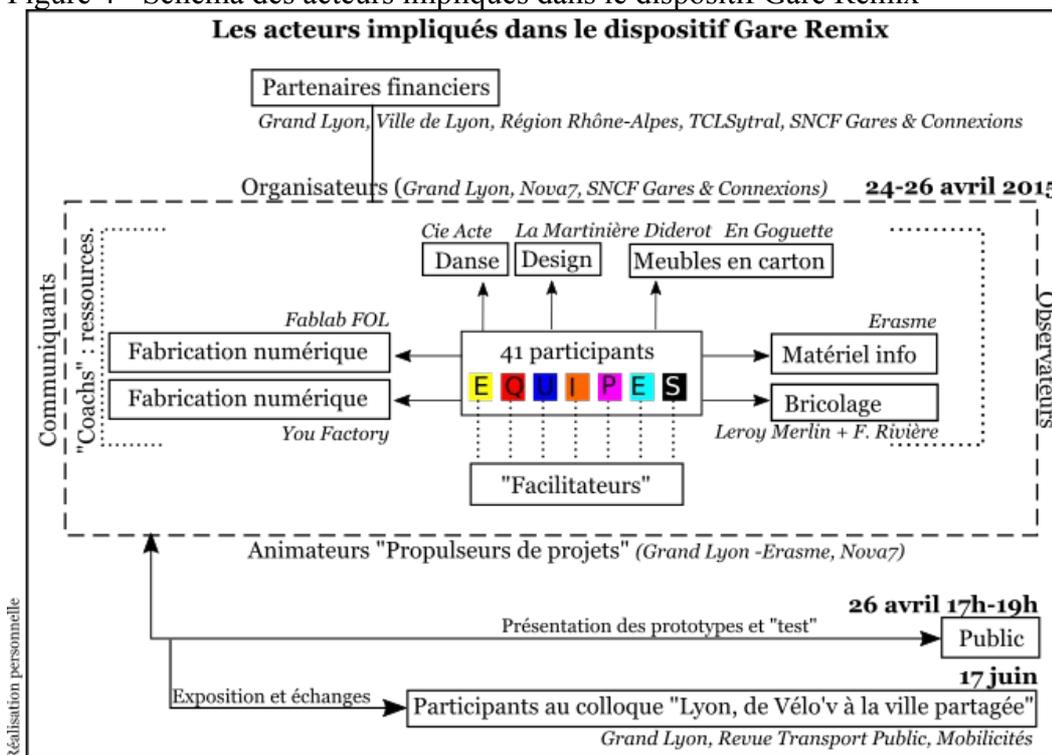
12 Site web d'Erasmus : <http://www.erasme.org/-Museomix->

13 *Idem*.

14 Entretien avec le directeur de Nova7 le 20 mars 2015.

15 Entretien informel avec une chargée de mission de la mission Temps et services innovants du Grand Lyon.

Figure 4 - Schéma des acteurs impliqués dans le dispositif Gare Remix



La part belle aux « communautés créatives » lyonnaises

L'analyse des profils de la centaine de candidats et des 41 participants va également dans le sens de l'hypothèse d'une ouverture du dispositif, mais une ouverture particulièrement ciblée qui tend à former un entre-soi aux caractéristiques similaires à celles de la « classe créative » telle que la définit Richard Florida (2002). Via l'appel à candidatures, l'objectif des organisateurs est notamment de « toucher des communautés créatives on va dire au sens large, les innovateurs axés, inscrits dans différents réseaux »¹⁶. Certains participants ont en effet déjà participé aux dispositifs tels que Muséomix ou Bibliomix. 17 répondants au questionnaire en avaient déjà entendu parler et cinq d'entre eux y avaient participé. Plus de la moitié des répondants au questionnaire ont été informés de l'événement via les réseaux sociaux, les forums ou les réseaux amicaux et professionnels, ce qui corrobore l'idée de l'entre-soi. Après recodage, les réponses au formulaire de candidatures nous informe du domaine d'activité des candidats. L'architecture, l'urbanisme et le design d'espace est le domaine d'activité d'une majorité d'entre eux, les arts (danse, musique, design, graphisme, histoire de l'art...) le sont moindrement. Suivent ensuite l'économie et l'innovation, les télécommunications et les technologies numériques. Près de la moitié des candidats ont entre 26 et 35 ans. Ils sont lyonnais (ville et métropole) en grande majorité¹⁷. La sélection des participants nous éclaire concernant les attentes des organisateurs. Les candidats dont le domaine d'activité est celui des télécommunications et des technologies numériques sont peu nombreux mais ont presque tous été sélectionnés (huit sur dix). Les designers ont par ailleurs été largement plébiscités : un quart des participants est designer (produit, service, espace). Le formulaire de candidature invitait les participants à se placer dans une des catégories suivantes : conteur – urbanophile – quotidien – joker – bricoleur. Une catégorie est ajou-

16 Entretien avec le directeur de Nova7 le 21 septembre 2015.

17 Mais ce type de dispositif intéresse visiblement des individus au-delà du Grand Lyon, venant des départements voisins mais également de Toulouse, Nantes, de la région parisienne et même de Montréal. Cela va dans le sens de l'hypothèse sur la diffusion de ces méthodes dans le champ de l'action publique, certains des candidats expliquant leur candidature par leurs souhait de transposer la méthode utilisée dans le cadre de Gare Remix dans leurs villes respectives.

tée par la suite (« bricoleur numérique ») pour distinguer ceux qui disposent de compétences dans le domaine du numérique des autres bricoleurs. A la lecture des réponses des candidats, la distinction entre les différentes catégories n'est pas aisée. On trouve des étudiants en urbanisme dans la catégorie « urbanophile » mais aussi « quotidien » ou « bricoleur »... Les designers sont eux présents dans toutes les catégories. La difficulté à catégoriser les participants résultent de leurs profils, dont les compétences, multiples, sont tant issues de leurs pratiques professionnelles que de leurs loisirs. Cela va dans le sens de la thèse de Patrice Flichy concernant l'accès facilité (par Internet) aux savoirs, qui contribue à brouiller les frontières en amateurs et professionnels. Le terme « pro-am » (Flichy, 2010) désigne ainsi :

« Des amateurs tellement investis dans leur passion qu'ils finissent par avoir les mêmes compétences que les professionnels, mais avec une capacité de création et d'innovation que ne peuvent avoir ces derniers, engoncés dans une production routinière contrainte »¹⁸.

Ainsi Gare Remix éclaire le type de scène investie par les « pro-am », scène ponctuelle, organisée par l'institution.

Des participants engagés dans la cité

Si les profils des participants sont inédits en termes de compétences dans le paysage des dispositifs participatifs et institutionnels, ils le sont moins de part leur implication dans la cité. Parmi les 22 répondants au questionnaire¹⁹, treize d'entre eux sont membres d'une association, sept disent participer par ailleurs à une démarche citoyenne non institutionnelle et quatre à une démarche participative institutionnelle. Deux d'entre eux sont également membres d'un conseil de quartier. Pour six d'entre eux, l'engagement citoyen est une des raisons les ayant poussés à participer à Gare Remix. Ce type d'événement « favorise le renouveau démocratique » pour seize répondants mais certains regrettent le caractère sélectif du dispositif :

« Une forme de démocratie réservée à un entre-soi fort bien pensant... »,

« Il s'agit à mon sens avant tout de la participation de personnes dotées d'un « capital » non négligeable (connaissances, compétences, bases culturelles communes) dans la définition de service + ou - publics ».

Mais plus que l'engagement citoyen, c'est « le challenge » et « la pluridisciplinarité » qui ont motivé les participants. A travers les réponses au questionnaire, il se dégage une forme de consensus concernant le bilan positif du dispositif, sans que cela n'empêche une certaine réflexivité (rôle des facilitateurs, ressources mises à disposition, récupération politique...).

Un dispositif d'innovation ouverte sans expertise d'usage

Alors que Gare Remix se présente comme un dispositif d'innovation ouverte, l'ouverture du dispositif aux habitants et usagers de la gare se révèle finalement limitée. L'attention portée sur les usages apparaît à travers la méthode du *persona* mais elle disparaît lors du temps de présentation des prototypes, trop court et peu adapté pour que les usagers de la gare fassent part de leurs retours.

La faible présence des habitants et des usagers de la gare Saint-Paul

Au constat de l'ouverture du dispositif à des acteurs et des profils peu usuels dans le champ de la participation s'ajoute celui de la fermeture de ce même dispositif aux habitants et aux usagers de la gare Saint-Paul. Ce constat est d'autant plus surprenant que la rénovation de la gare Saint-Paul, en 2013, a permis la réhabilitation d'anciens logements de fonction des cheminots et des chefs de gare.

18 Extrait d'un post du blog « Blogo Numericus » (<http://bn.hypotheses.org/12>).

19 Plusieurs réponses étaient possibles.

Les nouveaux habitants de ces logements n'ont pas fait l'objet d'une communication particulière : « On avait été un peu regarder, les boîtes aux lettres, mais on n'a pas réussi à discuter avec eux et on avait pas un temps infini pour aller les voir... »²⁰. La SNCF n'a pas de relations avec ces habitants, à l'exception d'une personne avec laquelle l'organisation est en conflit à propos de la remise en marche de l'horloge demandée par les riverains et les commerçants du quartier. On entend à travers les discours des organisateurs un *a priori* selon lequel les participants aux dispositifs participatifs seraient peu disposés à « monter en généralité » dans leurs propos, ne feraient valoir que leurs intérêts personnels et ne verraient pas plus loin que le bout de leur rue (Berger, 2014) :

« On ne voulait pas que Gare Remix soit focalisé pour développer des choses pour les gens qui habitent juste au-dessus c'était trop ciblé, on voulait que les projets soient inclusifs et qu'ils concernent un nombre important de gens »²¹.

Les réponses au formulaire de candidature nous informent que parmi 124 candidats, cinq habitent le 5ème arrondissement où se situe la gare Saint-Paul. Quatre d'entre eux ont été retenus pour participer au dispositif. Au moins trois d'entre eux habitent le quartier Saint-Paul, comme ils l'ont indiqué dans le questionnaire en ligne. Par ailleurs, seulement deux répondants à ce même questionnaire indiquent être usagers de la gare Saint-Paul. La présence faible des habitants et des usagers de la gare Saint-Paul est dénoncée par deux des répondants au questionnaire, dont voici une des réponses :

« Une telle débauche de moyens et d'énergie pour de la spontanéité forcée... Préférerais finalement une meilleure ouverture aux suggestions des usagers et habitants avec des équipes chargée de leur réalisation sur un temps plus long... ».

L' exposition des prototypes au détriment de leur expérimentation

L'expérimentation des productions du dispositif est particulièrement limitée. Les prototypes ont été exposés au public au terme de l'événement. Le parvis de la gare fourmillait mais les deux heures de test sont apparues insuffisantes pour que les équipes puissent effectivement bénéficier d'un retour sur les usages de leurs prototypes. Il s'agit plus d'une présentation des prototypes que d'une expérimentation permettant un processus itératif entre les concepteurs et les utilisateurs. Nous n'avons pas connaissance de la part des usagers de la gare Saint-Paul parmi le public mais on suppose qu'ils n'étaient pas les plus nombreux, prenant surtout le train pour leurs trajets domicile-travail en semaine²². La période choisie pour le test des prototypes (le dimanche soir de 17 heures à 19 heures) n'apparaît pas comme étant la plus stratégique pour solliciter ces usagers. Cela a d'ailleurs été regretté par certains répondants au questionnaire en attente quant aux éventuels retours sur les usages de leurs inventions :

« Ceux qui sont venus voir les prototypes sont ceux que l'on retrouve ailleurs sur ce type de processus... Ce serait bien de tester les prototypes avec les « vrais » usagers -plutôt ceux du lundi que ceux du dimanche ! ».

Le choix de ne pas confronter les équipes au test des prototypes par les utilisateurs permet de relativiser l'ambition du dispositif en termes d'innovation ouverte alors que ses organisateurs, comme d'autres organisations en Europe dont l'association française La 27ème région, font la promotion de nouvelles pratiques pour l'action publique. Faisant le constat d'un modèle en crise, leurs approches revendiquent l'application des « principes du design – ou de la conception orientée utilisateurs » à la fabrique des politiques publiques²³. La « conception orientée utilisateurs » fait directement écho aux travaux d'Eric Von Hippel (2005) sur l'innovation ouverte et basée sur

20 Entretien avec le directeur de Nova7 le 21 septembre 2015.

21 *Idem*.

22 Mehdi Bousnoubra (2008) étaye ce constat. Son mémoire montre notamment que l'offre TER entre Saint-Paul et les destinations de l'ouest lyonnais est deux à trois fois moins importante le week-end qu'en semaine.

23 Site Internet de La 27ème Région : <http://www.la27eregion.fr/design-politiques-publiques/>

l'expertise d'usage. La notion d'innovation ouverte repose sur l'idée d'impliquer l'utilisateur, celui qui va directement utiliser un produit ou un service, dans le processus de conception de ce même produit ou service. Le développement des logiciels *open source* éclaire cette notion : une partie de la communauté d'utilisateurs de ces logiciels conçoit et améliore ces logiciels pour les rendre accessibles à l'ensemble des utilisateurs. On le voit, Gare Remix révèle l'appropriation, de manière plus théorique qu'effective, de cette théorie dans le champ de l'action publique, les usagers de la gare Saint-Paul étant finalement peu présents dans le dispositif.

Les inter-spatialités du dispositif

Cette dernière partie vise à éclairer les inter-spatialités à l'œuvre dans le cadre du dispositif enquêté, entre Internet, le numérique et le territoire. En quoi ces inter-spatialités participent-elles des mutations de la participation ?

Un dispositif révélateur de l'hybridation d'Internet et du numérique avec le territoire

Les travaux de Boris Beaudé (2014 ; 2012) ont apporté considérablement aux recherches sur la dimension spatiale d'Internet. À la suite de Leibniz et de Kant, il pose que l'espace ne peut être assimilé à une chose matérielle. Internet est un espace : il s'agit d'une réalité qui constitue, parmi d'autres, notre environnement. En créant du contact là où il y a de la distance, Internet transforme notre environnement. Ce processus de transformation se réalise grâce à l'articulation, voire à l'hybridation, d'Internet avec le territoire. Trois types de logiques sont alors soulignées : l'interface, la co-spatialité, l'emboîtement. Avec cette dernière, ce ne sont pas tant des lieux qui sont mis en réseaux que des réseaux qui sont mis en lieux. Les lieux sont ici les lieux de l'espace d'Internet, où les distances spatiales et temporelles n'ont pas cours. Il s'agit d'espaces communs entre des individus qui partagent des intérêts communs. L'étude de Gare Remix vient donner corps et questionne cette analyse de l'hybridation d'Internet avec le territoire. La communication du dispositif s'est d'abord déroulée en amont auprès de communautés identifiées par les organisateurs, communautés se réunissant en des lieux spécifiques, tant sur Internet (*mailing* listes, *newsletters*, réseaux sociaux numériques) que dans le territoire lyonnais, notamment dans les lieux d'expérimentations numériques de la métropole. Plusieurs réunions, physiques, ont également eu lieu, parfois dans ces mêmes lieux. L'ensemble de ces lieux, sur Internet et le territoire métropolitain, ont constitué autant de points d'accroche essentiels au travail de mobilisation articulant engagement en ligne et hors ligne et menant à la participation au dispositif sous la forme de coopérations fortes (Cardon, 2010). Si on observe sur Internet la mise en lieux des réseaux, Gare Remix est bien aussi une forme de mise en lieux (la gare Saint-Paul, la place, le gymnase) des réseaux (sociaux, numériques ou non) propres aux communautés créatives de la ville. Autre élément d'hybridation : le pendant numérique de l'événement. Le dispositif se démultiplie sur Internet en des lieux dédiés : page Facebook, compte et *hashtag* Twitter, blog. Une équipe de « communicants » s'active à donner corps, en temps réel, au dispositif en ligne. Puis, les productions du dispositif sont elles-mêmes empreintes de technologies numériques. Même si l'usage de la technique n'est que prétexte à d'autres visées (sociales, ludiques, pédagogiques...), elle est pleinement intégrée aux prototypes : dispositif de reconnaissance vocale, jeu vidéo, compteur, etc. En conséquence, l'usage des technologies numériques dans la fabrication des prototypes est ici majeur, mais divers : de l'utilisation des machines à commande numérique pour imprimer des stickers au vidéo-projecteur, en passant par la programmation d'un jeu vidéo commandé par des vélos. Enfin, la documentation des prototypes en ligne constitue un élément apportant un éclairage aux formes de l'hybridation du numérique avec le territoire. Elle implique la mise à disposition, sur Internet, des matériaux et des techniques utilisées pour la fabrication des prototypes. Elle traduit le passage de prototypes développés dans un cadre

institué, borné spatialement et temporellement, à leur documentation en un lieu accessible à tous de manière asynchrone. La documentation des prototypes fait directement écho au partage du code dans le développement des logiciels libres et open source et on constate ainsi la diffusion de méthodes issues des pratiques du numérique dans le champ de l'action publique.

L'ancrage spatial comme accessoire

Alors que l'on évoque la question de l'hybridation d'Internet et des technologies numériques avec le territoire, il semble paradoxal d'observer la mise au second plan du lieu, physique, la gare Saint-Paul. La gare Saint-Paul, apparaît finalement comme accessoire. Parmi les participants, on observe d'abord que la présence faible des usagers de la gare Saint-Paul est compensée par la présence forte des usagers du train de manière générale²⁴. Sur le carton de présentation de l'événement transmis sur place, la gare Saint-Paul est un prétexte pour réfléchir à la ville :

« La gare Saint-Paul devient un terrain de créativité pour inventer de nouvelles manière de vivre la ville, pour la rendre plus innovante, plus pratique, plus ludique et plus agréable ».

L'exposition des prototypes dans la gare pendant un temps très court, puis à l'occasion d'une conférence dans le hall du Grand Lyon en juin, va également dans le sens de l'« accessorisation » du lieu. Enfin, le possible déploiement des prototypes par la SNCF en dehors de la gare Saint-Paul achève de conforter cette analyse. En effet, le manque de retours sur les prototypes réalisés n'empêche pas la SNCF – Gares & Connexion d'être intéressée par la poursuite de leur développement puisque trois des projets ont été repérés, feront peut-être l'objet d'un accompagnement particulier²⁵ et d'une expérimentation plus pérenne dans une gare, Saint-Paul ou autre. L'idée de transposition des prototypes comme de la méthode (la méthode City Remix développée pour la première fois à l'occasion de Gare Remix a vocation à essaimer dans d'autres lieux) fait ainsi craindre la standardisation de dispositifs participatifs plaçant le lieu au second plan.

Conclusion

Nous sommes face à un dispositif d'un genre nouveau, illustrant l'appropriation et l'institutionnalisation de méthodes empruntées aux *hackers*, aux développeurs web et aux designers dans le cadre d'un dispositif institutionnel. Les méthodes et les idées véhiculées par le terme de *hack* sont ici instrumentées au profit d'objectifs élevés en termes de productions. Les productions viennent irriguer la réflexion de la SNCF sur les services à proposer en gare. L'instrumentation réside également dans la mise en réseau d'acteurs issus de la classe « créative », qu'il s'agit d'intégrer sociologiquement et symboliquement dans la configuration de gouvernance. La figure de l'habitant ou de l'utilisateur s'efface au profit de l'implication d'acteurs nouveaux et de profils inédits en termes de compétences et de réseaux. Mais s'agit-il toujours de démocratie participative ? Le caractère hybride et émergent de ce type de dispositif en fait un objet encore peu identifié par la recherche, tant dans le champ de la participation que dans celui de l'aménagement urbain, alors que la standardisation des méthodes à l'œuvre est enclenchée, en témoignent les nombreux « mix » qui s'organisent en France et ailleurs. Au-delà de l'étude monographique et du caractère ponctuel de ce type de dispositif, la recherche doctorale en cours vise à mieux saisir les contours des lieux d'expérimentations numériques, et des scènes qu'ils investissent dans le champ de l'action publique, ainsi que leur portée sur la fabrique urbaine.

24 Ce constat est étayé par les réponses au formulaire de candidature : « Je suis une grande voyageuse et les trains sont ma deuxième maison », « J'utilise les trains tous les jours pour aller travailler », « J'habite à côté d'une gare que je traverse tous les jours »...

25 Cela n'était pas encore décidé au 21 septembre 2015, date à laquelle l'entretien avec le directeur de Nova7 a été réalisé.

Bibliographie

- Beaude B., 2012, *Internet. Changer l'espace, changer la société*, Paris, FYP Éditions.
- Berger M., 2014, « La participation sans le discours. Enquête sur un tournant sémiotique dans les pratiques de démocratie participative », *EspaceTemps.net*, <http://www.espacetemps.net/articles/la-participation-sans-le-discours/>
- Blatrix C., 2009, « La démocratie participative en représentations », *Sociétés contemporaines*, 74, 97-119.
- Blondiaux L., Fourniau JM., 2011, « Un bilan des recherches sur la participation du public en démocratie : beaucoup de bruit pour rien ? », *Participations*, 1, 8-35.
- Boltanski L., Chiapello E., 1999, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.
- Cardon D., 2010, *La démocratie Internet, prouesses et limites*, Paris, La République des Idées.
- Dumont M., 2013, *L'aménagement urbain face à l'expérimentation. Actions publiques, dynamiques sociales*, Dossier en vue de l'Habilitation à Diriger des Recherches, Volume 2 – Position et projet scientifiques, Université de Rennes 2.
- Flichy P., 2010, *Le Sacre de l'amateur. Sociologie des passions ordinaires à l'ère numérique*. Paris, Seuil – La République des Idées.
- Florida R., 2002, *The Rise of the Creative Class*, New York, Basic Books.
- Gougues G., 2012, « Avant-propos : penser la participation publique comme une politique de l'offre, une hypothèse heuristique », *Quaderni*, 3 (79), 5-12.
- Lallement M., 2015, *L'âge du faire. Hacking, travail, anarchie*, Paris, Seuil.
- Lascoumes P. et Le Galès P., 2012, *Sociologie de l'action publique*, Paris, Armand Colin.
- Lévi-Strauss C., 1962, *La pensée sauvage*, Paris, Plon.
- Levy S., 1984, *Hackers: Heroes of the Computer Revolution*, Garden City, NY, Anchor Press/Doubleday.
- Mazeaud A., 2010, *La fabrique de l'alternance. La « démocratie participative dans la recomposition du territoire régional (Poitou-Charente 2004-2010)*, thèse de doctorat en science politique, Université de la Rochelle.
- Monnoyer-Smith L., 2011, « La participation en ligne, révélateur d'une évolution des pratiques politiques », *Participations*, 1/1, 156-185.
- Mould O., 2014, « Tactical Urbanism: The New Vernacular of the Creative City », *Geography Compass*, 8(8), 529-539.
- Mulgan G., 2014, « Design in public and social innovation. What works and what could work better », *Nesta*, 2-6.
- Noizet H., 2009, « Fabrique urbaine : a new concept in urban history and morphology », *Urban morphology*, 13(1), 55-66.
- Tonkiss F., 2013, « Austerity Urbanism and the Makeshift City », *City*, 17(3), 312-324.
- Turner F., 2012, *Aux sources de l'utopie numérique. De la contre-culture à la cyberculture*, Stewart Brand, un homme d'influence, C&F éditions, Caen.
- Von Hippel E., 2005, *Democratizing Innovation*, Cambridge, MIT Press.