



HAL
open science

L'espace du réseau : du flux au territoire.

Rémi Clot-Goudard, Marion Tillous

► **To cite this version:**

Rémi Clot-Goudard, Marion Tillous. L'espace du réseau : du flux au territoire. : Le tournant pragmatique engagé par Isaac Joseph. Tracés : Revue de Sciences Humaines, 2008, Pragmatismes. hal-01969485

HAL Id: hal-01969485

<https://hal.science/hal-01969485>

Submitted on 4 Jan 2019

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.

Tracés. Revue de Sciences humaines

15/2008

Pragmatismes

Articles

L'espace du réseau : du flux au territoire. Le tournant pragmatiste engagé par Isaac Joseph

RÉMI CLOT-GOUDARD ET MARION TILLOUS

p. 107-126

Résumés

Français English

Au cours des années quatre-vingt, la recherche en sciences humaines et sociales s'est affranchie des grands paradigmes qui dominaient jusqu'alors la théorie, à commencer par le structuralisme, pour se focaliser sur les acteurs, leur expérience et les situations dans lesquelles ils interagissent. Nous avons voulu montrer l'ampleur théorique et empirique de ce « tournant pragmatiste » par l'analyse des travaux d'Isaac Joseph, qui en fut une figure majeure. Dans le domaine du transport urbain, sa lecture pragmatiste du réseau comme espace public lui a permis d'accompagner et d'amplifier une mutation en cours depuis la fin des années soixante-dix : celle de l'humanisation d'un réseau conçu au départ pour accueillir des flux. Aujourd'hui encore, les pistes ouvertes par Joseph peuvent s'avérer fécondes et appellent de nouveaux prolongements.

In the nineteen-eighties, research in social sciences has progressively freed itself from dominant theoretical paradigms (above all structuralism) to focus on agents, their experiences and the situations in which they interact. This paper aims to show the theoretical and empirical scope of the "pragmatist turn" through an analysis of the works of one of its leading figures, Isaac Joseph. In the field of urban public transport, his pragmatist conception of local networks as a form of public space enabled him to play a major part in a process begun in the late 1970's: the humanizing of a network first conceived as a system regulating a flow. We argue that Joseph's views are still actual today

and deserve to be further developed.

Entrées d'index

Mots clés : interactionnisme, espace public, transports urbains, territorialité, accessibilité

Keywords : interactionism, public space, urban public transport, territoriality, accessibility

Texte intégral

- 1 D'après François Dosse, historien spécialiste de la période (Dosse, 1997), le monde de la recherche en sciences humaines et sociales a pris, à la fin des années quatre-vingt, un tournant qui l'a progressivement affranchi des grands paradigmes dominants (structuralisme, marxisme, fonctionnalisme). C'est dans ce mouvement d'ensemble, que Dosse n'hésite pas à qualifier d'« humanisation des sciences humaines », que s'est dessiné un retour aux philosophes pragmatistes américains du début du xx^e siècle dont l'analyse privilégiait la considération des acteurs, de leurs expériences et des situations dans lesquelles ils interagissent.
- 2 Isaac Joseph (1943-2004) est l'une des figures majeures de ce tournant. Professeur de sociologie à l'université Lyon 2 de 1968 à 1994, puis à l'université Paris 10 Nanterre de 1994 à 2004, il contribua à faire connaître le courant pragmatiste et à en développer la fécondité dans des travaux à la fois théoriques et empiriques. Agrégé de philosophie, il garda toute sa vie le goût des textes de réflexion ; il introduisit ainsi à l'œuvre de Goffman, de Simmel, de Park et Burgess (ainsi que d'autres membres de l'École de Chicago). Soucieux de connaissance empirique, il fut également très impliqué dans les programmes « Espaces publics » et « Services publics » du Plan urbain¹ et travailla en détachement plusieurs années auprès de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)², où il a occupé, à partir de 1985, la fonction de chercheur associé (Heurgon, 2007, p. 66).
- 3 Son activité au sein de la Régie a fortement contribué à un renouvellement de la pensée des espaces de mobilité dans le sens d'une meilleure prise en compte de l'humain, par opposition aux logiques de gestion de flux qui prévalaient jusqu'alors. Ce changement théorique s'est traduit, à la faveur d'une série de séminaires associant transporteurs et autorités organisatrices des transports publics, par une transformation de la façon dont sont conçus et gérés les espaces de mobilité. Nous n'hésiterons pas à qualifier cette rupture, paraphrasant ainsi François Dosse, d'humanisation des espaces de réseau. C'est sur cette rupture que nous souhaitons nous focaliser ici, après avoir détaillé les cadres pragmatistes de la pensée de Joseph qui la détermine, en particulier les notions de *public* et d'*espace public*.

L'inspiration pragmatiste d'Isaac Joseph

L'interactionnisme et la conception

processuelle du social

- 4 La lecture de Simmel et de ses analyses microsociologiques de la conversation, ainsi que celle des sociologues de la première École de Chicago (Park, Burgess, etc.) et enfin celle de Goffman, ont achevé de convaincre Joseph qu'il fallait poser que « l'unité élémentaire des sciences sociales, c'est l'interaction » (Joseph, 2007, p. 13), reprenant ainsi le postulat d'un des pères fondateurs de l'interactionnisme symbolique, G. H. Mead. L'inter-actionnisme est avant tout une posture méthodologique. Elle recommande de prendre pour unité d'analyse ce qui se produit entre deux acteurs, la relation qui apparaît entre eux du fait de leurs *actions réciproques* et de leur capacité à *observer* ce qui se passe. Cette posture a une portée critique dans la mesure où elle permet de se défaire de certaines antinomies classiques en sciences sociales : l'individu contre la société, le sujet contre la structure, etc.
- 5 Dès ses premiers travaux sur la famille et l'éducation, inspirés par les études de Michel Foucault sur les « équipements de pouvoir » et la gestion des populations³, Joseph avait pris la mesure des capacités individuelles à détourner les normes et à se ménager des marges de manœuvre dans le quadrillage social. Signalant le risque de conclure trop vite de la pensée des « dispositifs » à une vision du social intégralement mis au pas, il eut à cœur de « faire droit aux dispositions, compétences, ruses, usages, sociabilités à l'œuvre dans la fabrique du social » (Joseph, 2007, p. 4). Le tort d'une approche en termes de « dispositifs » rejoint ici le défaut des approches structurales : le risque est toujours de réduire à outrance la part de spontanéité individuelle face à l'efficacité de déterminants dont l'unité et la cohérence sont en réalité douteuses.
- 6 Mais adopter une posture interactionniste revient également à refuser l'individualisme méthodologique, qui s'efforce de comprendre les phénomènes sociaux en termes d'actions individuelles agglomérées et selon lequel ces actions se caractérisent par leur rationalité. L'objection que Joseph fait à l'individualisme est qu'il se contente souvent d'une psychologie rudimentaire, celle que prête aux agents la théorie économique classique : l'essentiel pour un agent serait la poursuite de ses intérêts bien compris, qui formeraient un tout cohérent. Mais cela suppose que l'agent soit une sorte d'atome dont l'individualité n'est pas remise en cause par les contextes et les situations qu'il traverse au cours du temps. Or Joseph rappelle (2002, p. 95) qu'on peut faire valoir (comme Park et Burgess, puis Goffman, à la suite de James) qu'un individu est une pluralité : il appartient en réalité à plusieurs mondes sociaux et ses intérêts varient avec ces différents mondes. Par conséquent, il est difficile de postuler que le moi possède une unité fondamentale et qu'il soit cohérent avec lui-même. Il est plus juste de voir le moi lui-même comme une carrière, une déambulation dans des mondes en archipels unis par des « connexions lâches » (*loose connexions*), selon les termes de W. James.
- 7 Si l'interactionnisme est la posture méthodologique qui s'impose, c'est aussi parce qu'elle est la plus indiquée pour faire fructifier une certaine conception du social qui met l'accent sur son aspect *processuel*. L'ordre social est un ordre dynamique, sans cesse tissé par les relations entre individus. Mais bien que ces individus forment eux-mêmes la matière du tissu, ce sont les interactions qui sont le processus à partir duquel ils émergent. Faisant sienne la critique pragmatiste du moi postulé par la tradition philosophique et par l'économisme, Joseph n'hésite pas à proclamer que « l'individu est une catégorie du public » (Joseph, 2007, p. 13)⁴ : c'est l'insertion de l'individu biologique dans des contextes d'échanges et d'interactions qui lui permet d'acquérir personnalité et individualité sociale.

Le public comme objet d'enquête sociologique

- 8 L'adoption d'une posture interactionniste conduit à privilégier d'autres objets de recherche que les institutions, les structures ou les motifs d'acteurs plongés dans des interactions stratégiques. L'un des champs d'étude privilégiés du sociologue, aux yeux de Joseph, est notamment la notion de public qui, définie conjointement et par contraste avec celle de foule, désigne cette « forme de contagion sans contact » (Joseph, 2002, p. 92) par laquelle des croyances et des jugements collectifs se construisent.
- 9 C'est d'abord vers le Gabriel Tarde de *L'opinion et la foule* que Joseph se tourne pour définir les modes d'association que sont la foule et le public. Tarde, selon lui, est à l'origine de la « ligne de pensée qui fait d'un public une forme de l'action d'autrui et sur autrui » (Joseph, 2002, p. 92). En pensant en termes d'actions réciproques, Tarde entend éviter les pièges d'une psychologie collective dans la veine de Durkheim, qui naissent de la référence à une conscience collective dont le substrat demeure mystérieux. Mais si la foule et le public sont tous deux des formes d'action collective, elles diffèrent néanmoins en ce que la foule suppose la proximité des corps et la visibilité, tandis que les individus qui composent un public peuvent être distants spatialement et agir les uns sur les autres par le biais de relais (comme la presse, par exemple).
- 10 C'est surtout Robert E. Park qui fournit à Joseph la matière d'une conceptualisation pragmatiste du public. Dans son ouvrage *The Crowd and the Public*, Park s'intéresse à la foule et au public comme à des formes de conduite collective qui se développent en marge de formations sociales stables (des « communautés d'appartenance »). Si la foule se définit comme une association dans laquelle le lien se fait par la communication des émotions, le public en revanche est un espace de débat, un univers de discours qui permet l'expression d'opinions divergentes.
- 11 Sur ce point, Park semble se faire l'héritier de la conception du public issue des Lumières : le public, c'est alors l'ensemble des lecteurs intéressés par le débat, soucieux de vérité et d'accord rationnel. Mais Joseph rejoint Park pour dire que cette définition est trop désincarnée, voire idéaliste. La force de Park est justement aux yeux de Joseph de redéfinir le public comme un « processus d'organisation de l'attention » collective qui prend appui sur un objet de l'environnement pour se constituer (Joseph, 2002, p. 96). Il s'agit de nommer la dynamique par laquelle un regroupement situé et temporaire d'individus s'efforce d'accomplir une tâche qu'une convergence momentanée d'intérêts leur désigne.
- 12 La notion de public ainsi redéfinie s'étend bien au-delà de la seule sphère du débat argumenté, et Joseph a d'ailleurs tendance à utiliser le terme comme un terme générique. Ainsi, par exemple, deux personnes se rencontrant au square, entamant une conversation, puis se séparant, forment un public (l'exemple est de Park, il est cité par Joseph, 2002, p. 98). Même dans une situation aussi simple que la conversation, il y a par l'interaction une tentative d'ajustement réciproque des « cadres de l'expérience »⁵ qui conduit à la modification des acteurs eux-mêmes et contribue à la production de leur individualité sociale en même temps que d'un monde commun (bien entendu, cet ajustement n'est pas toujours aisé et il peut échouer).
- 13 Un des intérêts majeurs de l'analyse des publics est d'ordre politique. Comprendre leur fonctionnement, c'est mettre en évidence et défendre leurs ressources et leur capacité à résoudre des problèmes de divers ordres, contre une conception technocratique de l'exercice du pouvoir qui n'admet de consulter que des experts. C'est aussi mettre en évidence la capacité de la société civile à

composer avec les différences morales et culturelles qui la traversent, contre un républicanisme outré selon lequel l'homogénéité culturelle est une condition nécessaire de la stabilité et de l'unité politiques⁶. Joseph s'en souviendra dans sa pratique de l'enquête : l'usager des transports possède en tant que tel une compétence et sa lecture des situations n'a pas une valeur moindre que celle de l'enquêteur. En réalité, tous deux font partie d'une communauté⁷, un même public apte à résoudre les problèmes qui leur sont communs.

L'espace public et l'accessibilité

- 14 L'intérêt de Joseph pour la dynamique des publics s'incarne notamment dans ses recherches sur l'*espace public*, expression dont il a d'ailleurs toujours essayé de maintenir l'équivocité, entre le sens spatial voire urbain (cette portion de l'espace qui ne relève pas de l'appropriation individuelle et permet la circulation) et le sens politique (l'espace théorique du débat, qui permet l'apparition d'un public au sens des Lumières).
- 15 Sociologue des civilités, il s'est en effet penché, à la suite de Goffman, sur les modalités des rencontres entre individus et la façon dont, en particulier, chacun surmonte l'étrangeté de l'autre. L'espace public, c'est d'abord la rue, le square, un hall de gare : autrement dit, le lieu où les rencontres se font, le lieu où le public peut se constituer, indépendamment du statut juridique de propriété. C'est l'espace « de la tension, de l'hésitation, de la délibération » (Joseph, 1992). Il se caractérise, selon 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 tancée par les gens engagés dans cette file ; en 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).
- 16 Mais l'espace dont il est question ne doit pas être conçu comme un simple contenant, un « vide », pouvant accueillir des rencontres. Les protagonistes d'une interaction qui, comme toute activité, est par nature située, s'appuient sur leur environnement⁸ qui se présente à eux comme qualitativement différencié et dans lequel ils trouvent des ressources pour leur activité, « univers de plis et de niches qui gardent une opacité relative et qui sont instrumentés comme tels » (Joseph, 2007, p. 12)⁹. Le sociologue de l'urbain qui entend décrire cette activité dans un esprit naturaliste doit donc adopter une approche écologique, c'est-à-dire une perspective dans laquelle l'attention se porte sur les relations entre les acteurs, d'une part, et la perception qu'ils ont ainsi que les usages qu'ils font de l'espace concret qui les environne, d'autre part¹⁰.
- 17 Dans cette perspective, la question de la mobilité et des espaces de transport est de première importance pour la sociologie urbaine. Loin de n'être attaché qu'à un espace-territoire, le citoyen se définit comme un être de mouvement, de locomotion, qui passe d'un territoire à un autre, et ce mouvement est aussi l'activité cognitive par laquelle il recompose sans cesse la connaissance qu'il a de la ville. Comme le fait remarquer Joseph (2007, p. 12-13), cette approche a deux conséquences pour la sociologie urbaine : (1) « la mobilité mesure les relations

sociales et le degré de socialisation de telle ou telle population urbaine » ; (2) « l'urbanité ne se définit que par la capacité à composer des régions morales différentes ». Autrement dit, l'urbanité comme dynamique spatiale se définit par la territorialisation de populations selon des codes et des civilités différents ; mais aussi, l'urbanité comme vertu du citoyen consiste à pouvoir faire le lien, dans son expérience déambulatrice, entre ces territoires et les formes de civilité qui leur sont associées. D'où l'importance d'étudier ce qui permet effectivement cette expérience :

Penser la ville, ce n'est pas s'en tenir à l'appropriation ou au sentiment d'appartenance d'une population à son quartier, mais étudier les dispositifs urbanistiques, les équipements et les services qui permettent au citoyen de surmonter l'étrangéité à un territoire non familier, de s'orienter dans un « univers d'étrangers ». (Lofland, cité par Joseph, 2007, p. 13)

- 18 Fidèle à Dewey, Joseph prenait très au sérieux son idée que la ville est un *laboratoire* où s'expérimentent sans cesse des solutions à des problèmes toujours renouvelés. Le pragmatisme est la théorie de cette expérimentation continuée. Penser la ville, c'est penser ainsi un modèle de la démocratie à l'œuvre : des publics mouvants, se recomposant autour d'intérêts changeants et porteurs de conflictualité.

L'application du pragmatisme à l'espace du réseau : le cas du transport urbain de voyageurs

- 19 La pensée pragmatiste de Joseph, en particulier son entrée par la notion d'« espace public », a connu l'une de ses applications empiriques les plus fructueuses dans le domaine des transports collectifs. Elle a permis de penser et d'accompagner l'épuisement (achevé ?) d'un modèle d'organisation de l'espace du réseau fondé sur la gestion de flux. Jusqu'aux années soixante-dix/quatre-vingt en effet, tout se passe comme s'il existait « un idéal gestionnaire qui viserait à la construction d'un espace lisse régi par la fluidité de la circulation, la propreté et les effets de visibilité qu'elle induit, la suppression des parasites » (Kokoreff, 1990, p. 124). En somme, privilégier le flux, c'est refuser d'entendre les demandes individuelles de déplacement et limiter toute possibilité de ralentissement ou d'arrêt.
- 20 Or, cet idéal est mis à mal à partir des années soixante-dix, à la (dé)faveur d'une mutation technologique : « L'automatisation des contrôles rend le domaine métropolitain perméable à la ville et à ses activités. » (Costes, 1994, p. 6) Tandis que la présence des poinçonneurs à chaque entrée de station limitait l'entrée du métro aux seuls voyageurs, le développement des barrières de contrôle automatique a fait tomber cette restriction. Toute une variété de sédentaires s'est alors approprié les espaces du métropolitain : SDF, vendeurs à la sauvette, musiciens, mendiants. L'automatisation des contrôles a également autorisé l'entrée dans le métro de pratiques urbaines : Michel Kokoreff évoque ainsi le tag, forme de communication urbaine incisive, sauvage, qui vient s'opposer à partir du milieu des années quatre-vingt à « l'ordre lisse de l'information et de la communication » du métro (Kokoreff, 1990, p. 124). Conjointement, pour contrebalancer l'impression de vide et d'insécurité engendrée par une diminution du personnel en station (et par souci d'une rentabilité financière de ses espaces),

la RATP développe les commerces en station dès les années soixante-dix, d'abord *via* la régie publicitaire Métrobus puis par le biais de la société mandataire Promo-métro¹¹ (Costes, 1989).

- 21 Cette mutation, qui se traduit par un rapprochement du réseau et de l'urbain, par une individualisation des usages et par une demande accrue de services, a été pensée par Joseph au cours des premiers travaux qu'il réalise au sein de l'unité prospective de la RATP. Ceux-ci témoignent de la rencontre entre ses travaux théoriques antérieurs et l'espace de mobilité comme objet de recherche : c'est à ce stade du raisonnement que les liens entre théorie pragmatiste et empirie sont les plus nets, les plus lisibles. Ces travaux sont aussi les moins connus du sociologue puisqu'ils ont pris la forme de rapports internes de la RATP, et nous souhaitons ici leur donner une plus grande publicité. À travers les deux études que nous avons choisi de mettre en exergue, « Bus - Réseaux - Territoires » (Joseph, 1987a) et « L'enjeu-station. La station de métro comme espace public » (Joseph, 1987b), le sociologue poursuit un objectif unique : remettre en cause le paradigme de la tradition ferroviaire. Le détour par le réseau routier lui permet de mettre en évidence par contraste les insuffisances de la logique ferroviaire. Il peut ainsi se focaliser dans un second temps sur le réseau ferré de façon à montrer les avantages que la RATP aurait à renoncer à sa tradition de gestion. Nous verrons au cours du chapitre suivant que ces travaux théoriques ont eu une très large portée opérationnelle.

« Bus - Réseaux - Territoires » : la tradition ferroviaire rendue obsolète par le pragmatisme du réseau routier

- 22 L'étude du réseau routier proposée par Joseph se focalise sur le vécu de trois types d'« acteurs du réseau » : l'usager du bus, le machiniste et le concepteur du réseau routier. Le chercheur accorde autant d'objectivité à leurs paroles qu'à son propre discours. La compétence commune n'est pour ainsi dire pas distinguée de la compétence scientifique, celle-ci servant simplement de porte-voix à celle-là. Joseph opère ici un choix méthodologique qui s'inscrit autant dans la tradition pragmatiste (Peirce en particulier comprenait l'enquête comme un mode commun de résolution du doute [Peirce, 1931-1935]) que dans la filiation de la phénoménologie sociale d'Alfred Schütz, pour qui il n'y a pas de différence de nature entre les acteurs (qui interprètent) et le sociologue (qui interprète des interprétations).
- 23 Les résultats sont, tout autant que l'objet et la méthodologie de cette recherche, très marqués par l'inscription de Joseph dans la pensée pragmatiste. Ils consistent chaque fois en un renversement des valeurs à partir desquelles est évalué un réseau de transport et qui consacrent la supériorité du système ferroviaire : la rapidité, la lisibilité et la régularité, l'uniformité du service rendu.

La rapidité

- 24 Joseph porte un premier coup de semonce à cette logique ferroviaire en analysant la parole des usagers du bus comme autant de récits de cheminement. Cette forme du discours lui semble particulièrement adéquate pour décrire l'usage du bus : « Le mode bus, comme déplacement vécu, s'organise comme un récit. Récit du voyageur qui parcourt la ville au gré de ses impatiences et de ses

rêveries, qui se repère aux signes de l'urbain ou qui s'abandonne au temps de la ville. » (Joseph, 1987a, p. 6) Elle représente surtout un outil intéressant pour interroger la dimension temporelle de l'expérience du voyageur. Joseph montre que les usagers du bus et du métro ont un rapport au temps, et donc à l'espace parcouru, radicalement différent.

Prendre le métro, c'est d'abord calculer son temps puis compter les étapes d'un trajet. Toutes les autres fonctions de l'espace métro sont scandées par ce mouvement inaugural de l'usager qui s'engouffre, [...] qui accepte de faire le sacrifice du visible. S'engouffrer, c'est, d'une certaine manière, avoir peur d'être vu, c'est s'abriter non seulement du froid, de la pluie, de la circulation, mais peut-être du visible lui-même. [...] Prendre le bus c'est au contraire parier sur le temps d'un récit, s'installer visuellement face au grand livre de la ville, la déchiffrer par séquences. C'est surtout s'engager dans un mode de déplacement non par la violence, par une précipitation, mais par une attente et une expectative. (Joseph, 1987a, p. 16)

- 25 La performance temporelle (rapidité) que représente l'usage du métro est comprise comme une violence de l'usager faite à l'espace. L'usage du bus, parce qu'il donne lieu à une « linéarisation » des récits de cheminements, permet une relation pacifiée à l'espace, celui de la ville, parcourue comme un texte. Joseph entend ainsi montrer la « primauté du cheminement sur la direction » (Joseph, 1987a, p. 9).

La lisibilité et la régularité

- 26 La grande adhérence¹² du réseau routier à la ville explique aussi que ce mode résiste aux valeurs de lisibilité et de régularité (forme temporelle de lisibilité) propres au réseau ferré. Cette résistance lui est d'ailleurs reprochée par l'entreprise : « Dans le grand débat entre le commercial et l'opérationnel, la culture d'entreprise semble dire que l'attraction principale d'un réseau tient à la régularité des intervalles qu'il est capable de fournir et à sa capacité à résister à l'hétérogénéité des territoires qu'il traverse (Paris et banlieue, zones de circulation dense ou périphérie, etc.). » (Joseph, 1987a, p. 64) La suppression de la plate-forme est un symbole de cette volonté centrale de limiter la porosité du réseau routier à la ville.
- 27 Pourtant, Joseph renverse cette suprématie de la lisibilité et de la régularité en montrant que le réseau du bus permet un rapport à l'urbain beaucoup plus complexe, fait d'imaginaire et d'intimité, construit au gré des voyages et des expériences singulières :

Le bus épouse la ville, [c'est un] réseau qui chemine et sillonne la ville de proche en proche. [Il est] beaucoup plus lié à la pulsation des territoires, beaucoup plus sensible à la mémoire des lieux et au patrimoine urbain. Du coup, la lisibilité du réseau est beaucoup plus complexe puisqu'elle varie avec le temps de découverte de la ville (temps linéaire) et avec le rapport intime au texte urbain (routines et déjà-vu ou émerveillement renouvelé devant le spectacle de la ville). « On ne s'en lasse pas. » (Joseph, 1987a, p. 8)

- 28 Cette relation à la ville se fait – à défaut d'une plate-forme arrière ouverte sur la ville – par l'intermédiaire de la fenêtre, qui devient une plus sûre échappatoire que la porte. Joseph commente ainsi une photographie issue des fonds documentaires de la RATP, représentant l'intérieur d'un bus où tous les voyageurs ont le regard tourné vers les fenêtres latérales :

Tout dans cette image est rejeté dans l'espace du dehors, tout est à

chercher dans les regards perdus des voyageurs. Leur temporalité, leur sens intime, semblent accrochés à la ligne de fuite que l'on imagine longeant le bus de chaque côté des fenêtres. [...] Le voyageur assis est rivé à la fenêtre, il dispose de la possibilité de détourner le regard de ce qui se passe dans l'autobus lui-même et cette possibilité, quel que soit l'usage qu'il en fait réellement – il peut regarder, somnoler, rêver, jeter un coup d'œil de temps à autre pour se situer – cette possibilité envahit complètement la situation, elle réinterprète tous les signes comme « opsignes », dirait Deleuze, elle institue le droit au regard perdu. (Joseph, 1987a, p. 57)

- 29 Joseph destitue ainsi la lisibilité comme valeur au profit de la visibilité, du regard que le bus permet de porter sur la ville. Celle-ci devient une scène offerte au voyageur-spectateur, à la fois impliqué dans la ville puisqu'il la traverse, et extérieur à elle dans la mesure où la fenêtre l'en sépare.

L'uniformité du service rendu

- 30 Le choix méthodologique de partir du vécu des acteurs du réseau permet au sociologue de montrer les limites que représente l'uniformisation de la relation au client. Cette volonté d'offrir un service identique aux différents clients est propre au métro : les stations sont toutes identiques ou presque, et aucun agent ne vient accueillir le voyageur à l'entrée des stations ou des rames. Son transfert au réseau routier est symbolisé par la suppression du poste de receveur en 1974 (Joseph, 1987a, p. 63) : celui-ci était chargé d'accueillir les voyageurs, de vendre et poinçonner les titres de transport, d'assurer le calme et la sécurité au sein du bus, de vérifier, à la manière du chef de gare, qu'aucun voyageur ne souhaite monter dans le bus avant d'autoriser le démarrage. Aujourd'hui, tous ces rôles ont été transférés au machiniste en plus de sa fonction technique : il ne peut plus offrir un service personnalisé aux voyageurs.

- 31 Or, la diversification des motifs et des heures de déplacement (le motif domicile-travail n'est plus exclusif ; de ce fait, le nombre de déplacements en heures creuses est en constante augmentation) exigerait justement que des dispositifs assurent l'adaptation de l'offre globale au cas particulier, qui devient paradoxalement de plus en plus la norme. « Le mode bus subit les effets d'une *singularisation des usages* » (Joseph, 1987a, p. 10), mais force est d'admettre que cette tendance ne lui est pas propre. La nécessité de remettre en question l'homogénéité du service et, avec elle, les valeurs qui fondent la tradition ferroviaire (rapidité, lisibilité, régularité) au sein même du réseau ferré devient une évidence. C'est le projet auquel s'attelle Joseph lorsqu'il rédige « L'enjeu-station. » (1987b)

L'enjeu-station. La station de métro comme « espace public »

- 32 Pour montrer en quoi l'espace du métro peut et doit être compris comme un espace public, Joseph part des deux grandes dimensions qui, comme nous l'avons vu au cours du chapitre précédent, lui permettent de définir cette notion : le « droit de visite » et le « droit de regard ».

Le droit de visite

- 33 Le « droit de visite » caractérise ici les nouvelles porosités qui apparaissent entre le réseau et la ville. Joseph s'intéresse à ses effets sur la nature même des espaces du réseau et sur les nouveaux usages qui s'y développent :

Considérer la station de métro comme un espace public c'est [...] postuler que les processus de différenciation qui s'y opèrent ont une logique particulière qui doit au réseau dont elle est l'accès et à la ville dont elle est la réplique souterraine. [...] Or, s'il faut résumer brièvement l'évolution des stations depuis une dizaine d'années, il faudrait dire que leurs différenciations écologiques s'urbanisent. Dire en effet que la station s'est rapprochée de la ville et s'est éloignée des quais, c'est dire que les différenciations sont de moins en moins techniques ou fonctionnelles et de plus en plus liées aux usages sociaux de l'espace et du temps urbains. (Joseph, 1987b, p. 39)

- 34 Les « usages sociaux de l'espace et du temps urbains » qui se produisent depuis peu (au moment où Joseph rédige ce rapport) au sein du réseau sont par exemple de type commercial. Cette nouvelle affectation des espaces de transport ne va pas de soi pour le sociologue, qui invite à réfléchir à ses limites : limites entre espaces marchands et services publics urbains, limites entre espaces commerciaux et espaces de mobilité, limites entre flux et stase. Car plus généralement, les nouveaux usages sociaux des espaces du réseau introduisent de la congestion là où tout n'était que fluidité : le flux de circulation du voyageur est sans cesse ponctué de haltes, pour réaliser un achat, retrouver une connaissance, se repérer ou faire une simple pause. Des phénomènes de concentration ou de congestion apparaissent, qui font obstacle « aux cultures de la simultanéité et du direct » (Joseph, 1987b, p. 42). Affirmer la publicité et l'urbanité de l'espace de mobilité, c'est donc réhabiliter l'espace-temps dans un univers qui tentait de s'en affranchir, où l'ubiquité représentait la valeur dominante.

Le droit de regard

- 35 D'autre part, en affirmant que la station de métro est un espace public, Joseph remet en cause la valeur de lisibilité, comprise cette fois comme lisibilité sociale. En effet, l'« espace public » est à la fois le lieu où s'exerce un « droit de regard » et où sont préservées des zones d'opacité.

- 36 Le « droit de regard » qui caractérise l'espace public en fait un espace de représentation, un espace scénographique. L'espace public est « un espace d'exposition et de manifestation, à rebours de la "tyrannie des intimités" (R. Sennett) », une forme de résistance à la montée des privatismes. Ce « droit de regard » concerne surtout l'usager qui n'est plongé que par intermittences dans l'espace public.

- 37 Mais pour l'agent de station, constamment confronté à la publicité de l'espace de la station, le « droit de regard » ne peut s'exercer en continu. Cette discontinuité du droit de regard est ce qui différencie un espace public d'un espace concentrationnaire. L'agent de station porte un costume qui rend ostensible son rôle au sein du réseau : il se soumet ainsi au droit de regard. Mais par moments, il ne répond pas par son action à ce que le port de son uniforme laisse supposer. C'est ainsi qu'il se soustrait au droit de regard :

En somme, à l'opposé de l'imaginaire-usager qui voit la ville comme un choc¹³, l'imaginaire-agent la voit défiler. Dans la succession des interactions qui constituent son ordinaire obligé, tout ne lui plaît pas toujours, tout ne peut pas le concerner tout le temps. C'est le propre d'un

espace public d'entretenir ainsi des zones d'opacité, des moments de réserve et d'indifférence civile ("Ça ne me regarde pas" ; "Je ne veux pas le savoir"). Faute de comprendre cette alternance d'ostentation et de réserve, on finirait par faire de l'agent non pas un producteur d'urbanité, mais un petit soldat de la fonction accueil, un groupie de l'usager vedette l'aidant à se donner en spectacle pour disparaître dans l'ombre saturée d'ostentation urbaine, et nostalgique de la province. (Joseph, 1987b, p. 44)

Bilan et perspectives : quel avenir pour la mutation du réseau de transport ?

38 L'introduction de la pensée de l'espace de mobilité comme espace public a bouleversé les logiques organisationnelles du réseau en replaçant le voyageur et ses usages au centre de son activité ; dans ce sens, il a eu des conséquences opérationnelles aussi nombreuses que durables. Toutes se rapportent à la notion d'accessibilité : accessibilité urbaine, accessibilité physique et accessibilité cognitive. L'ouvrage *Villes en gares* dirigé par Joseph entérine cette traduction de la notion théorique d'espace public en celle, plus opérationnelle, d'accessibilité, en même temps qu'il en illustre les conséquences pratiques. Il propose, en introduction, la définition suivante de l'accessibilité : « Un espace accessible est un espace physique et sensible doté d'une forme plus ou moins affichée et d'un "droit d'usage" également plus ou moins manifeste. » (Joseph, 1999a, p. 12)

Accessibilité urbaine

39 Nous avons vu que pour Joseph, considérer l'espace de mobilité comme un espace public, c'est le doter d'un caractère urbain. Urbanité qui caractérise tant les relations entre usagers que les lieux eux-mêmes. Le seuil et les liens entre espace urbain et espace de mobilité doivent donc être repensés. C'est ce à quoi s'est attaché le vaste programme du Plan urbain¹⁴ « Gares et quartiers de gares », dirigé par Joseph. Il a ainsi permis de montrer l'importance de travailler conjointement l'aménagement de la gare et son inscription dans l'urbain, de façon à éviter la formation de « délaissés urbains », dents creuses spécifiques des quartiers de gares. Le rôle pivot du parvis de la gare a également été montré. Ce programme de recherche a inspiré le réaménagement des parvis des gares dans le sens d'une offre modale plus variée (l'espace n'est plus uniquement consacré à la voiture, mais également aux vélos et surtout aux piétons), et d'une plus grande porosité avec la ville.

40 Le réaménagement de la gare de Strasbourg et de son esplanade à l'occasion de l'arrivée du TGV Est en 2007 est l'exemple le plus récent et le plus caractéristique de l'application de ce programme. L'AREP, bureau d'étude et filiale de la SNCF qui a conçu cette gare, était l'un des principaux acteurs du programme « Gares et quartiers de gares ». Le texte de présentation, issu du recueil de projet au titre significatif *De la gare à la ville. AREP, une démarche de projet* (Bajard, 2007, p. 64), fait ressortir l'importance donnée aux liens et à la porosité entre ville et gare, ainsi qu'à la volonté de favoriser la multimodalité :

La requalification de l'espace public s'empare des quatre hectares de la place circonscrite par les immeubles riverains. [...] La circulation

automobile maintenue pour desservir la gare est canalisée par des arbres d'alignement sur le pourtour de la place dont le centre est un jardin. Les chemins tracés sur le tapis vert des pelouses ont la gare pour point focal. Sa façade historique de grès rose est toujours visible derrière la longue galerie de verre gonflée comme une voile au front du bâtiment pour accroître ses capacités d'accueil. [...] Accolée au bâtiment et climatisée, la verrière abrite toutes les circulations entre la ville en surface, les tramways deux niveaux en dessous et le parking sous la place qui accueille 200 voitures et 850 cycles. (Bajard, 2007, p. 64)

- 41 D'autres références historiques citées dans le projet montrent que les concepteurs se sont inspirés des travaux réalisés au cours du séminaire « lieux-mouvements de la ville » dirigé par Joseph dans la seconde moitié des années quatre-vingt-dix par les historiens Annelise et Roger Gérard sur le thème « Place de la gare et centralités transports et urbaines. Le cas de Strasbourg ».

Accessibilité physique

- 42 Le « droit de visite » ou « droit d'usage » qui s'étend à l'espace public impose également de penser l'accessibilité physique des lieux de transport. Ce thème regroupe à la fois les dimensions d'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et d'ergonomie des équipements. Le premier thème n'est pas nouveau au moment où 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), mais celui-ci lui donne un écho important au sein de la RATP, ainsi que des cadres théoriques de pensée. Il montre par exemple que le handicap ne doit pas être pensé « comme une qualité attachée à la personne », mais « comme une variable dépendante de processus, comme un processus » (Joseph, 1993, séminaire 3, p. 6). Cet angle d'approche est très directement lié à l'approche pragmatiste du sociologue.

- 43 Le séminaire « accessibilité et situation d'urgence », dirigé par Joseph, illustre bien les implications pratiques de cette pensée de l'accessibilité physique. Au cours des six séances qui se sont tenues de 1992 à 1993, la nécessité de réfléchir à l'accessibilité comme une propriété des lieux s'impose et la notion d'ergonomie émerge. La présentation du projet *Météor* par André Pény, avec qui Joseph a longtemps travaillé au sein de l'unité prospective de la RATP, est particulièrement claire sur ce point : le corps du voyageur et sa perception de l'environnement sont constamment pris en compte, voire pris en charge par l'aménagement de l'espace. Les éléments d'ambiance (lumière, son, matière) ont été repensés, le mobilier a été redessiné et la présence d'ascenseur a été systématisée.

Accessibilité cognitive

- 44 Mais la dimension physique de l'accessibilité est insuffisante pour garantir le « droit d'usage » de l'espace du réseau. L'accessibilité cognitive est également fondamentale : l'espace doit être lisible et aisément utilisable. Ainsi, Joseph considère que :

[...] l'univers du voyage, tel qu'il se donne à voir à l'utilisateur dans une gare ou un complexe d'échanges, est un monde *d'intelligence distribuée*. Cette intelligence, inscrite dans la configuration des espaces et dans la signalétique, est médiatisée par des objets (bornes ou plans) qui permettent à l'utilisateur de se délester de la charge cognitive qui va de pair

avec son activité d'attente, d'orientation, de correspondance, etc. (Joseph, 1999a, p. 13)

- 45 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 parle ainsi de « modes d'emplois des complexes d'échange » (Joseph, 1999a, p. 12). Dominique Boullier, à sa suite, estime qu'une « gare constitue un dispositif éminemment technique », lui-même « habité [...] par une quantité d'autres dispositifs qui sont supposés faciliter le voyage ou les autres activités qui constituent la gare » (Joseph, 1999a, p. 291).
- 46 Le projet qui illustre le mieux l'application concrète de cette pensée de l'accessibilité cognitive est celui du réaménagement du site multimodal de La Défense. Dirigé par Georges Amar, qui a lui aussi participé à l'unité prospective de la RATP et a aujourd'hui pris sa direction, en collaboration avec l'architecte Maxime Ketoff, il a été présenté au cours du séminaire « lieux-mouvements de la ville », dirigé par Joseph. Le projet se fonde sur l'idée qu'un « complexe est toujours un "labyrinthe en puissance", dont les deux qualités essentielles doivent être l'orientation et l'accessibilité (trouver son chemin et pouvoir y aller aisément) » (Amar, Ketoff, 1996, p. 51). L'enjeu est de taille à La Défense, du fait de son ampleur mais également de la multiplicité d'activités et de modes de transport, donc d'acteurs en présence sur le site. Or, le projet a parfaitement répondu à ce défi en élaborant un système cohérent de prise en charge cognitive du voyageur, croisant information statique et information en temps réel, langage verbal et langage formel, et tenant compte des différentes échelles, activités, temporalités du pôle.
- 47 Aujourd'hui, les nouvelles recherches effectuées par l'unité prospective de la RATP renvoient encore, au moins partiellement, à la catégorie de l'accessibilité : en témoigne le séminaire « Cognition et mobilité » lancé en 2006 sous la direction d'Alain Berthoz, professeur au Collège de France, responsable de la chaire de physiologie de la perception et de l'action. Les travaux de Joseph ont également inspiré d'autres travaux, théoriques comme opérationnels, dans le domaine de l'accessibilité financière (mobilité des populations défavorisées) et également de l'accessibilité temporelle (adaptation de l'offre de transport à la hausse des déplacements en heures creuses, de nuit, le week-end).
- 48 La notion pragmatiste d'espace public, centrale, comme nous l'avons vu au cours de la partie précédente, dans les premiers travaux de Joseph dans le domaine des transports de voyageurs, a opéré un glissement sémantique dans les travaux ultérieurs du sociologue au profit de celle d'accessibilité, à partir des notions pivots d'urbanité et de « droit d'usage ». Ce glissement est très fructueux, mais il laisse de côté la dimension sociale pourtant contenue en germe dans la notion d'espace public. Cette disparition nous semble liée au contexte dans lequel Joseph a eu à travailler sur l'espace de mobilité : pour mettre fin à une pensée dominante du réseau comme lieu du « flux », Joseph a dû accentuer l'individualité du voyageur. Mais la disparition du social est également inscrite en germe dans la notion d'espace public, ce que montre Joan Stavo-Debauge (2003) : la focalisation pragmatiste de Joseph sur l'agir tend à ne comprendre l'espace public que comme lieu d'interactions entre individus parfaitement indépendants et non comme le lieu de formation et d'ancrage d'une collectivité. Le terme choisi par Stavo-Debauge pour désigner cet espace-support de l'ancrage

d'une collectivité est le territoire.

- 49 Nous nous proposons de reprendre ce terme, même si l'application à des personnes en déplacement plutôt qu'à des habitants est moins évidente. Car l'objectif que nous poursuivons est identique à celui de Stavo-Debauge : montrer qu'il existe un ancrage dans des lieux exclusivement aménagés pour le passage, pour être traversés. Jacques Scheibling définit la notion de territoire, dans son ouvrage de synthèse *Qu'est-ce que la géographie ?*, à partir des attributs suivants :

Le territoire est [...] une partie limitée de la surface de la terre.
Le mot conserve, à travers les évolutions de son sens, une signification profonde et constante : le rapport d'une société à un espace.

- 50 Le territoire est un produit de l'histoire de la société. (Scheibling, 1994, p. 142-143) La notion de territoire caractérise donc l'interaction entre une entité spatiale et une entité sociale, interaction inscrite dans le temps long. Elle croise donc les trois dimensions de l'espace, de l'altérité et du temps. Elle permet ainsi d'expliquer des comportements de renoncement à l'utilisation d'un mode en l'absence de toute contrainte rationnelle (physique, financière, temporelle). C'est le cas de Carole, qui a cessé un jour de prendre les transports collectifs ferrés par refus de devoir adopter chaque jour un comportement agressif envers les autres voyageurs ; comportement nécessaire aux heures d'affluence dans les stations centrales de RER de la région parisienne. Cette rupture s'est produite au retour de congés estivaux, à l'occasion donc d'une rupture de l'habitude de fréquentation de ces modes. L'intégration dans la collectivité des personnes fréquentant les transports collectifs d'une région se fait dans le temps : le voyageur est d'abord étranger au territoire du réseau, puis il se l'approprie progressivement en même temps qu'il s'intègre dans la collectivité. C'est une étape délicate, pendant laquelle le voyageur est en sursis ; dans le cas de Carole, elle a échoué.

- 51 L'enjeu de l'introduction de la dimension sociale à travers la notion de territoire est également de montrer la richesse que constitue la collectivité pour les transports « collectifs », ceci dans le contexte d'une vive concurrence des modes de transport individuels. Transformer un public anonyme en une collectivité (consciente de son unité ?) peut permettre de rendre moins problématique le manque de « présence humaine » dénoncé par les associations d'usagers des transports collectifs. Cela pourrait également conduire à limiter le coût qu'impliquerait l'encadrement technologique des voyageurs vers lequel s'engagent aujourd'hui les autorités organisatrices des transports urbains et des transporteurs.

- 52 Le pragmatisme se laisse sans cesse redécouvrir comme un ensemble théorique donnant une assise à tout un ensemble d'études du social. Les travaux d'Isaac Joseph dont nous venons de donner un aperçu, montrent une nouvelle fois la fécondité à la fois théorique et empirique de cette approche. Dans le cas qui nous intéresse, celui de l'espace du réseau de transport, la lecture pragmatiste du réseau comme espace public a permis au sociologue d'accompagner et d'amplifier une mutation en cours depuis la fin des années soixante-dix : celle de l'humanisation d'un réseau conçu pour accueillir des flux. Aujourd'hui, il est possible de poursuivre cette mutation en faisant entrer la dimension sociale (qui était pourtant contenue en germe dans la notion d'espace public) de l'humain dans le réseau, et ce, en introduisant une nouvelle clé de lecture : l'espace du réseau comme territoire, c'est-à-dire comme support possible d'interaction entre entité(s) spatiale(s) et entité(s) sociale(s).

Bibliographie

Bibliographie

AMAR Georges, 1993, « Pour une écologie urbaine des transports », *Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, p. 140-151.

AMAR Georges et KETOFF Maxime, 1996, « La Défense : cœur d'avenir ? », *Architecture des lieux-mouvements et conception de réseaux*, Actes du séminaire « Les lieux-mouvements de la ville », t. II, Paris, RATP.

BAJARD Marcel, 2007, *De la gare à la ville. AREP : une démarche de projet*, Bruxelles, AAM.

COSTES Laurence, 1989, *Métro Bazar : les commerçants du métro parisien*, Paris, RATP.

— 1994, *L'étranger sous terre. Commerçants et vendeurs à la sauvette du métro parisien*, Paris, L'Harmattan.

DOSSE François, 1997, *L'empire du sens. L'humanisation des sciences humaines*, Paris, La Découverte.

GIBSON James J., 1979, *The Ecological Approach to Visual Perception*, Boston, Houghton Mifflin.

HEURGON Édith, 2007, « Isaac Joseph, un sociologue prospectiviste », *Itinéraires d'un pragmatiste. Autour d'Isaac Joseph*, D. Céfaï et C. Saturno éd., Paris, Economica, p. 65-78.

JOSEPH Isaac et GRAFMEYER Yves, 1979, *L'École de Chicago : naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Champ urbain.

JOSEPH Isaac, 1987a, *Bus – Réseaux – Territoires*, Paris, RATP.

— 1987b, *L'enjeu-station. La station de métro comme espace public*, Paris, RATP.

— 1992, « L'espace public comme lieu de l'action », *Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, p. 210-217.

— 1994, *Accessibilité urbaine et situations d'urgence*. Actes du séminaire 1992-1993, Paris, RATP.

— 1998a, *Erving Goffman et la microsociologie*, Paris, PUF.

— 1998b, *La ville sans qualités*, La Tour d'Aigues, L'Aube.

— 1999a, *Villes en gares*, La Tour d'Aigues, L'Aube.

— 2002, « Pluralisme et contiguïtés », *L'héritage du pragmatisme. Conflits d'urbanité et épreuves de civisme*, D. Céfaï et I. Josphe éd., La Tour d'Aigues, L'Aube, p. 83-105.

— 2004, *Météor. Les métamorphoses du métro*, Paris, Economica.

— 2007, « Parcours : Simmel, l'écologie urbaine et Goffman », *Itinéraires d'un pragmatiste. Autour d'Isaac Joseph*, D. Céfaï et C. Saturno éd., Paris, Economica, p. 3-18.

KOKOREFF Michel, 1990, *Le lisse et l'incisif. Les tags dans le métro*, Paris, RATP.

PEIRCE Charles S., 1931-1935, *Collected papers*, Cambridge, Harvard University Press.

QUÉRÉ Louis, 1997, « La situation toujours négligée ? », *Réseaux*, n° 85, p. 163-192.

SCHEIBLING Jacques, 1994, *Qu'est-ce que la géographie ?*, Paris, Hachette Livre.

STAVO-DEBAUGE Joan, 2003, « L'indifférence du passant qui se meut, les ancrages du résident qui s'émeut », *Les sens du public. Publics politiques, publics médiatiques*, D. Céfaï et D. Pasquier éd., Paris, PUF, p. 347-371.

Notes

1 Actuel PUCA (depuis 1998) : Plan urbanisme, construction, architecture. Organisme national chargé de développer à la fois des programmes de recherche incitative, des actions d'expérimentation et d'apporter son soutien à l'innovation et à la valorisation scientifique et technique dans les domaines de l'aménagement des territoires, de l'habitat, de la construction et de la conception architecturale et urbaine.

- 2 L'un des deux principaux transporteurs d'Île-de-France, avec la SNCF.
- 3 Voir notamment à ce sujet l'ouvrage de Michel Foucault, 1975, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Gallimard.
- 4 Il ajoute d'ailleurs juste après : « C'est dans ces termes que l'interactionnisme est tout entier dans le pragmatisme : en nous enjoignant à penser l'acteur dans son contexte d'action et à concevoir l'acteur comme un observateur. »
- 5 L'expression est de Goffman. Joseph (1998a, p. 123) définit ainsi le « cadre » (*frame*) : « Dispositif cognitif et pratique d'organisation de l'expérience sociale qui nous permet de comprendre ce qui nous arrive et d'y prendre part. Un cadre structure aussi bien la manière dont nous définissons et interprétons une situation que la façon dont nous nous engageons dans un cours d'action. » Remarquons que, si Joseph parle ici de « dispositif », c'est dans le sens neutre et non foucauldien du terme.
- 6 « Mon souci était d'explorer la ville comme horizon démocratique, de décriper les tenants de l'intégration républicaine en leur montrant les ressources et les ressorts de la multiplicité des allégeances. » (Joseph, 2007, p. 5)
- 7 Dans sa *Logique. La théorie de l'enquête* (Paris, PUF, 1993 [1938]), Dewey défendait l'idée que la résolution de problèmes (d'ordre scientifique aussi bien que moral ou politique) est une enquête de nature publique, soumise à la critique d'une communauté seule à même d'en juger la réussite.
- 8 Louis Quéré (1997, p. 183-184) propose de distinguer l'*environnement* de la *situation* de la façon suivante : l'environnement est l'ensemble de ce qui entoure un agent et avec quoi il est en rapport ; la situation est la configuration de sens temporaire qui organise l'expérience de l'agent et lui permet de s'orienter dans son activité. Une situation comprend donc une hiérarchisation de la pertinence des éléments de l'environnement en fonction du point de vue pragmatique qu'un agent prend sur lui.
- 9 On doit à Gibson le concept d'*affordance* (ou « prise ») pour désigner les indices perceptuels présents dans l'environnement et matérialisant des actions possibles ou nécessaires disponibles immédiatement à l'agent qui les perçoit (voir Gibson, 1979).
- 10 L'écologie urbaine, par analogie avec l'écologie biologique, étudie les rapports entre des groupes sociaux se partageant un même territoire (voir McKenzie, « L'approche écologique dans l'étude de la communauté humaine », dans Joseph, Grafmeyer, 1979).
- 11 « La société Promo-métro, fondée en 1974, était à l'origine une société privée, mandataire de la RATP pour l'exploitation des espaces commerciaux (à l'exception des boutiques libraires administrées par la société Hachette). Depuis 1991, Promo-métro est devenue une filiale de la RATP. » (Costes, 1994, p. 7)
- 12 La notion d'« adhérence » a été utilisée par Amar (1993) pour décrire le « degré et [le] mode d'inscription urbaine » des différents types de mouvements. Il formalise ainsi une « échelle d'adhérence [...] allant de l'adhérence "terminale" (discontinue) à l'adhérence "longitudinale" (continue) ». L'adhérence terminale est celle du déplacement pur, c'est-à-dire d'un mouvement de point à point ; sa forme archétypale est le transport aérien. L'adhérence longitudinale, c'est-à-dire le contact continu entre le mouvement et le territoire, est quant à elle figurée par la marche à pied.
- 13 Isaac Joseph fait ici référence à la campagne de publicité « Ticket chic Ticket choc » menée par la RATP, première campagne visant à rendre l'usage des transports en commun plus séduisant que fonctionnel.
- 14 Voir note 1.

Pour citer cet article

Référence électronique

Rémi Clot-Goudard et Marion Tillous, « L'espace du réseau : du flux au territoire. Le tournant pragmatiste engagé par Isaac Joseph », *Tracés. Revue de Sciences humaines* [En ligne], 15 | 2008, mis en ligne le 01 décembre 2010, consulté le 03 janvier 2019.
URL : <http://journals.openedition.org/traces/683>

Auteurs

Rémi Clot-Goudard

ATER, doctorant en philosophie, Université Pierre Mendès-France – Grenoble 2,

Laboratoire PLC - Philosophie, langages et cognition

Marion Tillous

Doctorante en géographie, Université Panthéon-Sorbonne – Paris 1, Laboratoire du CRIA
/ UMR Géographie-Cités, contrat CIFRE au sein du Bureau de recherche 6t

Droits d'auteur



Tracés est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution
- Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Ce site utilise des cookies et collecte des informations personnelles vous concernant.

Pour plus de précisions, nous vous invitons à consulter notre politique de confidentialité (mise à jour le 25 juin 2018).

En poursuivant votre navigation, vous acceptez l'utilisation des cookies.[Fermer](#)