

Albert Kalmes

Habiter la mobilité

Le train comme espace public

Chaque année, plus de 20 millions de déplacements – relativement courts – se font par train au Luxembourg. Prendre le train est donc une action quotidienne, mais la question de la territorialité de cet espace mobile est beaucoup moins anodine. En tant qu'espace, le train peut être considéré comme un lieu où les passagers s'approprient un emplacement personnel. La place – donc le siège – devient ainsi l'ancrage caractéristique dans cet espace mobile.

L'accès au train est déjà quelque chose de très spécifique, car fortement réglementé. D'abord, l'accès est payant, le passager est en possession d'un ticket ou d'un abonnement avec lequel il a un droit horaire dans un rayon réduit; droit journalier, mensuel ou annuel d'utilisation du train. Au cas où le passager ne dispose pas d'un ticket valable, il risque, dans le pire des cas, d'être mis dehors au prochain arrêt (il se peut qu'il y soit attendu par les forces de l'ordre) et de se voir infliger une amende de 160 euros. L'espace train peut dès lors être considéré comme un bien public où il faut payer un droit d'entrée.

Par ailleurs, le voyageur est obligé de respecter certaines règles, dites de sécurité et de bonne conduite. Une série de pictogrammes rappelle aux passagers les règles de comportement – parfois peu connues – de cet espace public. Par exemple, le passager a l'obligation d'occuper une place

assise tant qu'il y a de la disponibilité. Tout autre endroit de stationnement, comme dans les escaliers des trains à deux niveaux, est interdit. De plus, il est interdit de fumer

[...] il n'est pas rare de voir le passager placer ses affaires personnelles en face, le journal sur le siège voisin et le portable sur la petite console de la fenêtre. Le passager crée un territoire autour de lui [...]

et de consommer des boissons alcoolisées (au moins dans les trains à courte distance) et l'utilisation des toilettes est souvent proscrite à l'arrêt du train.

Prendre place dans le train signifie chercher son territoire pour s'y enraciner pendant le trajet. Essentiellement en première classe, les navetteurs – donc les habitués – s'installent chacun à sa place habituelle après s'être salués. Les sièges individuels (dans le temps, les voyageurs se partageaient des bancs) valorisent la place, où l'individualité est plus respectée et protégée de et par l'espace. Les gestes de ces passagers révèlent l'ampleur de la connaissance pratique de l'espace du train qu'ils ont progressivement incorporée. Ainsi, il n'est pas rare de voir le passager placer ses affaires personnelles en face, le journal sur le siège voisin et le portable sur la petite console de la fenêtre. Le passager crée un

territoire autour de lui, qu'il n'est souvent prêt à céder volontairement que pour une connaissance, un ami ou un collègue de travail. Ceux-là sont admis sur le territoire. L'occupation des sièges par des personnes connues ou des amis sert aussi à écarter les personnes non désirées.

Les passagers non habitués ont parfois des problèmes à identifier une place qui leur semble être destinée. Souvent, ils se trompent de classe, prennent place en première, car moins occupée. Là, ils peuvent garder une certaine distance par rapport aux autres passagers qui leur sont étrangers. Ensuite, ils se voient virés par le contrôleur des tickets qui les oblige à s'installer en deuxième. Certains passagers préfèrent aussi rester plus près des accès afin de ne pas rater la sortie du train à l'arrivée de leur destination. L'espace train leur est plutôt étranger, ils n'arrivent pas vraiment à s'enraciner et ils ne se sentent pas à l'aise dans le train.

L'occupation des navetteurs pendant le séjour dans le train est caractérisée par des habitudes individuelles. Tandis que certains mettent rapidement des oreillettes pour écouter de la musique ou la radio, d'autres se concentrent sur l'écran de leur smartphone, que ce soit pour jouer, s'informer, écrire des messages ou s'adonner

à d'autres activités. D'aucuns sortent un livre et leurs yeux ne quittent plus les pages jusqu'à l'arrivée à destination du train. Les dormeurs prennent place du côté de la fenêtre et appuient leur tête contre la vitre.

Ceux qui ne font rien du tout regardent par la fenêtre. Ainsi, ils échappent temporairement à l'espace intérieur du train. Toutes ces occupations servent, même s'il ne faut pas généraliser, à éviter la confrontation visuelle directe entre passagers et donc à s'isoler d'une manière plus ou moins consciente des personnes présentes. Cela s'accroît si le passager occupe avec ses effets personnels plusieurs places autour de lui. De par le fait d'éviter tout contact, il espère garder son territoire à lui et ne pas être obligé d'enlever ses affaires pour laisser la place aux autres voyageurs quand le train commence à se remplir. Ceci fonctionne jusqu'au moment où un autre voyageur réclame sa portion de territoire.

Les lecteurs des journaux quotidiens (le journal le plus lu dans le train étant *L'Essentiel*) lisent pour s'informer et/ou se distraire. Des fois, les événements reproduits dans le journal servent de base de discus-

sion et sont commentés avec le copassager, mais seulement si on se connaît.

Certains écoliers et étudiants, essentiellement en période d'examens, se concentrent sur leurs livres et recopient parfois les devoirs des copains. L'enracinement des jeunes est moins accentué, le contact avec les covoyageurs (jeunes) souvent recherché et le changement de place en cours de route fréquent.

En principe, les déplacements en train, surtout sur les courtes distances, se font en simple cohabitation (sauf pour les jeunes) et les relations dites sociales sont plutôt rares. D'une façon surprenante, le contact social se fait lors de dysfonctionnements du système ferroviaire. En cas de retard, par exemple, la communauté de hasard fonctionne assez bien. La cause et les conséquences des retards sont largement commentées par les personnes présentes.

L'espace mobile du train n'est donc pas un espace neutre. Par la déliaison provisoire mais répétée que la mobilité implique, le train renvoie à une territorialité plus souple que celle d'un lieu ou d'un territoire au sens strict. C'est dans la coprésence et

l'anonymat que « l'habiter mobile » se construit, autour de la délimitation de la place de chacun, plus ou moins régulée par la communauté des voyageurs. Coprésence et anonymat permettent la formation souple, mais socialement contrastée, d'interactions de cohabitation entre passagers. Les relations sont établies (ou pas) avec autrui de manière sélective, selon la mesure de la distance adoptée. La relation sociale de soi aux autres par l'espace s'y renégocie, aussi bien dans l'expérience quotidienne des navetteurs que dans celle des passagers occasionnels. ♦

Bibliographie:

Jean-Baptiste Fretigny, *Habiter la mobilité : le train comme terrain de réflexion*, 2001.

