

CHAPITRE IX

L'EXPÉRIENCE CORPORELLE DE L'ATTENTE DANS LES DÉPLACEMENTS EN MÉTRO¹

LUIS CAMPOS MEDINA, MIGUEL ÁNGEL AGUILAR D.

Le déplacement dans la ville : sociabilité et sensibilité

L'intérêt et l'attention pour les formes de déplacement dans la ville suivent celle-ci depuis son origine. De fait, depuis la création de voies de communication, non seulement la possibilité de la mobilité, mais aussi celle de l'interconnexion et de l'interaction entre habitants et espaces de la ville à partir desquels la diversité urbaine devient tangible² sont mises en jeu. Dans l'actualité, l'étude de la mobilité en ville a accordé une importance particulière à la compréhension de nouvelles dimensions de la vie urbaine³, alors qu'on lui reconnaît, en plus de son importance en tant qu'articulation des différents secteurs fonctionnels de la ville, un rôle de facteur de développement et de sociabilité entre ses habitants⁴. De même, on reconnaît que les espaces constituent un agent de production de la mobilité et sont, en retour, produits activement par l'acte de se mouvoir⁵.

Nous rappelons ici que l'expérience du transfert et les formes de sociabilité qui en découlent sont des événements typiquement modernes et historiquement datés. Ainsi l'énonçait judicieusement Georg Simmel : « Avant qu'au XIX^e siècle ne surgissent les omnibus, les chemins de fer et les tramways, les hommes ne se retrouvaient jamais dans la situation de se regarder mutuellement, des minutes et des heures entières sans

1. Traduction : Florian Opillard.

2. SENNET R., *Carne y piedra*, Barcelona, Alianza Editorial, 2010.

3. LANGE C., « Dimensiones culturales de la movilidad urbana », *Revista INVI*, Vol. 26, n° 71, 2011.

4. LANGE C., *op. cit.*, 2011 ; JIRÓN P., ITURRA L., « Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público », *Revista Arquitecturas del Sur*, n° 39, 2011.

5. CRESSWELL T., MERRIMAN P. (éd.), *Geographies of Mobilities : practices, spaces, subjects*, Surrey, Ashgate. 2011.

parler⁶. » Ainsi, le fait d'être en proximité physique avec des inconnus pendant un certain temps, fait caractéristique de l'attente, est un produit de la mobilité.

À travers le voyage quotidien dans la ville, l'habitant participe à des situations et des environnements qu'il connaît partiellement et dans lesquels il entre en contact avec d'autres sur le mode éphémère⁷, mais il observe, comprend et s'approprie aussi les dimensions et les transformations de la ville qu'il habite⁸. Cela signifie que la mobilité quotidienne devient une pièce fondamentale de la production et la reproduction du mode de vie urbain, ainsi que de la génération d'expériences à travers lesquelles il est possible de parcourir et d'imaginer ce qu'il advient dans la métropole⁹.

De fait, le déplacement des individus met en évidence la complexité de la vie urbaine qui relie activités, infrastructures et équipements divers entre eux dans une aire territoriale en constante transformation. Dans ce contexte, le développement de systèmes de transport massifs comme le métro suit une logique de planification de grande portée – l'ampleur de l'investissement requis et les transformations urbaines qui accompagnent son fonctionnement ayant pour conséquence un impact important sur la structure et le mode de vie urbain.

Le métro de la ville de Mexico fut inauguré en 1969 avec un premier tronçon de 12 kilomètres qui reliait l'aire centrale avec l'est de la ville, secteur qui connaissait un important processus d'occupation des sols pour la construction d'habitat populaire. À partir de ce moment, et pendant les 31 années suivantes, le métro a atteint une longueur totale de 226 kilomètres de voies doubles, séparées en 12 lignes¹⁰. Au total, le métro compte quelque 195 stations, dont seulement 11 se situent dans des *municipios* contigus. S'il est bien sûr que d'autres grandes villes possèdent un réseau plus long en ce qui concerne le nombre de kilomètres, une des caractéristiques de ce métro est sa grande densité d'usage, qui en moyenne atteint 4,4 millions de trajets/personne/jour¹¹.

Le métro de Santiago, pour sa part, fut construit en 1975 et possède 5 lignes, 108 stations et une longueur de 103 kilomètres, faisant de lui le second plus long d'Amérique Latine après celui de Mexico. Son utilisation est de plus de 2 millions de trajets/personne/jour. Actuellement, le réseau du métro de Santiago poursuit son expansion par la construction des lignes 3 et 6, qui connecteront respectivement les communes de Huechuraba et La Reina et de Cerrillos et Providencia.

6. Dans le texte : « Antes de que en el S.XIX surgiesen los ómnibus, ferrocarriles y tranvías, los hombres no se hallaban nunca en la situación de estar mirándose mutuamente, minutos y horas sin hablar », note du traducteur, SIMMEL G., (1986 ; 681)

7. ZOIDO F. et al., *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*, Barcelona, Ariel, 2000.

8. ERRÁZURIZ T., « Para una historia del viaje metropolitano », *Bifurcaciones. Revista de Estudios Culturales Urbanos*, 2012, [<http://www.bifurcaciones.cl/2012/12/para-una-historia-del-viaje-metropolitano>], consulté le 10 juillet 2013.

9. CANCLINI N.G., « Los viajes metropolitanos », dans N. G. CANCLINI, A. CASTELLANOS, A. ROSAS, *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000*, México, Grijalbo, 1996.

10. MUSSET A., « Le plan du métro de Mexico : points, lignes et territoires », *Le monde des cartes*, n° 204, juin 2010, [<http://www.lecfi.fr/new/articles/204-article-10.pdf>], consulté le 9 juillet 2014.

11. Ces données proviennent de www.metro.df.gob.mx, consulté le 15 janvier 2014.

Il est difficile d'imaginer ce que seraient des villes comme Mexico ou Santiago de Chile sans le fonctionnement de leurs réseaux respectifs de métro. Il suffit de penser aux effets que génère l'arrêt de leur service quotidien, du fait d'un accident sur les voies ou d'un problème électrique. C'est notamment ce qui se produisit les 10 septembre et 4 novembre 2013, à Santiago :

« À partir de 20 h 54 ce mardi, le Metro de Santiago a rétabli le service total pour la ligne 4, après qu'elle ait été interrompue depuis 17 h 21, du fait de l'accident d'un camion contre le mur qui séparait l'autoroute Vespucio Sur de la voie de circulation des trains entre les stations Macul et Las Torres¹².

Un embouteillage inhabituel dans les arrêts de bus a été enregistré ce matin après une série de problèmes dans le Metro de Santiago sur la ligne 1 principalement, entre les stations Moneda et Unión Latinoamericana, à cause d'une personne qui s'est jetée sur la voie. Du fait de cette situation, un nombre important d'usagers est arrivé en retard à leur travail et leurs lieux d'études. L'information a été rendue publique par les réseaux sociaux de l'entreprise de transports. Pour aider à transférer les passagers, Transantiago a mis en place un renfort de bus entre Estación Central et Universidad de Chile¹³. »

Dans la ville de Mexico, un point de tension constant dans le métro concerne la présence de vendeurs ambulants, appelés *vagoneros*, qui se déplacent au sein des passagers en offrant leur marchandise. Leur présence est caractéristique du métro et la conflictualité qu'ils génèrent s'insère dans la complexité de la vie urbaine. En février 2014, une des multiples confrontations entre les vendeurs et la police est relatée par la presse en ces termes :

« Pendant l'opération pour empêcher que les commerçants informels ne vendent à l'intérieur des installations du *Sistema de Transporte Colectivo*, ceux-ci ont affronté des policiers de la capitale pour ne pas être retenus dans les stations de la ligne 2, dans la matinée d'hier. Au total, 71 personnes, dont une majorité de mal-voyants, ont été arrêtées en dehors de la station de métro San Antonio Abad. Pour échapper à son arrestation, un non-voyant s'est jeté sur le sol et a commencé à émettre des sons gutturaux, attirant ainsi l'attention des usagers... Certains usagers ont sorti leur téléphone pour enregistrer l'événement, alors que fusaient les cris de "Laissez-le tranquille, il est aveugle, il veut seulement travailler!"¹⁴ »

Un jour plus tard, la presse s'intéresse à nouveau au thème et diffuse l'information suivante :

12. En ligne [<http://www.biobiochile.cl/2013/09/10/metro-suspende-tramo-de-la-linea-4-por-accidente-en-autopista.shtml>], consulté le 28 janvier 2014.

13. En ligne [<http://www.cnnchile.com/noticia/2013/11/04/servicio-del-metro-de-santiago-normalizo-su-frecuencia-en-la-linea-1>], consulté le 28 janvier 2014.

14. La Jornada, 19 février 2014, [<http://www.jornada.unam.mx/2014/02/19/capital/041n1cap>], consulté le 26 février 2014.

« “Du travail, pas d’agressions”, “El ciego unido jamás será vencido”, crient 70 *vagoneros* non-voyants qui marchent ce 20 novembre, de la Calzada de Tlalpan jusqu’au siège du gouvernement local au Zócalo¹⁵. »

Ainsi, une dispute portant sur la normativité du métro se répand rapidement dans les rues de la ville, et affecte le déplacement de véhicules automobiles, rappelant le fait que le fonctionnement du chemin de fer souterrain imprime de sa marque les rythmes de la vie urbaine et se trouve pleinement intégré à elle.

La sociabilité des habitants des deux villes s’adapte à leurs trajets quotidiens et se reflète en eux sur de nombreux points, parmi lesquels les situations d’anonymat et le déploiement de « l’inattention polie » goffmanienne sont des éléments cruciaux. Plus encore, l’amplitude du déploiement de formes de sociabilité est un référent pour penser la vie urbaine. Les situations d’interaction dans le métro, comme la violence de genre, l’indifférence, l’apparition de personnes inclassables, tout ceci participe à la constitution d’une atmosphère qualifiable d’urbaine.

L’incidence du déplacement quotidien sur les formes de sociabilité passe précisément par le fait d’expérimenter corporellement les autres, ainsi que par le temps dédié quotidiennement à cette pratique. Plus encore, d’autres types de pratiques, comme les diverses formes de télécommunication et l’usage d’outils virtuels qui supposent de nouveaux modes de co-présence¹⁶, s’articulent à cette même expérience corporelle. Ceci signifie que les déplacements quotidiens constituent une des instances principales pour la rencontre et l’expérimentation mutuelle des habitants de la ville, dans la forme d’interactions corporelles directes – intenses et prolongées ou éphémères et superficielles –, ou dans la forme d’interactions par l’intermédiaire d’un dispositif technologique, qui dans la plupart des cas agit comme un refuge pour échapper – du moins métaphoriquement ou mentalement – à une situation corporelle vive et désagréable.

Ces nouvelles formes d’interaction, articulées autour de dispositifs technologiques, redéfinissent le rôle et la valeur du regard interpersonnel en le situant dans un contexte dans lequel les autres voyageurs peuvent « regarder/photographier » à travers l’instrument technologique et dans lequel l’observateur est limité au regard à travers l’objet. La réciprocité et l’éphémère, consubstantiels au regard interpersonnel, disparaissent lorsqu’émerge un regard oblique via l’usage de la technologie. Rendre compte de ces modes d’expérimentation, consolidés ou émergents, constitue précisément la tâche d’une analyse par le prisme du corps, c’est-à-dire une perspective qui a pour principe une compréhension du social dans laquelle celui-ci ne s’exprime pas seulement dans une mobilité « objectivée » ou « institutionnelle », mais aussi « incarnée » dans les corps humains¹⁷.

L’évidence vaut la peine d’être rappelée : l’expérience humaine trouve son siège dans le corps¹⁸. Ce dernier possède un rôle fondamental dans la constitution des caractéris-

15. Reforma, 20 février 2014, [<http://www.reforma.com/ciudad/articulo/731/1461723/>], consulté le 26 février 2014.

16. Jirón P., ITURRA L., *op. cit.*

17. PECQUEUX A., « Pour une approche écologique des expériences urbaines », *Traces. Revue de Sciences humaines*, 2012, [<http://traces.revues.org/5418;DOI:10.4000/traces.5418>], consulté le 29 juin 2012.

18. LE BRETON D., *Antropología del cuerpo y la modernidad*, Buenos Aires, Nueva Visión, 2002.

tiques de notre routine quotidienne, son usage systématique étant ce qui construit notre intelligibilité et notre familiarité à ce qui nous entoure. Par conséquent, c'est aussi le corps qui nous fournit la sensation de sécurité dont nous avons besoin dans nos actes quotidiens. Malgré cette centralité, notre corps et nos sensations demeurent souvent invisibles à nos yeux : « Le corps s'efface, il disparaît du champ de la conscience, dilué dans le quasi-automatisme des ritualités journalières¹⁹. » C'est par lui que devient nécessaire une forme d'interrogation qui restitue la valeur sociologique de l'analyse des usages du corps et des pratiques sensorielles, étant entendu que les deux sont toujours socialement construits.

Dans les pages suivantes, nous essayons de montrer comment les pratiques corporelles et sensorielles de l'attente dans les déplacements urbains se trouvent modelées par une dynamique spécifique, à laquelle participe une combinaison articulée d'éléments matériels et immatériels, conditionnant l'usage du corps, les régimes d'attention impliqués et l'expérience de l'attente dans le métro.

L'entrée dans l'attente

Le voyage en métro est, de manière générale, une activité dont la finalité est d'arriver à une destination choisie et fixée à l'avance. Ceci se traduit, dans la majorité des cas, par le fait de vouloir arriver à temps, sans imprévu ni retard ou contretemps. En suivant Dewey, nous pourrions dire que c'est précisément ce voyage qui devient *l'expérience* dans laquelle s'inscrit l'attente. Pour l'auteur, une expérience consiste en une activité qui a pour fin la consommation, qui possède son histoire propre, liée à la fois à son origine et son développement, et qui implique un flux croissant de significations²⁰. L'expérience possède par ailleurs une unité de laquelle elle tire son nom, c'est-à-dire une qualité qui l'imprègne complètement²¹. Au prisme de cette expérience de voyage, l'attente possède souvent des connotations négatives²².

De même, il faut considérer l'attente comme l'effet du mouvement. En effet, le voyage en métro suppose de se déplacer dans l'espace et le temps. En termes strictement physiques et matériels, le corps va d'un point A à un point B, depuis un moment initial jusqu'à un moment final. Néanmoins, l'espace ne « court » pas de manière continue comme le temps. Dans le métro, il faut attendre que le wagon arrive pour monter à son bord, et une fois à l'intérieur, il faut attendre d'arriver à la station de destination. Le voyage conjugue le déplacement du corps à travers le fait de marcher, et le fait de demeurer dans le wagon en mouvement. Par la suite, le corps se met à nouveau en marche.

19. *Ibid.*, 2002, p. 121.

20. DEWEY J., *El arte como experiencia*. México, FCE, 1949.

21. Dewey définit par ailleurs l'expérience comme émotionnelle, dans la mesure où l'émotion est à la fois sa force motrice et solidifiante, qui par ailleurs est modelée par les forces du faire et du subir (de l'action propre et de l'action externe).

22. Il convient ici de faire allusion à la publicité d'un journal gratuit qui est distribué dans les accès aux stations du métro de Santiago, qui fait référence à l'attente comme un « fantôme » qui apparaît à l'usager du chemin de fer souterrain et qui peut être « effrayé » grâce à ce même journal.

Il est ici question de différents mouvements, autant spatiaux que temporels, qui configurent chacun à leur manière les rythmes de l'attente. Ainsi, l'attente n'est pas homogène ou unique mais plutôt hétérogène et produite de manière particulière par le déplacement. Il suffit de penser aux différences entre l'attente du wagon ou l'attente de l'arrivée à la station de destination, ou attendre que la pluie cesse à la sortie du métro pour continuer son chemin. On attend quelque chose de distinct et de manière différente.

Dans le cas du métro de Santiago, l'expérience du voyage commence généralement dans la rue, à la « surface », lorsque commence la descente par des escaliers successifs qui permettent d'atteindre les lieux où l'on trouve les billetteries et les machines qui, par la validation des tickets, permettent l'accès aux quais. Les usagers doivent descendre les escaliers qui les amènent plusieurs mètres sous terre, dans des espaces illuminés par de la lumière artificielle, où l'on trouve les points d'accès à des espaces plus souterrains encore (fig. 1). Dans ces espaces circulent les trains qui amènent les voyageurs à leur lieu de destination.



FIG. 1 – Entrée et sortie des voyageurs dans le métro de Santiago (© Malén Cayupi)

Dans la ville de Mexico, l'entrée depuis la rue suppose l'identification de la signalisation de chaque station et l'entrée en contact avec des vendeurs ambulants qui exhibent leur marchandise sur le sol ou la présentent dans leurs mains, généralement des friandises, avant d'entrer dans la zone des guichets. Ceci marque une dimension constante dans le métro : celle de son usage comme espace commercial, surtout informel.

Dans ce trajet, si les voyageurs se déplacent seuls, l'interaction avec d'autres personnes est réduite et, parfois, quasi inexistante : en possession d'un ticket ou d'une carte, il n'est nécessaire d'interagir avec quiconque et le seul moment d'interaction avec un dispositif est celui de la validation dans le tourniquet d'accès. Une telle routine constitue le premier pas, nécessaire et inévitable, de l'accès aux quais du métro : le prélude de l'attente, une sorte de seuil qui implique un usage contrôlé du corps propre pour avancer dans l'espace en accord avec l'objectif mental auparavant fixé, en respectant les indications diffusées par la signalétique, en se déplaçant vers des lieux disposés et habilités pour lui, dans ce qui souvent est une routine quotidienne. Cette routine a comme conséquence l'activation d'une disposition corporelle spécifique : « Entrer en mode métro » est l'expression utilisée par deux livreuses de journaux dans le métro de Santiago.

L'expression « être en mode X » ou « entrer en mode X » indique plusieurs choses. Tout d'abord, elle indique le fait qu'un individu dispose de plusieurs options de fonctionnement qui ne sont pas toutes actives en même temps. Ensuite, elle suggère une restriction temporelle dans les possibilités de l'action et de réaction face aux stimuli de l'environnement. Enfin, elle indique une sorte de blindage vis-à-vis des « irritations » en décalage avec la fréquence déterminée par le « mode ». En fait, ces « irritations » ne se convertissent en information que lorsqu'elles sont en harmonie avec le mode de fonctionnement de l'individu dans le métro. De cette manière, « entrer en mode métro » implique une disposition corporelle qui restreint l'horizon des attentes des usagers du métro alors que la principale de ces attentes est le fait d'avancer de manière efficace, efficiente et souvent exclusive pour arriver à destination.

Il devient ainsi possible d'affirmer que l'usager « en mode métro » est un usager dont la réceptivité ou la disposition corporelle est active dans le voyage entendu comme un déplacement efficace entre un lieu et un autre. Les moments d'attente sont perçus comme négatifs dès lors qu'ils ralentissent un déplacement qui se veut rapide. Ainsi s'installe, conjointement à la disposition corporelle, un désir de rapidité, d'accélération, projeté vers une destination qui imprègne tout le voyage et qui lui donne sa texture particulière. Malgré tout, la métaphore du « mode métro » n'empêche pas d'admettre que l'ensemble des dispositions convoiées lors de l'entrée dans les transports, bien que dominantes, peuvent être transcendées par le type d'expérience de chacun. Un élément d'imprévisibilité dans le voyage peut venir perturber le voyageur, altérer la structure corporelle prévue.

Les espaces de l'attente

Pour poursuivre notre récit de ce parcours, dans le métro de Santiago, une fois sur le quai, les usagers « en mode métro » se trouvent dans un espace qui possède une double fonction : d'une part le quai est destiné à l'attente du train puisqu'il dispose de places assises (et depuis quelques années de téléviseurs fonctionnant en permanence) ; d'autre part, le même quai est un espace destiné à la circulation, une circulation délimitée par une signalétique collée au sol.

De manière générale, le quai possède une forme de boîte illuminée de toutes parts et dont les surfaces (sol et murs) reflètent partiellement la lumière, du fait des matériaux de fabrication et des procédés de nettoyage et d'entretien auxquels elles sont soumises. Plus précisément, le sol est fait d'un matériau semblable au marbre qui, bien qu'il diffère en couleur, possède toujours la même douceur et la même fraîcheur que l'on peut constater au toucher. Il est très rare de trouver des déchets (papiers, emballages, etc.) sur le sol, des liquides renversés ou encore les traces d'« accidents ». Les murs présentent des caractéristiques similaires et sont aussi conçus de matériaux doux et frais – souvent en céramique posée à la manière d'une mosaïque –, dont l'aspect est généralement propre. Par ailleurs, dans bon nombre de stations les parois sont décorées, parfois même grâce à des œuvres d'art protégées par une barre métallique dont le franchissement déclenche une alarme, comme c'est le cas pour la station La Moneda.

Les attributs des murs et des sols signalent jusqu'à ce moment de l'analyse une convergence sur de nombreux points, mais nous voudrions insister sur un aspect en particulier : le fait de ne pas pouvoir observer en eux de trace ou d'empreinte d'usages humains. Pour le dire autrement, les murs et les sols montrent l'inexistence matérielle des interventions humaines.

Pour poursuivre, la forme de boîte de l'espace dans lequel se trouvent les quais, en particulier pour les stations de la ligne 1, se caractérise par des hauteurs importantes, ce qui a pour conséquence une perte de vue du plafond de la station pour les usagers concentrés sur l'arrivée des trains. Ainsi, il devient possible d'affirmer que les plafonds des stations n'entrent pas dans l'horizon visuel des usagers et, par conséquent, n'entrent pas non plus dans leur champ d'intervention ou d'action.

Nous insistons sur les caractéristiques des murs, sols et plafonds notamment parce qu'ils sont spatialement corrélés à la restriction de l'horizon des attentes de l'utilisateur en « mode métro » : ils dénotent une restriction du spectre de l'interaction corporelle avec l'espace des stations et la forme potentielle de l'intervention de l'utilisateur.

À la différence de Santiago, le quai du métro de Mexico a été conçu comme un espace de circulation. Il n'y a pas de bancs pour s'asseoir. En revanche, comme dans le métro de Santiago, il n'y a pratiquement pas de marques et de signes sur les murs. Les graffitis sont ainsi rapidement effacés. À l'arrivée du wagon sur le quai, le voyageur sent le déplacement de l'air comme préalable à l'acte d'embarquer. La circulation de l'air évoque la manière dont certains paysages peuvent être construits à travers les sens. Il est ici question d'une situation dans laquelle le paysage est collectivement expérimenté par la peau de chaque individu.

Les objets de l'attente

Sur les quais du Métro de Santiago, les usagers trouvent une série d'objets avec lesquels interagir : bancs, signalétique, panneaux d'information, publicitaires et littéraires, plans de rue, téléviseurs et ventilateurs, ainsi que certains types de personnes avec lesquelles entrer en contact : des gardes et des assistants de quais. Étant donné la liste précitée, on dénombre trois types d'interactions possibles : en premier lieu, de type

informatif (panneaux d'informations, plans de rues, téléviseurs et assistants de quai). En second lieu, de type impératif ou normatif (signalétique, gardes et places assises), ces différents objets et personnes pouvant « donner des ordres » et « faire respecter l'ordre » (« ne pas dépasser la ligne jaune », « changement de plateforme uniquement », etc.). Le troisième type correspondrait à la distraction puisque certains objets permettent des formes de divertissement : les téléviseurs et le panneau « *metro informa* », mais aussi, dans certains cas, la publicité.

Toutefois, si on laisse de côté le contenu informatif ou la fonction de ces objets et en se concentrant sur le type d'interaction qu'ils entretiennent avec les usagers et que l'on porte son attention au type d'usages construits dans chacune d'entre elles, nous trouvons un autre aspect pertinent pour notre réflexion : la restriction de l'horizon de manipulation de ces objets (Mead, 1997). En effet, en suivant G.-H. Mead, les objets physiques possèdent trois propriétés : a) ils sont physiques (en tant que tels ils possèdent une étendue, un volume qui occupe un espace) ; b) Ils appartiennent à l'espace de contrôle de l'organisme et, c) l'individualité et les qualités qu'ils acquièrent sont fonction de leur engagement dans une forme d'organisation réflexive de l'activité que, dans le même temps, ils rendent possible.

Il en découle l'idée selon laquelle l'identité et les qualités des objets sont liées à l'activité à laquelle on les rattache. Par conséquent, la relation entre l'organisme et l'environnement, lui-même co-construit par l'expérience, n'est pas par principe une relation d'ordre cognitif.

Dans les cas des objets sur les quais, on observe que les téléviseurs ne peuvent être manipulés par les usagers pour changer de chaîne ou pour être éteints ; les ventilateurs ne peuvent être allumés ni orientés ; les panneaux d'information et publicitaires ne peuvent pas être modifiés, de même pour la signalétique ; les plans ne peuvent pas être touchés ou abîmés et les bancs ne peuvent pas être déplacés. En utilisant un jargon qui a cours dans ce type de situation, aucun de ces objets n'est de type « interactif ».

Ce constat s'exprime par ailleurs très concrètement à travers la distance spatiale qui sépare l'usager de l'objet : télévisions et ventilateurs sont disposés en hauteur, à quelques mètres des usagers ; les panneaux et cartes sont protégés par des vitrines qui empêchent le contact direct. Une part de la signalétique est disposée à distance des usagers alors qu'une autre partie peut être touchée (cette dernière est autoadhésive, ce qui n'est pas le cas de la première).

Ainsi, une bonne partie des objets qui entourent le voyageur et qui sont accessibles au regard sont des dispositifs matériels de nature informative, commerciale ou d'orientation qui supposent d'en user de manière passive, immobile. Finalement, cet ensemble d'éléments ne parvient pas à construire un environnement visuel stimulant, ce qui est particulièrement le cas à Mexico.

À Mexico en effet, l'attente se déroule sans activité spécifique, à l'exception du recours aux objets personnels. Notre observation des moments d'attente sur les quais du métro nous a permis de constater la présence d'autres objets : ceux qui appartiennent aux usagers du métro et qu'ils portent ou transportent dans leurs trajets. Nous les appelons « objets propres », dont le répertoire est constitué principalement de téléphones et de lecteurs MP3. On y trouve aussi des journaux (presque systématiquement ceux distri-

bués gratuitement à l'entrée des stations), et de manière générale des objets destinés à lecture : livres, cahiers, photocopies ou brouillons.

D'autres objets dépendent de l'époque de l'année. Par exemple, dès lors que la période chaude approche, on constate la présence de lunettes de soleil et d'éventails, alors qu'en période de froid ou de pluie, on observe l'apparition massive de parapluies. Il est aussi possible d'identifier des objets qui sont utilisés pour transporter d'autres objets, comme des valises, des chariots, des sacs de courses, des sacs à dos et des malles. À ce propos, Aguilar²³ analyse le fait que ce type d'objets informe sur le lieu de destination des personnes qui les portent :

« Ce que l'on emmène avec soi exprime le sens du voyage. Il est ainsi fréquent de voir des étudiants et des travailleurs non manuels avec des sacs à dos et des malles, les ouvriers à la fois transportent dans leur sac à dos leurs habits et instruments de travail. Les sacs, de toutes les tailles, indiquent les trajets d'achats, et on trouve des caisses chargées d'outils de travail. »

À partir de notre observation, parmi tous ces objets, le téléphone est le plus fréquent :

Notes de terrain du lundi 12 novembre 2012

Quai de la station de métro Irarrázaval, Ligne 5, 10 juillet à 12h 58.

Les objets « portables » utilisés dans l'attente sont :

1. Le téléphone : il est l'objet portable le plus commun. Il est utilisé par des hommes et des femmes. Il est possible d'identifier différentes modalités d'usage :
 - Le tenant dans sa main : (commentaire de l'observateur : il donne l'impression qu'il vient de l'utiliser ou qu'il attend un appel. Il l'a « sous la main », « au cas où »).
 - Tapant sur le clavier : comme on l'observe sur les images 1 et 2, hommes et femmes « tapent ». Cette action peut être brève ou avoir une durée prolongée. Sur le quai d'en face, un homme a « tapé » 25 minutes. Il est ensuite parti.
 - Tapant avec des écouteurs : les images 3 et 4 montrent que des hommes et des femmes utilisent le téléphone en tapant et avec des écouteurs. On constate que les hommes adoptent plus cette modalité que les femmes.
 - En parlant/appelant : c'est le cas le plus rare (commentaire de l'observateur : c'est d'ailleurs paradoxal, étant donné que l'usage initial du téléphone est précisément celui-ci).

L'objet « téléphone portable » est remarquable parce qu'il est le plus utilisé, mais aussi du fait de son utilisation : on observe un usage anxieux de l'appareil, des coups d'œil fréquents, une augmentation de la fréquence de consultation, etc. De manière générale, les téléphones sont constamment consultés par leurs propriétaires, même lorsque rien ne change réellement dans l'information qu'ils diffusent.

Cette focalisation exacerbée sur l'appareil produit une forme d'isolement du sujet par rapport aux autres usagers du métro, puisque sa concentration lui est presque

23. AGUILAR M.A., (2013) « Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el metro de la ciudad de México », dans M.A. AGUILAR, P. SOTO, (Coordinadores), *Cuerpos, espacios y emociones: aproximaciones desde las ciencias sociales*, México, Miguel Ángel Porrúa/Universidad Autónoma Metropolitana – Iztapalapa, 2013, p. 100.

uniquement dédiée. Son attention n'est alors pas accordée aux autres « compagnons de voyage ». Divers auteurs signalent qu'un phénomène similaire peut être observé avec les baladeurs, le sujet étant en immersion dans les stimuli de l'appareil, cette fois à l'écoute (probablement à haut volume) et fredonnant une mélodie, construisant une muraille sonore qui le sépare des autres²⁴. Par rapport au cas du téléphone et du baladeur MP3, qu'Águilar appelle « prothèse technologique », celui-ci ajoute que « malgré leur taille relativement petite, on les utilise comme des boucliers contre les autres, ils établissent une barrière symbolique qui annonce où est l'attention du voyageur²⁵ ».

La fonction de prothèse de ces objets implique qu'il y ait une fonction qui soit remplacée. Plus précisément, il apparaît que les téléphones et les baladeurs remplacent l'échange et l'interaction avec le reste des passagers du métro, ou même simplement la possibilité de l'ennui ou de la rêverie (fig. 2). Ceci produit alors une forme d'isolement, alors que l'écran concentre l'attention de chaque individu. La possibilité d'expérimenter en commun le paysage architectural du métro disparaît alors que l'attention est fixée sur une petite surface de lumière.



FIG. 2 : Métro de Santiago : un jeune homme consulte son téléphone portable juste après sa sortie du wagon (© Malén Cayupi)

24. AGUILAR M.A., *op. cit.*, 2013; LE BRETON D., *op. cit.*, 2002; PECQUEUX A., *op. cit.*, 2012.

25. AGUILAR M.A., *op. cit.*, 2013, p. 100.

Les corps dans l'attente

Sur le quai, on trouve aussi d'autres usagers. Par moments – comme à « l'heure de pointe », dans le métro de Santiago comme dans celui de Mexico –, les usagers sont très nombreux, et il ne reste presque pas d'espace vide sur le quai. Le contact corporel devient donc inévitable. En dehors de cette heure de pointe la quantité de voyageurs diminue et l'espace existant entre eux augmente.

À Mexico, pendant l'heure de pointe le quai contient une diversité de personnes qui attendent, montent et descendent des wagons. On peut ici parler de « vagues » de voyageurs qui s'agglomèrent de manière compacte devant la porte des wagons pour se mélanger à ceux qui désirent sortir. Une fois desserré le « nœud » humain, la dispersion a lieu. L'occupation du quai suit un rythme et l'architecture humaine qui en résulte est celle d'une ligne qui se densifie avec le temps. Avec l'arrivée du wagon, la ligne se fragmente pour se transformer en noyaux de personnes qui y entrent. Ceux qui sortent s'agglomèrent vers les tunnels qui mènent à la sortie. Ce modèle évoque la réflexion d'Henri Lefebvre sur le rythme, qu'il définit « comme un temps réglé, régi par des lois rationnelles, mais en liaison avec le moins rationnel de l'être humain : le vécu, le charnel, le corps²⁶ ». Le rythme serait une sorte de point de contact capable d'agrèger des éléments de nature distincte.

À l'horaire de pointe, le « mode métro » est donc expérimenté de manière radicale : à Santiago les personnes attendent le train sans dépasser la ligne jaune, sous le contrôle strict des assistants de quais. Cependant, une fois que le train apparaît dans la station, les corps s'activent par un mouvement des cous et des têtes, des tentatives pour évaluer les places disponibles dans chaque voiture ou, lorsqu'un train vide arrive, pour repérer les meilleures places assises. Lorsque le train passe devant les usagers, avant de s'immobiliser complètement, ceux-ci passent la ligne jaune et s'appêtent à monter dans le wagon lorsque s'ouvrent les portes. On voit peu de regards de côté vers les autres usagers : la concentration est extrême. On constate par ailleurs des gestes distincts, comme le fait de porter son sac à main, de positionner son sac à dos ou sa besace entre autres, qui évoquent moins une tentative pour ne pas gêner les autres qu'une sorte de manœuvre destinée à faciliter le déplacement jusqu'au fond du wagon. On assiste à une orchestration des corps, presque sans mouvement dissonant : le « mode métro » dans son expression maximale²⁷.

Pendant l'heure creuse, à l'inverse, les possibilités d'observation sont importantes. Il devient possible de constater que, de manière générale, les corps des usagers demeurent

26. LEFEBVRE H., *Rhythmanalysis. Space, time and everyday life*, London, Continuum, 2004, p. 9.

27. Plus que le résultat d'observation, le paragraphe antérieur provient d'une expérience de terrain, qu'il semble ici pertinent de prendre pour exemple, étant donné que cette situation se répète pour n'importe quelle station du métro de Santiago aux heures de pointe, aussi bien à la station Baquedano le matin (note du lundi 6 janvier 2014 à 9h), qu'à la station Tobalaba le soir (note du vendredi 23 août 2013 à 20 h 13). Le chercheur a été pratiquement poussé vers l'intérieur du wagon par une partie du groupe d'usagers qui attendait l'arrivée du train. Cet exemple permet de rendre compte de l'intensité de la disposition corporelle des usagers. Parce qu'il suggère que l'observation de mouvements dissonants dans ces circonstances n'est pas chose aisée, puisque les usagers qui ne se comportent pas comme les autres sont très souvent absorbés par la foule. Les petits mouvements dissonants sont donc difficiles à percevoir au cours de l'observation directe.

contraints ou du moins peu expansifs : ils tentent de n'occuper que peu d'espace, bien qu'ils aient à leur disposition une superficie plus importante.

Il devient alors possible d'observer d'autres détails, comme le poids de la journée qui pèse sur les corps, faisant de l'attente un temps propice pour le repos. On constate non seulement que les usagers se reposent grâce aux moyens mis à leur disposition, comme les bancs, mais aussi qu'ils manœuvrent – un peu à la manière des « tactiques » de Michel De Certeau – pour adapter leurs corps au milieu : ils s'appuient aux murs, utilisent des objets pour se reposer et, dans certains cas s'assoient par terre (même quand cela n'est pas permis). L'attente comprend dans ces cas « la recherche active du repos ». En suivant Le Breton, il apparaît que c'est précisément dans ces moments où le corps fatigué dérange que la conscience de la présence et de l'existence corporelle se fait la plus forte :

« Note de terrain du lundi 22 octobre 2012

À l'intérieur d'un wagon dans la station Pedro de Valdivia, 7h48 du matin.

Ceux qui n'ont pu trouver de place assise cherchent un appui pour trouver le sommeil. L'endroit préféré est le coin entre les portes et les sièges. D'autres posent un bras sur la rampe et s'y appuient pour se reposer. »

Cette forme d'attente comme recherche active de repos implique une disponibilité réduite pour les autres usagers. Dans cette recherche, le référent principal n'est en effet pas l'autre usager du métro, mais plutôt le corps qui essaie de trouver du repos. Dans cette perspective, la recherche active de repos coïncide avec d'autres pratiques comme la lecture et l'écoute musicale, par lesquelles les usagers se déconnectent et se distancient les uns des autres. Dans des cas extrêmes, plus que le repos les voyageurs expérimentent l'engourdissement, la difficulté à maintenir leur attention envers le monde extérieur et leur corps perd sa capacité à différencier les stimuli. Le métro est dans ce cas un lieu indifférencié qui n'est pas perçu de manière active.

Comme nous l'avons vu, dans le cas de l'heure de pointe, cette perte de disponibilité envers les autres augmente : les usagers du métro sont configurés les uns par les autres, mais ils ne sont pas dépendants ou attentifs aux compagnons de voyage (et de fait, la dénomination « compagnon de voyage » peut paraître excessive). On assiste donc à une orchestration des corps et une harmonisation des mouvements, pas à une attention consciente de la singularité des autres usagers.

Dans nos sociétés où la valeur de l'individu et son espace personnel prennent de plus en plus d'importance, le métro est l'un des derniers bastions de l'expérience intense de la multitude. Le trajet en métro peut être désagréable non seulement pour la fatigue accumulée dans la journée lors du retour à la maison, ou pour les difficultés à monter ou descendre du wagon, mais aussi parce que le passager se trouve dans une situation profondément inconfortable qui se caractérise par la perte de son espace personnel. Il est évident que la valorisation actuelle de beaucoup d'espaces réside dans leur capacité à assurer la sécurité et le contrôle de leurs usagers. L'expérience corporelle du métro ne correspond pas à cet idéal du corps en sécurité et protégé, perçu dès lors comme vulnérable. En occupant l'espace public, comme c'est le cas du métro, le corps entre en relation

avec les formes d'interactions qui en émanent et où la foule peut paraître envahissante et menaçante mais conserve un caractère inévitable comme partie intégrante de la vie urbaine (fig.3).



FIG. 3 – Métro de Santiago : sortir du train pour arriver plus vite à destination (© Malén Cayupi)

Encadré 1

Les quais de l'*estação da luz* à l'heure de pointe

Dominique VIDAL

Les citoyens qui dépendent des transports en commun au Brésil passent souvent chaque jour de longues heures entassés dans l'inconfort d'un wagon d'un train de banlieue. Sur les lignes qui desservent la région métropolitaine de São Paulo, on compte ainsi en moyenne, selon les données de la Compagnie pauliste des trains métropolitains, 7,2 voyageurs par mètre carré, bien loin des quatre sur le même espace qui correspondent à une norme de confort et plus des six qui marque le seuil de l'« extrême inconfort ». Faire le voyage assis est dans ces conditions un enjeu de taille. En échappant à une station debout prolongée et à la pression des corps les uns contre les autres, le voyageur peut espérer se laisser à

somnoler pour, le matin, prolonger une nuit écourtée par la sonnerie du réveil ou, le soir, récupérer après une journée de travail.

Encore lui faut-il pour cela parvenir à s'asseoir sur l'un des sièges en plastique moulé de chaque wagon, et c'est bien cette intention qui, tous les jours, anime des centaines de milliers d'usagers des trains de la métropole. Pour s'en faire une meilleure idée, plaçons-nous à six heures du soir sur la passerelle qui domine les quais de la gare de la Luz. À l'approche de chaque train, les voyageurs se préparent comme pour partir à l'abordage. Soudain, l'heure n'est plus à l'insouciance et au bavardage, ceux qui écoutent de la musique rangent leurs écouteurs, et on rassemble ses effets personnels sur sa poitrine à la manière d'une protection. Avant même que le train ne se soit immobilisé, on se presse soudainement devant l'espace où vont s'ouvrir les portes des wagons. On joue des épaules pour se frayer un passage. Les cinq ou six qui se retrouvent en première ligne ont partie gagnée. À moins que le train ne fasse finalement un mètre de plus après s'être arrêté, les portes du wagon s'ouvrent devant eux, et, à condition de courir, ils pourront se jeter sur le siège tant espéré. Pour ceux qui viennent après eux, rien n'est moins sûr. La seconde ligne garde de bonnes chances, à condition qu'un malin ne profite d'un espace pour les coiffer sur le fil. Au-delà, il faut de la chance pour encore trouver place libre, et c'est pourquoi beaucoup préfèrent s'immobiliser au bord du quai pour attendre le prochain train en première ligne, quitte à devoir attendre cinq minutes de plus et, surtout, résister à la poussée des voyageurs qui ont décidé d'embarquer coûte que coûte.

Le moment est brutal, viril même, dans le pire sens du terme, puisque ce sont presque toujours des hommes qui s'engouffrent les premiers dans le wagon, sauf quand ils ont placé devant eux une compagne en l'entourant de leurs bras qui la protègent de la mêlée. Ceux qui se trouvent rejetés sur le côté encaissent, le plus souvent sans mot dire. Pourtant, une injure fuse parfois. Elle vient souvent d'ailleurs d'une femme qui n'a pas supporté d'être bousculée par plus fort qu'elle, et c'est ailleurs bien à l'abus de pouvoir qu'elle s'en prend quand elle lance un « Lâche! » ou un « Chien! » à celui qui l'a devancé.

On se tromperait toutefois si l'on pensait que la Compagnie pauliste des trains métropolitains ignorait tout de l'attente sur ses quais. Elle s'en soucie même comme en témoigne sa campagne pour une « attente plus organisée. » Un *orientador de embarque* veille aussi, ici et là, à ce que les portes se referment une fois le wagon suffisamment rempli et, après le départ du train, il ramasse à l'occasion avec une perche les objets tombés sur les voies. La régulation de l'attente n'opère cependant qu'à la marge avec pour souci principal de ne pas bloquer le trafic en facilitant la fermeture des portes quand des voyageurs impatientes s'évertuent à vouloir l'empêcher en cherchant désespérément un dernier endroit où se nicher dans le wagon.

Conclusion : les implications corporelles de l'attente

Pour récapituler, nous avons évoqué une série de caractéristiques fondamentales relatives aux usages du corps dans le temps d'attente sur les quais :

- a. la disposition corporelle à adopter pour arriver à destination, qui restreint l'horizon de perception des usagers ;
- b. la restriction du spectre de l'interaction corporelle avec l'espace ;
- c. la restriction de l'horizon d'interaction avec les objets présents sur les quais ;
- d. la réduction de la disponibilité pour les autres.

Ceci signifie que nous sommes en présence d'une articulation complexe dans laquelle l'expérience de l'attente est composée d'une part de la disposition corporelle orientée vers la rapidité et l'efficacité (qui coïncide avec une expérience corporelle de l'inaction envers l'espace), mais aussi d'une expérience corporelle de restriction et de distanciation construite à partir de la relation avec les objets et, enfin, d'une réduction de notre disponibilité et de notre attention envers les autres usagers. Cependant, pour plus de clarté, il faudrait signaler que ces caractéristiques sont des tendances, c'est-à-dire des traits que nous avons pu observer de manière générale sur le terrain. Ils n'impliquent pas pour autant qu'il n'existe pas d'autres formes d'expérience, ni que chaque expérience individuelle correspond point par point à cette description.

C'est par ailleurs sur le mode général que nous voudrions proposer la conclusion suivante. Dans les déplacements en métro, les voyageurs métropolitains attendent. Ils attendent sur les quais ou dans les wagons pour arriver à destination. Dans tous ces trajets, le vécu de l'attente est configuré par une série d'éléments dont trois nous paraissent fondamentaux : les espaces, les objets et les corps. Dans la relation qu'ils établissent avec ces trois éléments, les usagers du métro activent leurs sens, ainsi qu'une relation sensorielle et affective envers leur entourage. L'impossibilité de manipuler des objets, tout comme les restrictions d'intervention sur les espaces, génère une forme d'agitation et d'inquiétude²⁸ dont la canalisation est réalisée par le biais des « objets propres ». Ceci implique qu'il existe, dans le même temps, une distance envers les objets et les espaces alentour, ainsi qu'un repli sur soi des usagers. Par ailleurs, la disposition à la rapidité, que nous avons appelée « mode métro » et qui est présente systématiquement dans les déplacements en métro, se voit exacerbée par certaines circonstances de concurrence entre les usagers pour une place dans l'espace compté du quai ou du wagon.

Si l'usage ordonné du corps est fondamental dans la structuration des routines journalières qui donnent vie et continuité au quotidien, la mise en ordre et les restrictions des usages du corps dans des situations d'attente identifiées ici rendent compte d'une tendance générale devenant routine et qui crée une sensation de sécurité. Cette routine n'est pas seulement définie par les espaces, les objets et les corps par lesquels se déroule l'action. Celle-ci est véritablement configurée par eux et, d'une certaine

28. LINDÓN A., « La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento », *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpo, Emociones y Sociedad*, n° 1, 2009, p. 6-20, [<http://www.relaces.com.ar/index.php/relaces/article/view/4/4>], consulté le 10 juillet 2013.

manière, elle est inscrite en eux. Le corps dans l'attente est aussi un corps « entre parenthèses », disposé à s'activer à proximité du lieu de destination. Ce qui se passe dans le déplacement a une certaine texture fantasmagorique, le métro étant un lieu à part, sensoriellement parlant, du reste de la ville. Il y a donc quelque chose dans cette sensation de sécurité qui renvoie à la disjonction du quotidien, bien que le déplacement en soit un des éléments centraux.

Pour poursuivre, on prend en compte le caractère ambigu de la sensation de sécurité qui découle des stratégies corporelles et interpersonnelles. Si l'on suit Lindón²⁹, pour qui tout comportement est accompagné d'un sentiment et n'est en réalité distinct de lui qu'analytiquement, il devient possible de proposer que lorsqu'elle est mise entre parenthèses, la combinaison entre désir d'avancer, réduction de la disponibilité aux autres et inaction transmise par les objets et les espaces constitue une combinaison génératrice d'anxiété et dans certaines circonstances, d'exaspération.

L'anxiété a pour origine, selon Senett, le désir d'« annuler les limites de la géographie³⁰ », qui serait propre à la civilisation urbaine actuelle. Comme nous l'avons vu, le fait de progresser pour arriver à destination qui est propre au « mode métro » est une recherche de cette annulation géographique, une prétention et, d'une certaine manière, une soif d'abolir ces éléments qui ralentissent nos déplacements dans la ville. L'attente dans le métro nous met précisément face à l'impossibilité de cette abolition et, en ce sens, elle s'oppose à notre désir en nous obligeant d'une certaine manière à nous confronter à nous-même, à avoir une « intuition fugace de notre durée propre³¹ ». La question qui demeure est celle de la réduction de la relation que nous entretenons avec notre propre intériorité dans ces moments d'attente, conjointement à la disparition de la relation que nous établissons avec les espaces, les objets et les corps. Autrement dit, ce vrai « dispositif³² » qui donne forme au mode métro ne produit-il pas justement l'inverse : une forme d'évitement de la rencontre avec nous-mêmes ?

Bibliographie

- AGAMBEN G., « ¿Qué es un dispositivo? », *Sociológica*, année 26, numero 73, 2011, p. 249-264.
- AGUILAR M.Á., « Ciudad de interacciones : el cuerpo y sus narrativas en el metro de la ciudad de México », dans M.Á. Aguilar, P. Soto (Coordinadores), *Cuerpos, espacios y emociones: aproximaciones desde las ciencias sociales*, México, Miguel Ángel Porrúa/Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, 2013.
- CRESWELL T., MERRIMAN P., (éd.), *Geographies of Mobilities: practices, spaces, subjects*, Surrey, Ashgate, 2011.
- DE CERTEAU M., *La invención de lo cotidiano. El arte de hacer*, Tomo I, México, Universidad Iberoamericana, 1996.
- DEWEY J., *El arte como experiencia*, México, FCE, 1949.
-

29. *Ibid.*

30. SENNETT R., *El declive del hombre público*, Barcelona, Anagrama, 2011, p. 29.

31. SCHWEIZER H., *La espera. Melodías de la duración*. Madrid, Ediciones Sequitur, 2010, p. 25.

32. AGAMBEN G., « ¿Qué es un dispositivo? », *Sociológica*, année 26, número 73, 2011.

- ERRÁZURIZ T., « Para una historia del viaje metropolitano », *Bifurcaciones. Revista de Estudios Culturales Urbanos*, 2012, [<http://www.bifurcaciones.cl/2012/12/para-una-historia-del-viaje-metropolitano>], consulté le 10 juillet 2013.
- CANCLINI N.G., « Los viajes metropolitanos », dans G.N. CANCLINI, A. CASTELLANOS, A. ROSAS, *La ciudad de los viajeros. Travestis e imaginarios urbanos: México, 1940-2000*, México, Grijalbo, 1996.
- JIRÓN P., « Hábitat y movilidades espaciales », *Revista INVI*, Vol. 26, n° 71, p. 9-13, 2011.
- JIRÓN P., ITURRA L., « Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público », *Revista Arquitecturas del Sur*, n° 39, 2011, p. 44-57.
- LANGE C., « Dimensiones culturales de la movilidad urbana », *Revista INVI*, Vol. 26, n° 71, 2011, p. 87-106.
- LE BRETON D., *Antropología del cuerpo y la modernidad*, Buenos Aires, Nueva Visión, 2002.
- LEFEBVRE H., *Rhythmanalysis. Space, time and everyday life*, London, Continuum, 2004.
- LINDÓN A., « La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento », *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpo, Emociones y Sociedad*, n° 1, 2009, p. 6-20, [<http://www.relaces.com.ar/index.php/relaces/article/view/4/4>], consulté le 10 juillet 2013.
- MUSSET A., « Le plan du métro de Mexico : points, lignes et territoires », *Le monde des cartes*, n° 204, juin 2010, p. 77-84, [<http://www.lecf.fr/new/articles/204-article-10.pdf>], Consulté le 9 juillet 2014.
- PECQUEUX A., « Pour une approche écologique des expériences urbaines », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 2012, [<http://traces.revues.org/5418;DOI:10.4000/traces.5418>], consulté le 29 juin 2012.
- QUÉRÉ L., MEAD G.H., (1997) « La chose physique », *Réseaux*, volume 15, n° 85, p. 195-211, [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/reso_0751-7971_1997_num_15_85_3141], consulté le 29 juin 2012.
- SCHWEIZER H., *La espera. Melodías de la duración*. Madrid, Ediciones Sequitur, 2010.
- SENNET R., *El declive del hombre público*, Barcelona, Anagrama, 2011.
- SENNET R., *Carne y piedra*, Barcelona, Alianza Editorial, 2010.
- SIMMEL G., « Comment les formes sociales se maintiennent », *Le problème de la sociologie et autres textes*, Paris, Edition du Sandre, 2006, p. 43-94.
- SIMMEL G., *Philosophie de la modernité. La femme, la ville, l'individualisme*, Paris, Payot, 1989.
- SIMMEL G., « Digresión sobre la sociología de los sentidos », *Sociología 2. Estudios sobre las formas de socialización*, Madrid, Alianza Universidad, 1986.
- THRIFT N., « Space », *En Theory, Culture & Society*, vol. 23, n° 2-3, 2006, p. 139-146.
- URETA S., « Waiting for the Barbarians: disciplinary devices on Metro de Santiago » *Organization*, 2012, [<http://org.sagepub.com/content/20/4/596>], consulté le 31 juillet 2013.
- ZOIDO F. et al., *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*, Barcelona, Ariel, 2000.