

**DE L'ESPACE FONCTIONNEL A L'ESPACE VECU :
LES MODES D'APPROPRIATION AFFECTIVE D'UN ARCHETYPE DU NON-LIEU, LA GARE**

Nathalie Audas
UMR CNRS CITERES 6173

Résumé

Au cours d'une recherche passée, nous avons étudié, le rapport affectif de l'individu envers un certain type d'espace : le non-lieu défini par Marc Augé comme étant « aussi bien les installations nécessaires à la circulation accélérée des personnes et des biens (voies rapides, échangeurs, gares, aéroports, réseaux) que les moyens de transport eux-mêmes (voiture, trains, avions ou Internet) ». Ces espaces qu'il prétend dénués de toutes caractéristiques historiques, culturelles et relationnelles, représentent l'opportunité d'une démonstration d'autant plus accentuée concernant l'impact du rapport affectif dans le processus d'appropriation d'un lieu. Il s'agit de mettre en évidence le rôle des représentations mentales dans leur dimension affective au cours de la transformation d'un lieu conçu en un lieu vécu. C'est précisément dans un espace, a priori dépourvu des caractéristiques fondatrices du lieu, que l'hypothèse selon laquelle le lieu, pour ce qu'il est et/ou ce qu'il contient, influencerait la nature du lien affectif entre l'individu et le lieu, sera mieux validée. Deux gares, celles de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, furent choisies pour cerner le rôle des représentations mentales dans la production d'un rapport affectif envers ce type de lieu.

Abstract

In a recent piece of research, we studied the affective relationship of the individual towards a certain type of space: the non-space ("non-lieu") defined by Marc Augé as being the installations necessary for accelerated mobility of people and goods (fast roads, interchanges, stations, airports, networks) as well as the means of transport themselves (cars, trains, planes or the Internet). These spaces, that he claims are devoid of any historical, cultural or relational characteristics, represent the opportunity to demonstrate all the more vividly how the affective relationship has an impact on the process of appropriation.

It is a question of bringing to the fore the role of the mental representations of the affective dimension while a conceived place is being transformed into a lived place. It is precisely in such a space, a priori lacking the founding characteristics of place, that the hypothesis, according to which the place (for what it is and/or what it contains) influences the nature of the affective link between the individual and the place, will be better validated.

Two stations, those of Tours and Saint-Pierre-des-Corps, were chosen to determine the role of mental representations in the production of an affective relationship towards this type of place.

Cette recherche a pour point de départ une interrogation survenue à la lecture de l'ouvrage de Marc Augé « Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité » dans lequel les formes et les moyens de communication accélérée entre les individus et les biens ne sont pas considérés comme des lieux mais comme leurs antithèses. Or, nous faisons l'hypothèse que malgré la conception fonctionnaliste de ces espaces, ces non-lieux déniaient les capacités à devenir lieu. Nous avons alors choisi de le démontrer en s'attachant à connaître le rapport affectif des individus qui fréquentent ce type d'espace.

Connaître la nature du rapport affectif développé par les individus envers un non-lieu, en l'occurrence la gare, permet d'appréhender la relation individu/espace qui se forme en allant au delà de la connaissance des représentations de l'espace qu'il se fait, lesquelles traduisent sa manière de se l'approprier, puisqu'il s'agit d'aborder les expériences, préférences, sensibilités capacités d'émotion d'un individu envers un lieu.

L'appropriation de l'espace a déjà fait l'objet de nombreuses recherches notamment chez les spécialistes de la géographie des représentations (Hoyaux, Di Méo). Néanmoins demeure une zone d'ombre relative à la dimension d'ordre affectif que revêt ce processus. Nous faisons l'hypothèse que la formation du rapport affectif s'exprime notamment par un jugement de valeurs émis par l'individu du fait de l'existence d'un différentiel entre l'intériorisation de normes et le vécu d'une situation. Or, cette notion d'évaluation à caractère subjectif n'est pas abordée lorsque sont analysées les représentations mentales au travers des dimensions herméneutiques et/ou symboliques. Le rapport affectif que se construit l'individu est certes basé sur des représentations mais pas uniquement, il peut être assimilé à un objet complexe par la diversité des éléments qui le composent : les souvenirs, les moments vécus, imaginés, manqués, les phénomènes de projection envers un espace etc. mais aussi par la manière dont ils interagissent jusqu'à la façon dont ce rapport affectif se cristallise au travers d'émotions diverses (désir, crainte, attraction, répulsion etc.). Ce relationnel individu/lieu qu'exprime la nature du rapport affectif n'est pas encore considéré dans la discipline aménagement-urbanisme, et ce pour deux raisons majeures. La première est à relier à la difficulté d'ordre méthodologique de le « saisir » tandis que la seconde provient de la subjectivité de ce rapport affectif induite par le processus de jugement qu'il implique de la part de l'individu et qui s'avère de ce fait plus difficile à prendre en considération lors de réflexions au sujet de futurs projets d'aménagement-urbanisme. Or, il est intéressant et, à plusieurs égards utile, de se pencher sur cette problématique qui revient à se questionner sur les raisons qui font que les individus aiment ou non un espace, un lieu. Ces manières de s'approprier l'espace, de « faire avec », de le transformer, le remodeler par les comportements et usages des individus intéressent un nombre croissant d'aménageurs urbanistes si leur volonté est de produire des espaces appropriables voire même aimables. C'est au cœur de ce nouvel axe de recherche qui tente d'appréhender l'affectivité que les individus développent à l'égard de certains lieux que s'inscrit cet article en se focalisant particulièrement sur un certain type d'espace, le non-lieu tel que définit par l'anthropologue Marc Augé en 1992.

Il s'agit notamment de mettre en évidence les types d'éléments constitutifs du rapport que l'individu entretient avec l'espace, à savoir dans quelle mesure ils renvoient aux caractéristiques du lieu en présence (composition matérielle et/ou symbolique). Ensuite il conviendra de mettre en relation ces éléments identifiés avec la nature, positive ou négative du rapport affectif développé afin d'être en mesure d'établir un lien entre un type de lieu et un type de rapport affectif et ainsi d'analyser l'adéquation du terme non-lieu pour un espace tel que la gare. Les déterminants se référant à l'individu en tant que personne unique douée d'affectivité, d'émotion, de sentiments mais aussi de raison etc. ayant déjà fait l'objet d'explorations antérieures (Cf. Buttimer, 1980, Bochet, 2000) ne seront pas évoqués.

Le développement qui suit commence par revenir sur le contexte de la recherche en exposant l'objectif et l'originalité d'une approche de terrain par le non-lieu. Est ensuite exposée la démarche de recherche avec la présentation des hypothèses qui ont permis de construire le travail de terrain. Enfin sont

exposés les résultats de cette recherche dans ses grandes lignes en soulignant les modalités d'appropriation qui positionnent la gare, en réponse à Marc Augé et ses non-lieux, dans des images souvent ambivalentes.

1. UN NON-LIEU OU UN LIEU ?

1.1. La puissance d'une démonstration paradoxale

Les non-lieux vus comme des espaces d'anonymat pour Marc Augé¹ attirent tout particulièrement notre attention puisque par leur dénomination ils ne sont censés détenir aucunes des caractéristiques propres aux lieux tels que des dimensions culturelles, symboliques, historiques ou relationnelles. Cependant la nature fonctionnelle de ces espaces fait qu'un nombre important de personnes les fréquentent, ce qui génère une forme d'interaction sociale et de confrontation avec autrui, caractéristiques généralement attribuées aux espaces publics. C'est précisément ce paradoxe entre la dénomination de ces espaces et leur fonction de rencontre et d'interaction qui a orienté notre recherche.

La puissance de ce paradoxe se situe précisément dans le choix du non-lieu comme terrain d'expérimentation. Le non-lieu est effectivement l'espace dans lequel l'enquêteur éprouvera des difficultés notoires pour parvenir à montrer l'existence d'un rapport affectif au lieu. Ce cas typique du non-lieu est ainsi celui où le rapport affectif a le moins d'espoir de se dévoiler. Quand bien même cela semble impossible, il est nécessaire de tenter l'expérience pour savoir si le rapport affectif au lieu existe bel et bien, et si cela s'avère être le cas, si ce rapport affectif existe et se manifeste dans un non-lieu, cela permet de pouvoir dire qu'il est susceptible d'exister partout, dans tous les types de lieu.

Non-lieux, l'expression elle-même semble vouloir dire qu'ils n'existent pas ou plutôt qu'ils existent mais que leur simple évocation à l'esprit ou leurs usages ne signifient pour ainsi dire que peu de choses pour Marc Augé sur les plans relationnel ou symbolique. Par cette définition, il écarte la notion de rapport affectif qui n'est pas évoquée comme une des dimensions de la relation qu'un individu entretient avec un espace.

Ce type de territoire urbain focalise alors toute notre attention tant il semble éloigné, d'après Marc Augé, des caractéristiques généralement attribués aux espaces publics, évoqués par L. Viala, comme la quintessence de la ville². « Si un lieu peut se définir comme identitaire, relationnel et historique, un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique définira un non-lieu » (Augé, 2000, p.100). Ces espaces a priori très fréquentés du fait de leur fonction peuvent être soit l'objet d'une simple utilisation par les usagers soit être pleinement appropriés. C'est précisément la manière dont ils se présentent à l'esprit des individus et leur façon de se construire une représentation mentale qui intéressent notre recherche. A la lecture de l'œuvre en question, il semblerait que ces espaces soient reconnus par les usagers comme de simples lieux de transit voire de passage, alors même qu'ils détiennent intrinsèquement les composantes de l'espace public urbain en tant qu'ils occasionnent le processus d'identification par la confrontation avec autrui et la mise en scène de l'interaction sociale. « Un lieu est toujours empreint d'une forte connotation à la fois fonctionnelle et symbolique qui en fait un espace enjeu pour l'appropriation » (Bochet, 2000). Ainsi, il devient pertinent de s'interroger sur la perception de ces espaces aux dimensions si particulières et sur la façon dont l'individu se les représente au sein de la ville.

¹ Augé, M., (1992). Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité, la librairie du XX^e siècle, Seuil.

² Viala, L., (2005), Contre le déterminisme de la forme urbaine, une approche totale de la forme de la ville, *espaces et sociétés : Le sens des formes urbaines*, n°122

1.2. Du passage d'un lieu fonctionnel à un lieu émotionnel

L'objet de notre étude consiste à cerner le rôle du rapport affectif éprouvé par un individu envers un espace dans l'intention de montrer son impact dans la transformation d'un lieu en non-lieu. Il s'agit en quelque sorte de confronter la conception et le fonctionnement d'un non-lieu afin d'en mesurer l'écart avec un lieu et d'être en mesure de mettre l'accent sur le processus de transformation de l'un en l'autre. Nous avons alors supposé que les composantes affectives de l'appropriation sont absentes dans la conception de ces espaces prévus pour être fonctionnels. A partir d'un exemple de non-lieu, la gare, cette recherche a permis d'une part, de comparer plusieurs méthodes de captation d'information pour saisir le rapport affectif à l'espace et, d'autre part, d'appréhender les modalités d'appropriation de ce type de non-lieu, notamment dans ses dimensions affectives, et donc sa transformation pré-supposée en lieu.

L'objectif de cette recherche est de comprendre comment se forme le rapport affectif des individus envers un type de non-lieu, la gare, afin de voir dans quelle mesure un espace conçu sur des critères fonctionnels détient les capacités à devenir lieu. Il s'agit de savoir dans quelle mesure le lieu pour ce qu'il est et ce qu'il contient influence la formation d'un lien d'ordre affectif chez l'individu qui le fréquente et se le représente. La mesure de la distance entre le prévu et le non prévu qui relève des perceptions, représentations et pratiques des individus, constitue une des manières d'appréhender les modes de construction de ce rapport affectif au non-lieu.

Chaque individu voit l'espace en fonction de sa personnalité, de sa culture, de son vécu, de son imaginaire etc. Mais quoi de plus abstrait à saisir que les significations accordées à l'espace par les individus et qui selon leur nature (symbolique ou fonctionnelle) en font un lieu ou un non-lieu, et parallèlement quoi de plus nécessaire à comprendre si l'on souhaite intervenir sur l'espace dans le souci de le faire converger vers les attentes de chacun.

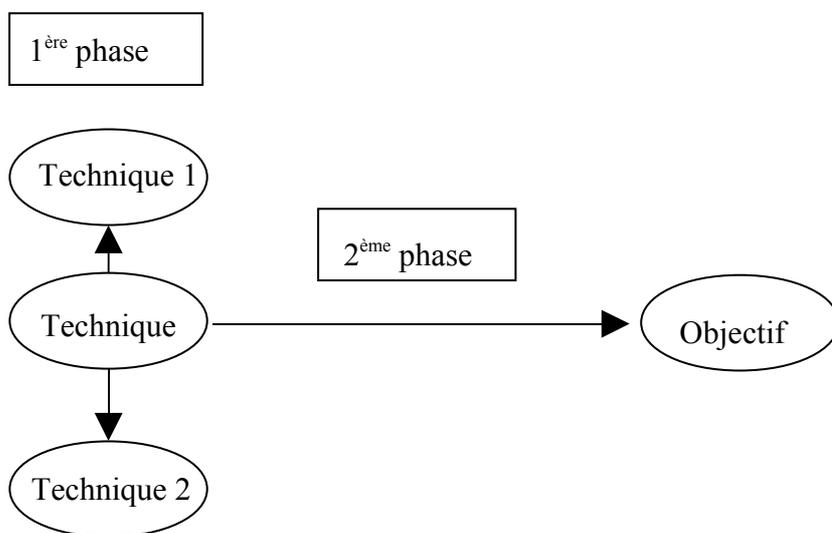
La finalité à long terme de ce travail entamé par B. Bochet en 2000 vise à démontrer que les affects tiennent une place de premier ordre dans le rapport à l'espace des individus mais que ce n'est encore que très peu pris en compte dans les réflexions urbanistiques.

2. COMMENT APPRÉHENDER LE RAPPORT AFFECTIF AU LIEU ?

2.1. Une recherche à double entrée

La recherche s'est effectuée selon une démarche croisée illustrée par les deux axes perpendiculaires du schéma ci-dessous. L'axe représenté verticalement correspond à une démarche de comparaison entre les différentes techniques d'enquête et le second à l'allure horizontale se construit à partir du choix de la technique et tend vers l'objectif de départ. (Cf. figure 1 : Une démarche croisée) Autrement dit par l'intermédiaire d'une comparaison de cinq techniques de captation de l'information, l'observation, l'entretien, la réactivation d'entretien, la carte mentale et le parcours commenté, il s'agissait de déterminer les potentialités de chacune d'entre elles à parvenir à mettre en évidence le rapport affectif de l'individu. De ce fait, au cours de ces différents types d'interviews sont obtenues des informations relatives à la formation de ce rapport affectif, lesquelles sont ensuite classées par catégorie.

Figure 1 : Une démarche croisée



Source : Audas, 2007

2.2. La gare, un non-lieu ?

Un lieu conçu pour des usages bien précis induit pour l'utilisateur qui le fréquente la création d'une dimension symbolique, voire affective attachée à cet espace ou à ce ou ces usages. L'interrogation porte alors sur la manière dont s'élaborent ses représentations mentales et sur quel type de support elles s'appuient : s'agit-il d'une réalité matérielle et/ou immatérielle ?

Au travers des investigations, la finalité est de comprendre les principes générateurs et organisateurs de représentations et de pratiques afin de comprendre les types de comportements et d'usages de ce type d'espace, et ainsi de valider ou d'invalider l'existence d'un décalage entre la pensée conceptrice et les usages des lieux. De cette façon, nous rendons compte des aptitudes de certains espaces à être investis, malgré une conception fonctionnelle, en mettant en valeur le degré d'affectivité comme élément déclencheur de la survalorisation ou du désintérêt témoignés aux espaces.

Ainsi la construction du rapport qu'un individu entretient avec un espace ne se forme pas uniquement au travers d'une dimension instrumentale quand bien même l'usage de cet espace en fait parti. D'autres dimensions entrent en considération comme la composante émotionnelle par le ressenti que procure telle ou telle action ou par la confrontation de valeurs intériorisées à la réalité de la situation. Evoquer de la sorte, le rapport affectif est le résultat d'un processus de construction. Un des mécanismes à la base de celui-ci est un acte de perception par lequel l'individu organise les sensations provenant de l'extérieur et les interprète (Merleau-Ponty, 1967). La perception constitue ainsi un préalable à l'émotion même si elle est certainement orientée par la représentation que l'individu s'est forgé en amont. L'acte de percevoir est de ce fait déjà emprunt de subjectivité, il n'y a pas de « réalité objective » comme l'évoquait Merleau-Ponty. Il en va de même pour la représentation qui correspond, quant à elle, à l'image que l'individu se fait d'une situation. Une représentation est un phénomène mental qui correspond à un ensemble plus ou moins conscient, organisé et cohérent, d'éléments cognitifs, affectifs et du domaine des valeurs concernant un objet particulier.

Aussi au cours de cette recherche notre questionnement s'articule principalement autour de la construction des représentations mentales, des pratiques et des comportements des individus sur ou

dans le non-lieu. Il s'agit d'appréhender les caractéristiques tant matérielles qu'immatérielles (idéelles ou symboliques) du lieu dans leurs impacts sur la construction du rapport affectif. L'axe de réflexion ainsi posé renvoie à la notion d'appropriation de l'espace entendue comme cet ensemble d'actions capable de donner à l'espace des significations par adaptation, transformation ou bouleversement de celui-ci. Et plus précisément à la manière dont cette appropriation peut faire émerger un rapport affectif positif ou négatif.

2.3. Hypothèses de travail

Si les gares sont conçues sur un plan fonctionnel, nous émettons l'hypothèse selon laquelle elles acquièrent plus ou moins rapidement la capacité à être « lieu », par l'usage, les comportements, l'appropriation que s'en font les utilisateurs.

Nous avons ainsi débuté nos enquêtes de terrain en supposant qu'il existait:

- Une corrélation entre le temps passé par l'individu dans un lieu fonctionnel et le rapport affectif qu'il entretient avec celui-ci. Pour cela, nous soulignons le phénomène d'apprentissage du lieu que celui-ci conduise à une forme d'adaptation ou à une habitude. Autrement dit, le temps passé serait déterminant pour passer de la maîtrise cognitive à un quelconque attachement à l'espace.
- Une corrélation entre le moment (journée/nuit) et la formation d'un rapport affectif.
- Un lien entre le motif de la présence dans ce lieu et le rapport affectif envers celui-ci.
- Un lien de cause à effet entre la fonctionnalité, la praticité et l'utilité du lieu sur la nature du rapport affectif.

Enfin, nous supposons que le bâti (architecture et/ou conception intérieur et extérieur) constitue un autre déterminant dans la construction d'un rapport affectif.

Notre conception du temps tient compte de ces deux acceptions, en tant que durée (apprentissage du lieu, habitude, répétition, imprégnation, mémorisation) et aussi en tant qu'instantanéité (ambiance visuelle, olfactive, sonore).

2.4. Pérégrinations en gares

Les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, respectivement gare urbaine et gare TGV sont sélectionnées pour expérimenter nos cinq techniques d'enquête. Elles présentent des profils différents, la première est une gare en cul-de-sac ce qui lui confère une activité peu intense alors que la seconde, située à de Saint-Pierre-des-Corps à proximité immédiate de Tours, fut construite pour remédier au problème des manœuvres génératrices de perte de temps et concentre ainsi un trafic plus intense.

Les investigations menées sur ces gares interrogent la convivialité d'un des grands pôles d'échanges de la ville d'aujourd'hui. La gare est selon le spécialiste Isaac Joseph, le miroir de langages disponibles pour comprendre la notion d'usage et la perception en situation. « Sous ses aspects organisés parfois surorganisés, elle renferme des milliers de parcours, d'une simple action qui consiste à prendre un train à l'usager qui flâne en attendant l'heure du départ en passant par les « squats » de certains SDF ou groupes de jeunes » (Joseph, 1999). Elle est également chargée de sens pour nombre de personnes qui se quittent sur ses quais de gare que l'on retrouve très souvent dépeints (sous la forme d'un cliché) dans les romans, films ou photographies.

Ainsi la notion de non-lieux analysée par M. Augé peuvent être sujets à controverse si l'on rend compte de l'effort fourni quant aux travaux d'aménagement et de valorisation des gares qui mettent en valeur de façon quasi-paradoxe de nouvelles fonctions dévolues aux gares, visibles sur certains slogans de type « la gare est un lieu où l'on peut aussi prendre un train » (Le magazine de la touraine, hiver 1990-1991). Les espaces commerciaux, de détente et d'information ainsi soulignés dans les halls comme dans les publicités s'adressent autant aux voyageurs qui deviennent de ce fait des voyageurs-

clients qu'aux non-voyageurs. La gare, vue sous cet angle n'est pas composée d'espaces abstraits, de "non-lieux" mais s'assimile au support d'un grand nombre d'échanges divers, notamment par la subversion de cet espace-fonction. Ainsi les pratiques de mobilité qui sont celles qui la définissent avant tout se mêlent à toutes sortes d'usages qui l'accompagnent ou non, attribuant à cet espace fonctionnel des caractéristiques propres à celles d'un lieu où se retrouve les effets de proximité et de voisinage induit par l'interaction sociale qui l'inscrit comme objet géographique identifiable et identificatoire (Lussault, 2003).

3. ANALYSE DE LA DIMENSION AFFECTIVE DES NON-LIEUX

3.1. Méthode de dépouillement

L'analyse du matériau obtenu suite aux différentes enquêtes menées est parvenue à faire ressortir des « paquets d'images redondantes »³ des discours obtenus grâce aux entretiens menés. Ces dernières regroupent d'après Yves Chalas, « les propositions verbales – les images - heureuses ou moins heureuses, empathiques ou minimales, selon leur ressemblance ». ⁴ Les morceaux de discours ainsi extraits de leur contexte d'énonciation et mis bout à bout donnent forme à un ensemble cohérent qui correspond d'une certaine manière au « texte pour l'analyse », selon l'expression d'Y. Chalas. Celui-ci a permis de rendre visible diverses catégories permettant d'identifier les principales caractéristiques de la relation affective que l'individu entretient avec la gare. Cinq sont ainsi ressorties de ces lectures et elles réfèrent : aux usages, aux perceptions, aux ressentis, aux comportements et aux attitudes et traduisent toutes une forme de relation entre l'individu et la gare.

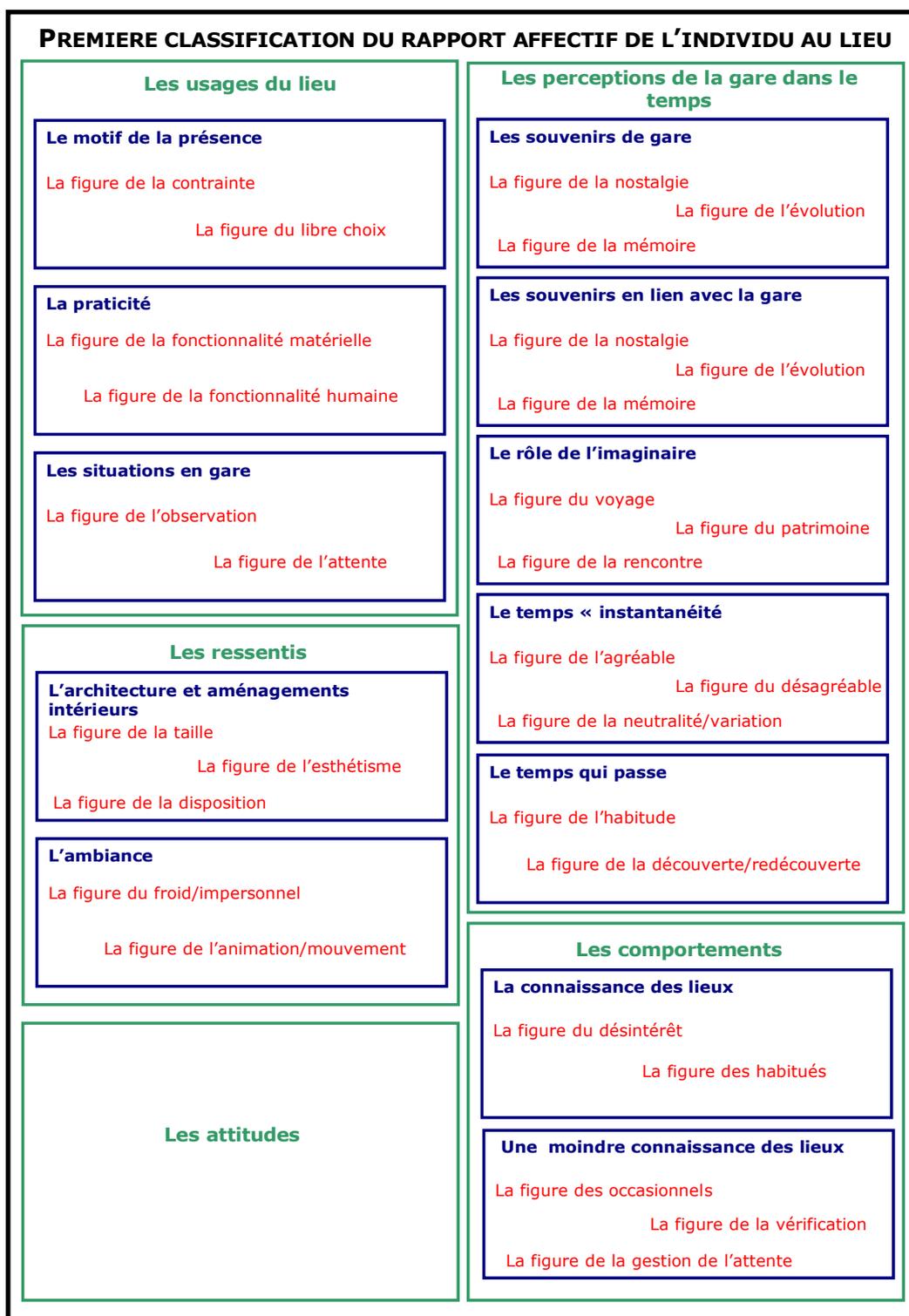
Puis en nous référant une fois encore à la méthodologie d'Yves Chalas, des figures ont été élaborées de manière à traduire le plus fidèlement possible les significations accordées à la gare par les individus interrogés. Pour la construction de ces figures, Chalas fait référence au concept d'idéal-type élaboré par Max Weber pour appréhender intellectuellement une réalité par l'intermédiaire d'une référence qui n'existe pas. Ainsi que l'une des figures soit plus de l'ordre du concret et l'autre de l'ordre de l'abstrait ou que le sentiment soit positif ou négatif, toutes aboutissent à dévoiler les phénomènes d'appropriation ou de non appropriation comme étant toujours vécus entre deux oppositions. De ce fait, au sein de chaque caractéristique propre à une catégorie se côtoient des figures dont l'une est l'inverse de l'autre, ce qui ne signifie pas qu'un individu « appartienne » à l'une ou l'autre puisqu'en fonction du qualificatif attribué à la caractéristique évoquée, il peut se voir classer dans des figures qui lui font tout autant considérer la gare comme un lieu que comme un non-lieu. De cette façon, si l'individu utilise le lieu pour un motif contraint ou non contraint, il se verra soit « classer » dans la figure de la contrainte ou du libre-choix. Ainsi le fait que l'individu soit entre deux figures est à considérer comme le résultat d'une opposition peu pertinente entre le lieu et le non lieu. Ce qui prouve, d'une certaine manière l'inadéquation de la terminologie utilisée par M. Augé puisque l'individu oscille perpétuellement entre le lieu et le non-lieu. Néanmoins si ce concept de non-lieu est conçu comme un idéal-type où le non-lieu constituerait une des bornes d'un gradient entre le « véritable » lieu et le non-lieu, alors le terme de M. Augé ne serait pas à réprover.

Pour une meilleure compréhension, nous avons établi une typologie du rapport affectif éprouvé par l'individu dans une gare (Cf. Tableau 1 : Classification du rapport affectif de l'individu au lieu). Les cinq catégories mises en évidence (en vert dans le tableau 1) par le découpage des entretiens ont permis d'identifier les modalités d'appropriation de l'espace par l'individu (en bleu dans le tableau 1) et leur traduction en terme de figures (en rouge dans le tableau).

³ Yves Chalas, *L'invention de la ville*, p.26

⁴ Yves Chalas, *L'invention de la ville*, p.26

Tableau 1 : Classification du rapport affectif de l'individu au lieu, Source : N. Audas



3.2. Variabilité intra-individuelle et inter-individuelle

Lors des premiers entretiens est apparu très rapidement un obstacle majeur lié à la « captation » de cette dimension affective des représentations mentales. Néanmoins il ne se situait pas là où il était attendu, c'est-à-dire dans la difficulté des individus à s'exprimer, mais davantage dans l'importante variabilité de leurs réponses.

Cette variabilité intra-individuelle met en évidence la tendance qu'a l'individu de catégoriser sa pensée, ce qui provoque des propos qui peuvent redondants tout autant que contradictoires d'une catégorie à l'autre. La personne interrogée éprouve généralement des difficultés à homogénéiser son discours. Ainsi selon la caractéristique abordée dans l'une ou l'autre des catégories, il ne perçoit pas un même espace de la même façon. La variabilité inter-individuelle, quant à elle, souligne le fait que le rapport affectif d'un individu à un lieu se construit en fonction de sa personnalité, son vécu etc. et qu'il est par conséquent toujours unique. Ces fluctuations inter-individuelles de la nature du rapport affectif sont considérées comme normales. En revanche, l'ambivalence omniprésente d'un même individu qui, selon la caractéristique invoquée, évoque tantôt un rapport affectif orienté vers le positif, tantôt un rapport affectif orienté vers le négatif est davantage surprenante puisqu'il s'agit de l'établissement d'une relation envers le même objet. La construction de figures semblait alors pouvoir être en mesure d'illustrer ce phénomène. De la sorte, chacune des cinq catégories identifiées renferme les caractéristiques qui la qualifient et ces dernières sont exprimées par les figures illustrant d'une certaine manière, les diverses modalités d'appropriation, des contraires qui s'opposent en passant par la neutralité.

L'identification des cinq catégories: les usages, les perceptions, les ressentis, les comportements et les attitudes constituent les cinq principaux éléments de l'appropriation de ces non-lieux, et une façon pour l'individu de rationaliser ses actes parce qu'il pense qu'ils ont un sens pour lui. Néanmoins, ils ne permettent pas pour autant de conclure sur des relations entre une caractéristique et la nature du rapport affectif éprouvé (positif ou négatif). Nous pouvons seulement affirmer qu'un individu peut se reconnaître dans différentes figures, lesquelles représentent la traduction de phénomènes d'appropriation, parfois contradictoires, ainsi que nous venons de l'évoquer. Le non-lieu ne constitue peut-être pas la terminologie adaptée pour décrire cette façon qu'ont les individus de ne pas s'approprier un lieu mais de l'utiliser simplement pour la fonction pour laquelle il a été conçu.

Autrement dit, les catégories dégagées grâce à nos investigations font que l'individu dans sa relation avec l'objet de la recherche n'est jamais complètement dans le lieu ou dans le non-lieu mais toujours quelque part entre les deux (Cf. Tableau 2: Typologie de la signification de la gare).

Tableau 2 : Typologie de la signification de la gare

	lieu	Non-Lieu	De l'un à l'autre
usages	Libre choix, « fonctionnalité humaine », observation	Contrainte, Fonctionnalité matérielle,	attente
perceptions	Nostalgie, voyage, patrimoine, rencontre, agréable	Désagréable, habitudes	Evolution, mémoire, neutralité, découverte
ressentis	Animation/mouvement	Froid/impersonnel	Taille, esthétisme, disposition
comportements	Occasionnels, vérification	habitués	Désintéret

Source : Audas, 2007

Est ainsi illustrée la variation existante entre le concept de lieu et celui de non-lieu, variation qui supposait d'ajouter une troisième colonne pour appuyer la difficulté pour un individu de se situer dans un lieu ou un non-lieu.

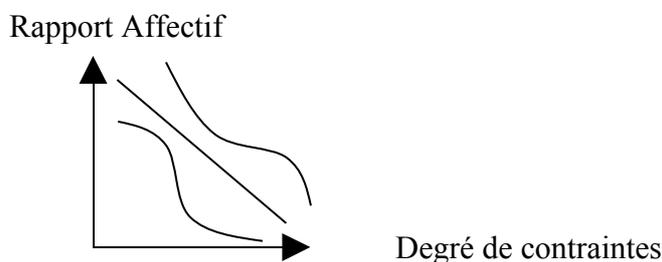
3.3. Les figures

La signification des figures, explicitée ci-après, témoigne de l'ambiguïté omniprésente qui place la gare en tant que lieu ou non-lieu. Les figures ainsi construites par catégorie renvoient à la formation d'un rapport affectif positif ou négatif.

3.3.1. L'influence des usages du lieu sur le rapport affectif au lieu

Le motif de la présence en gare influe sur le sentiment que va éprouver la personne sur l'instant. Il a été observé au moyen des différentes techniques d'enquête qu'une corrélation s'instaure entre un motif choisi et une valeur affective positive et un motif contraint et une valeur affective négative. Même si l'échantillon de personnes interrogées demeure trop infime pour dégager des conclusions généralisables, il n'en reste pas moins que nous pouvons en tirer des hypothèses de travail plus fines. Il est alors possible de concevoir un questionnement sur l'éventualité d'une relation qui varierait de manière proportionnelle entre le degré de contraintes identifié et la valence du rapport affectif déclarée. Autrement dit, en faisant évoluer le degré de contraintes du motif et le rapport affectif sur un graphe, il se dégagerait certainement une proportionnalité que nous supposons comme suit : plus la valence affective est positive et plus le degré de contraintes est faible mais on ne sait pas dans quelles proportions (Cf. figure 2 : Variation du rapport affectif en fonction du degré de contraintes).

Figure 2 : Variation du rapport affectif en fonction du degré de contraintes



Source : Audas, 2007

Dans ce lieu qu'est la gare reconnu pour sa fonctionnalité, l'individu appréhende sous deux angles différents les dispositifs qui s'offrent à lui pour « faciliter » son passage dans le lieu. Dans le premier cas de figure, il s'empare de ces dispositifs qui lui semblent inhérents à son déplacement et ensuite se replonge dans une activité à caractère personnel. Le côté fonctionnel prime sur un éventuel affect envers le lieu. La gare s'adapte exactement à la fonction pour laquelle elle est déterminée. Dans le second cas, il identifie ces dispositifs, les saisit mais ce n'est pas pour autant la finalité unique du voyage, la praticité du lieu n'est nullement l'intérêt premier du voyage et son excès nuirait à l'établissement de relations humaines, d'animations ou de convivialité à l'intérieur même du lieu.

Le rapport affectif est pour ainsi dire nul si la fonctionnalité est efficace et qui plus est considérée comme un des principaux points de définition de la gare. L'individu ne prête plus attention à ce qui s'y passe du fait de l'automatisme qui le guide. En revanche, si la fonctionnalité ne fait pas l'objet de forte préoccupation mais plutôt d'un rejet, alors le rapport affectif devient davantage positif, puisque l'individu s'autorise à regarder autour de lui. Néanmoins, nous pourrions aussi voir le cas où l'individu juge la fonctionnalité efficace et en tant qu'habitué des lieux s'octroie alors le temps de s'intéresser à autre chose. Ce cas de figure est une supposition car non vérifié au cours des investigations.

Au travers des activités auxquelles s'adonnent les individus deux catégories ressortent nettement pour qualifier la situation de présence, l'investissement ou le désengagement vis-à-vis du lieu. Il y a celui qui est dans le lieu qui le vit, qui s'en imprègne et celui qui au contraire s'en écarte pour se concentrer sur lui-même et ses propres préoccupations.

3.3.2. Les perceptions de la gare dans le temps

Les souvenirs évoqués par les personnes interrogées réfèrent presque toujours à des moments heureux où la nostalgie prend le pas sur d'autres sentiments et semblent ainsi dévoiler une valeur affective positive. Ce qui pourrait se justifier par le fait que les souvenirs d'enfance que les personnes acceptent de dévoiler sont généralement à connotation positive. Ce qui n'est pas pour autant la traduction de la réalité, cela correspond à ce que les enquêtés acceptent de dire sur eux-mêmes. Il faut effectivement toujours garder à l'esprit qu'il y a un décalage entre la réalité et le discours que l'individu fait sur cette réalité. Même si par la suite, les représentations évoluent pour de nombreuses raisons, il n'en demeure pas moins que ces souvenirs serviront toujours de points de repère aux individus pour identifier la relation qu'ils entretiennent aujourd'hui avec la gare. C'est en cela que le rôle des souvenirs de ce qui se passe en gare et qui n'est pas de l'ordre du transport de voyageurs a son importance. Les individus ont d'ailleurs conscience de la prégnance de cette mémoire et de son rôle sur le jugement de valeur émis sur cet espace.

La gare, dans l'imaginaire de certains individus devient ce lieu où la fonctionnalité disparaît pour faire place à des images positives associées au rêve, au voyage ou encore à la rencontre. L'imaginaire renvoie à la pensée et non plus à la matérialité et souligne ici le désir de voir associer à la fonction même du lieu qu'est le déplacement, des images plus plaisantes.

Le moment de présence en gare détermine également l'humeur de l'individu et, par ricochet, les sentiments ou émotions qu'il va éprouver. Encore une fois, nous nous trouvons face à une opposition puisque selon les individus l'instant renvoie à un moment de la semaine, du week-end ou de congé, soit à une émotion particulière pour chacun de ces cas, en bref au contexte dans lequel il est vécu. Le temps perçu dans cette dimension qu'est l'instantanéité doit certainement être mis en relation avec le motif de la présence afin de comprendre la gestion du temps qui est faite. Il y a nécessairement une corrélation entre ces deux variables pour expliquer qu'un instant va être privilégié à un autre.

3.3.3. Les ressentis

L'architecture du bâtiment a marqué toutes les personnes interrogées et quand elles l'évoquent, c'est souvent en rapport avec sa beauté son esthétique. En analysant toutes les données obtenues, ressort nettement l'importance accordée à une architecture recherchée laquelle a tendance à accrocher le regard et de ce fait à laisser quelque peu de côté voire complètement la recherche de fonctionnalité. La gare de Tours, ainsi appréciée pour son côté esthétique, l'est d'autant plus par son classement au monument historique, lequel fait référence à un patrimoine commun, à une mémoire commune et par conséquent se voit accorder plus d'intérêt. Ce qui ne se vérifie pas à Saint-Pierre-des-Corps où l'architecture moderne ne renvoie à aucune histoire commune si ce n'est l'ère du mouvement qui fait primer le déplacement sur les recherches architecturales. Concernant la conception intérieure du bâtiment, les références sont souvent en lien avec la dimension des lieux comme si un espace de grande envergure favorisait la rencontre et un espace plus petit le repli sur soi. La hauteur est également déterminante dans la perception que l'individu va se faire du lieu.

Quand il s'agit de qualifier l'ambiance de la gare, celle-ci est évoquée comme ce lieu où seul le passage compte et la cadence des arrivées et des départs de train donne au lieu à la fois une impression de foule, de mouvements tous azimuts et de bruits en tout genre et l'instant d'après le calme revient il n'y a presque plus personne et « tout » est immobile. La gare c'est aussi ce lieu où les gens se retrouvent, se quittent et ses émotions « partageables » confèrent à l'espace une atmosphère particulière que chacun peut apprivoiser comme il l'entend. Autrement dit, il existe deux sortes de registres pour qualifier l'ambiance des quais et halls de gare. Le premier renvoie à la convivialité et le second au caractère impersonnel des lieux.

3.3.4. Les comportements

Les comportements en gare sont très divers à en croire ces descriptions et pourtant ils peuvent être rangés dans deux catégories toujours opposées. Il y a les personnes qui ont l'habitude de prendre le train et ceux qui ne le font qu'occasionnellement. Ce sont leur manière d'aborder un même dispositif qui permet de les différencier. Les habitués ne font que traverser la gare le plus rapidement possible et répéter mécaniquement des gestes devenus banals. La routine et ses habitudes qualifient le comportement des individus qui fréquentent beaucoup la gare et qui arrivent à oublier le caractère fonctionnel du lieu. Les occasionnels prennent plus leur temps et le consacrent, entre autres à de nombreuses vérifications pour se rassurer et éviter l'erreur. Ils sont obnubilés par la recherche de repères, d'indices et leurs visages tout comme leurs corps trahissent le sentiment qui les domine, l'angoisse et/ou le stress mêlé au plaisir de partir.

3.3.5. *Les attitudes*

Les attitudes, catégorie un peu particulière, à ne pas confondre avec les comportements puisqu'elle ne constitue pas un comportement en soi mais l'expression d'un individu à propos d'un comportement. L'attitude n'est pas spontanée comme peut l'être un comportement. Un comportement se donne à voir et vu par autrui, il peut être caractérisé comme une donnée brute. L'attitude est en quelque sorte un comportement décrypté, elle représente ce qu'une personne accepte de montrer d'elle-même et qui est ainsi retranscrite et visible dans son comportement, ce qui en fait une donnée ré-analysée. Les attitudes renvoient ainsi à tout ce que les personnes interrogées nous ont dit faire et par conséquent elles traduisent parfaitement l'ambivalence déjà mise en évidence par la présentation des précédentes figures.

Conclusion : les non-lieux existent-ils vraiment ?

Nous avons choisi de nous intéresser au non-lieu afin de comprendre le pourquoi d'une telle appellation et de voir si éventuellement par les ressentis, les comportements ou les usages que s'en font les utilisateurs, ces non-lieux ne détenaient pas les capacités à être lieu. Pour cela, le rôle de l'appropriation est fondamental, même s'il est insuffisant, car selon les modalités qu'il engage, il aboutit à une représentation différente. Autrement dit, un même individu est en mesure de témoigner de ce qu'il ressent, de ce qu'il fait ou qu'il dit faire et ce témoignage variera en fonction de la catégorie abordée et de la caractéristique. Ce qui nous montre que l'individu a besoin de catégoriser ses représentations alors même que celles-ci n'aboutissent pas toutes à une même signification. A partir de là, il devient très difficile pour le chercheur de conclure sur des types de significations tant elles peuvent varier de façon intra-individuelle mais aussi inter-individuelle. Le tableau de synthèse précédemment présenté montre un aperçu de la variation entre le concept de lieu et celui de non-lieu. Peut-on alors oser interroger la pertinence de l'emploi du terme de non-lieu et remettre en cause l'étude anthropologique de M. Augé ? Ce serait une déclaration bien audacieuse, à laquelle nous ne nous risquerons pas. Néanmoins ces résultats soulignent également les potentialités de tout lieu à passer du stade conçu au stade vécu. Les non-lieux que Marc Augé voit dans les gares détiennent véritablement la capacité à devenir lieu en étant investis par diverses formes d'appropriation. Selon la catégorie évoquée : les usages, la perception du temps etc., elles acquièrent cette capacité à ne plus être nécessairement assimilées à un lieu de passage mais également à un lieu de rencontres, de flânerie ou autres. Ainsi, le non-lieu analysé par Marc Augé peut être évoqué comme un idéal-type dans le sens où celui-ci n'existe pas mais permet de porter à la connaissance les différentes manières des individus de construire une relation avec ce type d'espace.

La gare, c'est finalement deux ambiances principales aux significations opposées : la première la présente comme cet espace fonctionnel où seuls dominent les déplacements des individus et le rapport affectif tend davantage vers une valeur négative, est alors souligné l'aspect froid ou impersonnel du lieu. La seconde ne fait pas fi du rôle initial du lieu mais lui insufflé un peu de vie et la gare devient ce lieu convivial de rencontres, d'observations ou de flâneries où l'ambiance est qualifiée d'agréable par les connotations liées au voyage, aux souvenirs d'enfance ou aux valeurs patrimoniales du site. Se profilent ainsi d'une certaine manière, deux visions de la gare comme deux idéaux-types dans lesquels les individus peuvent se reconnaître en fonction de la caractéristique à laquelle ils font référence.

A long terme, la connaissance et la compréhension de ce qu'est le rapport affectif à un espace et de son processus de formation présente l'intérêt de pouvoir le dresser au rang d'indicateur/outil d'évaluation d'aide à la conception urbanistique. Cette analyse de lieu en fonction du rapport d'ordre affectif qui se construit autour de lui permet de se situer en aval du projet par l'évaluation mais aussi et surtout en amont par l'expérience et l'information que fournit ce type d'évaluation subjective.

- BIBLIOGRAPHIE -

- Auge, M.**, (1992), *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, la librairie du XX^e siècle, Seuil.
- Bachelard, G.**, (1984), *La poétique de l'espace*, Paris : Quadrige/PUF.
- Bailly, A.**, (1977), *La perception de l'espace urbain*, Paris, CRU.
- Bailly, A., Baumont, C., Huriot, J-M., et al.** (1995), *Représenter la ville*, Paris, Economica
- Blanchet, A., Gotman, A.**, (2005), *L'enquête et ses méthodes, l'entretien*, Armand Colin.
- Bochet, B.**, (2000), *Le rapport affectif à la ville, essai de méthodologie en vue de rechercher les déterminants du rapport affectif à la ville*, mémoire de recherche, magistère 3^e année, CESA, Tours
- Buttimer, A.**, (1980), "Home, Reach, and the sense of place", in Buttimer, A., Seamon, D., *The human experience of space and place*, Croom helm London, pp 166-187.
- Chalas, Y.**, (2003), *L'invention de la ville*, Paris, coll. Villes, anthropos, Economica.
- Hoyaux, A-F.**, (2006), « Pragmatique phénoménologique des constructions territoriales et idéologiques dans les discours d'habitants », *Espace géographique*, Vol.35, pp 271-284.
- Joseph, I.**, (1999), *Villes en gares*, Edition de l'aube.
- Levy, J., Lussault, M.**, (2003), *Dictionnaire de la géographie de l'espace et des sociétés*, Paris, Belin
- Lynch, K.**, (1969), *L'image de la cité*, Paris, Dunod.
- Martouzet, D.**, (2007), « Le rapport affectif à la ville : positionnement théorique et épistémologique », *Praxis*, document.php?id=117
- Petiteau, J-Y., Pasquier E.**, (2001), « La méthode des itinéraires : récits et parcours » in Grosjean, M., Thibaud, J-P., *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Parenthèses, pp 63-77.
- Salomon-Cavin, J.**, (2005), *La ville, mal-aimée : représentations anti-urbaines et aménagement du territoire en Suisse : analyse, comparaisons, évolution*, Lausanne, Presse polytechnique et universitaire romandes.
- Sansot, P.**, (1996). *Poétique de la ville*, Paris, A. Colin.
- Thibaud, J-P.**, (2003), « La parole du public en marche », in Moser, G., Weiss K., *Espaces de vie, aspects de la relation homme-environnement*, Paris, Armand Colin, pp 113-145.
- Tuan, Y-F.**, (1977), *Espaces et lieux, la perspective de l'expérience*, Genève, Folio.
- Viala, L.**, (2005), « Contre le déterminisme de la forme urbaine, une approche totale de la forme de la ville », *Espaces et sociétés : Le sens des formes urbaines*, n°122