

Texte ②

Michel Lussault

# HYPER-LIEUX

Les nouvelles géographies  
de la mondialisation



LA COULEUR DES IDÉES

SEUIL

extrait de l'ouvrage  
de Michel Lussault

p. 79 - 100

(un exemple d'hyper-lieu = l'aéroport)

## L'aéroport, un hyper-lieu à vivre

*Prototypes du « non-lieu » ?*

Si le *mall* n'a déjà pas bonne presse chez bien des observateurs du contemporain, c'est sans doute à propos des aéroports qu'on s'est le plus fourvoyé en ne les analysant jamais vraiment

comme des espaces habités mais en tant que simples dispositifs fonctionnels neutralisant tout rapport humain et tout vécu riche et sensible. Le cinéma, le roman, la photographie ont abondé en général dans ce sens, en les présentant comme des lieux vides d'urbanité, où la solitude et l'anomie dominent. Marc Augé les dressa en emblèmes de la surmodernité qu'il voulait appréhender<sup>1</sup>. Sidéré, en quelque sorte, par l'aspect générique de l'espace et l'apparente soumission des pratiques à l'exigence de la circulation aérienne, il en déduit que l'aérogare se caractériserait terme à terme comme l'opposant du lieu anthropologique, qu'il définit en tant qu'espace identitaire, relationnel et historique, faisant de la maison la référence en la matière. Alors que le non-lieu surmoderne serait, quant à lui, caractérisé par un surcroît d'espace (et la relation à l'espace apparaît triviale en comparaison du rapport au temps, allez savoir pourquoi), par une absence d'histoire – laquelle disparaît au profit du présent de l'action, une omniprésence de l'individu, au détriment du social. Un tel propos n'est pas sans intérêt ni pertinence, mais procède d'une réduction de l'approche de l'habitation, doublée d'une incapacité à saisir la mobilité comme une expérience sociale, spatiale et temporelle complète, car on la rabat sur un simple usage passif, surdéterminé par l'impératif du déplacement.

Marc Augé se situe dans une tradition critique très puissante, dont on trouve des représentants dans la pensée nord-américaine : ils fustigent en effet les caractères de l'urbain mondialisé se mettant en place à partir de l'après-Seconde Guerre mondiale. Ainsi en 1964, dans un texte très célèbre : *The Urban Place and the "Nonplace Urban Realm"*<sup>2</sup>, Melvin Webber dénonce l'essor des circulations automobiles et le développement des réseaux télécommunicationnels, car ils produisent une ville sans limites ni scissions par de véritables lieux de sociabilité.

1. Marc Augé, *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, « La Librairie du XXI<sup>e</sup> siècle », 1992.

2. Traduit en 1998 sous le très juste titre : *L'Urbain sans lieu ni borne*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

Edward Relph propose quant à lui le concept de « *placelessness* » pour désigner la perte du sens du lieu par des individus qui n'entretiendraient plus de liens avec des espaces devenus uniformes et neutres. Relph estime que les individus sont « géographiquement aliénés » et que la mobilité impose la multiplication des espaces, dont les aérogares, où cette aliénation se déploierait de plus en plus<sup>1</sup>. Manuel Castells, qui a consacré une somme à l'analyse critique des réseaux et des flux communicationnels, verse lui aussi dans une vision très négative de l'aéroport. Décrivant celui de Barajas à Barcelone, il écrit : « Dans la beauté froide [de l'aéroport], les passagers affrontent leur terrible vérité : ils sont seuls au milieu de l'espace des flux [...] Ils sont suspendus dans le vide du transit. [...] Et nulle évasion n'est possible<sup>2</sup>. »

Dans ce type de thèse, on réduit la mobilité au transport, et on ne réalise pas qu'on habite aussi les réseaux ; ces derniers ne sont vus que comme des instruments et des prothèses techniques qui participent de l'affaiblissement de la relation entre individus quasi dépossédés d'eux-mêmes par l'usage fonctionnel ; leurs rapports au monde social perdraient leur épaisseur, leur authenticité et leur capacité « édifiante » – pourtant jamais réellement définis par ailleurs. On ne saisit pas l'hyperspatialité, la subtilité et la complexité de l'expérience que les individus font de tout espace-temps. À rebours de ces approches, les *Mobility Studies* ont montré que la prise en compte des mobilités dans toutes leurs dimensions permettait de lire différemment le monde social. Dans des travaux comme ceux de John Urry, ou de Mimi Sheller, ou encore ceux, en France, d'Isaac Joseph, François Ascher, Jean-Samuel Bordeuil, la mobilité est apparue pour ce qu'elle est : une spatialité essentielle, à prendre au sérieux, désormais associée de plus en plus consubstantiellement à l'outre-spatialité numérique et communicationnelle. On a dès lors pris conscience que la vie urbaine et ses spatialisations ne pouvaient plus être

1. Edward Relph, *Place and Placelessness*, Londres, Pion, 1976.

2. Manuel Castells, *La Société en réseau. L'ère de l'information*, Paris, Fayard, 1998, p. 473.

pensées presque uniquement à partir de la vie résidentielle. On vit des analyses comme celle du sociologue Jean Rémy, précurseur avec l'examen de ce qu'il appelait la « ville invisible<sup>1</sup> », c'est-à-dire une urbanité relativement découplée de la résidence et de son voisinage – qui ont longtemps surdéterminé les explications données aux formes de la sociabilité urbaine.

### *Un monde de passagers variés*

Un « non-lieu » n'est finalement qu'un lieu mal observé et mal compris – sans nier pour autant qu'il existe des lieux plus ou moins amènes, plus ou moins habitables, plus ou moins hospitaliers. Il faut donc dépasser les examens des aéroports comme non-lieux car, outre qu'ils constituent aujourd'hui, partout au Monde, des points de cristallisation des développements et des centralités « métro et mégapolitains », des pôles « d'entrecroisement et de commutation de réseaux multiples, noyau[x] de densité dans un gigantesque enchevêtrement de flux<sup>2</sup> », ils s'affirment aussi comme des hyper-lieux fascinants, ambivalents et ambigus, qui imposent de renoncer à toute appréciation univoque ; des espaces-temps de vie complexes et connectés, où se mettent clairement en scène les systèmes de liens que les humains établissent entre des ancrages (des endroits, pas seulement le logis, où s'établir pour un moment et pour assurer ses départs, là où l'on demeure même si on n'y réside pas), des mobilités, des communications. Là se jouent, d'une manière spectaculaire, la chorégraphie et la dramaturgie de la vie quotidienne à l'ère de la mondialisation urbaine, pour le meilleur, parfois pour le pire, mais surtout pour le banal,

1. Jean Rémy, « Ville visible, ville invisible : un réseau aréolaire », in Françoise Dureau et Jean-Pierre Lévy (dir.), *L'Accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*, Paris, L'Harmattan, 2002, p. 302-341.

2. Pierre Veltz, *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, Paris, PUF, « Quadrige, Essais, Débats », 2005 [1996], p. 65.

car la plupart du temps c'est de ce bois du banal que l'existence est faite.

C'est ce qu'indiquent bien des recherches les plus actuelles et originales, comme celle de Jean-Baptiste Frétiigny qui, dans le cadre d'une thèse de doctorat et des travaux qu'il a poursuivis depuis, a remarquablement abordé la question des manières de « vivre l'aéroport ». Il a pris le parti d'étudier finement quatre grandes plates-formes de statut mondial : Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International. Ces *hubs* structurent les flux globaux et les correspondances, mais sont aussi des portes d'entrée pour des destinations prisées de tourisme et d'affaire. Il a pu montrer que l'on co-habitait authentiquement au sein de ces immenses aéroports, dont chacune accueille au moins 150 000 passagers par jour pour 300 liaisons aériennes quotidiennes – ou davantage<sup>1</sup>.

Jean-Baptiste Frétiigny examine finement les « arts de faire » spatiaux de tous ceux qui passent et stationnent à l'aéroport. Pas seulement les voyageurs, car pour deux passagers embarqués, on doit compter quasiment un personnel présent sur la plateforme aéroportuaire – hôtels inclus ; sans oublier les « attendants », qui accompagnent ou attendent un voyageur, et qui sont particulièrement nombreux pour les passagers arrivant des ou se destinant aux pays en développement (notamment d'Afrique), sans omettre les personnes qui gravitent autour des entrées et des sorties (taxis, acteurs de différents trafics clandestins, sans domicile fixe qui viennent s'agrèger là où des ressources peuvent être trouvées). Sans négliger non plus ceux qui investissent l'aéroport de manière intempestive : il n'est pas rare qu'on utilise des espaces intérieurs d'un aéroport et/ou de ses lisères pour manifester au service d'une cause – la dénonciation des zones de rétention, celle des nuisances sonores et environnementales,

1. Jean-Baptiste Frétiigny, *Les Mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International*, thèse de géographie, 2013, Université de Paris-Panthéon-Sorbonne.

celle de la concurrence déloyale des chauffeurs «uberisés» envers les taxis... De nombreuses populations variées composent la gamme des co-habitants aéroportuaires, ce qui enrichit *de facto* le registre des pratiques de co-habitations.

Les passagers, au demeurant, ne forment pas un ensemble homogène. Jean-Baptiste Frétny a identifié douze profils différents selon les causes mobilitaires, leurs justifications, leurs *modus operandi*, et il montre que les attentes et les pratiques des voyageurs de chaque profil ne sont absolument pas les mêmes. Les opérateurs aéroportuaires eux-mêmes différencient avec précision les voyageurs et font de cette différenciation une clé de leur action, afin de satisfaire au mieux les aspirations de la clientèle de référence, celle liée aux affaires ainsi que celle des personnes fortunées, caractérisée aussi par une «mobilité intense et récurrente». Pour les acteurs professionnels, il s'agit de mettre en valeur et de choyer le passager de *Business Class* et de «première» – celui-ci s'avérant ainsi un VIP, ce «statut» envié de tous. C'est à lui que s'adressent en priorité les publicités des plus grands annonceurs : il est le destinataire de la plupart des messages informationnels les plus précis, celui auquel on réfléchit lorsqu'on veut penser un nouvel aménagement, un nouveau service.

À partir de ce sommet, on décline d'autres types.

– Les individus qui se déplacent pour des motifs professionnels (de la mobilité régulière à la mobilité occasionnelle) sans pouvoir s'offrir la *Business*.

– Les différentes gammes de touristes : ces derniers constituent le voyageur moyen par excellence, celui qui forme le gros du contingent et qui est appréhendé en tant qu'il est compris dans la masse. Ce faisant, on commet une erreur car il y a autant de types touristiques qu'il y a d'individus, le tourisme étant lui aussi marqué par l'individualisation, mais il est vrai que la valeur ajoutée du voyage touristique pour les transporteurs et donc les gestionnaires d'aéroports dépend, compte tenu des tarifs pratiqués, de la «quantité transportée», à l'opposé des clients *Business* et «première classe», qui rapportent de l'argent *per capita*.

– Les étudiants, les enseignants, les chercheurs (qui forment un groupe appréciable et assez nombreux).

– Enfin, au bas de l'échelle, ceux qui voyagent pour des motifs personnels, indiscernables, et tout particulièrement ceux qui visitent famille et/ou amis. Lorsqu'ils vont et viennent de pays des Suds, ces passagers, en grand nombre pourtant, sont les moins valorisés et se confondent à l'occasion avec le dernier groupe, celui des migrants – plus ou moins autorisés.

La gamme de services qu'on peut attendre au sein d'un aéroport porte donc au pinacle le mode «premium», qui étalonne tout le reste. Celui de la personne qui bénéficie d'une attention individuelle de tous les instants, en même temps que d'un allègement maximum des contraintes de contrôle et d'attentes : accès réservés aux enregistrements, au contrôle frontalier, à l'embarquement, salons privés où nourritures et boissons de qualité sont fournies gratuitement et en abondance, offres commerciales spécifiques dans les boutiques, etc. Ce passager de la classe «affaires», ou mieux encore de la première classe, là où l'on s'approche le plus du régime de l'aviation privée, doit se sentir membre d'un club électif – et en posséder la carte, ce fameux talisman que chacun se flatte d'exciper et qui vous distingue du vulgaire. Le voyageur lambda ne peut y prétendre, sauf surclassement occasionnel (le rêve de l'habitué de la classe économique). Les autres passagers et leurs besoins sont appréhendés selon un régime dégradé par rapport à cette référence. Au plus bas, les plus pauvres des voyageurs seront confrontés au maximum de la lenteur des processus d'embarquement, de débarquement, de transit, de contrôle, sans qu'aucune facilitation réelle ne leur soit proposée en première intention – quand ils ne seront pas sur-contrôlés et en bout de course entravés dans leur périple par les autorités. L'aéroport est un *espace de marquage social intense* – et les commerces, qui sélectionnent très explicitement différentes chalandises, selon les secteurs aéroportuaires, en sont de bons indices, tout comme le sont les zones d'attente et de rétention où l'on regroupe les «indésirables».

*Des pratiques qui font sens*

Jean-Baptiste Frétnigny insiste beaucoup sur la richesse des pratiques pédestres, qui dominent dans de tels espaces où l'on parcourt de longues distances pour se rendre d'un endroit à un autre (comme dans les *malls*). Il montre aussi que si, selon leurs profils de mobilité, les individus tendent à organiser différemment leurs moments d'hyper-lieu, ils ne les conçoivent en tout cas pas du tout, pour la grande majorité d'entre eux, comme une séquence de temps perdu dans un lieu insignifiant : ils co-habitent véritablement. Dans sa thèse, il recense douze activités principales des voyageurs (du travail au sommeil en passant par l'observation, ou la flânerie sans but) qu'il distribue dans un répertoire de trois « registres » de spatialités, chacun comportant deux régimes principaux d'activité<sup>1</sup>. Il identifie chez les passagers :

- des expériences spatiales de type « « quotidien » (avec les deux pôles référentiels du « travail » et du « flottement » – un mode de décrochage semi-attentif très fréquent chez les passagers habitués aux mobilités aériennes et à leurs temporalités) ;
- d'autres expériences, de type « hors-quotidien » (avec les deux pôles de « l'appropriation » et de « l'attente ») ;
- enfin ce qu'il nomme « l'ordinaire à distance » (marqué par les deux références du « ressourcement » et de l'« arpentage »).

L'habitation de l'aéroport naît de la combinaison de ces trois registres – certains en pratiquant exclusivement un, d'autres les hybridant. Le premier est clairement celui des personnes pour lesquelles l'aéroport et, bien sûr, l'intérieur des avions eux-mêmes sont des composants indissociables de l'espace-temps quotidien globalisé d'une vie professionnelle qui sature

1. Il a conduit, après des observations minutieuses pendant plus d'une année, une robuste enquête qualitative auprès de 136 passagers choisis dans ses différents aéroports cibles. Ses conclusions ont résisté à mes propres investigations dans de nombreux sites aéroportuaires, dont certains de plus petites tailles comme Lyon, Montréal, Berlin, Prague, Zurich.

l'existence personnelle. Affairés en même temps que fatigués par leurs mobilités, ils réclament des prestations spécifiques, aspirent à se retrancher au calme, loin des autres co-présents. En revanche, ils souhaitent contacter des proches topologiques, et leurs besoins de télécommunication de même que des services spécifiques apportés aux travailleurs aéro-mobiles pressés et connectés (cette nouvelle jet-set du labeur lucratif) sont de plus en plus impérieux. Leurs demandes tirent l'équipement des aéroports et des aéronefs vers le sommet de la technicité communicationnelle – ce dont tous les autres passagers profitent – et c'est une des raisons pour lesquelles les aérogares sont des hyper-lieux où la convergence entre les déplacements physiques, les flux informationnels et les données numériques s'avère très aboutie (sachant que de surcroît, sans le numérique et ses *data* le trafic aérien n'est aujourd'hui plus régulable, autre facteur de convergence).

Second registre, celui des passagers qui vivent ce moment aéroportuaire comme une rupture relative avec le quotidien, riche de possibles inédits. Ces voyageurs – pas forcément peu habitués aux déplacements, et même loin de là – apparaissent comme les plus réflexifs et se livrent à des pratiques « d'appropriation » : alors que les premiers cités sont blasés à propos de cette tranche de vie mobile banalisée dans le continuum de leur agenda (attitude assurant de se différencier des « touristes » et autres ingénus qui font perdre du temps et qu'il faut donc éviter), les seconds manifestent un intérêt actif pour ce qu'ils vivent. Jean-Baptiste Frétnigny a noté qu'ils prenaient de nombreuses photographies pour, en quelque sorte, documenter des instantanés spatiaux. Mais il a aussi observé, soulignant la variété des attitudes à l'intérieur d'une catégorie de voyageurs, qu'une autre fraction du contingent des passagers envisageant l'aéroport comme une bulle de hors-quotidien manifeste une insatisfaction, qui procède de la déception de ce qu'on découvre dans cet aéroport (y compris en termes d'aménités, comparativement à d'autres) et/ou d'agacement et de stress liés aux contraintes propres qui pèsent sur le voyage aérien.

Ce constat permet d'insister sur un point : le fait d'habiter un lieu réellement, d'en maîtriser des cadres et des règles et de

co-habiter avec autrui, ne signifie pas que cela soit forcément plaisant ou valorisant. La spatialité est aussi (surtout ?) faite de dégoûts, de renoncement, d'embarras, d'ennui, de prudence, de neutralité, de réticence, d'angoisse, de routines éreintantes. On ne peut réduire l'expérience habitante à une joyeuse escapade, ou à une source permanente d'édification à haute valeur philosophique, artistique, morale – ceci étant dit à l'encontre des tenants de l'héroïsation des pratiques, qui ont tôt fait de dénigrer le caractère de lieu à tout espace qui ne soit que le siège d'un vécu plat et morne et/ou désagréable. La spatialité humaine se vit en général à l'ordinaire, il faut bien l'admettre, mais tourne rapidement au vinaigre lorsqu'il s'agit de gérer ses relations aux autres humains et aux non-humains et devient une épreuve fatigante.

Jean-Baptiste Frégnon montre parfaitement cette banalité de l'habitude dans son analyse de « l'ordinaire à distance », qui concerne une majorité de passagers enquêtés : à savoir une spatialité relativement « standard » pour celui qui la pratique, mais transposée au sein de l'aéroport, devenu un terrain de réalisation d'une sorte d'exceptionnel-normal, que l'on expérimente intentionnellement et qui n'est pas ressentie comme de l'espace-temps gaspillé, dispersé, mais un moment de découverte(s) possible(s). Ces personnes peuvent faire usage du répertoire du « ressourcement » : elles privilégient alors une station à partir de laquelle elles observent, se reposent, sommeillent, jouent, lisent, écoutent de la musique, écrivent des cartes postales, mangent, entretiennent une conversation avec l'entourage connu ou inconnu, surfent sur le réseau, téléphonent, tout cela sans inquiétude ni hâte, comme s'il s'agissait de jouir de ce chez-soi momentané que devient l'aéroport. On tient là des activités de *domestication* de l'espace : une quasi-résidentialisation, qui va de pair avec l'apparition de pratiques proches de la sphère de l'intimité : celle-ci est même en partie partagée *via* l'usage des toilettes non privatives où l'on s'expose aux regards des autres – sans gêne, comme si la bulle de l'aérogare protégeait d'une exposition totalement publique plus difficile à assumer, comme si la mise en commun aéroportuaire, ce que l'on y vit d'expérience partagée, créait une connivence

qui supporte la « convivance », ce vieux mot venu de l'occitan pour désigner la simple vie concrète avec les autres.

Les adeptes de l'ordinaire à distance usent également du répertoire de l'« arpentage » : pour ces passagers, la mobilité pédestre n'est pas vécue comme une contrainte, mais plutôt une habitude qu'on transfère et réalise dans un contexte de quasi-promenade, propice à l'échange, à la recherche de situations nouvelles. Ils en profitent pour nouer des contacts, sans autre volonté que la discussion courte ; ils s'amuse des choses vues : ce *nouveau type de flâneurs* ne serait-il pas, à l'instar de cette figure que Charles Baudelaire d'abord puis d'autres, Walter Benjamin en particulier, ont dressé en emblème du citadin de la grande ville du XIX<sup>e</sup> siècle et du début du XX<sup>e</sup> ? Ce sont des représentants d'un idéal-type contemporain, de ce « passant considérable » (l'expression est de Stéphane Mallarmé à propos de Baudelaire) qui actuellement traverse les hyper-lieux signifiant la mondialisation ? Un emblème de cet « urbain » – ce mot qui, on le souligne trop peu, dénote à la fois l'habitant et son habitat – généralisé. Relisons Baudelaire :

Pour le parfait flâneur, pour l'observateur passionné, c'est une immense jouissance que d'élire domicile dans le nombre, dans l'ondoyant, dans le mouvement, dans le fugitif et l'infini. Être hors de chez soi, et pourtant se sentir partout chez soi ; voir le monde, être au centre du monde et rester caché au monde, tels sont quelques-uns des moindres plaisirs de ces esprits indépendants, passionnés, impartiaux, que la langue ne peut que maladroitement définir. L'observateur est un prince qui jouit partout de son *incognito*<sup>1</sup>.

On croirait que cela a été écrit pour désigner nos passagers qui jouent de l'ordinaire à distance, au sein de la capsule aéroportuaire qui les soustrait tout en les connectant, qui les ancre tout en les mobilisant – et plus généralement pour qualifier les habitants de passage des hyper-lieux ubiquitaires.

1. Charles Baudelaire, *Le Peintre de la vie moderne*, Paris, Fayard, 2010 [1863].

*Urbanité marchande*

Les grands aéroports internationaux (dont la taille peut être gigantesque) sont connectés de toute part, à la fois par voie aérienne, par voie terrestre et communicationnelle – des conques traversées d'innombrables lignes de flux qui les dilatent à l'échelle du Monde. Partout, on a voulu marquer clairement leur intégrité et leur immunité, c'est-à-dire leur capacité à être des lieux clos, sûrs et protégés, tout en travaillant à l'euphémisation de la fermeture effective et nécessaire. Il importe que ces espaces passagers soient à la fois des « ouverts » et des « fermés ». Pour ce faire, on privilégie la transparence et l'ouverture intérieure des bâtiments, en vitrant les parois, en élevant les hauteurs sous plafond grâce à des toitures très techniques qui couvrent de vastes halls à éclairage zénithal – une parenté avec le *mall*. On insère des salons d'attente aménagés comme des espaces quasi domestiques, on développe des jardins d'intérieur, des aires de repos où l'on peut s'allonger un moment et, entre deux avions, récupérer le sommeil manquant ; on prend soin du décor et de la qualité des matériaux, frisant à l'occasion le luxe. Parallèlement, les zones commerciales, réduites à la portion congrue il y a un demi-siècle (l'alcool, les cigarettes, les journaux), deviennent de véritables *malls*, très lucratifs, où les sociétés gestionnaires des aéroports développent des offres commerciales spécifiques du type de chaland qu'un terminal accueille. Le loisir fait aussi son entrée : casino ici (à Las Vegas, bien sûr, mais aussi à Francfort et en de nombreux autres lieux), annexe de musée là (du Rijksmuseum par exemple, à Amsterdam), attractions ailleurs.

S'il est transparent au regard, l'espace interne des aéroports est toutefois découpé par des limites puissantes et des enclos s'y épanouissent : le principe de séparation y règne. Chaque terminal d'aéroport est un tout cohérent au sein duquel chaque activité est traitée comme une totalité. Des espaces spécialisés naissent et ont tendance à s'isoler au sein de l'isolat. Ainsi, les

salons d'attente pour les passagers de classe affaire, à l'entrée réservée, à l'ambiance calme et feutrée, découpés eux-mêmes en petites sphères quasi privatives. D'ailleurs, dans les appareils, les nouveaux aménagements de classe affaire et surtout de première classe jouent cette carte du privé (de la *privacy*), de l'intimité, allant désormais jusqu'à cloisonner l'espace, comme si l'on voyageait dans son avion personnel – un sentiment renforcé par l'individualisation du service.

D'autres périmètres sont plus dissimulés encore, en particulier les secteurs d'attente et de rétention, où les autorités examinent le cas des voyageurs stoppés dans leur pérégrination pour des questions de papiers ou de soupçon de contravention. Ces poches de confinement et de contrôle strict se multiplient dans la zone internationale de tous les aéroports. Elles se doublent aujourd'hui de zones de résidence pour les individus retenus le plus longtemps, qui attendent là leur sort parfois plusieurs semaines ; ils sont souvent situés au bord des pistes, mais aussi éventuellement localisés dans des hôtels bon marché à la lisière de l'aéroport, loués par l'administration. Ce monde parallèle de la rétention est ignoré de la plupart des voyageurs et entend le rester. Comme tout grand navire, l'aéroport possède ses soutes discrètes, mais manifestant la logique globale du système autant que l'organisation huilée du trajet pacifié du voyageur ordinaire.

Confrontés à la difficulté d'une organisation et d'une régulation complexes, les autorités aéroportuaires développent une conscience de plus en plus claire de la nécessité de réfléchir aux espaces qu'ils proposent aux passagers, mais aussi aux employés, en dépassant le seul critère, dominant dans les années 1980-90, de l'efficacité fonctionnelle. La réflexion d'ingénierie et d'ergonomie destinée à fiabiliser le déroulement du processus mobilitaire est doublée d'une autre, destinée à appréhender l'aéroport comme un (hyper)-lieu de centralité métropolitaine, dont il faut accroître les aménités et la qualité, qui est pensé comme un véritable terrain d'expérience inédite : tout ce qu'on peut vouloir trouver et éprouver en ville doit s'y trouver, en plus de la sécurité !

Cette problématique fait quelque peu difficulté aux gestionnaires, qui peinent à totalement intégrer la fonction d'urbaniste et, surtout, à admettre que les passagers et les employés pourraient être considérés autrement que comme des usagers passifs et, pour les premiers, comme des clients. Jean-Baptiste Frétny montre que personne, du côté des gestionnaires concepteurs qu'il a interrogés, ne songeait vraiment à aller jusqu'au bout de la logique : si l'aménagement de l'aéroport comporte un enjeu d'urbanité, pourquoi ne pas réserver une place légitime aux co-habitants, qui pourraient avoir leur mot à dire ? Las, on se rend bien compte que cette question n'est pas d'actualité, et que si l'on présente l'aéroport comme une sorte de centre urbain, on le pense à l'aide du modèle de l'*emporion* plus que de l'*agora*, de la ville marchande plus que de la ville politique.

Cela posé, on peut estimer qu'on tient là une caractéristique majeure des hyper-lieux contemporains les plus emblématiques de la mondialité. Commutateurs mobilitaires, grandes places attractrices comme Times Square, pôles d'animation de la vie urbaine, spots touristiques, grands équipements de sports, de culture, et de loisirs, *shopping malls* : tous sont entendus comme des plates-formes où l'activité de commerce, de service et d'échange monétisé, avec la rente immobilière qui les accompagne, est la seule condition de possibilité véritable de la stabilisation d'espaces communs. Elles accueillent des publics variés dans un cadre à la fois ouvert et contraint qui maintient la civilité. Ce triomphe d'une urbanité commerciale et de loisir repose sur un postulat : on peut y maîtriser ce que l'on ne peut cadrer dans un espace public classique, « tenu » par la seule puissance publique, en particulier les populations « indésirables » (rappelons qu'à Times Square on est parvenu à marginaliser les marginaux, à les confiner aux abords – ainsi que les pratiques incommodes).

Ces hyper-lieux deviennent donc peu à peu des objets spatiaux étranges et déroutants : incontestablement pratiqués par des populations diverses, leurs conceptions et leurs régulations tendent toutefois à en lisser les aspérités sociales, à les installer dans des périmètres harmoniques où rien ne doit troubler une sociabilité

paisible et souriante (celle qu'on met en scène dans les documents publicitaires). Dès lors, on s'éloigne de ce que l'espace public constitue en principe :

*D'abord, un lieu vide de tout pouvoir* qui entraverait par trop l'expression des habitants, car l'espace public n'est pas celui où se manifeste la force des contrôles. Or ces hyper-lieux « marchands » sont marqués par la norme et la règle explicites, ce qui limite considérablement la possibilité d'une action politique. Ainsi, le 20 décembre 2014, au Mall of America, les employés de la sécurité, aidés par la police locale, ont interrompu une manifestation pacifique organisée par les activistes de Black Lives Matter. Ce mouvement, créé en juillet 2013 en réaction à l'acquiescement, en Floride, du meurtrier d'un jeune adolescent noir, Trayvon Martin, a connu un regain depuis la mort de Michael Brown, tué par un policier à Ferguson, Missouri, le 9 août 2014<sup>1</sup>. Black Lives Matter entend dénoncer les violences des forces de l'ordre, et ce 20 décembre, quelques centaines de jeunes gens, de toutes couleurs, se réunirent pour scander des slogans. Leur volonté de discuter avec les employés et chalandis tourna court, car la direction du *mall* estima qu'une telle manifestation était contraire aux règles de police du MOA, qui proscribit explicitement « toute expression de protestation politique et toute manifestation<sup>2</sup> » ; elle demanda la fermeture des magasins, et il fut procédé rapidement à l'évacuation des contrevenants, dont une vingtaine furent arrêtés sans ménagement par les policiers appelés rapidement en renfort (sur son site, le MOA se targue de ses relations de travail efficaces avec la police...). Ce cas d'espèce, choisi parmi un grand nombre d'autres possibles, montre que dans ce type d'hyper-lieu seul l'infra-politique est acceptable, toute formalisation est impossible. Notons que, curieusement peut-être, il est plus facile d'investir un aéroport, pourtant très contrôlé, qu'un *shopping mall*. En effet, on a déjà évoqué le fait

1. Cf. *infra*, chapitre III, p. 135 sq.

2. Communiqué de la direction, cité par CNN : <http://edition.cnn.com/2014/12/21/us/mall-of-america-black-lives-protest/index.html>



que parmi les « indésirables », on trouvait souvent des protestataires se servant de la partie hors douane des aéroports comme d'une scène pour leurs démonstrations publiques. La chose serait encore plus nette dans les gares ; le centre commercial, comme le parc d'attractions, est sans doute l'espace le plus maintenu et surveillé qui soit, là où existe le moins de marges possibles.

*D'autre part, un lieu qui se caractérise par une grande variété sociale, un lieu de la liberté de co-habitation. Or, au sein des hyper-lieux « marchands », il est procédé en permanence à un tri des populations, à une sélection des bonnes pratiques autorisées, à une contention de ceux et de ce qui vient troubler un ordre « normal » : celui-là même que les concepteurs, gestionnaires et investisseurs estiment propice à la réalisation la plus efficace possible des fonctions (le transport, l'achat, le loisir, la culture...). L'urbanité, la flânerie, la jouissance des aménités tendent, dans l'esprit de ces opérateurs et promoteurs des *emporion* contemporains, à devenir des variables de facilitation de la chalandise et de l'usage fonctionnel, donc de maximalisation de la rentabilité. L'urbanité est ici incidente, elle est transformée en forme qu'on peut « designer », reproduire à l'envi un peu partout.*

Les entreprises privées qui investissent massivement dans les hyper-lieux et les « opèrent » tendent à technologiser et à « équiper » la spatialité humaine et la co-habitation<sup>1</sup>. Pour cela, ils usent de l'association du design, de l'ergonomie fonctionnelle, de l'ingénierie, de la sécurité, de la propreté (elle arrive toujours dans le peloton de tête des revendications des usagers), des nouvelles technologies (ah, les mirages de la *Smart City* !), pour servir la consommation et l'*entertainment*. Ils créent ainsi un cercle vertueux à leurs yeux et convertissent cela en imagination géographique, abondamment mise en image par la publicité et les médias<sup>2</sup>. Une telle démarche, sous couvert de satisfaire des

1. Bien des autorités publiques se sont converties à cette vision marchande et paraissent incapables d'apporter une approche différente.

2. Michel Lussault, « L'imagination géographique de la "World City" »,

aspirations des individus, participe surtout du fantasme d'orientation des pratiques des clients par le dispositif spatial instauré, afin de maximiser le développement des activités rémunératrices et par là même de conforter la position de ces opérateurs économiques globalisés sur le champ urbain.

### *Micro-géopolitique*

Assurément, les individus adhèrent plus souvent qu'à leur tour à ces prescriptions, qui ont le mérite d'être simples et efficaces – il n'y a qu'à se laisser aller, et Foucault rappelait que la norme, de toute façon, ne nous lâche jamais. Mais parallèlement, on tend trop à l'oublier, ils réalisent leurs expériences de co-habitation – qui introduisent, par rapport aux modèles de fréquentation envisagés, des variations, des biais, des anicroches, des incidents, des disputes ; de surcroît, ces habitants produisent leurs propres récits et images de leurs pratiques, ils les échangent, notamment *via* les réseaux sociaux, en parlent, en disputent, les jugent, les évaluent, les notent (sur de nombreuses applications en ligne qui le permettent) : de ce seul fait, il se produit inévitablement un écart, un décalage, parfois à peine perceptible, parfois flagrant, de la spatialité effective par rapport à la norme explicite du dispositif de l'hyper-lieu. Il en résulte une sorte de repolitisation à bas bruit, au sens où les personnes impliquées posent toujours en pratique(s) la question de la qualité et de la pertinence de l'espace qu'elles investissent et de ce qui les sépare et les relie aux autres et aux choses.

Il n'existe pas de spatialité qui suspende cette *pragmatique du jugement spatial et de la justification de la spatialité*, cette définition, permanente et difficile, de la « bonne distance » et des « bonnes places » relatives qu'on envisage pour soi et pour les autres, ainsi que sa possible expression en différends *in situ*.

in Michel Lussault et Olivier Mongin (dir.), *Cultures et créations dans les métropoles-monde*, Paris, Hermann, 2016, p. 23-45.

Cette pragmatique naît au croisement des normes que l'individu intègre et réactualise sans cesse par ses expériences, et des marges qu'il s'accorde en permanence dans les situations d'actions. Chaque personne « embarquée » (voyageur, employé...) endosse donc un rôle, celui du passager ou du salarié docile en se pliant aux contraintes imposées. Mais, simultanément, il déploie des microstratégies spatiales qui lui permettent d'habiter en propre, de s'approprier cet espace normé et aux pratiques codifiées et même ritualisées. Un individu engagé dans le processus aéroportuaire (et cela va jusqu'à l'intérieur de l'avion inclus) possède au moins deux faces d'acteur social : une où il est *opéré* par le dispositif contraint et contraignant de l'aéroport, une où il *opère* en tant que sujet doté de volontés, avec des spatialités qui font sens pour lui-même si elles ne sont pas considérées comme normales par les concepteurs : un individu détourne souvent, plus ou moins volontairement, les règles spatiales d'usage, même les plus contraignantes.

Ainsi, de nombreux passagers et employés se trompent dans des procédures spatiales pourtant surencadrées et inventent alors une manière d'investir malgré tout un espace de parcours qui ne leur est pas destiné, en se donnant contenance et en faisant bonne figure. Dans un tout autre registre, on constate facilement, au sein des grands aéroports internationaux, les pratiques de voyageurs masculins chinois en transit, qui prennent l'habitude de se grouper en s'asseyant par terre pour certains, afin d'engager des parties de cartes endiablées et parfois bruyantes. De même, à Dubaï comme partout où circulent en nombre des personnes issues du sous-continent indien, on voit celles-ci attendre l'embarquement en grappes, assises par terre ou accroupies – n'oublions pas que la station assise sur un siège n'est pas une habitude dans de très nombreuses cultures.

Les passagers premium ne sont pas en reste en matière d'adaptation, de revendication d'un service particulier, d'exigence imprévue à satisfaire en urgence. Sans compter tous les cas où des individus exposent aux yeux de tous des moments de vie qui ne cadrent pas avec les règlements ni avec ce que les formes

spatiales prévoient : scènes de ménage, rites religieux réalisés au sein d'un terminal, assemblément bruyant de supporters, contestation et protestation collective devant un problème posé par une rupture de correspondance. Ces attitudes sont officiellement déplorées par les gestionnaires, mais tolérées. Elles participent de cette appropriation d'espaces contraints, de l'invention d'un *régime adaptatif de spatialité* qui permet l'expression de soi.

Bref, il est erroné d'affirmer qu'il n'existe pas d'expérience spatiale (inter)personnelle au sein des aéroports. La co-habitation y est bien présente, dans toute sa richesse ; au vrai, elle ne peut nulle part être suspendue, même dans les circonstances les plus extrêmes, car l'être humain ne sait et ne peut pas ne pas habiter, malgré tout. Elle naît de l'ajustement entre ce que le respect du dispositif aéroportuaire impose, la façon dont on compose avec cette contrainte et cette normativité, et l'ouverture de pratiques qui adviennent – qu'on les ait prévues et anticipées (je décide de me ménager systématiquement une pause de rêverie, d'observation flottante ou de flânerie dans une période d'attente...) ou qu'elles soient incidentes, lorsqu'une anicroche vient retarder un enregistrement, un embarquement, un décollage. Il se crée ainsi un trouble dans le genre spatial imposé : cela se retrouve dans toutes les spatialités, mais on le remarque au mieux dans le cadre d'un espace contraint comme l'aérogare, où la limitation consentie des libertés est parmi les plus fortes qui soient et où, nonobstant, la marge d'action fait mieux que résister.

À l'aéroport comme dans tous les hyper-lieux mondialisés et aux usages très codifiés, les tensions, frottements, dissensions, conflits, affrontements entre cohabitants occasionnels sont légion et peuvent même prendre des tours très virulents, quoi qu'aient les gestionnaires et leurs personnels de sécurité, prompts à intervenir mais toujours confrontés à la possible expression de la controverse. La plupart de ces différends naissent d'une question spatiale qui fait problème, d'une opposition à propos de distance et de place. Un quidam trouve qu'on le regarde d'un peu trop près, lui et/ou sa famille (les questions de regards trop insistants expriment des disputes au sujet de la bonne distance à

observer entre chacun) ; un individu estime qu'on ne lui accorde pas la place qu'il réclame ou que le personnel ne lui prête pas l'attention qu'il mérite ; d'aucuns protestent qu'une file d'attente soit contournée par des resquilleurs ; d'autres soupçonnent une tentative de vol ou en sont vraiment victimes : ce sont des offenses d'intrusion, pour parler comme Erwin Goffmann. Tous ces micro-conflits expriment la puissance polémique du partage de l'espace par et dans la co-habitation. Du fait même, les hyper-lieux ouvrent vraiment sur le champ politique, si l'on souscrit à l'affirmation suivante de Jacques Rancière : « La politique, c'est la sphère d'activité d'un commun qui ne peut être que litigieux<sup>1</sup>. » Une *micro-géopolitique du Monde contemporain* se construit aussi, mine de rien, dans l'expression et le traitement de ces petits litiges quotidiens, qui naissent des modalités effectives du partage des espaces normatifs des hyper-lieux par des individus qui les investissent et se les approprient, allant jusqu'à dégrader et pervertir, plus ou moins intentionnellement, leurs règles d'usage.

\*

Dans l'aéroport se regroupent, se croisent et échangent une grande variété de personnes : cosmopolite et socialement très différencié, il participe d'une mondialité qui assure le contact d'individus dissemblables et une possibilité de partager, fût-ce sur le mode de la mitoyenneté, du frôlement, de l'esquive, des moments d'espaces communs, sans que chacun renonce pour autant à son quant-à-soi, à ses jugements, à ses caractéristiques personnelles et sociales, sans non plus évacuer le dissensus qui advient fréquemment, parfois brutalement. Les migrants y côtoient les vainqueurs de la globalisation, du moins ceux qui ne privilégient pas encore l'aviation d'affaire et qui ont définitivement opté pour le décrochage de la sociabilité ordinaire. Il existe une urbanité de l'aéroport, contrôlée certes mais incontestable, ne possédant pas l'ouverture qu'on peut observer dans

1. Jacques Rancière, *La Méésentente*, Paris, Galilée, 1995, p. 34-35.

un espace public classique. On peut y appréhender et y vivre directement la variété des positions sociales qui existe dans le monde : la grande pauvreté elle-même n'est pas absente ; si l'on tente de l'escamoter, elle apparaît promptement dans l'enceinte de l'aérogare et à ses portes.

Je me souviens d'une nuit d'octobre 2013, à Roissy, où l'annulation pour avarie de l'aéronef de mon vol vers São Paulo peu après minuit avait contraint les passagers à rejoindre, dans un joyeux capharnaüm teinté d'inquiétude, des hôtels situés alentour. Nous, passagers en classe économique (les passagers affaire et première avaient été pris en charge plus directement, bien sûr), errâmes dans les couloirs vides, à l'exception des employés (tous immigrés dont de nombreuses femmes) des sociétés de nettoyage ; et nous observâmes, alors que nous rejoignions les navettes routières qui allaient nous emmener à nos chambres, des sans domicile fixe, nombreux, établir leur campement pour la nuit, à l'abri des sas d'entrée et des auvents. Il existait à l'évidence une sorte de *modus vivendi* entre ces personnes et les agents de la sécurité qui toléraient leur présence. On était là devant une manifestation ordinaire de la variété des conditions d'existence aéroportuaire : parce que l'aéroport est un Monde urbain en réduction où s'expriment, fût-ce à bas bruit, toutes les tensions sociales du moment, il plaçait sous la lumière crue de l'éclairage des portes d'accès ces corps pauvres et fatigués, comme un emblème sinistre des inégalités qui rongent les sociétés. J'ai traversé cette scène, comme mes comparses, sans rien en manquer mais aussi en y consentant en quelque sorte, sans rien dire : claire manifestation de l'ambiguïté du rôle d'acteur-spectateur que nous endossons tous.

Il s'agit là d'une manifestation subreptice de l'exposition à la diversité sociale de l'aéroport. Le plus souvent elle est mise en scène de façon très explicite, surexposée et même « surjouée », à travers notamment la valorisation des passagers d'élection, des attentions qu'on leur doit et de leurs privilèges. Chacun peut et doit constater l'écart qui le sépare des autres et tous, riches, touristes et voyageurs des classes moyennes, passagers des milieux

populaires, pauvres en situation fragile et irrégulière, éprouvent à travers le traitement spatial qu'on leur réserve l'ampleur de ce qui les sépare, qui compense ce qui les assemble – la fréquentation d'un même hyper-lieu. Les formes de domination sont visibles et sensibles. À l'aéroport, le Monde se montre tel qu'il est, sans fioritures : un espace de « lutte des places » permanente, où chacun encourt toujours le risque d'être assigné à une position subalterne sur la seule foi de son « statut » de passager, qui condense ici le statut social (au demeurant, même les riches sont ici assignés, quoique choyés et dorlotés). L'aérogare s'avère être un miroir qui nous renvoie une vérité nue, dépouillée du vêtement festif qui peut faire illusion, comme à Times Square ou au sein des centres commerciaux, des enceintes sportives, des parcs d'attractions etc. On peut y observer crûment comment et par où se mettent en œuvre des formes de régulation séparatives et de contrôle de cet espace et des relations qui y adviennent.

### Les gares, ou l'urbain concentré

Les gares ferroviaires centrales constituent un autre cas fascinant d'hyper-lieux ubiquitaires, de commutateurs connectés, saturés de personnes, d'informations, de marchandises, d'activités. Ce sont des espaces où la vie urbaine s'arrime, se concentre et s'épanche en même temps. En la matière, on ne peut pas ne pas évoquer les gares japonaises. La « mégalopole » du Tōkaidō – cet ensemble urbanisé quasi en continu, qui court, *a minima*, d'Osaka à Tokyo et regroupe 55 millions d'habitants – est en effet, historiquement, très dépendante du transport ferroviaire. Celui-ci a en effet permis à la fois le maintien de secteurs centraux de très forte densité et de concentration d'activités économiques et une périurbanisation résidentielle précoce à grande échelle des classes moyennes salariées.

Les exigences de mobilité s'avèrent donc considérables, et le réseau ferroviaire urbain, qui achemine plus de 14 milliards de voyageurs annuels, est la clé de voûte de l'organisation urbaine. Ce

n'est pas un hasard si les gares (opérées soit par Japan Railways, soit par des compagnies privées, dont la plus importante, Tōkyū, transporte plus d'1 milliard de passagers par an) sont toutes devenues des centres mégapolitains majeurs qui scandent l'espace du Tōkaidō, des attracteurs de la co-habitation des personnes : on s'y croise au quotidien dans un mélange d'effervescence, de presse et de calme, aussi étonnant pour un Européen que l'efficacité du système de déplacement, sa sûreté, sa propreté et même sa facilité d'utilisation, lorsque l'on a saisi la répartition des rôles entre les différentes compagnies, le système de tarification et le mode de représentation graphique des réseaux. Sur les 50 gares les plus fréquentées au Monde, 45 sont japonaises. Au sommet, Shinjuku (plus d'1,2 milliard de passagers par an, soit plus de 3 millions par jour) et Shibuya, un peu plus d'1 milliard de voyageurs, sur laquelle je me focaliserai, car j'y ai mené des observations plus approfondies à trois reprises entre 2009 et 2012. À titre de comparaison, la gare du Nord à Paris accueille 190 millions de passagers annuels.

### L'appel du dehors

Shibuya, tout comme les autres grands nœuds ferrés tokyoïtes, s'appréhende d'abord comme un enchevêtrement de couloirs, desservant des niveaux différents de quais, distribuant d'autres couloirs, acheminant à gros bouillon, la journée durant de tôt le matin à tard le soir, le flot tassé des voyageurs ; un dédale, une pelote même tant les lignes et les axes de circulation paraissent densément intriqués. En fait, on s'aperçoit peu à peu que Shibuya connecte et assemble plusieurs gares de différents réseaux de chemin de fer, de métro, de bus. Il faut du temps et de la pratique pour s'y repérer, sans jamais pour autant maîtriser vraiment la structure d'ensemble de la gare ; on ne l'objective pas sous la forme d'un plan : elle est trop complexe, déployée sur tant d'étages... Tout y est trop tramé, croisé et recroisé : on doit se contenter d'identifier, grâce à des jalons, ici une signalétique,