

**Théo Fort-Jacques**

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE BRETAGNE  
RENNES

## POURQUOI RECOURIR AUX PARCOURS COMMENTÉS ?

Comme pour toute méthode d'enquête, la mise en œuvre des parcours commentés découle d'une série de choix, qui sont autant de moments clés de la construction du savoir scientifique : l'élaboration d'un questionnement théorique, assorti de postulats et d'hypothèses plus ou moins forts ; la désignation d'un terrain d'étude choisi en fonction de ce questionnement ou en raison de son caractère inexploré ; l'adhésion à des orientations épistémologiques spécifiques.

Aussi, avant d'explicitier les modalités de sa mise en œuvre et ses principaux résultats dans le cadre d'une étude sur la coprésence dans les espaces du métro à Paris (Fort-Jacques, 2010), il convient de restituer les motifs qui ont conduit à opter pour cette méthode. En amont de l'enquête, il y a tout d'abord l'étonnement face à un paradoxe. En dépit de l'intérêt renouvelé dont il fait l'objet en tant qu'enjeu urbain et ressource pour l'urbanisme, l'espace public demeure peu interrogé dans sa capacité à faire concept. Vanté pour ses vertus heuristiques (Debarbieux, 2001), l'espace public s'entend selon différentes acceptions. Selon les points de vue, l'accent sera mis sur la dimension morphologique et matérielle d'un site public, ou sur une forme de sociabilité spécifique marquée par l'anonymat et l'innattention polie (Goffman, 1973, Joseph, 1984), ou encore, de manière métaphorique, sur une sphère de délibération consubstantielle de l'émergence et de la démocratie (Habermas, 1993, Arendt, 1994).

Ces différents sens se combinent dans des discours qui contribuent à donner une lecture vertueuse des espaces publics, qu'il s'agisse de déplorer les menaces dont ils font l'objet - privatisation marchande, confiscation communautaire, fonctionnalisation automobile - ou d'affirmer le potentiel qu'ils recèlent pour l'action urbaine. Pourtant considérée comme essentiels à la genèse de l'urbanité, la spatialité des espaces publics

ne fait pas l'objet d'analyse approfondie (Blanc, 2001). Au fond elle est réduite à une condition - la coprésence - et à un cadre - le dispositif aménagé. Or la coprésence ne va pas de soi. Définie comme le fait de rassembler « en un même espace, en contiguïté, les entités et objets spatialisés, afin de rendre possible leurs relations » (Lussault, 2003, p. 212), elle constitue un accomplissement et se traduit dans des agencements dont la dimension spatiale demeure à sonder (Lussault, 2001). Que se passe-t-il en effet lorsque les individus se trouvent en situation de coprésence et qu'il leur faut mettre l'espace en commun ? Ce sont les enjeux pratiques, éthiques et peut-être même politiques de cette mise en commun que nous avons voulu mettre à jour et analyser. Afin de s'affranchir de la surdétermination sémantique véhiculée par la notion d'espace public, nous avons adopté une démarche exploratoire au plus près des actes et des mots des habitants.

Pour saisir les enjeux pratiques de la coprésence, nous avons ciblé le cas des « lieux-mouvement » (Amar, 1989), espaces produits par la mobilité caractérisés par des spatialités et des sociabilités éphémères et foisonnantes. Forcée au sein du pôle prospective de la RATP, cette notion participe de l'émergence d'une pensée aménagiste spécifique. À partir des années quatre-vingt, la RATP opère un changement de paradigme dans sa conception du métro. Sous l'impulsion des travaux de Georges Amar (1987) et d'Isaac Joseph (1987) notamment, le métro cesse d'être conçu uniquement comme un espace des flux pour être pensé comme un espace public. L'introduction de la notion de lieu traduit ainsi la prise en compte de l'épaisseur sociale des espaces de mobilité. Si la référence au concept géographique n'est pas explicite, une telle approche fait écho à des conceptions qui font du lieu un espace complexe, expression de tensions multiples. Tout d'abord, l'identité du lieu tient à la fois à un dispositif spatial aux limites sensibles et à des pratiques sociales en situation de coprésence (Lussault, 2003).

Ensuite, le lieu est certes doté d'une portée sociale et vecteur de valeurs communes, mais, offrant des prises à la pratique, il constitue également ce à partir de quoi le social peut-être négocié. Le lieu est ainsi constitutif de l'expérience : s'y lisent les rapports de configurations réciproques entre l'individu et son environnement (Berdoulay et Entrikin, 1998). De ce point de vue, l'étude des lieux mouvement s'inscrit pleinement dans une conception de la mobilité qui prend au sérieux l'espace-temps du déplacement.

Le cas du complexe d'échange de la Défense a plus particulièrement retenu notre attention. Son réaménagement au tournant des années deux mille a été l'occasion d'une opérationnalisation de ce nouveau paradigme. Le projet Cœur-transport associait en effet les enjeux de transport liés à la multimodalité, à la volonté de favoriser les échanges multiples (économiques et sociaux) et à l'ambition de fonder un lieu générateur d'urbanité (Amar, 1996) - où l'on retrouve la dimension vertueuse de l'espace public. En cela, cette démarche préfigure les enjeux actuels de la conception des espaces de mobilité, perçus comme des enjeux de la fabrique urbaine, au-delà de leur seule fonction transport. En témoignent le programme des gares du Grand Paris ou l'aménagement des grandes gares ferroviaires. Plus spécifiquement, la fonction de commutateur urbain du complexe d'échange à l'échelle de l'agglomération et du quartier, mettant en relation des espaces de statut divers (un pôle d'échanges, mais aussi un centre commercial, le parvis de la Défense et le CNIT), en fait un cas pertinent pour mener l'exploration des espaces de la coprésence en actes.

#### I- RECUEILLIR LA PAROLE DES USAGERS POUR COMPRENDRE LES PRATIQUES HABITANTES : COMMENT LA MÉTHODE EST-ELLE MISE EN ŒUVRE ?

Pour comprendre comment s'agence la coprésence dans le complexe d'échanges de la Défense, nous avons mis en œuvre une démarche volontairement exploratoire, adaptée au contexte, soucieuse de prendre au sérieux les individus. D'où le choix d'entrer par des situations précises, afin de ne pas en rester à une approche surplombante du dispositif spatial. L'observation de situations de seuils a constitué une première étape. Mais l'observation seule ne suffit pas à saisir les enjeux

individuels et collectifs inhérents à la mise en commun. Elle comporte en outre le risque de catégoriser des actes en fonction de schèmes qui lui sont extérieurs.

Pour comprendre ce que font les individus, pour quoi et comment ils font, il est indispensable de les interroger. Mais comment les interroger ? Comment recueillir un propos pertinent sur des pratiques apparemment banales, sans intérêt, qui relèvent des « géographies tranquilles du quotidien » (Di Méo, 1999) ? La coprésence dans l'espace public s'organise à la faveur de pratiques non-verbales, d'interactions non-focalisées, voire même de ruses qui dissimulent leurs motifs. Les stratégies et tactiques par lesquelles nous façonnons notre quotidien (de Certeau, 1990) sont passées sous silence et soustraites au regard d'autrui. Et les cheminements quotidiens dessinent des géographies subtiles qui procèdent souvent d'ellipses (Augoyard, 1979). Par ailleurs, la situation d'entretien présente le risque de produire des effets de discours et de susciter la mise en cohérence a posteriori qu'opèrent les individus dans les récits qu'ils sont invités à faire de leurs usages. Les entretiens *in situ* sous forme de parcours commentés constituent une solution pour surmonter ce double obstacle dans la mise en mots de pratiques silencieuses.

##### 1.1. Décrire, qualifier et énoncer une pratique spatiale singulière par un parcours commenté

L'objectif des entretiens est relativement simple à formuler : il s'agit de « dire l'espace en même temps qu'on le parcourt » (Grosjean & Thibaud, 2001, p. 9). Ils présentent le double intérêt de susciter un dire sur un faire qui se passe de mot et de faire coïncider la situation d'énonciation et la pratique décrite.

Trois activités sont sollicitées simultanément : marcher, percevoir et décrire. C'est l'informateur qui note les éléments de description qui doivent être le plus large possible : tous les sens peuvent être mobilisés. Cependant, si Jean-Paul Thibaud (2001) cible sa démarche sur la qualification de l'environnement sensible, sur les ambiances, il s'agit moins ici de s'intéresser à ce qui relève de la perception de l'espace, qu'aux pratiques spatiales en général, et, en particulier, aux procédures de mise en commun de l'espace à travers l'action et le discours.

Le parcours commenté permet de susciter des discours descriptifs (qualification des espaces parcourus et du problème de la coprésence) et d'énoncer des pratiques habituellement silencieuses. Mais il s'agit d'une expérience très singulière, à double titre. Il s'agit d'un parcours unique, isolé d'une expérience plus large du déplacement et des espaces publics. Il s'agit également d'un entretien centré sur une subjectivité, qui échoue parfois à traduire la dimension symbolique et collective de cette expérience. D'où la nécessité de compléter le parcours commenté par un rétro-commentaire dans un dispositif à deux entretiens (Hoyaux, 2003). Après le parcours commenté, focalisé sur les agencements géographiques de la coprésence opérés par l'usager, un deuxième entretien consiste en une herméneutique opérée par l'habitant sur ses propres manières de faire avec et dans l'espace : c'est le rétro-commentaire.

### 1.2. Mise en perspective et rétro-commentaire

Le commentaire issu du parcours est donc complété par un entretien ex post, c'est-à-dire : mené hors contexte, après la réalisation du parcours. Ce rétro-commentaire s'inscrit ainsi dans une « observation récurrente » (Amphoux, 2001), susceptible de procéder par réactivation sensorielle : l'informateur est confronté à des documents représentant l'espace parcouru, des extraits d'entretien le plus souvent, ou des photographies.

Ce deuxième entretien présente l'intérêt de revenir sur l'attention sélective (Proust, 1996), d'éclairer les ellipses, et de souligner les embrayeurs qui configurent l'espace du déplacement. Le rétro-commentaire permet en outre d'insérer le parcours dans un discours sur des pratiques spatiales plus larges, puisque le parcours lui-même est indissociable d'autres parcours et d'autres pratiques. Ces entretiens sont préparés à partir du parcours commenté. Ce sont donc des items déjà utilisés par l'usager qui sont proposés et discutés. S'engage ainsi un travail de traduction entre les mots de l'enquêteur et ceux de l'individu interrogé. C'est là le troisième intérêt de ce double entretien : il offre l'opportunité de confronter une première interprétation formulée par le chercheur à partir du parcours commenté à celle qu'en donne l'individu lui-même.

L'enjeu de ce protocole consiste à créer une tension entre les récits, tension propice à l'interprétation. Alors que le parcours commenté réalisé *in situ* participe à la construction du trajet en actes et en mots – voire à sa reconstruction lorsqu'il s'agit d'un itinéraire routinier, l'entretien ex post appelle une mémoire du trajet, il va à la rencontre d'une parole explicative. Dès lors, il s'agit de savoir comment se construisent l'explication, la rationalisation et la justification de la pratique de déplacement. Les deux exercices sont distincts, mais ils se complètent : ils renseignent différemment sur les modalités d'agencement de la coprésence.

Par ce protocole d'enquête, nous sollicitons donc la compétence narrative des individus. L'entretien sous forme de parcours commenté suscite chez les individus un surcroît de réflexivité. Il faut donc considérer l'entretien comme une situation en soi, un événement interactionnel singulier. Cette méthode postule en outre que la parole de l'autre constitue non pas tant un témoignage, qu'une analyse en tant que telle. La subjectivité n'est donc pas un obstacle, elle est partie intégrante de la relation entre le chercheur et son informateur. Bien souvent, les individus nous ont invités à sortir de la station, soulignant que l'enjeu de la coprésence et les artefacts mis en œuvre pour s'en saisir la dépassent, l'incluent et parfois l'ignorent. C'est pourquoi nous avons opéré des changements de focale successifs, qui ont défini de nouvelles situations : de la station à l'espace du déplacement, puis de ce dernier à la rame de métro.

## II- AU-DELÀ DES RÉSULTATS, UN MODE D'APPRÉHENSION SPÉCIFIQUE DU TERRAIN D'ÉTUDE

Les 28 individus interrogés<sup>1</sup> selon cette méthode nous ont permis d'éclairer les ressorts géographiques de la coprésence, qui ont pu être appréhendés selon trois registres discursifs : la description, l'énonciation et la signification. Les descriptions rassemblent les données relatives à l'expression du problème de la coprésence et la qualification des espaces parcourus.

1- Sans prétendre à la représentativité, l'échantillonnage visait à enquêter avec une diversité d'individus, tant du point de vue du genre, de l'âge, de la CSP, que du type d'usage du complexe d'échanges et de la ligne 1 du métro (quotidien ou exceptionnel notamment).

Les énonciations consistent en une mise en mots de la pratique et permettent de recueillir des données concernant les méthodes mises en œuvre pour traiter le problème de la coprésence, les modalités spatiales de l'action et de l'interaction. Les significations renvoient aux justifications auxquelles sont adossés ces actes et permettent de saisir les manifestations du souci de soi ou la dimension morale du déplacement. Nous n'entrerons pas dans le détail de ces résultats et en resterons à ce qui paraît le plus pertinent ici : restituer le cheminement scientifique suivi et l'intérêt heuristique de la méthode du parcours commenté.

Plus qu'un mode de recueil des données, aussi adapté soit-il à son objet, la méthode des parcours commenté sous-tend dans cette recherche un mode d'appréhension du terrain qui se caractérise par une disponibilité aux signes qu'il nous renvoie et une disposition à l'étonnement comme moteur de l'entreprise de connaissance. Cette recherche a souvent été celle du terrain pertinent, conçu comme l'instance épistémique visant à établir les faits empiriquement et qui est définie dans le cadre de l'enquête. Si le terrain est bien souvent ce qui résiste aux cadres de l'analyse pré-définis par le chercheur (Aldhuy et Labussière, 2012), dans le cas présent, il s'est plutôt dérobé. Le parcours commenté s'est ainsi révélé utile pour mettre au jour les situations pertinentes pour l'analyse.

D'abord focalisé sur les usages du complexe d'échange, où l'analyse a mis en évidence les ellipses du lieu, le regard a ensuite été élargi à d'autres aspects abordés lors des entretiens afin de saisir les manières dont les individus négocient la coprésence. D'autres dispositifs firent alors l'objet d'analyse : l'espace des cheminements sur la dalle, le réseau de transport à partir duquel s'opère le choix modal, la rame du métro. Cette deuxième phase supposait non seulement de reprendre le fil des entretiens dans une perspective linéaire, mais aussi de recourir à de nouvelles enquêtes par observation afin de compléter notre analyse.

### 2.1. Dans le complexe d'échanges : échecs au lieu

Dans les commentaires, souvent très sommaires, le complexe d'échanges semble réduit à sa fonction transport. Il fait le plus souvent l'objet d'une ellipse qui

est synonyme d'indifférence et qui traduit une pratique d'évitement d'un lieu jugé sans intérêt.

« Moi en tous les cas, je descends dans cette halle uniquement pour les transports. Sinon je passe par le dessus. Je prends les accès hauts. Pour ne pas être sous terre. C'est pas quelque chose que j'aime, être sous terre, donc je prends au maximum le haut »

Et, lorsqu'il est décrit, le lieu est essentiellement compris comme un espace de transit, fonction unique dont il tire son aspect répulsif ou fascinant selon l'appréciation des individus.

« C'est le lieu... j'sais pas... une atmosphère électrique... même si t'es pas pressé il faut que tu l'sois... parce que c'est un lieu de transit... y a aucune raison d'y stationner. J'imagine que les gens sont tous pressés ou font autant semblant que moi d'être pressés »...

Enfin, notons que l'observation a mis au jour des micro-territorisations par les groupes de jeunes qui se rassemblent en des points précis du complexe, notamment au niveau de l'accès qui mène au centre commercial des Quatre temps. Ces pratiques tendent à faire du lieu autre chose qu'un simple espace de transport. Mais, à la fois parce que les groupes se conçoivent comme des entités territoriales et y définissent un espace qui leur est propre et parce que les gestionnaires du site jugent ces usages incompatibles avec la fonction transit et commerciale du lieu, cette forme de tertiairisation demeure marginale et se traduit par une forme de retrait plus que comme une mise en commun.

Tout se passe donc comme si le complexe d'échanges n'accédait pas à la consistance géographique que recèle à l'ambition du lieu-mouvement. D'une part, sur un mode majeur, il fait l'objet d'évitements par les usagers en transit : le lieu est dissout, dilué dans le flux. D'autre part, et sur un mode mineur, il est territorialisé par les groupes de jeunes : ce qui relève du commun nous échappe. Dans les deux cas, le lieu échoue à restituer la complexité de la coprésence. C'est pourquoi, il est nécessaire de changer de cadrage et sortir du complexe d'échanges pour saisir les agencements de la coprésence mis en œuvre par les usagers, tels qu'ils les décrivent dans leurs récits.

## 2.2. Au sein de l'espace du déplacement : stratégies du plan et itinéraires familiers

L'usage du complexe d'échanges prend sens en effet à l'échelle de l'espace du déplacement dans son ensemble. C'est à ce niveau scalaire que les individus négocient la coprésence, qu'il s'agisse d'usagers réguliers ou occasionnels. Le déplacement apparaît alors comme autre chose qu'un simple enjeu de transport ; l'espace parcouru prend de l'épaisseur et devient un lieu à part entière.

Dans la pratique, les usagers conçoivent leur déplacement selon deux modalités, qui impliquent un rapport spécifique à l'espace et aux autres. Certains élaborent de véritables stratégies du plan, qui consistent à anticiper, voire à planifier le parcours en capitalisant l'expérience pratique et la connaissance des lieux. Ces stratégies visent non seulement à optimiser le trajet, mais aussi à maximiser l'aisance. Dans cette approche, la complexité de la coprésence est considérablement réduite : il s'agit de situations d'épreuves à éviter, tels des obstacles ou des points noirs sur le parcours.

« J'essaie de globaliser le problème [...] On a toujours tendance à structurer beaucoup. Faut que ça rentre dans les cribles... c'est-à-dire que aucun cas n'est laissé comme un cas à part, on essaie de l'intégrer dans l'ensemble d'une structure... À la Défense [...] le train arrive toujours sur le même quai, ce quai débouche sur un escalier, cet escalier est pris d'assaut, si jamais on est en face de la porte au moment où ça s'ouvre... on sort tout de suite, sinon c'est la cohue et ça va occuper le temps. »

Les usagers les plus réguliers décrivent une autre forme d'agencement de l'espace-temps du déplacement. À la faveur de cheminements réitérés, ils développent une forme d'appropriation de l'espace parcouru au sein duquel ils incorporent des éléments sensibles et déposent des marques d'attachement. Dans ce cas précis, il ne s'agit plus nécessairement d'optimiser le temps, d'éviter les obstacles et, ainsi, de neutraliser le problème de la coprésence. Il s'agit de générer un ou des itinéraires qui constituent une part intégrante de leur environnement familial

Le temps est évidemment le paramètre le plus important. Mais... Entre le chez-soi et le travail... On va quitter la sphère du privé ; on va rentrer dans la sphère du public... Et est-ce qu'on y rentre progressivement ? Ou plus rapidement ? C'est ça qu'on voit. Quand on se retrouve entassé dans un bus, là on est plus dans le privé. On est déjà dans le social, dans les relations avec les autres. Ou alors, on y va à pied et on prend un chemin où on est le plus tranquille possible et on se prépare à... Disons à un nouvel environnement pour la journée. Mais sans contrainte... enfin sans changement trop brusque.

Stratégies du plan et itinéraires familiers constituent ainsi des agencements géographiques pour négocier la coprésence. Cependant, la dimension collective de la mise en commun nous échappe. Dans le cas des stratégies, le problème de la coprésence est réduit à la dimension d'obstacle et le parcours est compris essentiellement de manière rationnelle, voire fonctionnelle. Dans celui des itinéraires, le problème de la coprésence semble évacué, repoussé aux marges de l'espace familial qui se déploie à la faveur des cheminements. Il convient donc de se concentrer sur des situations d'épreuves, à l'image du jeu des places dans la rame de métro.

## 2.3. Dans la rame de la ligne 1 : l'enjeu de la place

Le jeu des places est d'autant plus intéressant qu'il opère la convergence des enjeux relatifs à la planification du déplacement, à la préservation de l'intimité et à l'instauration d'un ordre public.

Dans la rame de la ligne 1, le problème de la coprésence est d'emblée formulé comme un enjeu d'intimité.

« Je crois qu'on se crée une bulle pour se protéger. Parce que moi, des fois, y a des gens qui se mettent juste derrière moi, enfin quand il y a la place hein, et c'est l'agression. Ils rentrent dans ma bulle quoi. Donc cette bulle c'est peut-être celle qui pousse à échapper au monde dans le métro. »

Pour protéger leur intimité, les individus mettent en œuvre différentes compétences : des compétences sensibles tout d'abord, à commencer par les jeux de regards, qui constituent un opérateur de distance à

part entière, capable de donner une perspective dans un espace confiné ; des compétences kinesthésiques, ensuite, qui supposent des techniques du corps ; des compétences cognitives, liées à la connaissance des dispositifs spatiaux, leur organisation, leur fonctionnement technique ; des compétences liées au manie- ment de ces mêmes dispositifs, c'est-à-dire l'aptitude des individus à mobiliser les prises qu'offre le dispositif et qui peuvent être détournées sur le mode de la ruse.

La recherche de la bonne place consiste principale- ment à assurer un compromis jugé acceptable (selon des critères propres à chacun) entre fluidité du dépla- cement et préservation de l'intimité. Compte tenu de ce double enjeu, prendre place revient bien souvent à livrer un combat, si bien que la lutte pour la place peut apparaître comme une morale négative, où les règles élémentaires de la civilité peuvent être suspendues.

« Pour moi les autres passagers sont des concur- rents, des concurrents potentiels... pour le siège, pour la place... des concurrents au confort. C'est assez violent aussi, parce que ça contredit toutes les règles de morale. Dans le métro, c'est chacun pour soi. Comme c'est une jungle, on réagit comme des bêtes sauvages, c'est logique. Pour défendre son bifteck ».

Mais paradoxalement, c'est aussi dans ces situa- tions d'épreuves que la dimension collective de la coprésence est signifiée, notamment à travers la référé- nce à un espace public sur le mode de l'invocation et à la faveur de rites. L'« épreuve » se caractérise par son incertitude, qui tient à la nécessité pour chacun d'a- juster son action aux situations pour y prendre prise. Qu'il s'agisse de s'accommoder d'un dispositif spatial ou de s'accorder sur l'action qui convient, l'épreuve révèle toujours l'état des « forces » en présence : les individus, mus par leurs compétences, valeurs, imagi- naires, mais aussi les objets constitutifs des dispositifs. Les pratiques de déplacement au sein du métro sont riches de telles épreuves, notamment parce qu'elles supposent d'assurer conjointement deux cours d'ac- tion et les différents registres géographiques qu'ils mettent en jeu : celui de la circulation et celui de la situation. Le cas du strapontin est ici édifiant. Parce qu'il constitue un objet appelant une délibération

quant aux procédures de la mise en commun, il peut tour à tour être mobilisé dans une stratégie du plan visant à optimiser le temps de parcours, dans un itiné- raire assurant une certaine aisance à l'individu, quitte à contrevenir aux règles de la bienséance, puis être actualisé dans une situation de convergence interac- tionnelle où ce qui se joue, au-delà de l'ordre de l'inte- raction, c'est une forme de confiance en l'ordre social auquel la situation aussi ordinaire et triviale soit-elle renvoie.

## CONCLUSION

En somme, la méthode des parcours commentés s'est révélée doublement fructueuse. Tout d'abord, parce qu'elle nous place au plus près des actes, elle donne à voir comment les individus gèrent la copré- sence en situation de déplacement à travers ce qu'ils font - leurs compétences, leurs pratiques et actions en tant qu'elles sont constitutives des cadres de vie - et ce qu'ils disent - leurs points de vue et leurs aspirations mais aussi leurs récits et interprétations. Ainsi la copré- sence ne va pas de soi. Elle est négociée à partir d'a- gencements géographiques multiples que n'épuise pas l'idée d'espace public. Ces espaces ne sont ni tout à fait publics, ni tout à fait privés. Nous les appelons com- muns dans la mesure où ils résultent de ces procé- dures de mise en commun que constituent les micro- territoires, les stratégies d'évitement, la planification des parcours, la genèse des itinéraires ou construction de la place. Par ailleurs, si le parcours commenté est riche d'enseignements, c'est aussi parce qu'il implique une recherche du terrain adéquat dans une démarche qui procède de la dynamique de l'étonnement et laisse une place à la dérive proposée par les usagers.

## BIBLIOGRAPHIE

- ARENDT Hannah, 1994, *Condition de l'homme moderne*. Paris, Pocket, 406 p.
- ALDHUY Julien et LABUSSIÈRE Olivier, 2012, « Le terrain ? C'est ce qui résiste. Réflexion sur la portée cognitive de l'expérience sensible en géographie », *Annales de géographie*, n° 687-688, pp. 583-599
- AMAR Georges, 1996, « Complexes d'échanges urbains », *Annales de la recherche urbaine*, n° 71, p. 93-100.
- AMAR Georges, 1989, *Lieu-Mouvement, les enjeux de la station*, Paris, RATP, Unité prospective, n° 46.
- AMAR Georges, 1987, *L'évolution de la conception de réseau*, Paris, RATP, Unité Prospective, n° 13.
- AMPHOUX Pascal, 2001, « Le rétro-commentaire », in Grosjean Michelle & Thibaud Jean-Paul, *L'espace urbain en méthode*, Marseille, Parenthèse, pp. 153-169.
- AUGOYARD Jean-François, 1979, *Pas à pas, essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Seuil,
- BERDOULAY Vincent et ENTRIKIN Nicholas, 1998, « Lieu et sujet, perspectives théoriques », *L'espace géographique*, n° 2, p. 111-121
- BLANC Jean-Noël, 2001, « Voir l'espace dans l'espace public », *Géocarrefour*, vol. 76, p. 59-67.
- CERTEAU Michel (de), 1990, *L'invention du quotidien 1. Arts de faire*, Paris, Gallimard.
- DEBARBIEUX Bernard, 2001, « L'espace public ou l'heuristique heureuse », in Ghorra-Gobin Cynthia (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 17-22.
- DI MÉO Guy, 1999, « Géographies tranquilles du quotidien », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 118, n° 43, p. 75-93.
- FORT-JACQUES Théo, 2010, *Mettre l'espace en commun. Recherche sur la corpulence dans les espaces du métro à Paris*, Thèse de doctorat, Université de Pau et des Pays de l'Adour.
- GOFFMAN Erwing, 1973, *La mise en scène de la vie quotidienne. Les relations en public*, Paris, Minuit.
- HABERMAS Jürgen, 1993, *L'espace public : archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Paris, Payot, 324 p.
- HOYAUX André-Frédéric, 2003, « Les constructions des mondes de l'habitant : éclairage pragmatique et herméneutique », *Cybergéo*, n° 232.
- JOSEPH Isaac, 1987, *L'enjeu-station. La station de métro comme espace public*, Paris, Document interne de la RATP, Unité Prospective, n° 21, 48 p.
- JOSEPH Isaac, 1984, *Le passant considérable : essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris, Librairie des Méridiens.
- LUSSAULT Michel, 2003, « Lieu », in Lévy Jacques et Lussault Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 561-562
- LUSSAULT Michel, 2003, « Coprésence », in Lévy Jacques et Lussault Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 212.
- LUSSAULT Michel, 2001, « Propositions pour l'analyse générale des espaces d'actes », in Ghorra-Gobin Cynthia (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 33-46.
- PROUST Joëlle, 1996, « L'attention sélective et la trame de l'expérience dans la gare du Nord », in *La gare : dedans/dehors. Séminaire les lieux-mouvement de la ville*, Plan urbain, DRAST, RATP, SNCF.
- QUÉRÉ Louis & BREZGER Dietrich, 1993, « L'étrangeté mutuelle des passants », *Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, pp. 88-99.
- THIBAUD Jean-Paul, 2001, « Le parcours commenté », in Grosjean Michelle & Thibaud Jean-Paul, *L'espace urbain en méthode*, Marseille, Parenthèse.