



Des corps dans les transports communs

Céline Belledent

► **To cite this version:**

| Céline Belledent. Des corps dans les transports communs. 2019. halshs-01982811

HAL Id: halshs-01982811

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01982811>

Preprint submitted on 23 Jan 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

BELLEDEMENT Céline.

Des corps dans les transports communs

Introduction :

J'ai choisi aujourd'hui de vous parler des corps dans les transports communs.

Ce travail est encore brouillon vous allez vous en rendre compte et je vous demande de le prendre comme tel et d'avoir de l'indulgence, puisque je suis encore dans les débuts de cette recherche. J'ai passé une dizaine d'années à travailler sur la sexualité. J'ai soutenu une thèse de doctorat en 2013 sur la production des perversions sexuelles en Europe occidentale à la fin du 19^e siècle. Dans une démarche foucauldienne, je me suis intéressée à la production des normes sexuelles par leurs exceptions, autrement dit, j'ai décrit la naturalisation scientifique de l'hétérosexualité, de ses corps, de ses pratiques, de ses relations et de ses modes de subjectivation par la production de ses minoritaires, celles et ceux que Krafft-Ebing a nommé invertis sexuels, masochistes, sadiques et fétichistes. Cette recherche m'a entraîné sur des considérations d'ordre épistémologiques. Qu'est-ce qui devient régime de vérité ? Comment une hypothèse scientifique fait mouche et devient réalité sociale ? (respire)

À partir de là, j'ai entrepris une nouvelle recherche sur la notion de victime. Qu'est-ce qu'« être victime » ? Qui se dit victime ? Est-ce que toutes les victimes peuvent exprimer leur état ? Lesquelles parlent ou se taisent ? Lesquelles peut-on comprendre ? Lesquelles ne sont que jugées ?

Comme dans le cadre de ma recherche sur la sexualité, plusieurs terrains de recherche seront mobilisés pour répondre à ces questions, la ligne de train Saint-Étienne/Lyon en fait partie.

Je n'ai pas choisi ce terrain, il est venu à moi. J'ai commencé à étudier cette ligne de train parce que je l'empruntais beaucoup¹ et que mes voyages m'affectaient. « Affecter » si l'on suit la définition du Trésor de la Langue Française veut dire plusieurs chose :

Affecter c'est « *Produire un effet sur quelqu'un ou quelque chose de manière à y déterminer une action ou une modification.* » Les synonymes sont alors : « *atteindre, impressionner, toucher* ». J'étais atteinte par mes voyages en train, touchée.

1 J'ai emprunté entre 2011 et 2014 la ligne Balbigny Lyon en passant par Saint-Étienne. J'ai assisté à la fermeture de la gare de Balbigny contre l'avis des usagers (une pétition se trouve toujours en ligne) et ce, paradoxalement après la rénovation complète des guichets. Pendant ces mêmes années, j'ai aussi emprunté la ligne de train Boën Lyon toujours en passant par Saint-Etienne, à l'époque il y avait un train par heure. Peu à peu s'est mis en place le démantèlement complet de cette ligne entre Saint-Étienne et Boën (et ce jusqu'à Clermont-Ferrand en passant par Noirétable, ligne que j'ai été aussi amenée à emprunter depuis 1995 puisque ma famille vit à Clermont-Ferrand). Actuellement pour rejoindre Clermont-Ferrand depuis Saint-Étienne on peut passer par Roanne (un changement, augmentation du nombre de kilomètres et donc du prix du trajet) ou faire le trajet en car. Les petites villes préalablement desservies par train sont maintenant moins fréquemment desservies par car rendant les temps de trajet plus longs et moins précis. À ce jour, des travaux semblent toujours en cours et la ligne Saint-Etienne, Boën, elle devrait peut-être rouvrir (« *La portion Boën-sur-Lignon/Montbrison de la ligne menant à Saint-Etienne nécessitera ainsi 8 millions d'euros de travaux (pour environ 90 voyageurs par jour). « Ils seront faits en 2017, pour une réouverture de la ligne en 2018 », a annoncé Laurent Wauquiez, alors que les délais présentés jusqu'alors étaient plutôt 2021/2022... « Cela aurait été trop tard, les gens auraient perdu l'habitude de prendre le train. Aussi, avec la direction régionale de SNCF Réseau, nous avons fait changer la programmation des travaux », poursuit le président de Région. Une nouvelle qui a évidemment ravi le maire de Boën, Pierre-Jean Rochette, qui s'était mobilisé - comme de nombreux élus du territoire - pour sauver sa ligne : « En 2015, Jean-Jack Queyranne, alors président de Région, nous avait rassurés et promis que les moyens étaient prévus. Nous avons vite compris que ce serait plus compliqué quand on s'est rendu compte que la SNCF n'avait pas programmé les travaux. Je suis heureux aujourd'hui, les paroles ont été tenues. C'est une grande satisfaction de garder une gare sur le canton de Boën. Si nous l'avions perdu, cela aurait été une tragédie. Et je suis persuadé que la SNCF va remettre des horaires qui correspondent aux besoins et que la ligne va retrouver ses usagers. » Article du Progrès 4 novembre 2016 lors du déplacement de Laurent Wauquiez président de région à Boën.) Depuis 2014, j'emprunte alternativement les lignes Saint-Etienne-le-Clapier/Lyon Perrache et Saint-Etienne-Chateaux/Lyon-Partidieu.*

Le verbe « affecter » insiste, précise encore le dictionnaire, sur la dimension physique de l'effet. Les voyages en train m'affectaient c'est-à-dire qu'ils produisaient sur moi un « *effet de nature physique* », mon corps et ses mouvements se transformaient dans l'espace du train.

Le verbe « affecter » peut enfin, avoir un effet psychique, toujours selon le TLF, qui indique que « *quand l'effet est psychique ou morbide, la valeur péjorative l'emporte plus nettement que dans le cas où l'effet est principalement physique* », autrement dit la plupart du temps les effets psychiques décrits par ce verbe sont négatifs. Lorsque je prenais le train, j'étais touchée, je sentais que mon corps se transformer, je sentais qu'il ne bougeait plus de la même manière. Je ne me sentais pas bien psychiquement oscillant entre la crainte du voyage et la colère sur les conditions même du voyage. Voilà la posture dans laquelle j'ai rencontré ce terrain, la ligne de train Saint-Etienne/Lyon, ligne de train que j'ai décidé de prendre comme « objet » sociologique et donc que je transforme en « sujet » de recherche.

Aujourd'hui, je compte interroger deux aspects du quotidien de cette ligne de train comme l'annonce le titre de l'intervention : les corps et les transports communs. Je déroulerai donc quelques affects physiques et psychiques : des postures et mouvements des corps d'un côté, des transports physiques donc, mais aussi des transports sensibles dans le sens vieilli du terme, ceux des émotions vives, des sentiments passionnés, des manifestations irrépessibles. Je vous invite à considérer les analyses à venir dans leurs limites, elles n'ont que la portée que peuvent avoir le local et le particulier, c'est-à-dire celle de limiter l'universel et le global, mais aussi de le contenir.

En termes de méthode, j'aime dire que je suis arpenteuse, plutôt que sociologue, arpenteuse puisque je prends des mesures du social que je cherche à le cartographier. Mes méthodes sont d'abord, sociologiques, elles procèdent à la fois par l'analyse structurelle/intersectionnelle des rapports de pouvoir et par approche ethnographique. Bien que non spécialiste, j'emprunte des outils de recherche à deux autres disciplines des sciences humaines et sociales : le travail des archives, recherches menées aux archives municipales de Saint-Etienne, à l'histoire, ainsi que des concepts et cheminements philosophiques à deux penseuses contemporaines Judith Butler² et Sara Ahmed³ (imprégnée).

Je vais revenir sur l'histoire de la ligne de train Lyon/Saint-Etienne, puis je réfléchirai avec vous aux conditions d'accessibilité au train, à sa mise en sécurité. Puis, dans un dernier temps, je détaillerai deux expériences sensibles du train, en mettant en avant des situations de vulnérabilité, j'interrogerai la production et la mise en circulation de cette vulnérabilité même et les mécanismes de mise à distance de cette vulnérabilité. Tout d'abord, je voudrai lier le présent de cette ligne de train à son passé.

1. Passé et présent de cette ligne de train.

La ligne de train Saint-Etienne/Lyon est une des plus vieilles lignes de chemin de fer française avec la ligne Saint-Etienne/Andrézieux. Les concessions de ces deux lignes de train ont été signées par le roi

2 Judith Butler, Ce qui fait une vie, essai sur la violence, la guerre et le deuil, zone, 2010 [2009]. http://www.editions-zones.fr/spip.php?page=lyberplayer&id_article=110
Vers la cohabitation, Judéité et critique du sionisme, Fayard, 2012.

Vulnerability in Resistance, Duke, 2016 [non traduit en français].

3 Sara Ahmed, The Cultural Politics of Emotion, Edinburgh Press, 2004 [non traduit].
Queer Phenomenology, Orientations, Objects, Others, Duke, 2006 [non traduit].

Louis XVIII respectivement en 1826 et 1823. Les deux lignes de train sont construites sur des fonds privés, ceux de la compagnie privée des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, souvent désignée par le sigle PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), compagnie qui exploitera ces lignes, entre autres, jusqu'à la nationalisation des transports ferroviaires qui mène à la création de la SNCF en 1938. L'État s'est lui réservé le droit d'approuver ou non le tracé des lignes de chemin de fer et le règlement des tarifs. L'entreprise de construction des chemins de fer est l'aboutissement de plusieurs besoins entremêlés. Des besoins que l'on pourrait qualifier de très pratiques et locaux, de datés et actuels, mais aussi de fort politiques et globaux :

- le besoin pratico-pratique de transporter toujours plus vite et plus loin, les tonnes de charbon qui sont extraites des mines du bassin houiller stéphanois depuis 1744 (petit détour : système des concessions sous-sols appartiennent au roi et non aux propriétaires des terres, doléance faite en 1789 là-dessus par des propriétaires terriens, les lignes de train sont elles aussi construites par concession, je vous l'ai dit. Majorité des concessions définitives 1824-25). D'ailleurs, un autre lieu d'invention des chemins de fer est le pays de Galles, à peu près dans les mêmes années et pour exactement les mêmes raisons. Je crois qu'il faut faire là une remarque sur la circulation des personnes et des idées au 19^e siècle. En effet, les mines de Saint-Etienne, et les premières voies ferrées sont construites en pieds et en pouces, sous l'influence galloise. Les personnes, les machines, les techniques circulaient largement déjà à cette époque-là, nous ne l'avons pas toujours en tête.
- Deuxième besoin, que je pourrai résumer par l'expression, vivre avec son époque, première partie du 19^e siècle, voit le développement de nouvelles approches du social. En pleine révolution industrielle, les évolutions technologiques sont vues comme la clé du progrès social. Une partie de la bourgeoisie se consacre au développement de nouvelles machines, plus performantes, plus rentables... En témoigne la locomotive mise au point entre 1828 et 1829 par Marc Seguin entre Saint-Etienne et Lyon (Seguin avait auparavant acheté deux locomotives Stephenson, anglaise, puis les a bricolé pour les améliorer, avec sa chaudière tubulaire).
- Troisième besoin, civiliser. Pour certains courants de pensée, politiques et économiques (le Saint-Simonisme par exemple) la révolution industrielle doit amener des transformations sociales de grande ampleur. Le chemin de fer est l'un des vecteurs de ces transformations sociales. La mission civilisatrice française sillonne alors l'hexagone et est exportée dans tout l'empire colonial français, un exemple tiré de la presse locale stéphanoise dans le journal Mémorial de la Loire et de la Haute-Loire, premier semestre 1857 (excusez-moi je n'ai pas noté le jour précis de l'article mais autour de février ou mars) : « *La grande affaire du moment pour l'Algérie est le décret impérial qui décide l'établissement d'un vaste système de voies ferrées, embrassant dans son développement les trois provinces de cette nouvelle France de l'Afrique du Nord. Il y a trop longtemps que nous appelions de nos vœux et de notre plume, cette importante décision du pouvoir, pour que nous n'accueillions pas avec bonheur et reconnaissance la pensée qui l'a*

dictée. Désormais l'Algérie cesse d'être une terre barbare, fermée à l'esprit d'entreprise par la crainte des difficultés qu'éveillait son nom. Le décret qui la dote d'un réseau de chemins de fer attire forcément sur elle l'attention du monde industriel, démontre la parfaite tranquillité dont on y jouit, et la classe d'un seul coup au nombre des pays appelés à recevoir la vigoureuse impulsion de l'instrument du progrès le plus énergique qu'ait inventé le génie créateur de notre siècle... » Bien sûr, nous savons maintenant au 21^e siècle que la construction des trains dans l'empire colonial français n'a pas relevé de la civilisation mais du massacre, je vous renvoie là aux travaux d'Olivier le Cour Grandmaison sur le chemin de fer Congo-Océan sur son blog médiapart du 23 mai 2013, dernière consultation 18 janvier 2018, <https://blogs.mediapart.fr/edition/les-invites-de-mediapart/article/240513/chemin-de-fer-congo-ocean-spie-batignolles-doit-rendre-des-comptes> :

« L'universitaire Olivier Le Cour Grandmaison et le président du Cran Louis-Georges Tin demandent une commission d'enquête sur la mort de 17 000 « indigènes » soumis au travail forcé dans les années 1920 par la compagnie dont Spie-Batignolles est issue. A l'occasion de la Journée mondiale de l'Afrique, le 25 mai, ils posent plus généralement « la question des crimes coloniaux perpétrés dans le cadre de la colonisation française », qui « méritent réparation ».⁴

Je n'ai pas réussi à trouver de sources sur les conditions matérielles de la construction des chemins de fer dans le bassin stéphanois. Qui a fait ce travail ? Comment se passait-il ? Quelles ont été les réactions à l'arrivée des rails ? Archives syndicales, moins organisée qu'archive d'État. L'histoire se fait pas le haut, difficile de trouver des traces de vie quotidienne. Laisser des traces des formes de faire société important.

- Finalement le besoin est aussi de transporter des voyageurs. Le bulletin « *les petites affiches de la Loire* du 8 novembre 1989 indique « la ligne Saint-Etienne-Lyon comme toutes celles qui existent alors en Angleterre et comme celle d'Andrézieux, est utilisée uniquement pour les transports de matériaux. [aussi pensé pour les voyageurs] Dès les premiers transports de pondéreux des resquilleurs vont se glisser en douce sur les wagons de houille sans payer de ticket pour aller d'une ville à l'autre. ». Un billet de train de 1834 est archivé.

Je ne veux pas parler ici de l'histoire de la gare Châteaucreux bien que les évolutions du bâtiment et de son quartier soient intéressantes, cela ferait l'objet d'une autre présentation.

À l'heure actuelle, la ligne de train Saint-Etienne/Lyon reste une ligne importante puisqu'elle est, en France, la plus fréquentée quotidiennement en dehors de l'Île-de-France.

Nous avons déjà évoqué la centralisation et nationalisation des compagnies d'exploitation des chemins de fer en 1938. Dès la fin des années 1980, des politiques de libéralisation au sein de la SNCF ont conduit à

4 « 17 000 morts « indigènes » pour 140 kilomètres de voie ferrée. Tel est, en 1929, le bilan de la construction du chemin de fer Congo-Océan destiné à relier Brazzaville, la capitale de l'Afrique équatoriale française, à Pointe-Noire, située sur la côte Atlantique et que les autorités coloniales rêvent de transformer en un port majeur.

La Société de construction des Batignolles, en vertu d'une convention signée le 23 juillet 1922 avec les pouvoirs publics du Congo français. Bien connue en métropole et dans certaines colonies, cette société a déjà à son actif le chemin de fer réalisé entre Bône et Guelma en Algérie (1876) et celui entre Dakar et Saint-Louis du Sénégal (1880). Plus tard, elle a obtenu des contrats majeurs dans plusieurs territoires de l'empire où elle s'est vue confier l'édification de nombreuses infrastructures portuaires à Tamatave (1929-1936), Abidjan (1929-1938) et Djibouti (1929-1938), notamment. »

la création des TER (transport express régionaux) autrement dit à d'importantes transformations tant dans la structure même des lignes de train que dans l'équilibre des financements privés et publics. Le financement des TER constitue actuellement le deuxième poste du budget des régions, après l'éducation et avant la formation. Des transformations importantes sont à venir en 2019

Desmaris, Christian. Maître de conférences IEP Lyon. Article de 2011⁵ : « *Les transports collectifs de voyageurs constituent aujourd'hui une des toutes premières politiques publiques pour de nombreuses Régions françaises. Ainsi en 2008, le Transport Express Régional (TER) coûte environ 4 milliards d'euros à l'ensemble des Régions, soit 65,2 euros par habitant en moyenne (46,4 euros pour le fonctionnement et 18,8 euros par habitant pour l'investissement). Le TER représente désormais le deuxième poste du budget des Régions métropolitaines, avec 17% en moyenne (après l'enseignement et avant la formation professionnelle et l'apprentissage). Si la régionalisation de cette compétence débute dans les années 1980, elle n'est pleinement généralisée que depuis 2002, en vertu de la loi SRU, qui confie aux Régions le rôle d'Autorité Organisatrice de Transport (AOT). Durant cette première phase, l'originalité du schéma français de régionalisation tient au maintien de la SNCF comme exploitant unique, partenaire obligé des Régions.*

Dix ans après la loi SRU (Loi 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU), JORF du 14 décembre 2000), l'environnement institutionnel est en cours de changement. Les Régions ont maintenant, en vertu du règlement OSP (Le règlement 1370/2007/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 est relatif aux obligations de service public de transport de voyageurs par chemins de fer et par route. Il est dit règlement OSP.), la possibilité de procéder à des appels d'offre pour attribuer tout ou partie du service public de transport régional de voyageurs. Reste encore à modifier en ce sens la loi qui confiait ce service à la seule SNCF. D'ores et déjà, depuis le 13 décembre 2009, avec la traduction en droit interne de la directive 2007/58/CE, le trafic TER transfrontalier est également ouvert à la concurrence de tous les opérateurs intéressés. La filiale transport de Veolia Environnement a obtenu en février 2010 une licence ferroviaire lui accordant le droit de faire circuler des trains de voyageurs en France et donc de concurrencer la SNCF. ».

La région Auvergne-Rhône-Alpes, qui est le réseau régional le plus développé, en dehors de l'île-de-France, avec 1500 trains et 600 autocars a eu beaucoup de difficultés à trouver un accord avec la direction TER et vient après deux ans de négociations d'en arriver à une convention signée en décembre 2017 et qui a eu un effet rétroactif⁶.

Il reste à parler dans l'équilibre privé/public de la ligne de train TER Saint-Etienne/Lyon du coût et des effets sociaux du renforcement des moyens sécuritaires à l'intérieur des trains dans les gares. Les forces de police ferroviaire ont été renforcées dans les trains régionaux en 2011, en gare et dans les trains nous constatons la présence de la police nationale parfois, celle de la police de l'air et des frontières. En gare,

5 « La gouvernance régionale du transport ferroviaire de voyageurs en France : une approche par la méthode des comptes de surplus », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. février, no. 1, 2011, pp. 39-79.

6 Article du Progrès du 13 novembre 2017 reprend les propos de Laurent Wauquiez « *la nouvelle approche est une révolution avec une obligation de performance et de services pour les usagers. Lorsqu'un train circulait normalement, qu'il était en retard ou annulé, cela ne changeait rien pour la SNCF. Il en sera différemment à l'avenir* ».

nous pouvons aussi rencontrer la brigade anti-criminalité (bac-ouvrage de Didier Fassin, *La force de l'ordre, une anthropologie de la police des quartiers*, 2011), les soldats de l'opération sentinelle (depuis le renforcement de vigipirate), les vigiles de compagnies de sécurité privées et la police municipale. Il faut encore préciser que la gratuité des trains est rentrée en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2017 pour les policiers et les gendarmes (en service ou hors service) : « *Nous avons intérêt à ce qu'un maximum de policiers et de gendarmes empruntent nos TER. Cela offrira plus de sécurité aux voyageurs par une présence accrue. Dorénavant, il faudra savoir qu'un passager dans un train pourra être un policier et qu'il pourra avoir son arme de service* », a fait valoir l'élus Les Républicains. Le Monde, 24 octobre 2016⁷. Le coût prévu de cette décision 500 000 euros par an.

Bien sûr la rencontre de toutes ces forces de l'ordre ne nous laisse pas de marbre et j'en arrive à la deuxième partie de ma présentation. Sécurité et accessibilité.

2. Sécurité et accessibilité :

Bien que sécurité soit un des termes les plus présents dans les discours étatiques, médiatiques, grands publics et politiques, il serait intéressant de référencer précisément les signifiants rattachés à ce terme. Il renvoie tour à tour, et selon les personnes, à contrôler, assurer, rassurer, conforter, enfermer, droit de tuer. En 2015, dans un cours, atelier de lecture de texte, nous lisons un texte de Carol Gilligan sur le *care*. Pour quelques étudiantes, l'armée et la police appartenait au domaine du *care*. L'argument avancé était : ils prennent soin de notre sécurité. La sécurité serait-elle une forme de *care* ?

Je fais l'hypothèse et je compte poursuivre mes recherches dans ce sens que le vécu de la sécurité est très différent selon les positions sociales des voyageurs. La sécurité ne se pense pas en soi mais par rapport à d'autres. Nous sentons nous vulnérables ? Par rapport à qui ? À quoi ? Une observation attentive de l'architecture d'intérieure et des indications écrites et diffusées à la gare Saint-Etienne/Chateaufort confirment la cohabitation d'informations a priori contradictoires.

Alors qu'est diffusé le devenu classique message « Indiquez vos noms et prénoms sur vos bagages. Signalez-nous tout colis ou bagage qui vous paraîtrait abandonné. Merci pour votre vigilance », nous pouvons lire au sol « Avez-vous testé l'espace détente ? » Indiquant, l'aile droite du bâtiment, l'arrière du point information (une salle d'attente chauffée ou climatisée), un distributeur de sucrerie, de boissons chaudes, une photocopieuse, un photomaton, une borne impression photo et plus loin les toilettes (gratuites).

Dans l'aile gauche se trouve l'espace de vente, aussi nommé sur de plus vieux panneaux billetterie, traduit en anglais et en italien. Nous apercevons un bureau « espace et connexion » (organisme gestionnaire des gares ? Recherche à faire) et juste avant cela, l'espace « relaxation totale au rendez-vous », un ensemble de chaises longues isolées par des cloisons de plexiglace, dominées par de larges

⁷ http://www.lemonde.fr/politique/article/2016/10/24/gratuite-dans-les-ter-pour-les-policiers-et-gendarmes-en-auvergne-rhone-alpes_5019579_823448.html#V7MW6DTq1WCX2BWg.99

lampes rondes audio qui diffusent des sons, et une voix qui répète doucement régulièrement « écoutez l'esprit tranquille ». Selon la chaise sur laquelle nous nous trouvons il est possible de lire un panneau vigipirate : « attentifs ensemble, étiquetez systématiquement vos bagages, ne vous séparez pas de vos affaires personnelles, regardez sous votre siège ou alentours, si vous repérez un bagage abandonné, parlez-en à votre voisin. En cas de doute, contactez les agents présents (conducteurs, contrôleurs, agents d'accueil...), suivez les consignes les agents sont formés pour votre sécurité. Numéro d'alerte SNCF 3117. »

Nous voyageons en recevant toutes ces informations contradictoires, ou nous faisons la part des choses entre ce qui s'adresse à nous ou à d'autres ?

Est-ce que la « relaxation totale est au rendez-vous » pour tous et toutes ? (à creuser dans des entretiens).

La deuxième réflexion de cette partie, m'est elle aussi venue par un cours (enseigner et faire de la recherche est aussi inséparable que la théorie et la pratique). Réfléchir de manière inclusive, c'est-dire pour toutes et tous les politiques et architectures de l'accessibilité.

En 2010, des travaux de mise en conformité ont permis à la gare de Chateaucieux et à d'autres gares stéphanoises, et au-delà, une meilleure accessibilité pour les personnes en situation de handicap. Des travaux restent à faire, mais plusieurs transformations peuvent être soulignées vers le mieux. Les mises au norme d'accessibilité dans les espaces publics et dans les espaces privés accueillants du public est évidemment une amélioration sociale importante à souligner. Pourtant, ces investissements pour une meilleure accessibilité de certains pose la question de l'accessibilité de la gare et des trains à d'autres ? Qui « passe » et ne « passe pas » au niveau physique mais aussi social pour reprendre le concept transidentitaire de « *passing* ». Avoir un bon *passing* veut dire passer inaperçu-e, « comme tout le monde ».

Je ne rentre pas maintenant plus en avant dans cette réflexion sur le *passing*, que j'ai pu développer ailleurs, par contre, je voudrais rapidement souligner qu'accessibilité n'est pas en soi lié avec une standardisation de l'espace... Comment architecture et design imprègnent nos corps ? Sommes nous touché-es par la politesse standardisées et forcée des employé-es des plateformes téléphonique ? Avez-vous déjà essayé l'effet produit par les sièges de métal de couleurs différentes, en forme de champignon disséminés dans la ville de Saint-Étienne sur vos fesses ?

Plus sérieusement, qu'est-ce que ces ambiances font à nos corps ? Nous rendent-elles plus ou moins vulnérables ? Mais à quoi ? Est-ce que la saleté du carrelage luisant du sol de la gare de Chateaucieux ou d'ailleurs, nous touche plus que les conditions de travail et de rémunération des salarié-es de l'entreprise de nettoyage Onet qui nettoient le train Saint-Etienne/Lyon discrètement en 8 minutes ? Sont-ils payés à l'heure ou à la mission ? Je ne me suis pas encore renseignée.

De par leur invisibilité sont-ils des corps vulnérables sur la ligne de train Saint-Etienne/Lyon ? Demander s'ils bénéficient d'une gratuité des trains parce qu'ils les nettoient sonne au 21^e siècle comme une blague, au 20^e cela était pour le personnel de la gare, un des droits attaché au travail.

Observer la sécurité et l'accessibilité dans les espaces semi-publics, mais en tout communs, de la gare et du train est extrêmement difficile. Tout cela pose immédiatement des problèmes de méthode sociologique face à la relativité des faits sociaux, mais aussi à leur constance pas facilement descriptible dans le langage qui est lui aussi façonné par les dominations structurelles et les « régimes de vérité » dans lequel il est toujours pris.

Je veux dans cette troisième et dernière partie, partager avec vous quelques expériences sensibles, quelques transports communs, plus ou moins partagés.

3- Des corps vulnérables :

J'aimerais vous présenter ces quelques cas, ces quelques observations ou expériences comme des relevés topographiques qui ne sont pas encore reliés les uns avec les autres. J'aimerais vous présenter quelques contacts entre des corps et d'autres, pour reprendre les mots de Sara Ahmed, ou encore réfléchir à la manière dont certaines vulnérabilités font leur apparition, sont instrumentalisées et collent aux corps.

Observation datée du samedi 8 octobre 2016 train de 22h22 gare de la Partdieu. Raconter la situation. Communication de la sncf dimanche 9 octobre : « *Une dizaine de jeunes se sont présentés sans billet ; les trois contrôleurs ont essayé de les empêcher de prendre le train. Le ton est monté. Ils ont appliqué leur droit de retrait, car ils ont eu peur en laissant monter ces jeunes, bien excités, d'être agressés par la suite. Après, les voyageurs se sont un peu énervés contre un contrôleur. La BAC est arrivée ? Et, le week-end, le train suivant pour Saint-Étienne n'est qu'à 00h24.* » Le Progrès 10 octobre 2016. Plusieurs vulnérabilités se rencontrent aucune n'est prise en compte.

Il faut encore que je précise une chose qui tient aussi lieu de position sociale et rend donc compte de mes perspectives situées sur mon terrain. J'ai commencé à étudier la ligne de train Saint-Etienne/Lyon en étant bénéficiaire de la *carte illico solidaire* qui a remplacé en 2009 la *carte coup de pouce*. La carte illico solidaire est une carte de réduction (selon les périodes elle permet une réduction allant de -75 % à -90% sur les lignes régionales Rhône-Alpes puis Auvergne-Rhône-Alpes depuis le 1^{er} janvier 2016) attribuée aux personnes au chômage ou recevant des prestations sociales du type allocation handicapée, rsa... En effet, bien que travaillant plus ou moins ponctuellement à l'université depuis 2011, sous différents types de contrats plus ou moins précaires, dans le département de STAPS, puis dans celui de sciences de l'éducation, j'ai toujours eu des salaires ne me permettant pas de sortir des indemnités sociales plus d'un an consécutif. Cette carte illico solidaire est financée par la région Auvergne-Rhône-Alpes qui indemnise TER annuellement pour permettre l'existence d'une telle réduction. Ce financement doit être replacé dans son contexte. La carte illico solidaire n'est pas présentée comme une redistribution des richesses, permettre une meilleure accessibilité au train permettant aux plus précaires de se déplacer, mais plutôt en accord avec Pôle emploi, elle permet d'encourager les travailleurs et travailleuses les plus flexibles à

accepter des emplois loin de chez eux, en bénéficiant d'une réduction sur les trains (à titre d'exemple, en 2009, alors que j'habitais près d'Annonay pôle emploi m'a proposé 7h. d'emploi hebdomadaire en Savoie, suite à mon refus d'accepter cet emploi, j'ai été radiée de la liste des demandeuses d'emploi, j'ai perdu l'appel que j'ai cherché à faire, et ce malgré le soutien de la CGT et la preuve que cet emploi me coûterait plus qu'il me rapporterait, Pôle emploi arguant que je pouvais bénéficier de réductions pour les transports TER). Il était possible d'acheter son billet de train dans les trains si l'on n'avait pas pu le prendre avant, si l'on était en retard... Printemps 2015, il a été décidé que les personnes bénéficiant de la réduction illico solidaire n'aurait plus le droit de le faire. Décision non notifiée. Récit aventure personnelle.

Une des raisons de la non prise en compte des vulnérabilités sur la ligne de train Saint-Etienne/Lyon semble tenir à la mise sur un même plan de la fraude et des incivilités. Communiqué de la SNCF Publié le 16 décembre 2014 à 16:19. « Lutte anti-fraude : aller plus loin. Le 16 décembre, des mesures gouvernementales pour lutter contre la fraude et les incivilités dans les transports ont été annoncées par le ministère de l'Intérieur, le secrétariat d'Etat chargé des transports et celui chargé des droits des femmes. Ces nouveautés seront valables pour RATP et SNCF.

- Le délit de fraude d'habitude sera étendu. Le nombre de récidives pour pouvoir le requérir passera ainsi de 10 fraudes dans la même année à 5. La peine encourue est de 6 mois d'emprisonnement et 7 500 euros d'amende, devant le tribunal correctionnel.
- Grâce à un «*droit de communication*», SNCF et RATP pourront s'adresser à l'ensemble des administrations d'Etat pour avoir l'état civil et l'adresse réelle des contrevenants.
- Les agents de la Sûreté générale (Suge) devraient voir leurs règles d'opération en civil assouplies.
- Enfin, le sujet des violences faites aux femmes dans les transports en commun a également été abordé. Une campagne de sensibilisation devrait voir le jour début 2015, et un groupe de travail inter transporteurs devrait rendre ses conclusions avant l'été prochain.⁸ »

À ma connaissance, la campagne de sensibilisation sur les violences faites aux femmes dans les transports en commun, n'a pas vu le jour. Deux hypothèses de la recherche devraient là pouvoir être poursuivies. Premièrement, depuis l'étude séminale, enquête enveff de Maryse Jaspard de 2000 sur les violences faites aux femmes nous savons que la plupart des violences faites aux femmes ont lieu avec des proches ou des personnes avec qui nous sommes en lien. Des violences sont rencontrées dans l'espace public produites par des inconnus, mais comme le rappelle Gail Pheterson, dans *Femmes en flagrant délit d'indépendance*, synthétisant plusieurs sociologues et anthropologues féministes matérialistes, les violences faites aux femmes ne sont pas des incivilités, ni des accidents de parcours, elles sont une des moyens de production des corps mêmes des femmes et de la limitation de nos mouvements : « Le sexage, selon Guillaumin, comporte deux faces : « *Un fait matériel et un fait*

8 <http://www.sncf.com/fr/presse/article/lutte-anti-fraude-incivilites-112010>

idéologique. Le premier est un rapport de pouvoir [...] le coup de force permanent qu'est l'appropriation de la classe des femmes par la classe des hommes [...] ; cette appropriation est basée sur la disponibilité illimitée des femmes envers les autres (notamment les hommes et les enfants, mais aussi envers d'autres dépendants sociaux), le confinement dans l'espace, la violence physique et sexuelle des hommes contre les femmes comme moyen de contrôle, et les lois et coutumes discriminatoires selon le genre [...]. L'autre face du sexage est un effet idéologique : l'idée de "nature", cette "nature" supposée rendre compte de ce que seraient les femmes. »⁹ cité p. 36. Sur la page suivante : « Quelques années plus tard et dans la même ligne théorique, l'anthropologue française Nicole-Claude Mathieu publiait un texte fondamental sur les « déterminants matériels et psychiques de la conscience dominée des femmes » avec pour titre principal « Quand céder n'est pas consentir ». Elle analyse avec subtilité un grand nombre de schémas de sexe/genre dans des sociétés diverses et montre que « les rapports d'oppression basés sur l'exploitation du travail et du corps se traduisent par une véritable anesthésie de la conscience inhérente aux limitations concrètes, matérielles et intellectuelles, imposées à l'opprimé(e), ce qui exclut qu'on puisse parler de consentement ». Pour Mathieu : « la violence principale de la domination consiste à limiter les possibilités, le rayon d'action et de pensée de l'opprimé(e) : limiter la liberté du corps, limiter l'accès aux moyens autonomes et sophistiqués de production et de défense [...], aux connaissances, aux valeurs, aux représentations [...] y compris aux représentations de la domination ». Fin de la citation de Nicole-Claude Mathieu.

Si la culture des violences faites aux femmes, la culture du viol est structurelle les campagnes de sécurisation des gares et des trains ne paraissent pas pouvoir transformer les rapports sociaux et venir à bout de la vulnérabilité des corps des femmes qui nous produit comme classe, comme hommes particuliers. Vous avez eu connaissance probablement des campagnes de dénonciation des violences subies par des femmes dans les derniers mois. La tribune de l'historienne féministe Michele Riot-Sarcey dans le Monde du 11 janvier 2018 en réponse à celle parue quelques jours plus tôt qui réclamait une liberté de se faire importuner, nous donne à penser sur les vulnérabilités des femmes et de tous dans les transports en commun : « Si la liberté des femmes n'a cessé d'être contestée, c'est que sa logique politique entraîne toutes les autres et par là l'organisation des sociétés, fondée sur la domination du plus vulnérable. »

Je rapporterai maintenant une dernière situation observée en gare de Chateaufort mardi 16 janvier. Je reprends mes notes, je n'ai pas eu le temps de mettre cette observation en forme encore.

Plus que par le racisme dont parlent les agents de police. J'interrogerai la postcolonialité dans la gestion d'une partie de la jeunesse française et peut-être même au-delà de la jeunesse. J'ai pu lors de mes déplacements en train observer des contrôles spontanés de la police de l'air et des frontières. Les transports en commun urbains, les trains régionaux, bus Macron, comme nous avons commencé à les appeler, lignes de train nationales... Les transports en commun sont l'un des lieux de contrôle et

9 GUILLAUMIN Colette, « Pratique du pouvoir et idée de Nature. I - L'appropriation des femmes. II - Le discours de la Nature. », Questions féministes 2 et 3, 1979. (Rééd. in Sexe, race et pratique du pouvoir. L'idée de Nature, éd. Côté Femmes, Paris, 1992, p.3-82, citation p.19.)

d'arrestation des personnes sans titre de séjour. L'absence de titre de séjour produit une vulnérabilité certaine des corps. Centre de rétention, extra-légal. Exception, pas de délit, rétention prolongée. Rada Ivekovic, *Les citoyens manquants*, Al Dante 2015. *les réfugié-es, les jetables*, Al Dante, 2016.

Ces quelques cas nous aident à penser les corps vulnérables dans l'espace commun des transports. Penser les corps vulnérables demande de ne pas développer une approche surplombante sur des corps marginalisés. Il ne s'agit pas de regarder comment ces corps vulnérables se déplacent mais plutôt de voir comment ils sont rendus vulnérables, comment ils sont exposés au pouvoir, d'une certaine manière la production et la distribution de la vulnérabilité. Pour reprendre les thèses récentes de Judith Butler, attendu que nous allons tous et toutes mourir et que nous pouvons tous et toutes mourir à chaque instant, ceci est notre condition, nos vies sont précaires et nos corps sont vulnérables. Plutôt que de voir comment certaines sont rendu-es vulnérables, il me paraît intéressant de comprendre les conditions de tous et de toutes face à la vulnérabilité de certain-es.

Conclusion :

En conclusion, des transports en communs on passe aux transports communs, je parle de transports dans le sens d'émotions fortes partagées dans l'espace donné du train. Plus ou moins partagées puisque comment se pose la question des réactions. La non-réaction étant une réaction. Comme la dureté est une émotion.

Voyager dans les trains régionaux est maintenant une pratique bien éloignée du topos du voyage tranquille pendant lequel nous pouvons rêvasser en regardant le paysage, en entamant une discussion avec des inconnu-es ou en lisant un bon livre.

Je crois voir une hiérarchisation sociale des voyageurs selon les horaires de déplacement, aussi selon leurs niveaux de revenus puisque les conditions d'achat des tickets de voyage sont déjà différentes selon le tarif payé. Ces conséquences sont verticales entre les pouvoirs publics, la SNCF et les usager-es, mais aussi horizontales entre les voyageurs même : développement d'un sentiment de peur, entretien d'un climat aléatoire, création de situation de dépendance accrue sans informations précises, aussi exemples de condamnation de l'empathie et de la solidarité.

Merci de nous permettre aujourd'hui de réfléchir par la sociologie la vulnérabilité. Cette réflexion me paraît pouvoir être étendue à la sociologie même et aux SHS, aux corps vulnérables des chercheurs et là aussi aux différences de conditions de travail, de revenus en fonction des statuts. La précarité de certaines renvoient à la précarité de toutes.

Réfléchir à la vulnérabilité des étudiant-es comme classe (vécu commun d'une condition). Enseigner la sociologie, faire de la sociologie. Pour qui ? Pour quoi dans un contexte de dévalorisation des sciences humaines et sociales grandissante ? (Lecture de Stéphane Beaud. Correction des copies. Comprendre sa condition. Répéter sa vulnérabilité dans un monde sans pitié. Dans l'introduction de *the Cultural Politics of Emotion*, Sarah Ahmed rappelle bien que la froideur n'est pas une absence d'émotion, mais une émotion qui elle aussi circule et produit quelque chose. Sara Ahmed, production des corps par les émotions qui les traversent et par les contacts qui les impriment.

Ce travail sur le train Saint-Étienne/Lyon permet d'interroger les conditions sociales et matérielles de déplacement des corps dans les transports en commun. Ce travail de terrain s'inscrit dans une démarche de recherche à plus long terme sur les effets des dominations structurelles sur les sujets sensibles (et vice versa), il vise à comprendre plus en avant ce qu' « être victime de discriminations » fait aux corps, aux subjectivités et à leur prise d'espace social.

Nous nous retrouvons dans un axe qui interroge les « cultures publiques ». Nous pouvons les comprendre différemment, je les attrape dans mon travail comme la culture commune d'expériences sensibles.

Pas une sociologie des transports mais une sociologie des transports sensible : une sociologie affectée, touchée par ce qui l'environne, sensible par son genre (les approches empathiques et intuitives des femmes), une sociologie qui a du sens, c'est-à-dire une sociologie qui prend position parce qu'elle met le doigt les difficultés pour certaines d'accéder à une expérience quotidienne et banale telle que monter dans un train régional. Sensible comme un quartier.

Merci de votre attention.