



Mémoire de 2^{ème} année
Mention de master *Ville et Environnements urbains*

Parcours « Villes en tension(s) : formes, flux, risques »

Université Lumière Lyon 2

**L'ascenseur : du support des mobilités verticales au vecteur
d'expériences du quotidien**

Enora Achéritogaray

17 Septembre 2019

Directeurs de mémoire :
Christian Montès et Manuel Appert

Membres de jury :
Christian Montès et Manuel Appert



La vie ordinaire est un roman.

KAUFMANN, Jean-Claude, 1989, *La vie ordinaire, voyage au cœur du quotidien*, Paris, Gréco

*J'entre dans ma ville sans savoir comment, parfois en d'autres nuits
Je débouche dans des rues, dans des maisons et je sais que ce n'est pas ma ville,
Ma ville je la reconnais à une attente, à mes sens aux aguets
A quelque chose qui n'est pas encore la peur, mais qui en a la forme et le chien, et lorsque c'est
ma ville
Je sais qu'il y aura d'abord le marché sous les arcades, les boutiques de fruits et légumes,
Les rails luisants d'un tramway qui se perdent au loin,
Un endroit où j'ai été jeune mais pas dans ma ville, un quartier du Once à Buenos
Aires, une odeur de collègue
[...]
et parfois on trouve un ascenseur, il y a tant d'ascenseurs
dans ma ville, il y a presque toujours un ascenseur
où la peur commence à se coaguler mais le plus souvent
ils sont vides,
et quand ils sont vides c'est pire et il me faut monter interminablement
jusqu'à ce qu'enfin ils s'arrêtent et se mettent à se déplacer horizontalement,
dans ma ville[...] ».*

CORTÁZAR, Julio, 1986, 62- *Maquette à monter*, traduit de l'espagnol par Laure Guille
Bataillon, collection du monde entier, Paris, Gallimard, 238 pages.

Sommaire

REMERCIEMENTS	6
INTRODUCTION	7
METHODOLOGIE	16
CHAPITRE 1 : ASCENSEUR, 'METRO, BOULOT, DODO'	32
PROPOS INTRODUCTIFS ET ENJEUX	32
HYPOTHESES DE RECHERCHE - CHAPITRE 1 : « ASCENSEUR, METRO, BOULOT, DODO »	38
1.1 DE LA LIBERTE A LA DEPENDANCE QUOTIDIENNE AU TRANSPORT VERTICAL	40
1.1.a Choisir l'ascenseur pour se déplacer, ou comment déjouer la hauteur	40
1.1.b La panne et la position dans la tour : l'expérience de l'insularité versus l'expérience des escaliers, enjeux de seuils	46
1.2 SE RENVOYER L'ASCENSEUR : « STRATEGIES » ET « TACTIQUES » (DE CERTEAU, 1990) AU PRISME DU QUOTIDIEN	50
1.2.a Habitant.e.s versus ascensoristes : « faire avec » l'ingénierie du trafic.....	52
1.2.b L'ascenseur, le premier segment d'un itinéraire urbain	54
1.2.c Tactiques éphémères et contournements	57
CHAPITRE 2 : CIRCULER, INTERAGIR, COMMUNIQUER, 'SE TUTOYER' ? L'ASCENSEUR, OU L'EXPERIENCE D'UN SAS SOCIAL VERTICAL	61
PROPOS INTRODUCTIFS ET ENJEUX	61
HYPOTHESES DE RECHERCHE - CHAPITRE 2 : CIRCULER, INTERAGIR, COMMUNIQUER, 'SE TUTOYER' ? L'ASCENSEUR, OU L'EXPERIENCE D'UN SAS SOCIAL VERTICAL	67
2.1 PRENDRE L'ASCENSEUR : STRATEGIE, ADAPTATION ET LANGAGE DES CORPS	69
2.1.a Le temps d'attente sur le palier	70
2.1.b L'expérience de la cabine, l'expérience des autres : se placer dans l'espace	78
2.1.c Rapport de confiance et rapport conflictuel : civisme, altérité et genre	93
2.2 L'ASCENSEUR, L'INTERMEDIAIRE DES SOCIABILITES VERTICALES	96
2.2.a Des échanges suffisants pour une expérience sociale satisfaisante	97
2.2.b Du contenu au ton de l'échange : de l'expérience de l'altérité à la reconnaissance de l'autre.	101
2.2.c Effets de paliers et réseau d'interconnaissance	105
2.3 QUITTER L'ASCENSEUR : DES PALIERS AUX LOGEMENTS, DES RESEAUX DE SOCIABILITES ?	105
2.3.a Des paliers aux couloirs.....	106
2.3.b De l'ascenseur aux logements.....	107
CHAPITRE 3 : DU COLLECTIF A L'INTIME, L'EXPERIENCE DE L'ASCENSEUR AU PRISME DES AMBIANCES	109
PROPOS INTRODUCTIFS ET ENJEUX	109
HYPOTHESES DE RECHERCHE - CHAPITRE 3 : DU COLLECTIF A L'INTIME, L'EXPERIENCE DE L'ASCENSEUR AU REGARD DES AMBIANCES	115
3.1 PENSER L'EXPERIENCE DU TRAJET VERTICAL : POUR UNE POLITIQUE DE L'« AMBIANCE »	117
3.1.a Moderniser et rénover l'ascenseur : quête de la « maîtrise du sensible »	118
3.1.b Conflit politique et ambiance « anesthésiée » (Claudine, 4 ^{ème} , 304 B).....	120
3.1.c Maîtriser « l'ambiance » pour une expérience sécurisée	122
3.2 L'ESTHETISATION DE LA RENCONTRE : « AMBIANCE » ET RAPPORT A « L'AUTRE »	124
3.2.a Quand « l'ambiance » décourage l'échange et la domestication de l'espace	124
3.2.b Quand l'ambiance encourage l'échange et l'appropriation de l'espace.....	128
3.3 « AMBIANCE » ET INTIMITE, L'ASCENSEUR COMME LA TRAVERSEE DE L'HABITER VERTICAL OU LE TRAJET SOLITAIRE « HORS DU TEMPS » (MAÏLEEN, 4^{EME}, 304 B)	129
3.3.a S'approprier l'espace et traverser la tour	130
3.3.b Se sentir « hors du temps » et « hors de la tour » (Maïleen, 4 ^{ème} , 304 B)	132
CONCLUSION	135

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES 138
ANNEXES 148
FIGURES..... 174

Remerciements

Je tiens à remercier mes co-directeurs de mémoire, Christian Montès et Manuel Appert pour la complémentarité de leur binôme qui a toujours rendu les échanges riches et stimulants pour la conduite de ce mémoire. Parce que je n'ai pas toujours su les solliciter quand il l'aurait fallu, je les remercie chaleureusement pour leur bienveillance. Merci de m'avoir donné l'opportunité d'effectuer un stage au sein du Laboratoire Environnement Ville et Société.

Je pense aux membres de l'équipe de l'ANR HIGH RISE AND THE INCLUSIVE CITY que j'ai eu la chance de rencontrer, Aurélien Gentil, Olivia LeGrip et Geoffrey Mollé. Je les remercie pour leurs enseignements et pour leurs regards inspirants sur l'évolution verticale de la ville.

Merci à Clémentine, Julien, Alex et Mélanie, pour m'avoir fait découvrir les arts de l'informatique, et plus sérieusement pour avoir rendu les déjeuners de ce stage si intéressants et agréables. Les débats menés avec humour sur les ascenseurs ont fait naître des questionnements inattendus et pertinents.

Merci à mes ami.e.s étudiant.e.s du Master Ville et Environnements Urbains pour les échanges autour des thématiques de mémoire et pour leurs engagements admirables dans la fabrique d'une ville plus humaine. Je pense particulièrement à Anne et à son regard d'architecte, éclairant et créatif pour penser les tours et les ascenseurs de demain...

Je remercie profondément mes grandes amies Pauline et Chloé pour leurs précieuses relectures et ma mère et mon père pour la finalisation de ce mémoire et leur soutien moral.

J'ai également une pensée pour mon amie toulousaine Louise qui a donné à cette étude un gout particulier. Merci d'avoir partagé de nombreux allers-retours dans les cabines des bâtiments lyonnais et de m'en avoir sortie aussi.

Je ne saurais que trop remercier Tereza et Marion avec qui cette aventure a commencé ensemble dans l'ascenseur du Roland Levinsky Building. J'ai une pensée toute spéciale pour Marion, un exemple à tous les niveaux. Je ne pourrai écrire comme sa réflexion et son amitié ont été indispensables à ce mémoire et comme elles le sont en général.

Et enfin, j'aimerais citer les mots du musicien Johnny Corner, qui m'ont sans doute convaincue que ce n'est pas moins l'écriture de la partition de ce mémoire que sa mise en rythme avec les habitant.e.s du Presqu'Île 2 qui participe aujourd'hui, peut-être, d'une certaine mélodie. À eux, merci.

« (...) Mais je ne m'abstrais pas moi quand je joue. Je change simplement d'endroit. C'est comme dans l'ascenseur : tu es là, tu parles avec des gens, tu ne sens rien d'extraordinaire et pendant ce temps tu passes le premier étage, le dixième, le vingtième et la ville reste là-bas, dans le fond, et toi tu es en train de finir la phrase que tu avais commencée au rez-de-chaussée, et entre les premiers mots et les derniers il y a cinquante-deux étages. J'ai compris, quand j'ai commencé à jouer, que j'entrais dans un ascenseur mais c'était l'ascenseur du temps, tu saisis ? »

CORTÁZAR Julio, 2010, *L'Homme à l'affût*, 2010, (*El perseguidor*, 1963)

Introduction

« Les raz-de marrée, les éruptions volcaniques, les tours qui s'écroulent, les incendies de forêts, les tunnels qui s'effondrent, Publicis qui brûle et Aranda qui parle ! Horrible ! Terrible ! Monstrueux ! Scandaleux ! Mais où est le scandale ? Le vrai scandale ? Le journal nous a-t-il dit autre chose que : soyez rassurés, vous voyez bien que la vie existe, avec ses hauts et ses bas, vous voyez bien qu'il se passe des choses ».

George Perec, 1989, *L'infra-ordinaire*, p.2

Dotés de l'assistance virtuelle AGILE¹, les nouveaux ascenseurs Thyssenkrupp sont promus comme « *the next major innovation in our journey toward creating a galaxy of unparalleled connectivity and personalization. A galaxy where technology instantly and seamlessly connects people and places, work and leisure, reality and dreams* ». Les ascenseurs deviennent les marqueurs de la promotion des tours qui, bien qu'hyperbolique, est intéressante en ce qu'elle sous-entend qu'ils figurent au cœur de l'expérience du vivre en hauteur. Pourquoi ces supports de mobilité verticale sont-ils autant mis en scène ? Ceux-ci auraient-ils un tel impact sur les pratiques et les perceptions ordinaires des habitant.e.s des tours ? Les nouvelles technologies pourraient-elles les sublimer jusqu'à les rendre extraordinaires ? Notre travail est né de ces observations : il est posé comme point de départ l'idée que les ascenseurs constituent des espaces importants de la vie verticale, et que leur étude peut amener à spécifier les modes d'habiter de la vie en hauteur. Ce détour par les discours promotionnels ne doit pas faire penser qu'il ne s'agit là que d'imaginaires : les ascenseurs ne semblent pas n'être que les supports des déplacements verticaux, ils cristallisent les tensions de la verticalité à travers l'image de la *black box*² et des pannes. Mais y aurait-il d'autres « choses » à y voir ? Marc Isaac³ fait le pari par le documentaire-fiction de révéler ce qui se joue quotidiennement au sein de la cabine d'une tour résidentielle londonienne. L'idée qui sous-tend ce travail est donc que les trajets en ascenseur ne sont pas passifs et que s'ils forment des centres d'intérêts des nouveaux projets verticaux, c'est parce qu'ils sont des lieux importants de l'expérience vécue et perçue du vivre en hauteur. Une approche par « l'ordinaire » ne permettrait-elle pas d'en étudier les ressorts ?

Les mises en scène des ascenseurs et leurs impacts sur la vie en hauteur ne semblent pas nouveaux. Ils témoignent aujourd'hui d'enjeux particuliers de la ville verticale contemporaine.

¹ Voir le site internet du groupe Thyssenkrupp <https://www.thyssenkrupp-elevator.com/agile/>.

² Expression utilisée par EASTERLING, 2003, "Conveyance 'germs': elevators, automated vehicles, and the shape of global cities", In Goetz, A., editor, *Up down across: elevators, escalators, and moving sidewalks*, London, Merrell, pp. 124–39.

³ Soutenu par Arte et Tënk, Marc Isaac sera salué pour son documentaire-fiction *Lift* en 2001.

Alors que l'histoire de l'ascenseur commence avant la démonstration du dispositif d'Elisha Otis au Crystal Palace de New York (1854), Bernard (2014) montre bien qu'elle est la « pièce de théâtre »⁴ qui marquera une époque grâce à la dramatisation de l'avancée technique : la sécurisation du transport de voyageurs. D'abord les « rues » des « machines à habiter » dans les années 1930 (Le Corbusier, 1925) puis les figures de ce qui rend la vie en hauteur impossible avec la dégradation des parties communes dans les Tours des Grands Ensembles en France (Laé, 1996), les ascenseurs deviennent des objets dont les performances techniques et les qualités esthétiques sont réservées à une élite métropolitaine pour la quête de l'élévation et de la vue (Graham, 2016). En effet, avec la verticalisation des métropoles, ils sont une nouvelle fois mis en lumière, à la fois en tant qu'acteurs et décors de la marchandisation de nouveaux produits urbains comme de nouveaux modes de vie. Grâce à eux les *skycrapers* repoussent les limites de l'urbain vers le ciel et l'utilisation de l'ascenseur comme symbole des « *supremes lifestyles* » (Graham, 2016, p.10) ne va pas sans sa modernisation en lien avec les enjeux contemporains. Vitesse, customisation et gadgétisation en font un « *site of modernity* » (Bernard, 2014, p.261) qui anime le champ d'une sociologie critique de la production de la ville verticale, notamment portée par Thierry Paquot et Stephen Graham.

Si au regard de ces évolutions urbaines verticales, il devient le premier mode de déplacement utilisé au monde (Paquot, 2007), l'ascenseur a un statut si particulier qu'il est difficile de le saisir. « Zone ambiguë », « espace intermédiaire », « espace de transition » ou encore « espace semi-collectif » ou « semi-public », etc. La profusion des termes comme des concepts pour le qualifier posait déjà problème (quoi que dans un autre contexte résidentiel) pour la compréhension de l'habitat des immeubles collectif parisiens (Moley, 2003, p.147). La définition d'un temps dont les fonctions de déplacement semblaient dépassées par d'autres, mal définies, y était également posée. Nous l'avons esquissé, avec la verticalisation des métropoles, ces interrogations semblent encore plus prégnantes tant l'ascenseur devient « *a central component of cultural modernity* » (Graham, 2016, p.133) soumis aux exigences contemporaines de la condition urbaine. Oliver Mongin (2015 p.41) les rapporte notamment à la valorisation de la circulation et de la vitesse comme valeurs fondamentales, à la prévalence des flux et des zones de « plis » entre « dehors et dedans, entre privé et public, entre intérieur et extérieur ». Simmen (2009) et Graham (2016)⁵ associent à cette modernité les anxiétés naissantes devant l'ascenseur :

*« Elevator ascent, surrounded as it is by primeval anxieties, is also profoundly modern. It has been likened to a rather banal form of vertical teleportation. "Unlike ship, air or rail travel (...) does not entail journeying from place to place and offers nothing to see. Instead of passage over time, the relevant parameter is the time wasted while ascending »*⁶

⁴ Traduction personnelle de l'expression de BERNARD, A., 2014, « *The history of the elevator begins with a piece of theater* » (p.1).

⁶ Dans FREUDENDAL-PEDERSEN M. (Ed.), KESSERLING, S. (Ed.), 2018, *Exploring Networked Urban, Cosmopolitanities Networked*, p.85

Plus que ce temps d'attente, le temps passé dans l'ascenseur ne semble pas si banal tant il cristallise les imaginaires associés à la cabine, cette « cage » dont les arts dramatiques, romanesques et visuels en font les scènes privilégiées de l'impossible retour au sol, des actes meurtriers, de la coprésence malvenue comme des liaisons dangereuses, fantasmées et parfois heureuses. À l'image du roman *IGH* de J.C Ballard (1974) et de sa récente adaptation cinématographique *High-Rise* (B.Weatley, 2015), les ascenseurs nourrissent les dystopies urbaines. Aussi, si pour Olivier (2017) la science-fiction est « un partenaire de choix » pour l'analyse socio-anthropologique et géographique de la ville verticale, les liens entre le déplacement et l'expérience du vivre au sein des tours semblent déjà se tisser. Les promouvoir au sein des tours résidentielles relèverait alors presque de promesses prométhéennes : « *our mission is to improve the flow of urban life* » selon les discours du groupe KONE.

Ces premiers points historiques, contextuels et académiques nous montrent que l'ascenseur peut être un objet et un sujet pertinent pour questionner l'expérience du vivre en hauteur puisque son évolution est liée à celle des transformations des modes de vie. La redéfinition de sa place dans la fabrique des tours entraîne une transformation des ascenseurs eux-mêmes : ils semblent être les principaux supports de déplacements verticaux autant que des lieux qui façonnent la question de la relation de l'habitant à l'édifice. Cette contextualisation soulève alors l'un des enjeux principaux de cette étude en ce qu'elle montre que les ascenseurs seraient susceptibles de dépasser leur premier rôle de transport, si bien qu'ils pourraient jouer un rôle majeur dans la fabrique de la verticalité. Ce travail ambitionne donc de réinterroger cette même problématique au regard des pratiques, des perceptions et des représentations quotidiennes des habitant.e.s d'une tour résidentielle. Comment les ascenseurs sont-ils perçus et à quels types de représentations et de pratiques donnent-ils lieu quotidiennement ? La relation de l'habitant aux ascenseurs serait-elle une spécificité de « l'habiter vertical » ?

Rappelons ici que la notion *d'habiter* est largement polysémique, elle comprend des acceptations comme des approches plurielles et distinctes. Le titre de l'introduction de l'ouvrage *Habiter, le propre de l'humain* dirigé par Thierry Paquot, (2007) illustre la tension entre les notions « Habitat, Habitation, Habiter ». Si les accoler semble pouvoir participer à la précision de leur conceptualisation, il semble difficile d'en stabiliser une définition qui pourrait servir de référence. Pour Michel Lussault (2007), « l'habitat n'est pas le logement » tant le territoire de l'Homme ne peut se réduire à l'espace d'un domicile fixe. L'auteur rappelle les hypothèses de Mathis Stock et de « l'habitat polytopique » caractérisé par l'existence de plusieurs lieux d'ancrage qui ne dépendent

⁷ Slogan de la campagne promotionnelle du groupe KONE pour la promotion des nouveaux ascenseurs (<https://www.kone.com/en/>)

pas du temps du séjour. Ainsi, plutôt que de tenter de définir *l'habiter*, il s'agit de dénoncer l'usage d'une notion devenue familière malgré la difficulté de sa maîtrise. En effet, l'auteur souligne les références maladroites à la pensée du philosophe Heidegger qui rapportent trop souvent *l'habiter* à « l'acte fonctionnel » du logement tandis que cette notion relève fondamentalement du rapport de l'être humain au monde telle que le souligne la célèbre formule « *L'homme habite en poète* »⁸. On le voit déjà, « l'habitat » comme « l'habiter » posent fondamentalement problème. Le propos qui sous-tend notre questionnement n'est alors pas de chercher à définir la place de l'ascenseur au sein d'un « habiter vertical » dont nous pourrions donner une définition stable. Au contraire, il s'agit de formuler l'hypothèse de départ, bien qu'insuffisante, que l'expérience sensible et quotidienne des trajets verticaux au sein des tours résidentielles configure des rapports ordinaires qui spécifient la relation à la verticalité et à la ville en volume. Dès lors, contrairement aux perspectives critiques marxistes de Stephen Graham, nous adoptons l'approche soutenue par Jacobs (2006) et Harris (2015) qui suggère la tour comme un processus relationnel. Avec au cœur de notre étude l'enjeu de l'expérience, cette approche est tout à fait stimulante car elle définit la verticalité comme le fruit de la co-construction de la relation entre les habitant.e.s et la tour, dans les dimensions matérielles, immatérielles jusqu'à celles de l'intime. Point donc de définition stabilisée de ce que serait l'expérience de l'ascenseur dans « l'habiter vertical », mais une posture de recherche dont l'intérêt serait d'interroger les rapports aux ascenseurs au prisme des relations quotidiennes, à la fois matérielles et immatérielles nouées par le contexte de la verticalité.

Questionner le rapport quotidien aux ascenseurs par les notions relatives à « l'expérience » vécue et perçue semble alors un enjeu important de l'analyse des nouvelles formes urbaines au vu des premiers enjeux soulevés. Bien que polysémique, on distingue généralement deux définitions de la notion d'« expérience ». Suggérée par la langue allemande et les philosophes Dilthey et Husserl (Jodelet, 2006), il s'agit de l'expérimentation du monde (ou l'*erfahrung*) contre l'expérience vécue indissociable des affects éprouvés par le contexte (ou l'*erlebnis*). La notion de l'expérience vécue est donc très englobante et nous devons affiner très précisément les références que nous lui empruntons pour la définition de notre projet d'étude. En convoquant la notion « d'expérience vécue », il s'agit comme le rappelle Jodelet (2006) de « donner un sens plus large à la notion de pratique ouvrant sur une dimension de créativité de l'expérience » (p.15). Le projet consiste à dépasser l'analyse de l'expérience concrète des paliers et de la cabine pour interroger les ressentis (Jodelet, 2006). Cette perspective suppose de recourir à une anthropologie des sens et à une étude de l'expérience sensorielle telle que celle de l'ouïe, de la vue ou de l'odeur qui participe

⁸ HEIDEGGER M., [1952], 2004, « Dichterisch wohnet der Mensch », *Vorträge und Aufsätze*, Stuttgart, Klett-Cotta, p. 181-198 dans Lussault, M., 2007, « 2. Habiter, du lieu au monde. Réflexions géographiques sur l'habitat humain », Thierry Paquot ed., *Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoire et philosophie*. La Découverte, pp. 35-52.

de l'organisation perceptive d'un espace et de l'ambiance d'un lieu (Augoyard, 1979). Or, cette dimension sensible ne peut être comprise sans étudier les perceptions que les individus ont de leur environnement. En effet, l'expérience concrète des lieux ne va pas sans l'étude des perceptions individuelles (Bailly, 1985). La phénoménologie défendue par le philosophe Merleau-Ponty⁹ soulève à ce propos que la place du corps dans l'espace est un réceptacle des sensations et de la perception, à l'articulation des dimensions physiques et psychiques de l'être humain. Sans nous engager dans les sciences psychiques et cognitives, il s'agit de souligner que le corps est au cœur de l'expérience vécue et donc perçue. Ce qui nous intéresse, c'est que l'ascenseur se trouve dans un cadre bien particulier : celui de la tour résidentielle. Or lorsque l'architecte Steven Holl (2006)¹⁰ évoque les questions de phénoménologie, il souligne que la perception multi-sensorielle peut transformer le rapport aux édifices et aux espaces de telle façon qu'il le rend intime, chaleureux, hostile ou inquiétant. Si les nouvelles mises en scène des ascenseurs misent sur des *designs* innovants, nous faisons l'hypothèse qu'il est un espace sujet à de tels rapports individuels et collectifs. C'est d'ailleurs tout l'intérêt de lier l'approche d'Andrew Harris et de Jane Jacobs à celle du rapport des habitant.e.s à l'ascenseur puisqu'il s'agit de conjuguer l'étude des configurations de la tour en lien avec le plan (la localisation des ascenseurs, des escaliers, des appartements comme des parties communes et des entrées), comme tous les aspects techniques du système technique de la machine (vitesse, fréquence, taille, *design*), avec celle de la négociation des expériences fonctionnelles comme des affects provoqués par le trajet vertical. Toutefois, notons que ces définitions ne peuvent être discutées sans interroger l'expérience sociale de l'expérience vécue et perçue. En effet, les rapports fonctionnels comme sensoriels se spatialisent dans un cadre socialement construit au prisme des ambiances (Augoyard, 1998 ; Di Méo, 2016). Or, questionner l'expérience de l'ascenseur permet de saisir toute la complexité de l'expérience vécue et perçue au regard des rapports aux autres. Dans un ascenseur où l'espace est tenu, le corps exprime des manières de « faire avec l'espace » par des positions et des attitudes autant qu'il est un langage perceptif et social. Si pour Merleau-Ponty (1945), il est même le premier objet de l'expérience du monde, les travaux d'Harris (2015) et de Baxter (2017) illustrent sans y répondre l'intérêt de porter le regard sur la corporéité pour étudier les espaces des ascenseurs : ainsi, ceux-ci ont souligné que les ascenseurs sont des espaces de rencontre(s) particuliers. Il convient donc de comprendre l'expérience vécue et perçue dans toute sa complexité, autant fonctionnelle, sensorielle que sociale pour étudier les ressorts des rapports ordinaires aux ascenseurs *via* « l'habiter » vertical.

⁹ MERLEAU-PONTY M., 1945, *Phénoménologie de la perception*, Paris, Gallimard

¹⁰ HOLL S., 2006, Questions of perception, Phenomenology of architecture, William Stout Publishers, San Francisco, 2006 dans BONNAUD Xavier, 2014, *L'expérience architecturale Réflexions sur une notion, points de vue sur une discipline*, Habilitation à diriger des recherches, Université Paris 8 Vincennes-Saint-Denis, soutenue le 13 décembre 2014.

Ainsi, en nous appuyant sur ces éléments de contexte, les ressources académiques et notre approche par l'expérience, il s'agit d'interroger le rapport aux ascenseurs selon la définition de Kazig et al (2015) qui souligne que :

« Chaque forme de mobilité implique une rencontre sensible spécifique avec la matérialité et la socialité de la ville qui peut se traduire dans des expériences et émotions systématiquement différentes et alimenter ainsi différemment les représentations de celle-ci. » (p.6)

Ainsi, l'enjeu de ce mémoire apparaît à la confluence de trois notions clefs : penser le rapport à l'espace vécu et perçu entre les mobilités quotidiennes et les sociabilités au regard de la dimension sensible et des ambiances. Il s'agit à la fois de saisir comment le trajet en ascenseur est perçu et vécu et en quoi ces perceptions et ces représentations précisent le statut de l'ascenseur en tant qu'intermédiaire entre l'espace public, l'espace privé ou domestique depuis la tour vers la ville comme depuis la ville vers la tour. À la croisée des thématiques soulevées, le tableau ci-contre résume les enjeux de ce travail.

Expérience	Quotidien	Tour résidentielle et verticalité	Ascenseur
<p>Une activité cognitive et une manière de construire le réel et de l'expérimenter (Dubet et al, 1995¹¹)</p> <p>- Faire avec l'espace (De Certeau, 1990)</p> <p>Elle concerne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les habitant.e.s <p>Elle prend la forme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - expérience individuelle - expérience sociale <p>Elle implique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pratiques - Représentation - Perceptions de l'espace vécu (Frémont, 1999 ; Bailly, 1985) 	<p>Il implique des pratiques qui sont toujours à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Spatiales : manières d'être, de se déplacer et de pratiquer l'espace <p>→ Donc différenciées selon les individus</p> <p>→ Révèlent la manière dont les espaces sont vécus et perçus</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sociales : cadre de l'interaction sociale et des rites d'interactions (Goffman) <p>Caractérisé par le vécu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La « répétition » et l'automatisme (Di Méo, 2016) - Par « l'éphémère », « l'imprévu », « les surprises » (Goffman, 1990) <p>→ Donc il interroge les rythmes, les routines et les habitudes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il est soumis aux pressions de l'espace-temps et à l'accélération des modes de vie urbains (Rosa, 2010) - Il forge notre rapport à la territorialité et au territoire 	<ul style="list-style-type: none"> - Lieu de résidence et de logement superposés caractéristique de la densification de l'espace urbain <p>→ Implique une réflexion sur l'habiter et les conditions et les manières quotidiennes d'habiter (notamment selon les étages)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Objet relationnel en lien intime avec l'individu (Jacobs, 2006) <p>→ Implique une évaluation des pratiques quotidiennes au prisme des représentations et des perceptions individuelles et collectives</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fruit de la relation entre l'habitant et l'édifice avec ses contraintes architecturales et techniques (Baxter, 2017) <p>→ Implique des formes de co-habitation et de coprésence</p>	<p>Objet technique du quotidien soumis aux nouveaux imaginaires performatifs des projets de gratte-ciel</p> <p>Un espace de circulation, ce qui implique un questionnement sur les rapports entre aux mobilités quotidiennes et l'habiter vertical :</p> <p>→ A l'échelle micro : les pratiques, perceptions et représentations de la vitesse, de l'attente, du parcours vertical et des manières de faire avec l'espace selon les conditions d'accessibilité (stratégie/tactique)</p> <p>→ A l'échelle urbaine : l'intégration de l'ascenseur dans la chaîne de transport en commun urbain et dans les budgets-temps de déplacement</p> <p>Ce qui implique une dialectique entre l'espace public : non appropriable et le SAS/Espace privé domestiqué</p> <p>Un espace de coprésence et de proximité qui implique un questionnement sur les types d'interactions sociales :</p> <p>→ Gestion et négociation de l'anonymat devant l'ascenseur et dans l'ascenseur (rites, dialogues/corps)</p> <p>→ Rencontres et interactions (effets de palier)</p> <p>→ Reconnaissance identitaire et sociabilité</p> <p>→ Expérience solitaire, intime</p> <p>Un espace commun qui implique une réflexion sur les rapports aux ambiances et le rapport émotionnel qui participent de la conduite de l'habitant.e et de l'expérience.</p> <p>→ En fonction de l'environnement ambiant, des autres et des sensibilités individuelles.</p>

¹¹ DUBET, F., et MARIE., JL, 1995, « Sociologie de l'expérience » dans *Politix*, vol. 8, n°32, Quatrième trimestre 1995. Le pouvoir des légistes, sous la direction de Annie Collovald et Bastien François. pp. 172-176.

Les enjeux exposés ci-contre ont véritablement orienté nos questionnements et le plan de ce mémoire que nous proposons en trois chapitres successifs avec comme premiers questionnements :

1. La question de l'expérience d'une mobilité quotidienne.
Comment se déplace-t-on dans les tours d'habitation ? Alors que la valorisation de la vitesse se déploie au sein même des tours et que les ascenseurs sont représentés comme « les rues » des tours volumiques, les assimiler à des modes de transports (Graham, 2014) en feraient-ils des transports en commun de la ville volumique ? Comment les habitant.e.s se saisissent-ils des supports de déplacements au sein de la tour ? Selon quels critères ? Et selon quelles conditions d'accessibilité ? Comment les déplacements internes et les enjeux de fluidité sont-ils vécus et perçus par les habitant.e.s ? De quelle manière la question de la relation à la ville se dessine-t-elle à travers les enjeux de mobilité quotidienne ? Finalement, qu'est-ce que cela révèle de l'*expérience usager*, des perceptions et des représentations de l'ascenseur dans les IGH (Immeuble de Grande Hauteur) et du rapport à la verticalité ?
2. La question de l'expérience sociale pendant le trajet vertical.
Comment ces déplacements rythment-ils les échanges socio-spatiaux entre les habitants ? Alors que la majorité des parcours en ascenseur au sein de la tour sont quotidiens et presque inévitables, les tensions qu'engendrent les rapports sociaux au sein des ascenseurs semblent façonner l'expérience vécue et perçue du trajet vertical. De quelle façon le rapport aux autres est-il perçu et vécu et de quelle manière l'expérience sociale spécifie-t-elle le rôle d'intermédiaire des ascenseurs dans la tour ?
3. La question de la relation entre l'expérience d'une mobilité et celle des interactions au regard de l'environnement ambiant.
Si « il existe bien une relation de codétermination entre l'ambiance des lieux et la conduite du passant » (Le Breton, 2000¹²) et que « l'environnement sensible de l'espace public urbain rend possible le déplacement et habilite l'échange entre les passants » (Thomas, 2000, p.169), comment l'expérience du trajet vertical se construit-elle selon l'ambiance des lieux et de quelle façon cette ambiance est-elle construite par les enjeux de mobilité quotidienne, de socialisation et les sensibilités individuelles et collectives ? Il s'agit de comprendre comment l'environnement sensible devant et au sein des ascenseurs façonne les relations entre l'habitant et le trajet vertical, les autres et la tour.

Ces interrogations (très larges) alimentent la construction du présent rapport en trois chapitres successifs. Ainsi, afin de problématiser de façon beaucoup plus précise notre étude, les trois chapitres relatifs aux premiers questionnements posés sont construits de telle façon : une introduction par l'état de l'art de la mobilité quotidienne, des situations interactionnistes et des ambiances. Il s'agira de comprendre les enjeux problématiques que soulèvent ces champs de recherche pour affiner l'énonciation des hypothèses qui ont nourri l'étude. Nous montrerons au sein de ces introductions comment la succession de ces chapitres nourrit les enjeux relatifs à l'expérience sensible perçue et vécue du trajet vertical en ascenseur. La présentation des hypothèses au sein de chaque chapitre sera suivie des résultats de l'enquête.

¹² LE BRETON, 2000 dans THIBAUD, Jean-Paul, 2002, « L'horizon des ambiances urbaines », *Communications*, pp.185-201

Par l'approche de l'expérience vécue et perçue, nous mettons donc au cœur de notre travail l'étude du « sensible » qui « se présente alors comme l'instance par excellence à partir de laquelle se déploie l'expression habitante » (Thibaud, 2010, p.2). Ainsi, les trois moments de la réflexion sont précédés de la présentation et de la mise en perspective du dispositif méthodologique construit et employé pour donner voix aux habitant.e.s et à leurs expériences quotidiennes des déplacements verticaux.

Méthodologie

Encouragée par les troisièmes et quatrièmes axes de l'ANR *High-Rise and The Inclusive City*, l'entrée par les habitant.e.s soumet les enjeux du vivre en hauteur au regard des pratiques et des usages. Dans la continuité de l'ANR *Skyline*, l'étude des modes de vie au sein des tours résidentielles renouvelle les approches de la verticalisation des métropoles contemporaines en portant au cœur de son projet des méthodologies qualitatives. Si l'ascenseur est devenu le mode de déplacement le plus utilisé au monde (Paquot, 2017), l'exploration des usages ainsi que des perceptions et des représentations qui lui sont associées au sein d'une tour résidentielle permet d'éclairer les nouveaux enjeux des modes de vie métropolitains contemporains à travers des méthodes et des outils d'enquêtes qualitatifs.

Rebekah Rousi (2015) soulève lors de son étude de la perception du *design* des ascenseurs au sein de deux immeubles de bureaux, que les « *remarkable experiences* » effacent toujours les autres, dirait-on banales, lorsqu'il s'agit de nommer les pratiques, les perceptions et les représentations des trajets verticaux. Aussi, l'enjeu de ce travail réside dans la recherche d'une méthodologie qui nous donnerait des clefs pour interroger l'expérience pratique, sensible et perceptive ordinaire et quotidienne des mouvements en ascenseur au sein d'une tour résidentielle. Les moyens méthodologiques déployés pour s'en saisir sont au cœur de ce projet de recherche comme ils sont au cœur de « l'effort de scientificité » (Boucheron, 2018) des sciences humaines et sociales, dont le statut controversé apparaît comme le résultat d'un incessant aller-retour entre les problématiques, les vecteurs épistémologiques et les méthodes employées. Bien que les ascenseurs soient représentés dans les arts littéraires, ils sont peu les sujets des publications scientifiques relatives à la verticalité. Si Stephen Graham (2016) lui voue un intérêt particulier pour l'analyse d'une urbanisation tridimensionnelle, les géographes appellent surtout à en faire un prochain objet d'étude (Harris, 2015 ; Baxter, 2017). Ainsi, la lecture du chapitre consacré à « La construction de l'objet » de Bourdieu et al (1968) rappelé par Boucheron (2018) nous a permis d'assumer une approche constructiviste, aussi bien nourrie des enquêtes exploratoires que des lectures théoriques, pour développer un appareil méthodologique pertinent tant il a fallu s'adapter au terrain d'étude pour construire les objectifs de ce travail. Pour les auteurs, « la vérité scientifique (...) n'existe pas sans la démarche qui l'y amène » (Boucheron, 2018). Aussi, les résultats obtenus ne sont jamais des « faits réels » (Bourdieu et al, 1968) mais toujours des constructions. Interroger l'expérience sensible du trajet vertical en ascenseur des habitant.e.s à travers les pratiques, les perceptions et les représentations nécessite donc une mise à l'épreuve des méthodes employées qui ont transformé les paroles des sujets interrogé.e.s en des objets scientifiques. Ceux-ci sont construits à partir des particularismes du terrain choisi, des enquêtes employées et des manières de les analyser que nous

présentons. Nous explicitons les facilités et les difficultés d'enquête qui sont des éléments d'analyse et de compréhension des enjeux posés par notre sujet.

1. Une démarche située : les ascenseurs du Presqu'Île 2

• Des tours résidentielles au Presqu'Île 2, du terrain aux ascenseurs

Le choix de cibler un unique IGH résidentiel a été motivé par l'hypothèse, confirmée par l'enquête, que l'expérience des ascenseurs est largement soumise à toutes les spécificités architecturales comme socio-spatiales de l'édifice. Initialement motivés par la comparaison des mobilités verticales de deux tours résidentielles, nous nous sommes tournés vers la fine dissection du Presqu'Île 2. En effet, les enquêtes exploratoires nous ont permises de mesurer l'impact de la densité, des rapports de proximité entre la localisation des logements et des ascenseurs ainsi que le poids de l'ensemble de l'organisation spatiale interne de l'édifice sur l'expérience quotidienne du trajet vertical.

Le Presqu'Île 2 présente plusieurs intérêts pour l'étude de l'expérience des ascenseurs. Alors qu'elle avait été pensée en lien avec la promotion du quartier de La Part-Dieu dans les années 1970, cette copropriété se singularise des autres ensembles d'habitation définis comme des IGH résidentiels de l'aire métropolitaine lyonnaise. D'une hauteur approximative de quarante-huit mètres, ce bâtiment se distingue des immeubles du quartier. Bien que les cinquante mètres requis pour caractériser l'IGH ne soient pas atteints, les qualités architecturales et les spécificités en lien avec les configurations internes de ce bâtiment nous permettent de le définir comme un IGH dans cette étude. Le nombre d'ascenseur, la densité de l'édifice et les services qu'il propose le distingue par exemple de La tour panoramique de La Duchère (9^{ème} arrondissement), de la résidence des Hauts de Saint-Just (5^{ème} arrondissement) ainsi que des tours du quartier Gratte-Ciel à Villeurbanne. En effet, le Presqu'Île 2 accueille trois cents logements et environ mille habitant.e.s contre cent quatre-vingt-quinze logements pour neuf bâtiments pour les Hauts de Saint-Just. Or, le poids de la structure architecturale, des configurations avec le plan et des services proposés n'est peut-être pas sans rapport aux pratiques et à la perception des mouvements en ascenseur au sein de la tour.

Plusieurs arguments discutés avec Jacques-Blanc Portard, co-architecte du Presqu'Île 2¹³, semblent dessiner les particularismes d'un IGH dont la morphologie et l'originalité sont vendues comme de nouvelles manières de vivre en ville. Sept ascenseurs répartis au sein de deux bâtiments contigus de seize et dix-sept étages, les blocs 304 et 302, permettent les mouvements à la verticale. Leur

¹³ Propos recueillis lors d'un entretien non-directif avec Jacques-Blanc Portard, co-architecte du Presqu'Île 2 aux côtés de René Gagès. Ces deux architectes appartenaient au cabinet d'architecture René Gagès à Lyon.

nombre, adossé à la morphologie de l'IGH résidentiel scindé en deux blocs distincts, décuple ainsi les possibilités d'interroger le rapport pratique et perceptif aux trajets verticaux et à l'édifice. En effet, telle que le montre la *figure 1*, les quatre ascenseurs du bloc 304 se divisent par paires au sein des deux sous-ensembles (blocs 304 A et 304 B), contrairement aux trois ascenseurs du bloc 302 qui se suivent en enfilade (*figure 1*). Ces premières configurations architecturales et spatiales visent à la promotion d'une « ville dans la ville »¹⁴ dont nous supposons que l'expression participe activement aux enjeux de l'expérience perçue et vécue des trajets en ascenseur. En effet, si les mouvements entre les deux blocs 302 et 304 ne sont permis que par la passerelle du 1^{er} étage, soulignée par une flèche rouge ci-contre (*figure 1*), la perception des temps de déplacement et des espaces auxquels les couloirs verticaux mènent pose des premiers enjeux de l'expérience quotidienne du trajet vertical. Bien qu'indispensables à la construction du Presqu'Île 2, ceux-ci n'ont pas vraiment été pensés en lien avec les enjeux de fluidité selon le co-architecte. La rationalisation des montées verticales était l'argument utilisé pour dessiner des blocs alimentés de trois couloirs verticaux ; soit deux au bloc 304 munis de quatre ascenseurs et un au bloc 302 muni de trois ascenseurs. Pour Jacques-Blanc Portard, le calcul des temps d'attente devant les cabines fut un sujet non résolu lors du chantier de l'édifice. Or, si en s'élevant sur dix-sept étages par deux blocs distincts, le Presqu'Île 2 tire son originalité du nombre de logements habités, la fluidité du trafic et les enjeux d'attente comme de coprésence dans les cabines des ascenseurs semblent déjà se dessiner.

De plus, la mixité et l'optimisation fonctionnelle du Presqu'Île 2 peuvent participer de pratiques, de perceptions et de représentations distinctes aux croisements des enjeux de rencontres entre individus. Si cet IGH résidentiel se distingue des habitations alentours par le style architectural inspiré du Mouvement Moderne International et des travaux de Le Corbusier (Gagès, 1988), sa mixité est un enjeu pour notre sujet. L'intégration de bureaux, d'une piscine sur le toit du bloc 304 accessible au 14^{ème} étage du bloc A, mais également d'un terrain de tennis au 1^{er} étage accompagné d'espaces où siègent des tables en bétons, en fait le premier IGH intra-muros avec autant de services (Gagès, 1970 ; Autran, 2008). L'héritage de Le Corbusier se dévoile à l'intérieur de la tour dont les trois premiers étages sont occupés par des cabinets professionnels, de la filière médicale à celle de la finance, entre médecins et comptables. Aujourd'hui, un centre ophtalmologique occupe le rez-de-chaussée. En 1970, René Gagès, architecte et directeur du projet, soulignait l'originalité d'un tel édifice qu'il percevait à travers « une mise en œuvre de fonctions multiples, répondant aux besoins du quartier d'après ce qu'en a fait apparaître une minutieuse étude de marché »¹⁵. Les fonctions

¹⁴ Expression utilisée par Jacques-Blanc Portard lors de l'entretien non-directif.

¹⁵ Sud Est Industriel et commercial, juin 1970 dans AUTRAN, S., 2008, « Le quartier de la Part-Dieu à Lyon, l'invention d'un centre-ville 1960-1980 », Millénaire, Grand Lyon, Octobre 2008

sont ainsi « intégrées » plutôt que « superposées » (Autran, 2008), à l'image de la station-service devenue une boulangerie et de la salle de sport faisant corps avec l'immeuble de grande hauteur. Un fleuriste, une pharmacie et une banque s'y articulent depuis. Si selon Jacques-Blanc Portard, ces éléments participaient au souhait de rivaliser avec les conditions de vie de La Presqu'Île lyonnaise, ceux-ci dessinent des enjeux pour l'étude de l'expérience du trajet vertical : l'ascenseur semble le moyen d'accéder à des services majeurs et il est le moment de la rencontre entre les habitant.e.s du Presqu'Île 2 et les habitant.e.s de Lyon client.e.s des mêmes services proposés, et donc étrangers à la copropriété.

À l'image des nouveautés en matière de production urbaine que propose ce type d'architecture, les parties communes doivent promouvoir la qualité de vie proposée. Bâtie entre 1971 et 1974, l'IGH ne présentait aucun signe extérieur d'une copropriété de « haut-standing » selon Jacques Blanc Portard. Ainsi, les services proposés, le rapport au paysage et au vent permis par la vue et le souci accordé à la réverbération du bruit¹⁶ font du Presqu'Île 2, une bâtisse dont le conseil syndical ventera les mérites lors d'une exposition photographique en argentine en 2014¹⁷. La place des ascenseurs dans la qualité résidentielle proposée y est soulignée et elle est donc particulièrement sensible dans la gestion des parties communes menée par le conseil syndical. À ce propos, notre enquête se situe cinq années après les travaux de rénovation des parties communes que les ancien.ne.s habitant.e.s du Presqu'Île 2 ont connu. En effet, si à l'origine les halls d'entrée et l'habillage des cabines des ascenseurs laissaient paraître des nuances de marron et des effets bois, le gris et le violet ainsi que de nouveaux éclairages en donnent une nouvelle image. Ce contexte nous permet d'encourager les comparaisons entre les perceptions, les représentations et les pratiques des ancien.ne.s habitant.e.s depuis les travaux de rénovation. Confronter l'expérience des trajets verticaux en ascenseur dans le temps est un outil pour recueillir les manières de percevoir le rapport sensible aux choses (Hume, 2000). Nous supposons que l'environnement ambiant dessiné par les qualités esthétiques des ascenseurs, des halls d'ascenseur et d'entrée participe aux pratiques, aux perceptions et aux représentations des ascenseurs au Presqu'Île 2. La gestion des parties commune intéresse notre propos car si l'escalier central du Presqu'Île 2 est visible depuis l'extérieur (*figure 2*¹⁸), les escaliers de la copropriété ne sont pas rénovés (*figure 2*) et ils ne sont pas pensés pour un usage quotidien. Devenu de secours dans les IGH de la métropole contemporaine, les escaliers ne sont facilement accessibles que depuis le 1^{er} étage du Presqu'Île 2. La totalité des habitant.e.s interrogé.e.s ainsi que le gardien de la copropriété souligneront des problèmes

¹⁶ Selon les propos recueillis de Jacques Blanc Portard, co-architecte du Presqu'Île 2 lors de l'entretien non-directif.

¹⁷ Document diffusé par le conseil syndical aux habitant.e.s du Presqu'Île 2 : Note du conseil syndical, 19 février 2014, « Un patrimoine commun et une (re)découverte de notre résidence (Annexe 8).

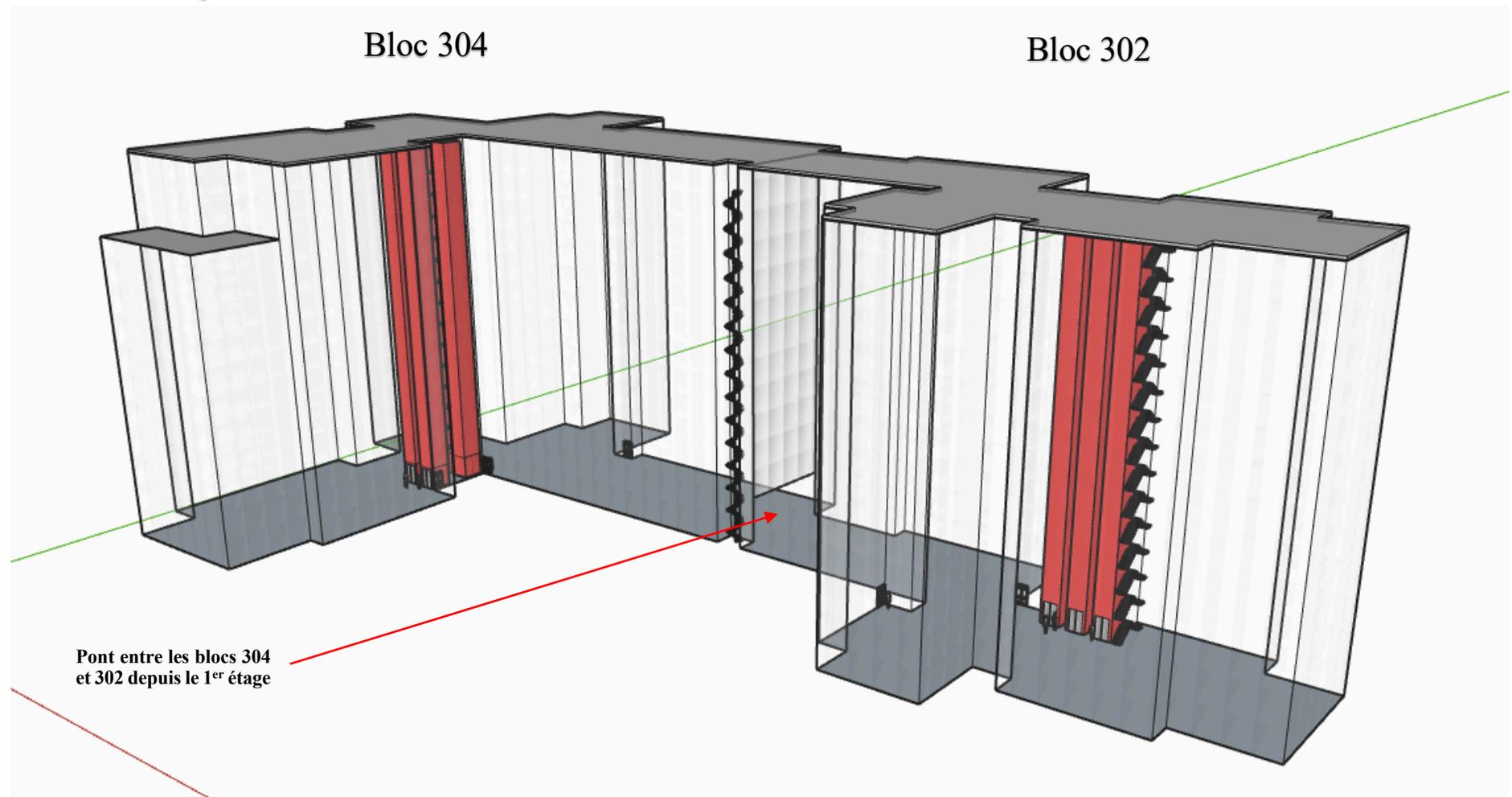
¹⁸ Se référer à la table des figures – figure 2.

d'indication à chaque étage. L'escalier de l'IGH est donc bien différent de l'escalier monumental et orné d'un immeuble haussmannien ou de l'escalier de service. Pour Bernard (2014, p.191), « *The stairwell's status is crucial because it already raised all the questions that appeared again vis-à-vis the assimilation of the elevator* ». L'auteur souligne que la gage d'escalier est assimilée à l'extension de la rue parisienne alors qu'elle est comprise comme celle de l'appartement privée dans laquelle il faut éviter des voisins néfastes à New-York (Bernard, 2014). Cette distinction précise les enjeux relatifs à l'étude de l'expérience perceptive et pratique des ascenseurs au sein du Presqu'Île 2 : il est le principal mode de déplacement au sein de la tour, et avec lui, les questions d'extension entre « *l'indoor* » et « *l'outdoor* » soulignées par Bernard (2014) se posent à l'échelle des halls et des cages d'ascenseur. Elles nous permettent de justifier le terrain d'étude que nous avons choisi pour questionner l'expérience du trajet vertical au regard des problèmes de mobilité quotidienne, de socialisation et des ambiances.

- **Ascenseur(s) et trajets verticaux**

Dans cette étude, l'expérience de l'ascenseur n'équivaut pas uniquement au trajet dans la cabine mais à l'ensemble du parcours depuis le logement vers le hall d'entrée du Presqu'Île 2 comme depuis le hall d'entrée vers l'appartement. Réfléchir en termes de mouvement au sein de la copropriété nous permet tout d'abord d'interroger les perceptions, les représentations et les pratiques quotidiennes en lien avec les connexions, les rugosités et finalement l'accessibilité qu'offrent les couloirs verticaux et les ascenseurs. Les couloirs, mais plus encore les halls d'ascenseur, les paliers et les cabines forment donc le terrain d'enquête au sein du Presqu'Île 2. Sortir de la cabine a également un but de nature stratégique : il s'agit d'encourager les comparaisons entre les perceptions, les représentations et les pratiques quotidiennes dans les couloirs horizontaux de la tour pour spécifier l'expérience sensible dans la cabine et le statut de l'ascenseur pour la fabrique de la verticalité. Ainsi, la cabine, les halls d'ascenseur et les couloirs verticaux sont les terrains d'étude de notre enquête. Il s'agit également de mettre en œuvre une méthodologie propice au recueil de l'expérience quotidienne des habitant.e.s dont la sensibilité se révèle lorsque le corps est en mouvement (Thibaud, 2001). Tel que le propose Thibaud (2001), « marcher, percevoir, décrire » est la formule et la méthode utilisée pour que l'habitant.e mette des mots sur ses pratiques quotidiennes, ses perceptions et ses représentations de l'ascenseur. Clôt, sans issue, sans fenêtre, restreint par les contours d'une « boîte » dans laquelle les corps ne semblent pas pouvoir se mouvoir, le seul cadre de l'ascenseur n'est pas propice à l'expression de ses actes et de ses ressentis en situation. Choisir le déplacement vertical dans sa totalité semble donc permettre la comparaison entre les couloirs et la cabine et surtout la verbalisation de l'expérience *in situ*.

LE PRESQU'ILE 2



*Figure 1 : Ascenseurs et Escaliers des blocs 304 et 302 du Presqu'île 2,
© Achéritogaray, E., 2019*

2. Une démarche qualitative à la croisée de trois approches : parcours commenté, entretien semi-directif et observation participante

Dans le but d'interroger l'expérience ordinaire et quotidienne du trajet vertical des habitant.e.s, nous avons mené une première phase exploratoire pour affiner nos choix et nos démarches d'enquête. D'une part, celle-ci nous a permis de rencontrer et d'être identifié par le gardien de la copropriété, véritable point de repères des plaintes et des remarques relatives aux ascenseurs et à la vie au sein du Presqu'Île 2. La connaissance du bâtiment et de ses évolutions au regard des travaux de rénovation a donné au gardien un rôle important pour la contextualisation de notre étude au sein du Presqu'Île 2. Aussi, l'entretien nous a permis de mesurer l'importance accordée aux « *remarkable experience* » des trajets en ascenseur (Rousi, 2015) et de penser des outils d'enquêtes capables de recueillir un corpus de paroles sur l'expérience quotidienne, au-delà des pannes en ascenseur et des situations inconfortables dues à l'entretien de la cabine. Dès le début de notre phase exploratoire, le trajet en ascenseur a été déterminant pour l'élaboration d'une démarche en trois temps. En effet, c'est lors d'une rencontre dans la cabine de l'ascenseur du bloc 304 B avec notre première interviewée (phase exploratoire) que nous avons mesuré l'enjeu d'interroger l'expérience *in situ* en proposant des parcours commentés, et donc une « mise en marche de la parole » (Masson, 2009 p.160). En nous interpellant pour comparer les trajets verticaux vécus et perçus depuis notre entretien, celle-ci nous a montré que les parcours commentés sont un premier moyen de susciter le discours sur les pratiques et les perceptions façonnées par l'expérience *in situ*. Nous avons ainsi préféré utiliser trois outils d'enquêtes que nous pensons complémentaires pour recueillir un corpus de paroles sur l'expérience du trajet vertical au regard de la mobilité quotidienne, des sociabilités et des ambiances.

- **Parcours commenté : activer le « stimulus sensoriel » (Hume, 2000) pour saisir l'expérience quotidienne**

Les parcours commentés sont la première technique d'enquête qualitative choisie. En effet, elle nous permet d'interroger l'expérience quotidienne et sensible de façon située : l'environnement sensible y est questionné afin d'accéder à la perception des ambiances qui sont toujours redessinées par les enjeux de coprésence dans les cabines, d'atmosphère et les intentions des habitant.e.s pendant le trajet en ascenseur (Thibaud, 2002). Ainsi, les parcours commentés ont tout d'abord pour objectif la saisie de la perception immédiate du trajet vertical. Comme le rappelle Thibaud (2002) : « la perception se déploie moins dans un milieu qu'en fonction du milieu » (p.3). Dès lors, il s'agit d'interroger comment l'expérience se construit selon les manières de percevoir l'environnement sensible qui se configure dans les situations du quotidien. En faisant l'hypothèse que l'expérience du trajet en ascenseur dépasse celle d'un temps calculé par les enjeux de vitesse de déplacement à l'échelle de la ville, il s'agit de comprendre comment les habitant.e.s se sentent dans la cabine.

Deux pensées complémentaires ont orienté la construction méthodologique. Pour Sarraute (1993), les sensations et les sentiments accordés à l'expérience échappent au souvenir et sont immédiats. L'interrogé.e ne peut alors formuler ce qu'il.elle ressent et ce qu'il.elle perçoit qu'à travers un langage fait d'interjections qu'il est difficile de retranscrire. Accompagner l'habitant.e nous permet donc de recueillir ces formes d'expression que nous interrogeons lors de l'entretien semi-directif, construit sur un modèle d'entretien compréhensif à la suite du premier parcours commenté. Les travaux d'Hume (2000) et la thèse de Bergson (1982) nous aident à prolonger notre démarche. En effet, nous souhaitons caractériser la place de l'ascenseur dans la fabrique de l'habiter vertical à travers l'expérience sensible et quotidienne du trajet. Or, selon Hume (2000), les sensations et les émotions se créent dans la comparaison. L'individu procéderait par des « stimulus sensoriels » en lien avec les situations rencontrées *in situ* pour un moment donnée. Ces « stimulus » spécifieraient ainsi l'expérience de l'habitant.e en mobilisant des souvenirs de situations rencontrées pendant les trajets en ascenseur passés. Pour Bergson : « la formation du souvenir n'est jamais postérieure à la perception ; elle est contemporaine. Au fur et à mesure que la perception se crée, son souvenir se profile à ses côtés comme l'ombre à côté du corps » (p.137). Ainsi, nous comprenons que la perception ne va jamais sans le souvenir et que le souvenir permet de donner corps à la perception. Considérant ce jeu de va-et-vient entre la pratique, les domaines perceptifs et les mécanismes de construction des souvenirs, nous proposons des parcours commentés comme des premiers outils de recueil de l'expérience sensible du trajet en ascenseur. Ils nous permettent de placer l'expérience quotidienne au cœur des enjeux et de répondre aux hypothèses posées au sein de chaque chapitre que nous présentons. Nous nous sommes donc largement inspirés des travaux de Thibaud (2002) qui montrent que les descriptions orales recueillies lors des parcours commentés révèlent à la fois l'expérience sensible du passant et les « opérations de configuration auxquels se prêtent l'ambiance d'un lieu » (p.5). Les descriptions ordinaires faites pendant le trajet sont donc un matériau essentiel pour comprendre l'expérience *in situ* du parcours partagé et celle vécue et perçue dans la pratique ordinaire et quotidienne, en dehors du parcours commenté partagé entre l'enquêteur et l'enquêté.

Les parcours commentés ont été construits en deux temps. D'une part, en nous inspirant des travaux de Thibaud (2002) et de leurs mises en application par Masson (2009) lorsqu'il interroge l'expérience sensible des voyages en train, nous décidons de laisser l'habitant.e libre de décrire et de restituer ce qu'il.elle lui semble important sans consigne ni intervention présumée. La position de l'enquêteur devient celle du spectateur du trajet et elle donne à l'enquêté.e une liberté qui encourage l'expression des ressentis et des sentiments éprouvés (Masson, 2009). Si ces analyses se confirment dans notre étude, nous choisissons de multiplier le nombre de parcours commentés avec les mêmes habitant.e.s avec pour objectif d'inciter les comparaisons entre les parcours. Il s'agit ainsi d'encourager l'expression de l'expérience sensible pour dépasser des situations de non-

expression pendant la durée du trajet, sans intérêt descriptif selon certain.e.s habitant.e.s. En effet, grâce à la répétition des parcours commentés, nous avons pu recueillir les perceptions sensibles en fonction des événements du quotidien. Les hypothèses concernant l'appréciation de l'expérience des trajets en ascenseur, leur place et leur statut dans la fabrique de l'habiter vertical selon les différences dans les jeux d'interaction entre les habitant.e.s ont donc pu être testées, validées et précisées par la répétition des parcours. Les sensations et les sentiments éprouvés ont ainsi pu également être spécifiés grâce à la comparaison des expériences et aux formulations telles que « je me souviens ». Dès lors, ce qui semble de l'ordre de l'anecdotique témoigne de « petits morceaux du quotidiens » (Perec, 1978) qui ne sont pas des souvenirs ancrés dans le passé mais bien des « traces » (Perec, 1994 : 40) qui participent à l'expérience quotidienne *in situ*. Des seconds et des troisièmes parcours commentés ont suivi un entretien semi-directif qui a terminé le premier parcours. Les habitant.e.s se sont ainsi concentré.e.s plus particulièrement sur les thématiques abordées pendant l'entretien et ils.elles sont devenu.e.s plus sensible à l'expression de leurs sensations, de leurs perceptions et représentations. Toutefois, nous le verrons ci-après, ces attentions portées aux spécificités de l'enquête ont pu être un biais dans le recueil des données.

D'autre part, nous avons choisi de laisser l'habitant.e guider les parcours commentés au sein du Presqu'Île 2 dans la mesure où nous nous sommes rendus disponibles pour accompagner les déplacements quotidiens qui pourraient être qualifiés de routiniers ou d'habituels de chaque habitant.e interrogé.e. Les parcours se sont alors défaits des seuls parcours depuis les halls d'entrée jusqu'aux logements, ou bien des halls d'ascenseur jusqu'aux appartements, afin de favoriser la prise de parole et de dépasser le temps de parcours parfois écourté lors d'un unique aller en ascenseur au sein de l'IGH. Nous avons donc par exemple suivi les habitant.e.s depuis le métro ou les services de proximités du Presqu'Île 2. Ces trajets ont structuré les premiers questionnements des entretiens semi-directifs qui nous ont permis de préciser et d'approfondir les données collectées lors des parcours commentés.

- **Entretien semi-directif : comparer les expériences pour mieux les révéler**

Les entretiens semi-directifs ont été le moyen de mettre en perspective les premiers récits des habitant.e.s pendant les trajets commentés. Ces outils d'enquêtes ont également été nécessaires dans une perspective pratique. En effet, les parcours commentés ont rarement été des moments privilégiés entre l'enquêteur et l'enquêté.e. Les situations de coprésence dans les ascenseurs n'ont pas favorisé l'expression de l'expérience sensible dont le récit s'est notamment forgé sur une relation de confiance. L'entretien semi-directif nous a également permis de retrouver une position d'enquêteur/enquêté.e par laquelle nous avons pu proposer des questions selon les hypothèses posées en introduction et au sein des trois chapitres présentées dans ce travail.

Les interrogations et les hypothèses exposées en introduction de ce mémoire et des chapitres relatifs aux thématiques abordées ont été la base de la conception des entretiens semi-directifs dont la grille figure en annexe de ce travail (*Annexe 4*). Divisées en quatre rubriques intitulées « Retour sur le parcours commenté et généralités » ; « Utilisation de l'ascenseur et temps de transport » ; « Sociabilité, pratiques et manières d'être dans et devant l'ascenseur » ; « Perceptions, ressentis et ambiance(s) », les questions ont été posées de manière à faciliter une discussion sur les pratiques, les perceptions et les représentations personnelles nourries de l'expérience sensible des individus. En effet, le premier guide d'entretien construit interrogeant les habitant.e.s sans passer par des références au parcours commenté réalisé (ou engagé à travers une formulation trop généraliste) ne nous a pas permis de recueillir l'expérience sensible des trajets en ascenseur. Ainsi, la première rubrique de notre grille d'entretien (« Retour sur le parcours commenté et généralités ») vise à la confrontation des expériences. En interrogeant l'expérience de l'habitant.e au regard d'expériences passées, il s'agit à la fois d'encourager le récit d'anecdotes et de saisir la place des souvenirs dans l'expérience sensible du trajet vertical en ascenseur. Ce premier moment de l'entretien est également l'occasion d'interroger les caractéristiques sociales des habitant.e.s dans le but d'évaluer les critères susceptibles de différencier les expériences (genre/génération/célibataire/couple/parents/grand-parents) et leur place dans la copropriété (avant/après travaux/conseil syndical). La seconde rubrique (« Utilisation de l'ascenseur et temps de transport ») a pour but de qualifier l'ascenseur et d'interroger ses usages et les représentations que les habitant.e.s en ont au regard de la chaîne de mobilité quotidienne et des critères de variation de l'expérience (pratiques relatives à la perception du temps de transport, du temps d'attente, de la dépendance au temps de transport, à l'habitude, type de trajet notamment : vers où et pourquoi, stratégies mises en place). Nous partons de l'hypothèse qu'en qualifiant l'ascenseur et qu'en interrogeant les usages, l'analyse des discours rendra plus clair les expériences sociales et les rapports sensibles aux trajets verticaux. La troisième rubrique (« Sociabilité, pratiques et manières d'être dans et devant l'ascenseur ») vise à spécifier l'expérience du trajet en fonction de ce qui se joue quotidiennement devant et dans la cabine. En tant qu'espaces intermédiaires entre les logements et les halls d'entrée, il s'agit de comprendre comment les enjeux de coprésence devant et dans la cabine sont appréhendés au regard des hypothèses posées au sein du chapitre 2. Il est alors apparu nécessaire de créer une grille d'observation pour confronter les discours habitant.e.s aux pratiques relevées : où et comment la personne se place-t-elle, regarde-t-elle ou échange-t-elle dans la cabine de l'ascenseur et de quelle façon s'approprie-t-elle l'espace ? La quatrième rubrique nous permet d'approfondir les entretiens à travers l'exploration d'une anthropologie des sens (sonores, olfactifs, visuels, tactiles, thermiques) que nous supposons particulièrement importants dans l'expérience du trajet vertical pour la caractérisation de la place de l'ascenseur dans les spécificités d'un habiter vertical. Il s'agit à la fois de préciser les perceptions dues au *design* et aux

atmosphères ressenties à l'intérieur des cabines et des halls d'ascenseur, des couloirs et d'entrée, que l'ambiance construite par la présence des autres et le rapport pratique aux ascenseurs. En ce sens, cette section nous permet d'interroger la place de l'ascenseur dans la relation sensible entre l'habitant.e et la tour (Jacobs, 2005). Celle-ci est pensée à partir des hypothèses relatives aux champs disciplinaires des ambiances proposées dans le chapitre 3. L'idée est de questionner et de comprendre comment le trajet en ascenseur fabrique un rapport particulier à la verticalité au prisme des sensations éprouvées par l'environnement ambiant. Enfin, la conclusion de l'entretien demande à l'habitant.e de revenir sur des appréciations plus globales de la place de l'ascenseur et des bâtiments de grande hauteur dans la ville. Cette conclusion a pour but d'ouvrir le dialogue pour permettre à l'enquêté.e et à l'enquêteur.trice de revenir sur des points peu ou non abordés. Il s'agit ainsi d'interroger la perception des évolutions techniques des ascenseurs et ce qu'elles provoqueraient sur l'expérience du trajet vertical.

- **Observation participante : saisir l'expérience *in situ***

Le recueil de données orales ne suffit pas à répondre aux enjeux de coprésence qui façonnent l'expérience dans les ascenseurs. Les descriptions des interactions entre les habitant.e.s nécessitent pour la plupart le recours au dessin pour rendre compte des infimes particularismes des comportements dans la cabine¹⁹. Les observations ont donc deux objectifs. D'abord, elles nous permettent de préciser la nature des interactions entre les personnes présentes dans les ascenseurs du Presqu'Île 2, puis d'étudier et de caractériser les spatialités de ces mêmes personnes. Ensuite, il s'agit de nous familiariser avec le terrain, ses codes et ses caractéristiques (habillage des cabines, couleur, son, sensation de vitesse) et de nous en rendre familiers. Le second but était de nature stratégique : il s'agissait d'emprunter les ascenseurs pour favoriser la rencontre avec des habitant.e.s du Presqu'Île 2.

La grille d'observation qui figure en annexe de ce travail (*Annexe 3*) a été construite pour répondre à deux objectifs : caractériser les interactions et les pratiques au sein des ascenseurs et appréhender les ascenseurs à travers la perception des éléments de *design*. La première rubrique « Les usager.e.s dans l'ascenseur » vise à interroger les pratiques et les interactions en fonction du profil de l'usager.e. Les travaux de Rousi (2015) ont montré des différences de spatialités et de corporéités sous le prisme du genre. Nous nous sommes inspirés de ces résultats pour questionner l'expérience du trajet au regard des rapports au genre mais également au regard de ceux de l'âge des interactant.e.s (enfants, personnes âgées). Présentés au sein du chapitre 2, il s'agit de voir dans quelle mesure l'expérience du trajet vertical en ascenseur est normée par des rites d'interaction et de quelle manière ceux-ci sont renégociés en fonction des profils et des relations de sociabilités. La

¹⁹ Les jeux d'interaction dessinés par les habitant.e.s sur lesquels s'appuient les entretiens sont présentés au sein de l'analyse. Ils sont un matériel de l'enquête.

seconde rubrique « Interactions et manières d'être » s'attache à l'étude précise des dispositions spatiales et des corporalités. Il s'agit d'observer si des espaces dans la cabine sont préférés et quelles attitudes les personnes présentes adoptent au sein de ces espaces par rapport aux autres usager.e.s présent.e.s, notamment lors des entrées et des sorties dans la cabine, soit des va-et-vient permanents. Certes, la cabine d'un ascenseur est un espace retreint. Toutefois, les hypothèses présentées au sein du chapitre 2 nous permettent d'interroger l'appropriation de sous-espace et la défense de certains en fonction des événements, des habitudes et des banalités du quotidien. La dernière rubrique « Décor et ambiance » vise à caractériser l'ambiance au sein de la cabine qui telle que problématisée au sein du chapitre 3, nourrit les enjeux de coprésence, provoque des émotions et façonne les représentations des ascenseurs qui participent à la définition d'un habiter vertical.

- **Entretien complémentaire avec Astec**

Confronter l'expérience des habitant.e.s à l'expertise de la société en charge des ascenseurs du Presqu'Île 2 nous permet de souligner les enjeux des configurations techniques et esthétiques en lien avec l'expérience de l'habitant.e. Ainsi, nous avons effectué un entretien semi-directif avec le co-directeur de la société ASTEC, actuellement responsable de la maintenance des ascenseurs du Presqu'Île 2. Convoqué par l'ancien bureau de la copropriété lors de la rénovation des ascenseurs et de l'habillage des cabines, celui-ci a pu recueillir les remarques des habitant.e et proposer des solutions pour l'amélioration des conditions de circulation au sein de la copropriété. Son analyse des dispositifs, des qualités esthétiques et des innovations futures en lien avec l'expérience du trajet vertical précise les enjeux et les différences de perception des usages et de représentation des ascenseurs entre l'expert et les habitant.e.s. Plutôt que de les opposer, il s'agit de comprendre comment sont pensés les usages, les perceptions et les représentations des ascenseurs. Ces expertises impliquent d'interroger les dimensions matérielles et les enjeux de maintenance pour l'appréciation du trajet vertical. D'un point de vue pratique, cet entretien nous permet de saisir précisément la manière dont le système d'ascenseur fonctionne au sein du Presqu'Île 2 ; selon quels critères, suivis et évolutions possibles.

3. Bilan des démarches et des données récoltées : enjeux et limites

Les données récoltées sont envisagées au regard des facilités et des limites éprouvées pendant les enquêtes de terrain. Les caractéristiques des habitant.e.s interrogé.e.s sont présentées en annexes de ce travail selon l'étage de l'appartement pour les bloc 304 A/B et 302, les profils sociologiques et la durée de résidence au sein du Presqu'Île 2 (*Annexe 1*).

- **Les entretiens semi-directifs**

Vingt-cinq entretiens d'une durée moyenne de quarante-cinq minutes à une heure et trente minutes ont été réalisés avec les habitant.e.s du Presqu'Île 2. Neuf habitant.e.s du bloc 302 et quinze

autres du bloc 304 ont ainsi été interrogé.e.s. Tous les entretiens ont été enregistrés et retranscrits à l'exception de deux pour respecter la volonté des résident.e.s. Le gardien que nous comptabilisons comme un habitant a lui aussi été soumis à l'exercice. En faisant le choix de rentrer en contact avec les habitant.e.s par le porte-à-porte, nous avons pu obtenir un échantillon d'enquêté.e.s aux profils hétérogènes. Si l'un des objectifs de l'enquête est d'interroger la différenciation des expériences du trajet vertical en ascenseur selon les genres et les générations, cette technique nous a confronté à des réalités de terrain significatives. D'une part, le porte-à-porte nous a permis de dépasser les enjeux politiques de la vie au sein du Presqu'Île 2. Certes, les premiers entretiens exploratoires avec le gardien et l'ancienne présidente de la copropriété nous ont donné des clefs pour parvenir à interroger des habitant.e.s appartenant aux mêmes réseaux de sociabilités. Cependant, ces réseaux incluent principalement des ancien.ne.s résident.e.s et ils révèlent des oppositions marquées au sein de la copropriété pour la gestion des parties communes et des ascenseurs. Si de telles divergences nous ont aidées à saisir les enjeux relatifs à l'expérience des ascenseurs au regard des ambiances et de la qualité de la maintenance, nous avons fait le choix de ne pas suivre ces réseaux de sociabilités. D'autre part, le porte-à-porte a favorisé la prise de contact. En effet, bien que des non-résident.e.s entrent quotidiennement au sein de la tour pour accéder aux services situés aux premiers étages, les habitant.e.s nous ont tout d'abord reçus comme de potentiels voisins et la porte nous a ainsi été ouverte facilement. Malgré cette sélection aléatoire, les profils des habitant.e.s interrogé.e.s sont variables et non-représentatifs de l'ensemble de la population du Presqu'Île 2. Pour répondre à l'hypothèse de la différenciation de l'expérience du trajet vertical selon les étages habités, nous avons veillé à sonder des habitant.e.s logeant au sein de différents étages. Or, il semble que les caractéristiques des résident.e.s ne se profilent pas en fonction des paliers habités. En effet, bien que les prix des appartements augmentent avec la hauteur, des étudiant.e.s locataires et des jeunes ménages issus de classe moyenne occupent également les étages les plus hauts. Ces observations sont à préciser mais elles nous montrent que le porte-à-porte au Presqu'Île 2 amène hypothétiquement à la rencontre de profils diversifiés quel que soient les étages. Ainsi, si les étudiant.e.s et les jeunes actifs sans enfant sont les principaux habitant.e.s qui ont répondu à notre enquête, le refus de participation de la plupart des ménages avec enfants est intéressant. En effet, ceux-ci ont souvent précisés ne pas vouloir partager le trajet en ascenseur en raison de la présence des enfants et de la gestion de leurs comportements dans les cabines. Ces personnes nous ont également suggérées ne pas avoir le temps de nous concéder un entretien ou de répéter les parcours commentés dans l'année. La figure des grands-parents a donc été très utile pour saisir à la fois l'expérience des personnes accompagnées de jeunes enfants et celle de ces derniers dans les ascenseurs. Si les habitants grands-parents ont été très réceptifs à notre étude et particulièrement disponibles, ils n'étaient pas en charge des petits-enfants lors de nos enquêtes. Cependant, ceux-ci

ont souligné la singularité de ces expériences *in situ* à travers des comparaisons et la convocation de souvenirs.

Le temps accordé aux entretiens semi-directifs est un autre biais potentiel de l'enquête. Si certains parcours ont été effectués suite à un rendez-vous pris avec l'habitant.e, plusieurs ont eu lieu dès la première prise de contact par le porte-à-porte : les emplois du temps et la disponibilité des enquêté.e.s variant très fortement ont contraint la durée de l'entretien. Par exemple, l'entretien réalisé avec Maïleen n'a duré qu'une quarantaine de minutes tandis qu'il a été d'une heure et demi avec Amandine. Ainsi, certain.e.s habitant.e.s nous ont donné plus de matériel pour l'analyse lors des parcours commentés que lors des entretiens semi-directifs. Toutefois, le cadre de l'entretien a permis de faciliter l'échange et de l'enrichir. En effet, suite au cheminement du parcours commenté, le domicile favorise les rapports de confiance entre l'enquêté et l'enquêteur. Les enquêté.e.s nous ont par exemple particulièrement mis à l'aise en nous proposant des boissons. De plus, le logement offre un cadre qui permet de recueillir des propos appuyés sur le récit de l'histoire du bâtiment et de la rénovation des parties communes. Il n'est pas rare que les habitant.e.s nous aient présentés les comptes rendus des réunions de copropriété. Enfin, l'enquêté a aussi pu décrire les sensations et les sentiments éprouvés dans les ascenseurs en les comparant à ceux provoqués par la vue en nous indiquant par exemple la fenêtre et le panorama qu'elle offre. Le logement a été donc une ressource pour l'enquête pendant l'entretien.

- **Les parcours commentés**

Au total, quarante-cinq parcours commentés ont été réalisés. Ce chiffre n'est pas significatif. En effet, les trajets en ascenseur sont courts et les temps de cheminement ont variés en fonction des activités proposées par l'interrogé.e. Ainsi, nous avons multiplié les parcours entre un à trois selon la disponibilité des enquêté.e.s. Le bilan du nombre de parcours commentés est présenté en annexes (*Annexe 1*). Au cours de ceux-ci, la question de la pertinence du temps et de l'étendue du cheminement s'est posée. En effet, afin d'obtenir des contextes de déplacement variés, nous avons partagé des parcours très hétérogènes allant du simple déplacement depuis le hall d'entrée à l'appartement, jusqu'à l'accompagnement dans les activités du quotidien tel que se rendre à la boulangerie, dans les commerces de proximités ou à la salle de sport depuis l'appartement. Ainsi, la cohérence du corpus est assurée à l'échelle de l'environnement de proximité : les parcours ont lieu entre l'appartement et les premiers commerces de proximité immédiate du Presqu'Île 2 mais ils diffèrent dans les trajectoires de chaque habitant.e. Toutefois, ces variations donnent des indications importantes pour la compréhension des stratégies d'adaptation selon les temps d'attente ou les enjeux de coprésence. Elles nous permettent également de comparer les expériences *in situ* en fonction des situations éphémères du quotidien. Les parcours depuis les halls d'entrée vers l'appartement ont toutefois dû être étendus. Les temps de déplacement en ascenseur et les enjeux

de coprésence ont fortement limité l'expression des ressentis et des perceptions pendant le temps de parcours dans la cabine. Ces limites de terrain ont été des premiers indices des enjeux de gestion d'anonymat au sein des ascenseurs. En effet, la plupart des interrogé.e.s ont souvent interrompus nos échanges dans les cabines en fonction des personnes présentes. D'autres nous ont reconnues. Ces deux situations ont été un biais dans le déroulement des parcours. Tel que le montre Thibaud (2003, p.16), la méthode des parcours commenté reste donc « ouverte » en fonction des objectifs de l'enquête et du terrain d'étude.

- **Les observations**

Les dix-neuf observations effectuées au sein des ascenseurs du Presqu'Île 2 ont été divisées entre trois ascenseurs (*Annexes 2*). Toutes ne seront pas mobilisées dans l'analyse. En effet, la rapidité des trajets en ascenseur et des situations de coprésence ne permet pas de rendre compte de l'ensemble des critères d'étude observés pour questionner les interactions. Ces observations ont été réalisées au début de notre enquête. Les habitant.e.s ne nous ont ainsi pas reconnus en tant qu'enquêteur. Cependant, notre position dans la tour a été questionnée à de nombreuses reprises par les personnes les plus âgées. Ainsi, on nous a souvent demandé si nous habitons au sein du Presqu'Île 2 ou si non venions rendre visite à un.e ami.e. Ce type d'interaction dessine des enjeux de gestion de l'anonymat et de reconnaissance identitaire dans les ascenseurs entre les habitant.e.s de la copropriété. Si la fréquence et l'intensité des interactions ont fortement variées avec les usager.e.s, la répétition des observations malgré des horaires d'enquêtes de forts trafics (entre 16h30 et 18h30 en semaine) a eu pour conséquence un sentiment de familiarité avec certain.e.s habitant.e.s qui a parfois été un biais à l'observation des corporéités et des interactions. En effet, la question de l'attention portée à un potentiel enquêteur dans un ascenseur se pose au regard de la proximité induite par les dimensions de la cabine. Toutefois, ces situations n'ont pas été souvent rencontrées. La densité de l'édifice corrélée à nos changements d'ascenseur nous a sans doute permis de ne pas rencontrer les mêmes habitant.e.s dans les cabines. Aussi, les observations ont été particulièrement fructueuses pour la discussion de l'expérience sociale au sein de la cabine. Les jeux de regards et les échanges de paroles observés ont par exemple pu être confrontés aux témoignages des habitant.e.s.

- **Un dénominateur commun aux méthodes : familiarité et relation de confiance**

Finalement, les enjeux de notre enquête de terrain se sont forgés sur la relation entretenue avec l'habitant.e. En effet, révéler le rapport individuel aux ascenseurs à travers l'étude des pratiques quotidiennes et au regard des perceptions et des représentations n'a été possible que lorsqu'un sentiment de familiarité s'est noué pendant l'enquête. En ce sens, les premiers parcours commentés n'ont pas été concluants. Ce n'est que lors des entretiens semi-directifs,

mais plus encore des derniers parcours commentés que la parole a semblé se libérer. Des formules telles que « entre nous » ou « vous ne le répétez pas » ont souvent été employées. Il ne s'agit pas de postuler que la confiance accordée à l'enquêteur s'est ici uniquement gagnée au fil du temps. Certains premiers parcours ont été fluides et concluants. Nous soulignons plutôt que les réponses aux thématiques des sensations, des ressentis et des sentiments ont souvent suivis le partage répété de parcours commentés. Toutefois, la fin de nos enquêtes ont montré des limites aux signes de familiarité. Les trajets dans l'ascenseur sont parfois devenus le moment de complicité entre des habitant.e.s présent.e.s dans la cabine et celui.celle que nous accompagnons. Ainsi, l'attention de l'interrogé.e a été particulièrement perturbée par notre présence. Lors de ces événements, qui ne sont pas majeurs, les discussions se sont ainsi souvent soldées par des interrogations sur le contenu des entretiens menés avec les autres habitant.e.s du Presqu'Île 2.

4. Analyser les données

Les trois outils méthodologiques sont analysés thématiquement pour répondre aux hypothèses posées dans l'introduction et au sein des chapitres problématisés. Les notions et les concepts utilisés pour éclairer l'analyse des dimensions principales de notre sujet sont présentés et explicités dans les chapitres correspondants. L'analyse du corpus des données recueillies lors des entretiens semi-directifs s'appuie donc sur la grille d'entretien présentée. L'analyse des parcours commentés et des observations repose sur ces mêmes thématiques qui conduisent les entretiens.

Finalement, les résultats présentés au sein des chapitres ne caractérisent pas toujours le rapport aux ascenseurs de la majorité des habitant.e. Certains reflètent des pratiques, des perceptions et des représentations communes. D'autres se basent sur l'analyse de situations qui donnent lieu à des expériences particulières que nous avons jugé révélatrices pour notre sujet. Les données présentées sont ainsi contextualisées, c'est-à-dire que la retranscription des données brutes par des citations et la convocation des usages, des perceptions et des représentations des trajets en ascenseur sont précédées de la description du moment du trajet parcouru et des caractéristiques du lieu, soit de la précision du temps vécu (attente/en mouvement), du nombre de personnes présentes dans la cabine ou devant les portes palières et des configurations esthétiques perçues (son, lumière, odeur). Les résultats présentés ne sont donc pas exhaustifs. Ils présentent le rapport aux ascenseurs d'une infime partie des habitant.e.s du Presqu'Île 2 (25/1000 habitant.e.s) et ils demandent à être complétés à travers des enquêtes plus longues pour saisir les particularités vécues et perçues de trajets qui semblent bien « inépuisables ».

Chapitre 1 : Ascenseur, ‘métró, boulot, dodo’

« La marée envahit l’immense place, puis se retire : flux et reflux »
Henri Lefebvre, 1992²⁰

Propos introductifs et enjeux

Avec la verticalisation des métropoles, les ascenseurs mènent les citoyens vers les hauteurs urbaines. Ceux-ci servent à véhiculer les habitant.e.s de la (grande) ville au sein de bâtiments de grande hauteur dont la taille semble freiner toute tentative de monter par l’escalier. Assurer le déplacement des personnes au sein de la tour est donc la fonction fondatrice de l’ascenseur. Sa définition le montre bien : il est un « un appareil qui sert à monter mécaniquement des fardeaux ou des personnes » (CNRTL). Prendre l’ascenseur permet ainsi des déplacements quotidiens depuis la tour vers la ville comme depuis la ville vers la tour. L’enjeu de ce chapitre est donc de comprendre les enjeux, la place et les impacts des mouvements verticaux sur l’expérience des mobilités quotidiennes de la ville contemporaine.

Bien que la géographie des transports interroge les différents modes de déplacements qui permettent les mutations urbaines au regard des enjeux du trafic urbain, celle-ci ne fait pas de l’ascenseur un sujet des mouvements quotidiens dans la ville. Antoine Picon (1994) souligne les limites de la réduction des transports à leurs premières définitions. Selon l’auteur, une telle focalisation n’en situe pas la problématique. Celui-ci suggère plutôt une approche à la croisée de la recherche technique, urbaine et en architecture qu’il perçoit être le pilier de la production spatiale et de la compréhension de l’organisation des territoires (Grillet-Aubert et al, 2001). Toutefois, partir du fonctionnement des transports permet aux sciences humaines et sociales d’étudier l’automobile (Dupuy, 1995), le train (De Certeau, 1990) ou encore le métro (Augé, 1996) comme des médiateurs de l’expérience urbaine. Ceux-ci absorbent les enjeux contemporains dédiés à la valorisation de la vitesse dans les rythmes quotidiens de la ville et ils façonnent l’expérience sensible de la (grande) ville. Ils sont les transports des mobilités quotidiennes citadines. Qu’en est-il alors des mouvements verticaux ?

Rappelant l’expression « Métro-Boulot-Dodo », nous choisissons d’interroger l’expérience du trajet au regard des concepts relatifs à la *mobilité quotidienne*. L’approche par la géographie de la circulation et des transports nous paraît pertinente en liant avec l’expérience du trajet et l’expérience du vivre dans la tour car la géographie de la circulation donne naissance à la « géographie de la mobilité, une géographie des flux, une géographie du transport » qui conditionnent les modes

²⁰ Lefebvre, 1992, *Éléments de rythmanalyse, Introduction à la connaissance des rythmes*, Paris, Syllepse, 1992.

d'habiter (Steck, 2011)²¹. Celle-ci nous permet de questionner l'expérience fonctionnelle des ascenseurs au prisme de l'ingénierie du trafic qui « précise les relations entre voiries et circulation, c'est-à-dire entre le débit, vitesse et voie » (Grillet-Aubert et al, 2001, p.48), et donc celles des conditions d'accessibilité et du vivre en hauteur. Choisir cette approche nous paraît pertinente tant se déplacer en ascenseur est inhérent à la condition d'habiter dans les immeubles de grande hauteur (Le Corbusier, 1925). Il ne s'agit donc pas d'évacuer les dimensions de la perception et des représentations qui participent de l'expérience vécue (Zeilter et al, 2012) à travers l'étude de la pratique des ascenseurs. Mais bien de les questionner de manière conjointe et de considérer les dispositifs sensibles formés par les enjeux des allers-retours quotidiens, qui eux-mêmes semblent participer à la dimension de « l'habiter vertical ».

Dès lors, nous proposons la présentation des lectures qui nous ont aidés à bâtir notre questionnement ainsi que la précision des concepts clefs issus de ces géographies avec lesquels nous raisonnons au sein de ce premier chapitre. Si la « mobilité » semble aujourd'hui une notion vide de sens (Bonnet, 2011), il s'agit de différencier les définitions que nous utilisons avec l'ouverture de la géographie des transports aux problématiques sociologiques et ethnographiques.

- *Les ascenseurs, des métaphores architecturales préférées aux termes de mobilité*

A la fois l'objet d'améliorations techniques et technologiques, l'ascenseur est surtout étudié par le corps des ingénieurs et des industriels sans que les architectes ou les sciences humaines et sociales n'en fassent véritablement un objet d'intérêt scientifique. Toutefois, il convient de souligner que l'histoire de l'architecture n'a cessé de lui rendre hommage en démontrant le lien indéfectible entre la verticalisation des métropoles américaines et ses mécanismes (Bernard, 2014). L'ascenseur n'y est pas seulement l'engin qui permet l'élévation de la tour, il a presque des vertus libertaires. En effet, il laisse de côté la vie au sol et il est la promesse de toucher, au premier sens du terme, un monde plus naturel, soit de permettre la rencontre avec l'air ou la lumière (Koolhaas, 1998). L'ascenseur est à Manhattan le « grand émancipateur de toutes les surfaces horizontales » qui avec lui relèvent de l'« indésirable » (p.81). Selon Rem Koolhaas (1998), ces formules poétiques illustrent le passage de « l'urbanisme objectif traditionnel par un nouvel urbanisme métaphorique pour répondre à une situation métropolitaine qui, fondamentalement, a dépassé le stade du quantifiable » (p.125). Si l'architecte visait à l'élaboration d'une théorie urbaine, on retient surtout de ses écrits sur la densité urbaine, le rapport imagé et presque irrationnel aux ascenseurs et plus généralement aux modes de déplacements verticaux tels que les escalators, les rampes ou les escaliers ; ceux-ci apparaissant comme un « **réseau de circulations** autour d'un bloc (...) qui crée

²¹ MARCADON et al, 1997 ; BACOUX et al, 2005 ; BROCARD, 2009, dans STECK, B., 2011, *Flux et territoires : de la trace à la marque, une question de distance*, sous la direction de Béatrice Galinon-Méléneq, L'Homme trace Perspectives anthropologiques des traces contemporaines, CNRS ÉDITIONS, 410p.

tensions et mystères » (Koolhaas, 1990, p.141). Certes, ces lectures nous paraissent pertinentes pour l'étude de l'expérience. L'ascenseur serait scénarisé pour une quête de l'extraordinaire. Cette imagerie permettrait de dépasser l'échelle de l'expérience du trajet, ordinaire, en jouant un rôle quasiment idéologique de l'accès à la hauteur et de la séparation avec le sol. L'ascenseur sublimerait ainsi l'architecture de l'édifice²² et ne permettrait dès lors pas moins l'accessibilité à la mobilité que le contact topologique aux hauteurs urbaines, presque irréelles, plutôt qu'avec le sol, lui connecté à d'autres moyens de se déplacer.

L'opposition métaphorique entre le sol et le ciel au moyen de l'ascenseur est également utilisée par le géographe Stephen Graham (2016) mais pour faire la critique de l'urbanisation verticale. Usant tout en les dénonçant les figures de style qui mettent en scène cette urbanisation sans limite, l'ascenseur est pris entre les « *satellites* » et les « *bunkers* », dessinant un axe vertical aux extrémités floutées par une expansion verticale démesurée. L'auteur analyse les ascenseurs comme des espaces-réseaux relatifs à la « *vanity height* », c'est-à-dire comme ceux réservés à une « *super elite* » (p.98) capable de se détacher du sol pour atteindre les cieux ; soit l'« *above* » contre le « *below* » qui structure même l'enchaînement des chapitres de l'ouvrage. Les « tensions » des réseaux de circulations verticales que citent Rem Koolhaas sont pour Stephen Graham celles de la différenciation des expériences urbaines selon les classes sociales. L'ascenseur est en effet la marque du « *splintering urbanism* », défini comme la privatisation exacerbée des « espaces-réseaux de première classe » (Coletrio, 2013) dont l'expérience est différenciée, sinon customisée (Graham, 2016). Même si l'auteur s'étonne du manque d'études géographiques et socio-anthropologiques²³ relatives aux expériences de ces « espaces-réseaux » verticaux, qu'il illustre de nombreux exemples, celui-ci participe dans une certaine mesure du même mouvement de l'histoire de l'architecture des bâtiments de grande hauteur. En effet, avec Simon Marvin²⁴, Graham fait de la ville, une « ville en réseau » structurée par les réseaux techniques et infrastructurels. Ici, il fait surtout la critique de l'inégale accessibilité aux ascenseurs et aux tours selon une perspective marxiste, sans en envisager l'étude précise ou encore sans inclure ces réseaux de mobilités verticales dans la dimension du quotidien, à l'échelle de la ville qu'il voit en volume et non plus « à plat » (Graham et Hewitt, 2013). Les ascenseurs ne sont pas étudiés comme des engins au sein du système global de transport qui inclut des échelles urbaines enrichies de la dimension verticale. Ils apparaissent surtout comme ce qui permet l'élévation, physique et sociale. Ils déconnectent

²² KOOLHAAS, R., 1990 (p.88) : « la vie intérieure du gratte-ciel implique des rapports d'hostilité avec le monde extérieur : le hall rivalise avec la rue, en offrant un étalage rectiligne des charmes et des prétentions de l'édifice, ponctué par les nombreux points d'élévation – **les ascenseurs – qui transporteront le visiteur encore plus avant dans la subjectivité de l'édifice** ».

²³ GRAHAM, S., 2016 (p.82) « *I am aware that not a single academic paper explicitly addressing the detailed geographies of elevators within my own particular sub-discipline of urban geography* ».

²⁴ GRAHAM, S., et MARVIN, S., 2001, *Splinterism Urbanism : Networked Infrastructures, Technological Mobilities and The Urban Condition*, Routledge, 479p.

l'individu du sol plutôt qu'ils ne l'insèrent dans un système de transports métropolitain, relié, régulé et interconnecté à « l'état naturel horizontal » et à « l'état vertical »²⁵ de la ville. Ses travaux traduisent plutôt la manière dont l'homme ne cesse de dompter l'espace, à coups de projections verticales permises par des ascenseurs donnant naissance à d'extraordinaires flux verticaux, à l'expérience vertigineuse mais finalement peu explorée. Bien que les ascenseurs soient ici mobilisés par des discours imagés, la question de la relation entre *réseaux* de mobilités verticales et *expérience* de la tour comme « 'descripteur' de la vie urbaine contemporaine »²⁶ se pose. Certes, ces lectures discutent l'expérience du trajet vertical au sein de la tour. Cependant, elles montrent une vision poétique et politique très engagée de l'ascenseur que nous entendons dépasser dans ce premier chapitre. Interroger la place de l'ascenseur dans les chaînes de mobilités quotidiennes en convoquant des ressources issues des sciences de l'ingénieur semble donc essentiel pour mesurer l'impact de la vision « dépassionnée » du trajet vertical sur l'expérience quotidienne vécue et perçue des habitant.e.s du Presqu'Île 2.

- ***L'expérience de l'ascenseur, d'un mécanisme ingénieux à l'ingénierie du trafic vertical***

Si ces travaux font de l'ascenseur le moyen d'accéder à une condition urbaine extraordinaire dans une ville en trois dimensions, aucun n'étudie le mouvement vertical en lui-même. En effet, si l'accessibilité, les connexions ou la rugosité des tours sont enclines aux métaphores et aux analyses marxistes, il faut chercher du côté des sciences de l'ingénieur pour saisir l'étude des systèmes de déplacements verticaux en adoptant une approche analytique des flux et du trafic. Celles-ci font de l'ascenseur et plus particulièrement du *trajet en ascenseur* un objet d'étude technique dont il faut améliorer l'ingénierie. Défini lors de l'Exposition Universelle de Paris en mars 1857 par Léon Edoux comme « un appareil qui sert à monter mécaniquement des fardeaux ou des personnes », c'est bien la recherche de l'amélioration de son mécanisme en termes de sécurité, de matériaux, de vitesse et de desserte qui anime les anciens, les actuels mais aussi les futurs débats des ingénieurs ascensoristes. Les travaux d'Andreas Bernard (2014) en témoignent. En retraçant l'historiographie de la technologie des ascenseurs, ils montrent que la démonstration de la sécurité du mécanisme vertical d'Elisha Otis devient le récit fondamental d'une science de l'ingénieur perçue comme innovante à l'occasion de la présentation de l'ascenseur parachute au Crystal Palace à New-York. La perspective sécuritaire motive l'étude des trajets en ascenseur selon des logiques quotidiennes

²⁵ Expressions empruntées à Marianne Brausch (p.78) au cours d'un entretien avec Paul Virilio à propos de l'« être au monde » dans la ville qui s'est dotée de nouvelles dimensions verticales dans VIRILIO, Paul, et BRAUSCH Marianne, 1997, *Voyage d'Hiver*, Entretiens, Editions Parenthèses, 97p.

²⁶ MASSON, Damien, 2009 (p.29), *La perception embarquée. Analyse sensible des voyages urbains*, Thèse de Doctorat en sciences de l'Homme et Société, sous la direction de THIBAUD Jean-Paul, Université Pierre Mendès-France - Grenoble II, 351p.

d'optimisation des flux et des itinéraires des résident.e.s de la tour. Il s'agit de penser aux choix potentiels entre les escaliers et les ascenseurs disponibles lorsqu'un danger est perçu (Sekizawa et al, 1999 ; Strakosch et al 2010 ; Thill et al, 2011 ; Al Kodmany, 2018). Plus encore, la vitesse d'évacuation pour échapper à ce même danger est au cœur des attentes. Ces auteurs abordent alors les tours comme des lieux de *flux* majeurs et répétés, à optimiser à travers la *gestion* quotidienne des systèmes et des circulations en ascenseur.

Il semblerait que nous retrouvions par l'approche des sciences de l'ingénieur, les schémas qui ont fait naître la notion de *mobilité quotidienne*. En effet, le travail de thèse d'Hadrien Commenges (2013) montre que l'idée de *mobilité quotidienne* née dans le cadre de la « matrice technique », initialement alimentée par l'expertise des ingénieurs des Ponts et Chaussées avec l'émergence de l'ingénierie du trafic automobile et de la thématique de la circulation. Les déplacements « compris entre un départ et un retour au domicile » génèrent des « objets » (p.66) : les « flux de déplacement » qui servent aux « enquêtes, modèles et évaluations » de la *mobilité quotidienne* et qui donnent lieu aux enquêtes ménages déplacements, également conçues par des ingénieurs américains dès les années 1940, et français dans les années 1950. Or, l'auteur souligne que la conceptualisation de la « mobilité quotidienne » précède celle de la « mobilité », aujourd'hui largement polysémique, utilisée et revisitée par les sciences humaines et sociales. On préfère donc dans ce premier chapitre utiliser le concept de « mobilité quotidienne » à celui de « mobilité » pour interroger l'expérience de l'ascenseur en fonction des problématiques de déplacements, de flux et de gestion de flux.

Comme nous le rappelle Crozet (2019) :

« la mobilité ne doit pas être confondue avec les transports ou les déplacements, qui n'en sont qu'une des composantes car elle est, pour les individus, la mise en relation de trois sous-systèmes : les activités, les localisations et les déplacements. Comme ces derniers assurent la cohérence des couples localisation-activité, la variable d'ajustement est la durée du déplacement ».

Tandis que la « mobilité quotidienne » s'exprime à travers les indicateurs de déplacement quotidien (Brevet, 2008, p.28) :

« Deux indicateurs principaux caractérisent la mobilité quotidienne : le nombre de déplacements par personne et par jour lié aux activités pratiquées hors du domicile, et la distance quotidienne parcourue par individu »

Revenir aux premières définitions de la « mobilité quotidienne » nous permet dès lors de comprendre que ce concept répond initialement à la nécessité de quantification de la demande de transport pour l'extension urbaine, notamment permise par l'automobile, et elle engage à partir de là pour Commenges (2013) une synonymie entre déplacement quotidien et mobilité, qui consiste en l'analyse des déplacements quotidiens et habituels, selon une typologie qui inclut tous les supports de mobilité quotidienne, tels que le vélo, les deux roues, le bus, le métro, le chemin de fer, la voiture, etc. On voit donc ici que le concept de « mobilité quotidienne » permet de poser la question de l'expérience quotidienne de l'ascenseur par une approche centrée sur les déplacements

et les usages de l'objet technique. C'est à partir de ces lectures que nous nous sommes détachés de l'approche de Stephen Graham et des images de Rem Koolhaas et que nous avons commencé à réfléchir aux parcours quotidiens depuis la tour, à l'impact des flux et du trafic sur les temps de parcours ; et de surcroît sur la perception de la place de l'engin dans l'expérience quotidienne de la chaîne de déplacements de proximité, soit dans l'urbain. Partir donc de l'expérience d'une mobilité quotidienne, pour nous demander si l'ascenseur provoque autant d'émois que le suggèrent Graham et Koolhaas dans la vie quotidienne verticale.

- ***Se déplacer quotidiennement, se déplacer rapidement : l'organisation des pratiques***

Si pour Vincent Kaufmann (2000 ; 2006), la « mobilité quotidienne » renvoie à des temps récurrents, répétitifs et courts qui impliquent un retour quotidien à leur origine qui sont pris dans un mouvement de va-et-vient permanent, l'individu est compris comme un agent rationnel, « supposé emprunter l'itinéraire le plus court » (Commenges, 2013) lors des déplacements depuis le domicile. Comment penser cette rationalité à l'échelle d'une tour ? Pour Graham (2016), la différenciation des expériences en ascenseur entre les classes sociales se joue par la vitesse. Pour Gerber et Carpentier (2013, p.13), celle-ci serait même la consécration de la mobilité, tout comme le débit ou la fréquence menant vers la recherche « de l'immédiateté et du temps réel ». Influencés par la thèse de l'accélération des modes de vie d'Hartmut Rosa (2010)²⁷, ces auteurs soulignent la place que prend la « mobilité quotidienne », plutôt que celle qu'on se propose à lui donner dans nos vies quotidiennes, modernes. Être à temps sonne comme le départ d'une course contre la montre, ou plutôt contre l'accélération des sociétés mondiales ; au risque de voir en la lenteur, l'échec, « l'horreur »²⁸. D'abord théorisée par Paul Virilio, il s'agit bien d'une « tyrannie de la vitesse » qui soumet les espaces-temps et surtout les logiques de déplacements des individus à l'urgence du quotidien. Il ne s'agit pas moins d'être à temps que d'être rapide. La vitesse et la recherche de l'instantanéité sont intronisées comme valeur d'une société encline à l'accélération aussi bien technique, que sociale et rythmique (Rosa, 2010). Cette lecture nous paraît essentielle pour questionner l'expérience des ascenseurs : à la fois comment cette aliénation individuelle à la vitesse touche ou non la verticalisation des métropoles, c'est-à-dire les déplacements à l'intérieur même des tours et selon les étages ; comment les habitant.e.s incluent, ajustent leur budget-temps de déplacement et leurs trajectoires au sein de la tour ; de même de quelle façon la dimension utilitaire participe aux perceptions de la verticalité et à la négociation de l'usage de l'ascenseur. Il ne s'agit pas tant ici d'avancer, dans une perspective déterministe, que toutes les expériences des trajets en ascenseur sont soumises aux thèses de l'accélération des modes de vie, mais plutôt de montrer que,

²⁷ Paru en 2005 en Allemagne.

²⁸ Expression empruntée à Michel LUSSAULT dans sa critique d'Hartmut ROSA, 2010, *Accélération. Une critique du temps social*, Paris, La Découverte.

tout comme choisir un mode de transport ou un itinéraire plutôt qu'un autre, la manière dont les individus se déplacent au sein de la tour est signifiante : les ascenseurs ne sont pas nécessairement des modes de déplacement qui s'imposent, prendre un ascenseur à telle ou telle heure n'est pas anodin, et choisir un moment ou un ascenseur plutôt qu'un autre est d'emblée une certaine manière d'en faire l'expérience et d'habiter la tour.

Il semble donc essentiel de porter le regard sur le choix comme sur les perceptions des habitant.e.s pour s'attacher aux expériences des ascenseurs au sein de la tour résidentielle. Kaufmann (1999) précise que la « mobilité quotidienne » renvoie aux « rythmes sociaux de la quotidienneté ». Or, Michel Lussault (2014) montre bien lorsqu'il déploie la thèse de l'hyperspatialité, que ce n'est pas moins la vitesse et l'urgence qui façonnent les expériences en transport que « le jeu permanent des individus et des sociétés avec les questions de distances et d'emplacements ». En plaçant l'individu comme le maître de ses parcours et non plus comme l'être aliéné à son temps, l'article de Michel Lussault nous permet de questionner les pratiques et les représentations des circulations verticales au prisme des habitudes, des routines, et des adaptations quotidiennes, selon les motifs de mobilité et les perceptions des conditions d'accessibilité de la tour qui conditionneront sans doute également les moments de rencontre(s) et les temps de sociabilité autant que les perceptions, les représentations et les ambiances. Interroger donc, la capacité de maîtrise des métriques temporelles et spatiales verticales et l'impact de cette compétence verticale sur les temps d'usage de l'ascenseur qui semblent façonner la relation de l'habitant.e à la tour et à la ville, et donc des pistes de définition de manières d'« habiter » la tour.

Hypothèses de recherche - Chapitre 1 : « Ascenseur, métro, boulot, dodo »

Si l'expansionnisme vertical ne peut prendre forme sans les flux matériels et humains qui l'animent, les tours pousseront à leur paroxysme les mises en évidence des liens entre les flux et l'évolution des territoires (Kaufmann 2006 ; Graham, 2016). En effet, l'ascenseur permet à la ville de s'élever en trois dimensions (Bernard, 2014 ; Graham, 2016). De la quête à la course à la hauteur, il serait la prouesse technique capable de faire de la tour un édifice habitable, sinon constructible et viable, l'érigeant en totem néolibéral dont la promesse de l'accès au ciel et à la vue serait totalement soumise à son fonctionnement. La *condition urbaine*²⁹ post-moderne est dès lors assujettie à la circulation, devenue une valeur fondamentale de l'« habiter » vertical (Le Corbusier, 1925 ; Mongin, 2005 ; Graham, 2016). Ainsi, de la tour dessinée par les ascenseurs aux couloirs ascensionnels

²⁹ Nous faisons ici référence à l'expression d'Olivier MONGIN (2005, p.21) que nous utilisons dans sa première acception, c'est-à-dire celle qui désigne « autant un territoire spécifique qu'un type d'expérience dont la ville est, avec plus ou moins d'intensité selon les cas de figure, la condition de possibilité ».

dessinés par la tour, se pose la question de la géographie des flux³⁰ intérieurs, soit ceux internes aux bâtiments (Graham, 2016), et de la place qu'elle occupe dans le rapport à la hauteur. Quels déplacements les habitant.e.s effectuent-ils.elles dans la tour ? Les conditions d'accessibilité sont-elles similaires depuis chaque étage ? L'expérience de la mobilité verticale diffère-t-elle selon l'étage du logement ? Selon quels critères ?

Contenus dans une société classiquement définie d'hyper-mobile, les flux de déplacements verticaux sont optimisés jusqu'à faire de l'ascenseur une infrastructure de services soumise aux exigences de la recherche du temps gagné (Graham, 2016 ; Crozet, 2019). A l'idée selon laquelle la connexité due aux enjeux de la vitesse l'emporte sur la proximité (Kaufmann, 2005), se substitue l'économie des temps de transports vers celle des rythmes urbains (Kaufmann, 2005 ; Lussault, 2014 ; Crozet, 2019). Or, les déplacements ne s'épuisent pas dans une affaire de flux, « ils impliquent des projets dont il faut tenir compte » (Kaufmann, 2005). S'ajusteraient dès lors des « tactiques » et des « stratégies »³¹ (De Certeau, 1990), soit des rapports éphémères comme répétés et habituels, pour la réduction des budgets-temps de déplacements depuis la tour. De tels rapports ne feraient-ils pas de l'ascenseur un mode de transport en commun compris dans les logiques de rationalisation des *mobilités quotidiennes* ? L'expérience de la mobilité verticale prendrait le pas sur l'image figée d'un gratte-ciel qui « ne fait corps avec la ville » et qui apparaîtrait comme « une impasse en hauteur (...) qui entrave le parcours du piéton » (Paquot, 2007, p.165). Au contraire, le gratte-ciel ferait totalement partie de l'urbain en trois dimensions dans lequel les habitant.e.s projetteraient, calculeraient et ajusteraient leur temps de déplacement, soit leur temps en mouvement dans la ville depuis la tour.

De telles expériences fonctionnelles ne seraient-elles pas à nuancer ? Ne donneraient-elles pas lieu à de nouvelles « tactiques » ? L'ascenseur n'aurait-il pas ce caractère singulier d'allier différents rapports à « l'habiter vertical » ; soit ceux pour lesquels l'expérience en ascenseur serait celle d'un nouveau temps de transport semi-public compris comme le premier et le dernier segment d'un itinéraire urbain, et ceux pour lesquels il serait de l'ordre de la sphère domestique ? Dans quelle mesure l'expérience de l'ascenseur serait alors celle de « la coexistence des contraires » (De Certeau, 1990) différenciée par les rythmes individuels ?

³⁰ Donnée quantitative, les flux « expriment des quantités et des directions, reliées à des processus de nature économique, et les trafics expriment des flux acheminés par des moyens de transport et des infrastructures organisées en réseaux » dans BAVOUX Jean-Jacques, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent, ZEMBRI Pierre, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 10.

³¹ Nous expliciterons comment ce couple conceptuel nous a permis d'analyser nos résultats d'enquêtes dans la partie qui s'y réfère.

Afin de répondre à ces hypothèses, nous nous référons donc au premier axe de notre grille d'entretien présentée dans la partie méthodologie de ce travail ainsi qu'aux parcours commentés. Nous précisons dans le développement certains points méthodologiques tels que l'utilisation du couple conceptuel tactique/stratégie de Michel De Certeau pour analyser les itinéraires de déplacements selon les événements éphémères du quotidien.

1.1 De la liberté à la dépendance quotidienne au transport vertical

Alors qu'ils n'avaient été pensés qu'en aval de la conception du Presqu'Île 2 (J.Blanc-Portard³²), les ascenseurs participent aujourd'hui à la démonstration de l'innovation architecturale et à celle de la performance de l'extension verticale (Graham, 2016). Pour cause, ils sont les seules machines capables d'ériger et de transporter les résident.e.s au sein d'édifices aussi hauts et densément habités. Pour Joseph (1989), les espaces de flux sont quotidiennement co-acteurs de l'expérience vécue et des rapports cognitifs qui se développent au sein de l'espace vécu. L'étymologie de l'expérience nous rappelle qu'elle peut être comprise comme « une connaissance acquise par la pratique ». Si elle supposerait dès lors une pratique pour advenir à une construction cognitive, ce premier sous-mouvement propose de s'intéresser à celle-ci au prisme de ce qui constitue hypothétiquement le cadre de l'expérience : la relation entre l'habitant.e et les configurations de l'édifice³³. À travers l'étude des conditions de possibilité et du choix de prendre l'ascenseur ou les escaliers, ce premier sous-mouvement interroge l'expérience fonctionnelle de l'ascenseur. Quelle part représentent les ascenseurs dans les déplacements journaliers ? La pratique des ascenseurs est-elle déterminée selon l'étage du logement et sa localisation ? Des niveaux de dépendance existent-ils ? Ces questions simples posent en filigrane celles des logiques de la subordination aux mobilités verticales mécanisées mais aussi celles des pratiques habituelles et routinières, des perceptions et des représentations de l'ascenseur au sein de l'IGH. Il s'agit alors de comprendre les modalités d'interactions entre les habitant.e.s et cette géographie des flux sur laquelle nous nous sommes conceptuellement appuyés en introduction de ce chapitre.

1.1.a. Choisir l'ascenseur pour se déplacer, ou comment déjouer la hauteur

Nous avons voulu évaluer l'intensité des mouvements depuis chaque étage, l'expérience vécue impliquant le nombre et le choix du déplacement en ascenseur préféré aux escaliers, et cela

³² Entretien non directif avec Jacques Blanc-Portard, co-architecte du Presqu'Île 2

³³ Rappelons ici qu'HARRIS Andrew (2015) souligne que « *the experiences, practices and textures of vertical life also need to be opened up. It is not possible to assume how people necessarily act or respond in relation to urban verticality* ». L'édifice et l'organisation interne ne sont pas des présupposés de l'expérience des ascenseurs, ils sont des éléments à identifier et à questionner.

dans l'hypothèse que le choix se soumet au temps de parcours, à la distance à parcourir et aux conditions d'accessibilité. Ici, la notion d'accessibilité « ne renvoie pas uniquement à la seule possibilité d'atteindre ou non un lieu donné, mais elle traduit la pénibilité du déplacement, la difficulté de la mise en relation appréhendée le plus souvent par une fonction décroissante des distances entre les lieux » (Bavoux et al, 2005). Si l'accessibilité n'a de sens que parce qu'elle exprime le besoin de déplacement (Bavoux et al, 2005), s'intéresser aux mobilités quotidiennes depuis le logement amène à appréhender les enjeux de différenciation des expériences selon les critères d'accessibilité et de dépendance.

Bien que nous n'ayons pu extraire les données souhaitées, les relevés que nous avons pu effectuer depuis le logiciel XP Manager³⁴ nous ont donné un premier aperçu de l'utilisation des ascenseurs. Sur une plage d'une semaine, entre 20h30 et 08h, 99% des entrants et des sortants ont pris l'ascenseur. Les 1% restants logent aux 3^{ème} et 4^{ème} étage. Pourrions-nous avancer que le choix de l'ascenseur s'impose quels que soient les étages ? Et que, de fait, la dépendance aux ascenseurs est concomitante de la verticalité ? Les facteurs ne sont pas si binaires et la plage étudiée est trop limitée. Toutefois, elle donne un indice des mouvements au sein de la tour.

- ***Vaincre la verticalité***

Tout d'abord, du 3^{ème} au 17^{ème} étage³⁵, l'ascenseur est perçu comme le moyen quotidien de vaincre la verticalité. Les pratiques quotidiennes témoignent de deux types de représentations : l'ascenseur permet la liberté de mouvement depuis tous les étages et pour tous les usages souhaités³⁶ quand la panne et la dépendance menacent le droit citoyen de circuler à l'échelle de micro-espaces, soit à l'échelle des étages de la tour. Dans son étude des rapports entre les lieux et les flux au sein de *La condition urbaine*, Olivier Mongin convoque la figure de Julien Gracq pour souligner que « l'expérience poétique de la ville, indissociable d'une expérience physique et mentale, va de pair avec celle de la liberté et de l'affranchissement » (p.125). Rapportée à l'échelle de la tour, le sentiment de liberté semble aller de pair avec la possibilité de prendre l'ascenseur, soit de se déplacer sans effort physique, et ce sentiment est particulièrement mis en avant par les habitant.e.s qui n'ont jamais pensé pouvoir habiter en hauteur.

³⁴ Le logiciel XP Manager permet l'activation de badges individuels depuis un serveur central partagé entre le gardien et la régie. Tout usage de badges (habitant.e.s, invité.e.s, professionnel.le.s) est référencé au sein de grilles chronologiques et visualisables selon des variables temporelles allant de l'heure à l'année. N'ayant pas de digicode fonctionnel, toutes les entrées et les sorties de la résidence sont archivées ainsi que tous les trajets en ascenseur entre 20h30 et 07h, heures durant lesquelles l'activation du badge dans l'ascenseur est obligatoire. Les extraits soulignés dans cette étude sont anonymisés.

³⁵ Nous n'avons pas pu interroger des habitant.e.s des 1^{er} et 2^{ème} étages, aussi parce qu'ils sont occupés par des professionnel.le.s.

³⁶ Les usages peuvent être liés à plusieurs motifs dont nous détaillerons les enjeux. Nous pouvons à ce stade inclure ici les déplacements individuels, collectifs (avec enfants, poussette, ect.), utilitaires (courses, déménagements).

Marie-Noëlle (8^{ème}, 304B) : « Un premier souvenir peut-être c'est quand on a installé un premier ascenseur chez mes parents, parce que pendant longtemps il n'y en a pas eu, mais c'était au deuxième étage je m'en souviens. Mais je devais avoir quoi, dix ans quand on a ... et là ce qui m'avait frappé c'est qu'ils avaient été obligés de fendre les escaliers pour mettre la cage donc ça m'avait fait drôle. Mais avant je prenais jamais l'ascenseur, Mais même chez mes parents pendant longtemps en fait, c'était un réflexe de monter à pieds, mais c'était deux étages, en plus on était gamins alors monter deux étages je veux dire... quand on est gamin... même à nos âges... et si on m'avait dit que je vivrais aujourd'hui dans un grand bâtiment comme ici, surtout à la retraite, parce que je compte bien rester ici vous savez, et que je me déplacerai qu'en ascenseur... (silence)... il y a quatre ascenseurs... »

E.A : Que vous utilisez ?

Marie-Noëlle (8^{ème}, 304B) : « Oui ! Ils me donnent une totale liberté, bon à part quand ils tombent en panne... c'est vrai, c'est un autre sujet... mais imaginez-vous bien que je peux me déplacer à tout moment et sans contrainte. Je suis libre d'aller et venir même si je suis au 8^{ème} étage ».

La liberté de mouvement soulignée par Marie-Noëlle n'est selon Carole pas perçue lorsque l'on ne fait pas l'expérience de l'ascenseur et de la vue, les deux vecteurs de la spécificité de l'habiter dans un bâtiment de grande hauteur d'après l'habitante.

(a) « D'ailleurs quand on leur dit j'habite au 17^{ème} étage ils sont tous là, oh mais comment tu fais ? Ils associent tout de suite **un sentiment d'enfermement**, tous tous, **eux ils voient l'ascenseur pour le coup et ils voient la boîte au 17^{ème} étage**, ils n'assimilent absolument pas... **ils ne conceptualisent pas du tout l'espace...**

(...) vous dites 'J'habite au 17^{ème}', ils vous regardent 'Ah non mais je ne pourrais jamais habiter si haut' ouais ben... 'monte tu verras mon chéri'.

(b) (...) « et puis on se dit que l'un ne va pas sans l'autre, **pas de hauteur sans ascenseur, pas de vue sans ascenseur... et ça vous rend libre de vous déplacer, libre d'accéder à la vue sans soucis**, on a même des squatters, ils se mettent aux balcons qui sont accessibles depuis le couloir et on en a même retrouvé sur le toit, **prendre l'ascenseur pour toujours se rendre plus haut et voir ce beau ciel, vous n'avez qu'à regarder vous-mêmes** (elle m'indique la baie vitrée) ».

Ces extraits, issus de deux entretiens avec Carole, soulignent ce que rend possible l'ascenseur : un rapport singulier à l'espace. À travers le mouvement, les déplacements quotidiens participent de la perception, voire des représentations de cette liberté et des qualités de vie au sein de la tour. En effet, contre l'image de l'enfermement est défendue celle de la circulation continue qui donne accès pour tout.e.s les habitant.e.s de l'IGH à l'ensemble des espaces intérieurs et surtout à la vue ; quatre de nos enquêtés nous précisant que des balcons existent à tous les étages du Presqu'Île 2. L'ordinaire mouvement d'un ascenseur devient donc le moment de l'affirmation d'un droit de circulation dans un tout en volume offrant l'accès à de nouvelles qualités de vie urbaine. En effet, la spécificité du Presqu'Île 2 participe de ce sentiment en ce qu'au-delà de la vue, l'IGH propose des services privatisés (piscine et terrain de tennis). Toutefois, la « liberté » ne saurait ici être corrélée à celle de l'accroissement présumé de la liberté de *mobilité*³⁷ au sein de l'espace-temps - gagnée seulement par l'accroissement des réseaux (Kaufmann, 2005). Si Kaufmann (2005) souligne la confusion entre

³⁷ Nous renvoyons ici à la notion de *mobilité* et de *motilité* qui se distinguent de celle des déplacements et de la première approche de la mobilité quotidienne que nous avons choisi de suivre. Il ne s'agit donc pas de se référer ici à l'accroissement potentielle de la mobilité sociale.

les notions de *déplacement* et de *mobilité* qui intervient en sciences sociales, il s'agit ici de montrer que l'expérience d'un déplacement en ascenseur s'articule autour de la perception d'un environnement difficilement atteignable et franchissable sans les supports de flux motorisés. L'expérience de l'ascenseur rend libre de s'affranchir des échelles de la tour, qui si elle n'est jamais qualifiée comme telle par les habitant.e.s, s'incarne à travers l'épreuve de la montée. Prendre l'ascenseur et en faire l'expérience, c'est tout d'abord choisir de ne pas emprunter les escaliers :

Lily (6^{ème}, 304 A) : (...) L'ascenseur je le vois comme un moyen de monter, alors que le métro c'est un moyen d'avancer, c'est différent. Je pense que sans l'ascenseur... c'est dur sans ascenseur. C'est une dépendance en soi.

E.A : Que veux-tu dire par différent ?

Lily (6^{ème}, 304 A) : Je me vois pas escalader tous ces étages. En fait, comme je t'ai dit, je suis en stage à Vaise, donc je prends le métro mais je me déplace pas mal tous les jours. Je suis déjà assez fatiguée de ma journée, et de voir toutes ces marches, ça me donnerait le vertige....

Si la tour semble franchissable grâce à l'ascenseur, ici s'exprime une première façon d'oublier le caractère vertical en ce que le déplacement n'est pas physiquement éprouvé.

Carole (17^{ème}, 304 B) : Alors que dans le métro je ne prends pas forcément l'Escalator mais là en déplacement vertical...et puis même Michel qui est sportif...Et puis mes fils qui montent en ascenseur et descendent à pied...si j'habitais dans quelque chose de 3 ou 4 étages peut-être que ça changerait mais.... Ici c'est vraiment un moyen de ne pas prendre les escaliers.

La montée en escaliers est un défi sportif, et elle est un argument de revendication et de lutte contre la sédentarité *a priori* imposée par la hauteur. Contre les discours tels que « *L'ascenseur, c'est un moyen de monter des étages sans se fatiguer... C'est un sans 'efforceur' (...)* » (Evane, 7^{ème} 304 A) et les adjectifs qualificatifs tels que « *Je crois que cinq étages, moi personnellement, franchement au-delà de quatre étages sans ascenseur c'est chiant, avec les valises c'est pénible quoi (...)* » (Janick, 16^{ème} 304 B) ; « *je prends l'ascenseur parce que c'est agaçant de monter, enfin je l'ai jamais fait je crois, mais bon quand tu vois l'escalier de l'extérieur quand t'arrives, non merci !* » (Julie, 16^{ème} 304 B) ; s'opposent les discours vainqueurs de la verticalité :

*Maïleen (4^{ème}, 304 B) : (Silence)... **Parce que je suis une sportive.** Je... je laisse les ascenseurs aux personnes qui ont la nécessité de ça en fait, parce qu'il y a pas mal de personnes âgées qui ont la nécessité de se déplacer en ascenseur, alors que moi **je suis en pleine forme et sportive (rires).***

*Carole (17^{ème}, 304 B) : Parfois, et même pour monter quand je me dis **qu'il faudrait faire un peu de sport**, je descends à un étage intermédiaire et je finis à pied (...) Ouais 17 étages, **un vrai home training !***

La tour s'éprouve, le poids de la verticalité se ressent, et les montées en escaliers se racontent sous formes d'anecdotes lors des parcours commentés menés. La hauteur s'expriment tout d'abord à travers les représentations de l'expérience physique, soit de la « distance affective » qui prend en

compte le rapport sensible au monde (Bailly, 1985) : les difficultés rencontrées pour parcourir un trajet en escaliers allongent les distances mentales³⁸. Celles-ci sont alors un biais de l'accessibilité car elles persuadent certain.e.s habitant.e.s de la vulnérabilité de leur condition d'habiter. En effet, celle-ci dépend des ascenseurs pour vivre dans la (grande) ville. Si Camille s'amuse à calculer les différences de parcours par l'ascenseur et l'escalier, elle souligne la difficulté de l'ascension verticale :

Devant les portes palières de l'ascenseur : Camille me raconte l'anecdote de son babysitting de la semaine passée. Elle joue avec la petite fille à qui ira le plus vite : celle qui prend l'ascenseur ou celle qui emprunte les escaliers. Camille emprunte les escaliers pendant que la petite fille prend l'ascenseur depuis le rez-de-chaussée jusqu'au 7^{ème} étage. Elle me raconte alors l'effort que lui a demandé la montée en escaliers qu'elle compare ironiquement à sa randonnée du weekend puis me dit que sept étages sont bien plus difficiles que cinq. Elle questionne l'effort que ressent sa sœur, nageuse et très sportive (Camille, 9ème 304 A, 1^{er} parcours commenté).

Ainsi, nous remarquons durant les parcours commentés que les habitant.e.s ayant fait l'expérience des escaliers tentent d'estimer le taux d'effort que leur demande la montée en escaliers. Or, ceux-ci sont principalement perçus comme des issues de secours plutôt que comme des escaliers de service. Aussi, l'utilisation fonctionnelle des ascenseurs est un service pour lequel des charges sont appliquées : ceux-ci deviennent des enjeux du choix du domicile lors des visites de l'IGH. En effet, les sentiments de liberté jouent sur les perceptions et les représentations de l'habiter vertical autant que sur l'expérience des trajets car les ascenseurs sont des modes de transports utilisés quotidiennement.

- *Avoir l'habitude*

Les seconds arguments du choix des ascenseurs pour se déplacer depuis son appartement soulignent que l'assistance au mouvement est intronisée comme une valeur fondamentale de l'habiter vertical.

*Giuseppe (8^{ème}, 304 A) : « Mais ici tout le monde prend l'ascenseur même au 2ème étage. Je pense que ce sont des **habitudes de vie et mine de rien on ne réfléchit plus, c'est automatique** ».*

*Carole (17^{ème}, 304 B) : « Dans cet immeuble on prendra moins facilement l'escalier pour 3 ou 4 étages **parce qu'on l'intègre pas. J'ai complètement perdu l'habitude de prendre les escaliers, pourtant je les prends dans l'appartement. Mais si je dois aller 2 ou 3 étages plus bas pour aller voir des copains au 10 ou 11 je ne vais pas naturellement prendre l'escalier. Je vais le prendre si j'y pense, et que je me dis prends l'escalier t'iras plus vite mais on perd...habiter en hauteur, dans une tour, on perd l'habitude de prendre l'escalier** ».*

*« (...) **Mais je crois que c'est lié à la hauteur, parce qu'on assimile la hauteur à l'ascenseur en fait** »*

Ainsi, si l'étymologie du terme « habitude » souligne l'aliénation de l'individu à des pratiques répétées, c'est justement le fait de répéter le trajet en ascenseur qui serait à l'origine de ce choix

³⁸ POUBLAN-ATTAS Valérie, 1998, *L'espace urbain déformé : transports collectifs et cartes mentales*, Autre. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 378p.

préférée à celui des escaliers. Ordinaire « manière d'être », une « disposition acquise par la répétition »³⁹ dont la notion en sciences de la psychologie rendrait compte : l'habitude mène à la réalisation d'un comportement routinier (Bulher, 2012 dans Commenges, 2013). Poser la question du choix de l'ascenseur pour retrouver son logement serait presque malvenue, les habitant.e.s s'étonnant de l'échange avant de s'en amuser devant le constat de pratiques devenues « automatiques ». La pratique de ce mode de déplacement, devenue banale, est paradoxalement soumise aux vives critiques.

Imède (8^{ème}, 302) : (...) ici tout le monde prend l'ascenseur même au 1^{er} mais moi je le ferai pas, je prendrai les escaliers.

Claudine (4^{ème}, 304 A) : (...) je suis au 4^{ème}, alors non je descends par les escaliers quand je vais chez le médecin y a deux étages, faut pas pousser mémère dans les orties. Tout le monde ne fait pas ça. Ce qui m'ahurit ce sont les gens qui prennent les ascenseurs pour aller au premier étage. Oui. Moi quand je vais voir Jean Louis si je suis en bas, je prends l'escalier, non mais je suis pas handicapée, faut quand même être un peu barjo... La facilité, la flemme en fait.

Noémie (13^{ème}, 304 B) : Après je me dis que c'est de la flemme. Par exemple, pourquoi y a des ascenseurs qui montent jusqu'au 4^{ème} ? Je suis d'accord pour les courses... mais monter les escaliers... Bon peut-être pas monter mais descendre, c'est juste de la flemmardise. Au contraire, descendre les escaliers c'est ce qui est le plus simple.

Toutefois, si les habitant.e.s suggèrent que les déplacements entre les étages pourraient se faire par les escaliers, ceux-ci sont rares. Rappelons que les parcours commentés que nous avons accompagné oscillent entre deux : ceux dont les interviewé.e.s ont l'habitude d'emprunter et ceux qui s'apparentent à une visite du Presqu'Île 2 qui fait presque (re)découvrir certains espaces de l'IGH aux jeunes arrivé.e.s comme aux résident.e.s qui n'en font pas l'usage. Vingt-deux interrogés sur vingt-six précisent ne jamais se rendre à un autre étage que le leur, à l'exception du 1^{er} étage par les escaliers du hall d'entrée lorsqu'il s'agit de s'adresser au gardien ou de récupérer un colis, des habitant.e.s du 13^{ème} étage se rendant l'été en escaliers à la piscine située au 14^{ème} étage ou encore des trois habitant.e.s soulignant aller rendre visite à des amis. Seules trois personnes sur vingt-six se rendent aux premiers étages à raison de rendez-vous médicaux. Si l'ascenseur donne accès aux parties communes, parkings, garages à vélos, locaux à poubelles situés au sous-sol, piscine extérieure au 14^{ème} étage du bloc 304A et terrain de tennis au 1^{er} étage du bloc 304B ainsi qu'à un accès direct à la salle de sport attenante au bloc 302 du Presqu'Île 2 ; sans oublier les services médicaux présents aux premiers étages du bloc 304B ; ces trajets ne seront pas évoqués par les habitant.e.s, ou seulement sous la forme d'anecdotes lors des parcours commentés sur lesquelles nous reviendrons au sein de ce chapitre. Déjà en 1961, Bachelard compare le gratte-ciel à une maison sans racine (p.53) en faisant la critique du manque d'échanges entre les étages ; un édifice qui ne laisse plus place aux escaliers perçus comme des vecteurs de la construction onirique,

³⁹ Définitions soumises par le CNRTL

mémorielle et intime de l'« l'habiter » : « les ascenseurs détruisent les héroïsmes de l'escalier (...) et le *chez soi* n'est plus qu'une simple horizontalité » (p.53). Si la construction du rapport *sensible* au *chez soi* évoqué par Gaston Bachelard est précisément étudiée au sein du troisième chapitre, ce qui nous intéresse ici est la critique soumise au gratte-ciel, perçu comme la somme de logements empilés que l'on atteint par un couloir : celui des ascenseurs. Précisons que l'analyse des réseaux de sociabilités internes à la tour serait nécessaire pour préciser la fréquence et la nature des allers-retours entre étages, qu'ils soient les moteurs de déplacements par l'escalier ou en ascenseur. Toutefois, nos enquêtes ont révélé le peu d'interactions entre les habitant.e.s, souvent relégués aux ascenseurs :

Fanny (15^{ème}, 302) : « oh on se croise plutôt dans les ascenseurs, on se croise souvent, et ça nous va bien comme ça, c'est sympa ».

Ainsi, si la mobilité quotidienne « désigne l'ensemble des déplacements réalisés au cours de la journée » (Beaucire, 1996), les ascenseurs sont des objets dont les habitant.e.s font l'expérience quotidiennement et dont la répétition pourrait être un premier élément (bien qu'insuffisant) d'une spécificité d'un « *sense of home* »⁴⁰ (Felski, 1999). Empruntés depuis l'ensemble des étages de l'IGH, surtout pour se déplacer depuis le hall d'entrée jusqu'à l'appartement, et pour rejoindre moins fréquemment les parties communes de l'IGH, la hauteur et les effets de structures de l'édifice dessinent pour partie les conditions d'accessibilité et le choix de l'ascenseur. Alors si le déplacement en ascenseur semble aller de soi, celui-ci est l'engin qui permet de vaincre la hauteur autant qu'il favorise des modes de vie critiqués pour leur sédentarité et leur vulnérabilité ; dont la panne différencie les conditions « d'habiter » dans l'IGH et le rapport à la verticalité.

1.1.b La panne et la position dans la tour : l'expérience de l'insularité versus l'expérience des escaliers, enjeux de seuils

Si le choix d'habiter la tour produit un mode de vie qui s'appuie sur le déplacement en ascenseur et sur l'accessibilité offerte par les infrastructures verticales, les pannes révèlent la vulnérabilité de l'habiter vertical. Celles-ci sont déterminantes en termes de qualité d'expérience vécue. Comme le suggérait déjà Winner en 1993, la soumission quotidienne à la technique et à la mécanique de l'engin ne va pas de soi :

“The lift or elevator, then, remains a preeminent example of what sociologists of mobility and technology call a ‘black box’: a complex socio-technical system or assemblage relied upon to sustain the routine processes of urban life, but where that routine dependence—and the internal operation of the artifact—is only very rarely examined or exposed” (Winner 1993 dans Graham, 2016).

⁴⁰ FELSKI (1999) souligne comme « *the temporality of the everyday [. . .] is that of repetition, the spatial ordering of the everyday is anchored in a sense of home and the characteristic mode of experiencing the everyday is that of habit* »; l'ascenseur plutôt que les escaliers, serait ainsi encré dans un sens du chez-soi.

L'ascenseur permet de déjouer la verticalité autant qu'il la met à mal : quotidiennement, il s'agit d'assurer équitablement « *the routine processes of urban life* » (Winner, 1993) pour les habitant.e.s de la tour. Ce qui ressort de la routine ou de l'habitude dessine un double enjeu : stratégique pour l'ascensoriste qui par l'étude des comportements de déplacements adapte le mécanisme vertical aux typologies d'usages et d'usager.e.s ; vital pour l'usager.e du quotidien.

Astec : De toute façon il suffit de regarder dans l'utilisation, sur les 10 000 ascenseurs que l'on a dans le parc, ce sont les ascenseurs qui tournent le plus. Sur les nouvelles armoires oui on sait. Pour moi les ascenseurs sont sous dimensionnés. On n'a pas de logiciel mais on le sait. Aujourd'hui, un ascenseur traditionnel doit faire entre 400 et 700 cycles par jour de démarrage, là on en est à plus du double. Mais c'est parce que Le Presqu'Île c'est une ville...

E.A : Une ville ? Qu'est-ce qui spécifie le Presqu'Île 2 par rapport à d'autres immeubles ?

Astec : Le nombre d'habitants et le nombre de déplacements. Bah oui, l'ascenseur il faut l'adapter au nombre d'usagers et à la typologie des usagers. Parce qu'aujourd'hui hum... je vais vous donner un exemple concret. Une copropriété, il faut l'adapter au nombre d'usagers, d'accord ? Effectivement, le Presqu'Île il y a plus de trafic aujourd'hui qu'avant, pourquoi ? Parce que la population ! Les gens ont acheté quand ça a été créé. Les gens ont vieilli au Presqu'Île et ensuite les appartements ont été vendus, ce sont des jeunes, avec des familles, avec des enfants. Donc le trafic augmente et baisse et quand vous avez que des retraités qui ont 85 ans, ils ne sortent pas cinq fois par jour. Quand vous avez... Allez on conduit les enfants à l'école, je repars, je vais chercher mes affaires, je vais au boulot, et je redescends et ça n'arrête pas, et le gamin je vais le conduire à l'école de musique... ça n'arrête pas et les retraités ils ne bougent pas de chez eux, ils sortent une fois par jour. Ça faut le tenir en termes de copropriété. Et après en termes d'usagers, je vous donne un exemple concret dans les immeubles de bureaux, le trafic d'ascenseur a explosé avec l'interdiction de fumer. Parce que vous remarquez qu'en bas des immeubles de bureau, s'ils fument 10 clopes par jour, ça fait 20 voyages en plus. Héhé bah oui, et y a 300 personnes qui travaillent là-dedans et ça fait euh 6000 voyages, bon maintenant comme y a moins de fumeurs, il va y avoir moins de voyages. Donc il faut s'adapter pour éviter les pannes... et je vous dis que quand ça bloque on dirait la fin du monde !

Cet échange avec le directeur de la société ascensoriste en charge du Presqu'Île 2 met en avant la nécessité de penser aux utilisations quotidiennes de l'ascenseur selon les publics pour assurer un service continu. « Si on ne se déplace pas pour se déplacer » (Amar, 1993), les accumulations relatives aux activités qui justifient les déplacements soulignent l'omniprésence du transport vertical dans les routines et les habitudes quotidiennes, et la chute (« on dirait la fin du monde ! »), mesure le traumatisme de son arrêt.

Annette à Maurice (12^{ème}, 304 B) : « Être coincée dans l'ascenseur, bon... Maurice, t'as déjà été coincé dans l'ascenseur ? Ce n'est pas grave, faut pas paniquer, ils arrivent vous chercher. Mais coincé au 12^{ème} étage sans ascenseur, hein ? Dites-moi mademoiselle, on fait comment nous ? On peut plus rien faire, ah ça c'est ma hantise ! J'ai dit à Maurice si on reste coincé en haut on ne vit plus ! Mais c'est que c'est déjà arrivé, une fois, au début quand on s'est installé. Mais on était jeune, on s'est débrouillé, mais bon depuis ça me trotte dans la tête parfois ».

Loin de relever du lexique de l'extraordinaire dont se jouent les promoteurs immobiliers et les ascensoristes munis de nouveaux modèles lors de la promotion des projets d'expansion verticale, l'ascenseur est décrit comme un objet banal mais vital. Certes, « c'est un objet du quotidien, au

même titre que la télévision, que hum... qu'un téléphone portable » (Claudine, 4^{ème} 304 A) mais l'expérience répétée et subie de son inactivité participe activement de la redéfinition des perceptions, desquelles découlent des représentations de la vie en hauteur. Plus que les inégalités socio-spatiales d'accès à la tour que soulève Graham (2016), la stratification s'opère lorsque les pannes sont récurrentes :

« (Jean-Baptiste) et Fanny (15^{ème}, 302) : « Oui on a déjà habité au 304 et on a repris cet appartement quand ma sœur l'a quitté (...) bah écoutez ici on a que trois ascenseurs c'est sûr mais y'en a qu'un qui tombe souvent en panne.

E.A : C'était différent quand vous étiez au 304 ? Y avait des pannes aussi ?

(Jean-Baptiste) et Fanny (15^{ème}, 302) : C'est surtout qu'ici comme je vous ai dit on a trois ascenseurs mais on est moins, au 304 on avait quatre ascenseurs mais y en avait deux qui tombaient tout le temps en panne, celui de droite je crois, et bien maintenant on en rigole, on se dit qu'on habite du meilleur côté et qu'on ne sera jamais bloqué dans notre appartement ! (rires) Bah oui parce que là on est au 15^{ème} alors si on était au 304 et au 15^{ème} avec des pannes et des pannes... ah non ça serait impossible à vivre ».

Des enjeux de seuils quant à la dépendance aux infrastructures mécanisés semblent se dessiner et rendre la vie au sein de l'IGH inégale. Qui ne peut prendre l'ascenseur est soumis aux difficultés de l'existence en hauteur. Si le parallélisme entre les mots de Carole : « la liberté de circuler n'est-elle pas un de nos droits fondamentaux ? » avec ceux de l'avant-propos de Bavoux et al (2005) : « la liberté de mouvement n'est-elle pas considérée comme la première liberté ? » souligne l'enjeu de la circulation permise par l'ascenseur, nous avons pu déterminer trois seuils de niveau d'accessibilité :

- 3-4^{ème} étage sans ascenseur : niveau d'accessibilité acceptable dont les critères de temporalité compensent ceux de la pénibilité de déplacement (physique et déménagements). Les normes de présence d'un ascenseur sont toujours évoquées pour ce seuil.
- 6^{ème} étage sans ascenseur : niveau très moyen d'accessibilité où la comparaison avec les anciens immeubles sans ascenseur est faite avec des critères de pénibilité soumis à la gestion des courses et des enfants.
- 8^{ème} sans ascenseur : très faible niveau d'accessibilité qui participe des représentations négatives de la verticalité. A titre d'exemple, le second parcours commenté effectué avec Claudine souligne cet effet :

Devant la porte de l'appartement : lors d'une discussion avec son amie, celle-ci comparera le bloc 304 à un HLM (Habitat à Loyer Modéré) suite aux blocages répétés de l'un des quatre ascenseurs. De plus, elle soulignera les pannes moins nombreuses au bloc 302 (Claudine, 4^{ème}, 304 A, 1^{er} parcours)

Quoique le témoignage puisse sembler fort tant le bloc 304 dispose de quatre engins, il révèle que le rapport quotidien aux ascenseurs participe à la perception des « modes d'habiter » associés aux IGH, souvent stigmatisés par l'état des parties communes. Le

rapport aux ascenseurs se construit en référence aux « barres » plutôt qu'aux nouveaux produits verticaux alors que les tours Oxygène et Swiss Life sont visibles depuis la fenêtre de Claudine (annexe 5).

Fondées sur l'entretien de seulement vingt-six habitant.e.s dont une grande majorité d'actifs ou de jeunes retraités, ces catégories sont à nuancer. Si, dans une certaine mesure, celles-ci nous montrent que la décomposition de l'IGH en paliers accessibles à pied rend la majorité des habitant.e.s dépendant.e.s du fonctionnement des ascenseurs, la panne est sujette à controverse. Premier motif de plainte⁴¹, omniprésente dans les réunions de copropriété pour la revendication de services fonctionnels et d'une maintenance accrue qui sera le motif du changement de société ascensoriste. Ces éléments nous invitent à poser l'hypothèse de la différenciation quotidienne des rapports aux ascenseurs selon les étages du logement, entre usages rendus obligatoires ou choisis selon des modalités que nous analyserons ci-après.

Soulignons que la perception des conditions d'accessibilité en cas de panne se construit en lien avec celle des escaliers. Nous l'avons évoqué, l'accessibilité est une donnée relative soumise aux perceptions et aux représentations de la pénibilité du déplacement (Bavoux, 2005). Certes, l'escalier permet de se déplacer au sein de la tour lors de la panne de l'ascenseur. Cependant, prendre l'escalier est contraignant car ceux-ci ne sont pas entretenus et l'expérience en devient sans doute pénible. Comme nous l'ont par exemple suggéré Frédéric (14^{ème} 304 A), et Lily (6^{ème} 304 A), les sensations de malaise ou d'inquiétude dues à la lumière, à l'odeur déplaisante et aux nombreux tags qui ornent les murs de béton sont des freins importants. L'impact et la perception des ambiances sur l'expérience sensible des mobilités au sein de la tour seront étudiés plus précisément dans le troisième chapitre de cette étude. Toutefois, ces éléments montrent à ce stade de la réflexion que le choix des ascenseurs est également déterminé par l'image et la perception qu'ont les habitant.e.s des escaliers du Presqu'Île 2.

Comme nous le rappelle Harris (2015, p.609) : « *It is similarly not possible to assume whether elevated transport structures are treated as impositions or welcomed as providing shelter and shade* » sans interroger les pratiques, les perceptions et les représentations des habitant.e.s au sein de la tour. Au Presqu'Île 2, les ascenseurs sont perçus comme les engins essentiels aux modes de vie verticaux : ils permettent la liberté du mouvement autant qu'ils participent de la vulnérabilité des conditions d'habiter dans l'IGH. Totalement intronisés dans les déplacements habituels, quotidiens, voir routiniers, ils semblent le prolongement naturel des mouvements depuis les appartements de chaque étage. Cependant, les mobiles de déplacements sont à distinguer et à approfondir pour analyser le rapport fonctionnel aux ascenseurs. Si les engins supportent la majorité

⁴¹ Entretien mené avec le Gardien : plaintes orales et écrites attestées de mails.

des flux verticaux, l'expérience quotidienne est-elle contrainte par la densité de l'IGH et par les usages répétés ? Les rapports aux ascenseurs sont-ils soumis aux exigences du quotidien, soit à la recherche du temps gagné, intrinsèque aux nouveaux modes de vie urbains (Rosa, 2010 ; Crozet, 2019) ? Les rapports quotidiens ne seraient-ils pas à étudier dans leurs hétérogénéités, soit en fonction des pratiques et des rythmes de déplacement de chacun.e.s pour spécifier l'impact des ascenseurs dans les modes « d'habiter » verticaux ?

1.2 Se renvoyer l'ascenseur : « Stratégies » et « Tactiques » (De Certeau, 1990) au prisme du quotidien

Nous avons suggéré en introduction de ce premier chapitre que tout comme choisir un mode de transport ou un itinéraire plutôt qu'un autre, la manière dont les individus se déplacent et perçoivent le temps de déplacement au sein de la tour est signifiante. Or, nous avons tout d'abord analysé que les contraintes liées à la hauteur semblent majoritairement influencer les mouvements au sein du Presqu'Île 2. La question de la place des ascenseurs et des enjeux d'accessibilité dans la fabrique de « l'habiter vertical » a ensuite été posée à travers les dimensions quotidiennes de l'expérience répétée, intégrée, voir habituelle. Cependant, celles-ci ne traduisent pas des manières insignifiantes de pratiquer l'espace (Baudry, 2007), bien au contraire. Plus qu'un cadre passif, le quotidien s'exprime par l'habitude, qui « peut également être perçue comme un outil sollicité par l'acteur, qui l'utilise comme un moyen pour être plus performant, donc qui s'inscrit dans une perception instantanée du temps » (Baudry, 2007), tout comme par un jeu tactique inventif et créatif (De Certeau, 1990). En effet, dans les deux blocs du Presqu'Île 2, la hauteur et l'habitude ne sont pas les seules motivations des choix et de l'appréciation des mobilités. La perception du temps de déplacement, de l'attente, du fonctionnement du système d'ascenseurs et des contraintes liées à la densité de la tour comme de la rencontre avec d'autres personnes varient selon les habitant.e.s, les étages et les blocs 304 et 302. Il s'agit alors d'en spécifier les ressorts pour interroger leurs impacts sur les relations que nouent l'habitant avec la tour et les temps de parcours. Nous commencerons donc par présenter le couple conceptuel qui nous ont permis de catégoriser les modes opératoires des habitant.e.s pour ensuite en analyser les différences et les contenus.

Le couple « Stratégies » et « Tactiques » conceptualisé par Michel De Certeau apporte un cadre d'analyse intéressant pour préciser les premiers résultats obtenus au vu des enjeux soulevés. En effet, l'auteur réinvente l'analyse des actions qui ne semblent que passives face à « la loi du lieu » (p.51) et aux systèmes établis en société. Les pratiques quotidiennes relèvent plutôt d'« arts de faire » capables de libérer le geste personnel de conduites individuelles et collectives auxquelles l'individu serait totalement aliéné, sans pouvoir de faire, sans quoi le quotidien aurait des caractéristiques fixes (Sheringham, 2013). En partant de la figure du « consommateur » et de

« l'utilisateur » soumis aux systèmes commerciaux comme technocratiques et bureaucratiques, l'auteur relève les « manières de faire » des individus, créatives et inventives, pour souligner que les consommations et les usages donnent également lieu à des manipulations de la part des « consommateurs » et des « usagers ». L'enjeu est double : il s'agit de montrer que malgré le poids et les manipulations de « l'univers de la consommation » (Sheringham, 2013), toute action du quotidien n'est jamais passive, elle est toujours « productive » et ces productions s'expriment sous deux formes distinguables, les « stratégies » et les « tactiques ». Ces dernières multiplient la créativité du quotidien, entre ruses, détournements, résistances,... En ce sens, le quotidien n'est pas une donnée figée, il « s'invente avec mille manières de *braconner* » (p.36) qui sont autant de façons individuelles et collectives de l'appréhender que d'arguments pour ne pas laisser ses aspects les plus banals en suspens. Au cœur des « manières de faire », les « stratégies » supposent une action permanente dans le temps rendue possible par la maîtrise des rapports aux lieux. La « tactique » permet à l'individu de jouer avec les contraintes qui lui sont extérieures à un moment donné, dans l'instantané. « Déterminée par l'absence de pouvoir » (p.62), elle oblige l'individu spectateur d'un ordre imposé à devenir l'acteur de pratiques inattendues pour « jouer avec le terrain » (p.60). Sans « la possibilité de se donner un projet global (...) elle fait du coup par coup. Elle profite des occasions et en dépend » (p.61) et surtout elle « n'a pour lieu que celui de l'autre » (p.60). Les tactiques sont donc un art de l'espace en ce qu'elles permettent de résister rapidement à l'ordre imposé par les règles en présence. Autrement dit, les deux concepts issus des interrogations de Michel De Certeau permettent d'envisager les pratiques quotidiennes comme le moment de la coprésence de « bricolages », qui face à des systèmes imposés, créent des situations d'interactions singulières entre l'individu et son environnement autant qu'avec les autres personnes en présence.

Rapportés à nos enjeux, ces concepts nous semblent utiles à l'analyse de deux mouvements. En effet, l'étude des perceptions et des pratiques de mobilité quotidienne au sein de la tour a tout d'abord révélé des similitudes importantes : les parcours des habitant.e.s se dessinent au gré de « tactiques » qui témoignent de la recherche de « gain de temps » ou de l'évitement de flux intenses de déplacement selon les événements, les imprévus, et elles sont motivées par l'épreuve du temps d'attente et l'évaluation des rythmes quotidiens des autres habitant.e.s de la tour. D'autres semblent de l'ordre de « tactiques » qui soulèvent un rapport particulier au temps, totalement capitalisé, stabilisé et quantifié dans une logique d'organisation des déplacements à l'échelle de la ville et toujours réévalué en rapport avec les événements quotidiens des épreuves de la verticalité (sa densité, ses flux de déplacements). Précisons à ce stade de la réflexion que les « tactiques » identifiées dressent des tendances, elles ne sont pas univoques. Elles relèvent de « bricolages » qui seront nuancés dans le second mouvement de ce travail relatif à la mise en perspective de l'expérience vécue et sociale d'un espace commun ainsi qu'aux « manières d'être » devant et dans l'ascenseur.

1.2.a Habitant.e.s versus ascensoristes : « faire avec » l'ingénierie du trafic

Interroger les « manières » de circuler au sein de la tour à l'aide du couple conceptuel de De Certeau (1990) nous amène à préciser ce qui dépasse les acteurs sociaux dans leurs expériences. En effet, si les « tactiques » expriment le caractère imprévu de l'expérience, le contact instantané avec une situation donnée et si elles sont toujours « prises sur le vif »⁴², celles-ci naissent de la résistance à un ordre supérieur. Or, à l'échelle du Presqu'Île 2, la perception de l'offre du service pèse sur les pratiques de mobilité. L'ingénierie du trafic à l'échelle de l'IGH constitue un système avec lequel « il faut faire avec ». Elle crée tout d'abord tensions et débats autour des logiques de « priorité » d'accès aux étages de la tour. Le discours que nous avons recueilli de l'ascensoriste est clair, l'optimisation des flux grâce aux emplacements des cabines au repos permettra d'atténuer les temps d'attente et la fluidité du « trafic » : un ascenseur se situe à l'extrême bas du Presqu'Île 2, un autre à l'extrême haut, le dernier au « milieu ». Lorsque l'ascenseur atteint les trois quarts de sa charge, il en appelle un autre. Pourtant, Nelly relève l'incohérence du système :

« (...) ça m'a fichu mon timing en l'air de 5-10minutes, je suis... je prends en compte, je me dis qu'il faut que je quitte la porte ici et pas en bas. Je pense que c'est spécifique à avoir un ascenseur merdique, parce que s'ils l'avaient un peu rénové et qu'il mettait pas 100 ans à monter ça irait en fait. Parce que des fois par exemple, c'est pas du tout logique, j'appelle l'ascenseur, l'ascenseur vient, quelqu'un descend et en fait il vient parce que quelqu'un descend et pas parce que moi je l'ai appelé du coup il va remonter et redescendre pour s'arrêter au 13ème pour ensuite redescendre. C'est complètement illogique »

Plus que l'illogisme du trafic, Nelly nous a ensuite fait part de ses réserves quant aux logiques de « priorités » : du fait de la position de repos de l'ascenseur au 17^{ème} étage, les habitant.e.s des étages les plus élevés auraient la priorité tout comme les habitant.e.s rejoignant leurs étages depuis le rez-de-chaussée puisque l'ascenseur ne ramasse que lors de la descente. En creusant cette idée de « priorité » dans la tour comme mobile de différenciation des expériences de mobilité, nous constatons surtout qu'elle est animée d'une tension inhérente à l'incapacité de maîtrise totale de l'objet technique. Alors que l'appui répété sur les uniques boutons respectifs des cabines des blocs 304A, 304B et 302 sont des indices des sentiments provoqués par l'attente, la connaissance du système s'apparenterait presque à celle de la maîtrise de compétences verticales et de l'apprentissage progressif des logiques de flux. En effet, les perceptions du système de ramassage et de la différenciation des temps d'accessibilité s'ajustent selon l'expérience des temps de transport et selon les habitudes. Ceux qui n'ont jamais eu à se confronter à des temps d'attente et de trafic

⁴² Analyse de la théorisation des « tactiques » de DE CERTEAU Michel dans MBOUKOU, Serge, 2016, « Entre stratégie et tactique », *Le Portique*, n°35

excessifs n'ont par exemple pas souligné avoir subi des logiques de « priorités »⁴³. Ce point rejoint modestement les analyses de Gibson (1975) et de Fraisse (1967) qui ont mis en évidence le rôle de la perception sensitive des événements et des changements dans le renouvellement de la perception du temps. La variabilité des expériences individuelles doit alors être prise en compte pour comprendre comment l'habitant « fait avec l'espace » selon ses propres perceptions. Nous montrons ici que tout.e.s les habitant.e.s ne sont pas confronté.e.s aux même temps d'attentes et trajets selon les moments de la journée, et leur degré d'acceptabilité comme de la perception du temps d'attente varient et créent un rapport particulier à l'ascenseur. Les « tactiques » que nous allons soulever sont alors à la fois soumises aux nombres d'ascenseurs, à la perception du système d'ingénierie, et aux pratiques des autres habitant.e.s. C'est bien là un des enjeux principaux des expériences en ascenseur au sein du Presqu'Île 2 : l'ensemble des mouvements des habitant.e.s crée un « ordre » à déjouer.

Les expériences en ascenseur sont ainsi mises à l'épreuve par les temps d'attente. Ceux-ci sont les premiers déclencheurs des « tactiques » des habitant.e.s. La question de la perception du temps d'attente diffère selon les rythmes et les pratiques quotidiennes, individuelles et collectives. Il ne s'agit pas ici d'en analyser tous les ressorts. Comme le suggère Pauline Forlen (1999)⁴⁴, les facteurs d'influence du *vécu* de l'attente sont pluriels. En faisant référence aux travaux de Maister (1985) sur les files d'attente, elle rappelle les critères tels que la « durée incertaine », « le cas du retard », « l'anxiété », le « sentiment d'injustice » ou la solitude qui seront autant d'outils à l'analyse des mises en œuvre de « tactiques » et de « stratégies ». Nous en exposerons tout d'abord les grandes tendances pour ensuite les préciser dans la présentation des « tactiques » et des « stratégies » identifiées selon les motifs de déplacements et les rythmes personnels. Pour la majorité de nos enquêté.e.s, le premier motif de la mise en œuvre de « tactiques » résulte de la perception des temps d'attente et non de ceux passés dans l'ascenseur. Bien qu'ils soient estimés à des intervalles éloignés, entre trente secondes et sept minutes, l'incertitude sur la durée de l'attente caractérise le premier facteur d'inconfort, à la fois associé aux sensations de perte de temps et à celle de perte de contrôle sur le déplacement (la peur de la panne). Comme pour les systèmes de transports urbains, la notion de proximité ne tient plus face à celle de la distance temporelle, et les temps d'attente deviennent souvent « insupportable » (*Camille 9^{ème} 304B*). En effet, les étages sont certes différenciés par la hauteur, mais davantage par les temps d'attente devant la cage d'ascenseur que par les temps de parcours. Si Carole (17^{ème} 304B) nous le rappelle « *Non, quand les gens sont*

⁴³ Les interrogé.e.s ici sont très peu nombreux, il s'agit surtout de trois habitant.e.s sur les vingt-six interrogé.e.s situé.e.s aux 3^{ème} étages et 6^{ème} étage, en télétravail et à la retraite. Ceux-ci expriment avoir la connaissance des problèmes d'attente mais ils précisent ne pas en avoir eu l'expérience.

⁴⁴ L'auteure établit un état de l'art et identifie les facteurs suivants que nous ne pensons pas exhaustifs : « on peut distinguer, entre autres, le temps d'attente réel (objectif), la motivation de l'utilisateur pour le service, la valeur du résultat du service, l'occupation pendant l'attente, le moment de l'attente dans le déroulement du service, la durée prévue (anticipée) de l'attente, le feedback sur la durée de l'attente, l'anxiété, l'environnement physique plus ou moins agréable » (p.217).

dedans ils ne sont pas impatientes, c'est paradoxal, c'est attendre », ils sont la source de conflits internes à la tour : entre les habitant.e.s et la société ascensoriste, entre les habitant.e.s et le gardien et entre les habitant.e.s eux-mêmes. Si les nombreux mails adressés aux gardiens soulèvent les problèmes des temps perdus sur le palier, vingt habitant.e.s sur les vingt-six enquêtés ont précisé percevoir ce temps comme « *inexploitable* » (Xavier, 13^{ème} 302). Comme le souligne Jannick (16^{ème} 304 B), il s'agit bien de « *passer le moins de temps possible à se déplacer que ce soit ailleurs ou dans l'ascenseur* » et même de « *prendre sur soi* » face aux temps d'attente considérés dans un premier temps comme « *clairement perdu* » :

Maïleen (4^{ème}, 304 B) : « c'est un peu pareil que d'être encaissé à Monoprix (...) Je trouve que c'est un moment chiant en fait (blanc)... Je trouve que t'es dans l'attente, t'attends en fait, t'attend d'être au quatrième, t'attend que l'ascenseur, t'attend euh ça paraît long tout le temps en fait ».

Comme l'analysait déjà Hartmut Rosa (2010), l'accélération des modes de vie s'introduit aussi dans les corps de l'ère de la modernité. Sensation du manque de temps, énervements et rejets des temps d'attente sont notamment l'objet des discussions avec les habitant.e.s : « *C'est long d'attendre un ascenseur. Vous pouvez pas imaginer comme c'est long d'attendre un ascenseur* » (Carole, 17^{ème} 304 B) jusqu'aux « *coups de pieds dans les portes palières* » (Evane, 7^{ème} 304 A). Jannick confirme les attitudes observées sur les paliers lors des parcours commentés.

Jannick (16^{ème}, 304 B) : Parce qu'avec le bouton ça te permet de partir plus vite de l'ascenseur. Et ça change vraiment. La y a juste un bouton pour tenir les portes et il fonctionne pas très bien, et ça fait perdre du temps (rire de Julie son amie). En fait c'est juste une histoire de secondes mais les secondes que tu multiplies par le nombre de trajets par jour et par an, tu vois tu gagnes plusieurs minutes.

Ainsi, le système technique comme les attentes issues des nombreux mouvements verticaux au sein du Presqu'Île 2 sont les principales raisons qui façonnent les « tactiques ». Il s'agit surtout de pallier aux temps d'attente perçus comme des temps « morts » selon les occasions qui se présentent, de façon hétérogène et non prévue contrairement aux temps dans l'ascenseur pour lesquels l'individu est pris en charge et n'a plus de pouvoir d'agir sur son déplacement si ce n'est l'appui sur des boutons (qui nous le verrons, génère des enjeux de négociation dans la cabine entre les habitant.e.s). Toutefois, ces éléments sont à nuancer, ils concernent principalement les actifs et les étudiant.e.s que nous avons interrogé. Nous présentons leurs profils ci-après ainsi que les « tactiques » observées.

1.2.b. L'ascenseur, le premier segment d'un itinéraire urbain

Pour comprendre comment les habitant.e.s « jouent » des situations données en ascenseur et dans leurs parcours de mobilité verticaux, nous nous intéressons particulièrement à la figure des actifs et des étudiant.e.s. Nous les distinguons des retraités comme des actifs en télé-travail. En effet, dans leurs déplacements quotidiens, l'ascenseur est surtout défini comme le premier moment

d'un itinéraire urbain soumis aux exigences de fluidité et de connectivité aux autres modes de transport urbain. Nous utilisons ici le terme d'« itinéraire » tant la notion réfère aux enjeux de connectivité d'un lieu à l'autre (Amar, 1993). La proximité immédiate du Presqu'Île 2⁴⁵ aux stations de métro comme de bus et de vélos ne peut être évacuée des effets de projection des temps de parcours. Maïleen (4^{ème}, 304B) le mesure bien :

« Parce qu'en fait moi je suis vraiment au pied du métro, c'est parce comme si me disais ah putain faut que je marche 10 minutes, là c'est tellement rapide que... »

Pour la plupart des enquêtés interrogés, la pratique de l'ascenseur est alors très articulée à celles des logiques de déplacement « domicile-travail », voire totalement intégrée :

Carole (17^{ème}, 304 A) : « Ah complètement, les gens qui bossent il faut forcément inclure dans votre itinéraire le temps de descente, parce que 3-4 minutes, ça peut suffire pour être en retard si vous cumulez ça avec le temps de métro, donc il faut intégrer dans le temps de départ l'ascenseur bien sûr...et si je descends à pied, 4-5 minutes, il faut les descendre les 17 étages. Moi je l'intègre dans le temps de transport. C'est un transport en commun l'ascenseur ».

Associer l'image de l'itinéraire urbain à celle du transport en commun n'a rien d'anodin. Cela introduit notamment l'idée que tout comme les temps de transports en commun, les temps en ascenseur sont évalués et calculés. Les actifs rencontrés estiment pour grande partie leurs temps de déplacement dans la tour depuis leur logement. C'est par exemple le cas d'Evane (7^{ème}, 304 A) qui présente de façon très détaillée ses modes d'adaptations et ses pratiques :

Lionel : En fait, il y a des moments, selon les horaires des gens donc voilà à 8 heures c'est nettement plus plein... Enfin moi si je bouge pas d'ici le matin et que je sors à 10 heures euh l'ascenseur je l'ai tout de suite il n'y a pas de soucis. (...)Le matin, mais après il s'arrête à plusieurs étages en même temps.

E.A : Et ça se joue à quoi ?

Evane : ça se joue à cinq minutes près.

Lionel : Enfin ce n'est pas le genre de truc que l'on calcule tout à fait.

Evane : Si moi par contre moi je sais, enfin, je sais à quelle heure il faut que je parte pour... enfin si je pars 5 minutes après j'aurais les bouchons.

Lionel (à Evane) : Sérieux ?!

E.A : Par exemple demain matin ?

Lionel : Bah je dois être à 9h à Saint Cyr donc juste après Vaise donc je pars à 15 en général, en général il faut 18 maximum et après sinon je sais qu'à Vaise, même au départ ça va bloquer un petit peu et à Vaise ça va bloquer carrément.

E.A : Quand tu dis au départ ?

Evane : Là du coup ouais de l'appartement, l'ascenseur en général le matin 8h-8h15, je l'ai jamais tout de suite, il y a toujours du monde, quelqu'un dedans et après quand je prends le métro c'est par rapport aux attentes de bus, je calcule tout pour dormir le plus possible.

⁴⁵ Se référer à la présentation du Presqu'Île 2 et à la section méthodologie pour une illustration.

Evane sera un cas intéressant tant il nous commentera les temps de parcours entre chaque étage lors du parcours commenté mené contrairement à son père, qui au chômage et donc en dehors des « heures de pointe », ne développe pas le même rapport aux ascenseurs. Le besoin de maîtrise du temps de trajet se voit également avec des demandes qui sortent de l'ordinaire telles que celles d'indicateurs de temps aux portes palières, préférés aux tableaux numériques où les numéros d'étage sont renseignés. Les arguments tels que « *rater le bus* », « *le métro* » justifient à cinq reprises le calcul des itinéraires en ascenseur dans les parcours quotidiens associés aux activités professionnelles, ainsi que les sentiments provoqués par l'attente. Précisons tout de même que les appréciations du trajet au sein de la cabine seront nuancées par d'autres comme elles seront nuancées dans l'appréciation du temps d'attente selon des temps de sociabilité(s) et d'intimité. Ce qui nous intéresse, c'est le rapport créé par le calcul des itinéraires depuis les logements. En effet, les premiers déplacements quotidiens en ascenseur dans la tour sont associés à des « consommations intermédiaires » telles que le sous-entendent les analyses économiques de la réduction des temps de trajets : l'individu joue avec son « capital temps » (Crozet, 2005) et les paliers sont un temps « en dehors » :

Imède (8^{ème}, 302) : « En fait ouais moi dès que je sors de l'appart, pour moi je suis dehors ça y est. Voilà et donc automatiquement j'inclus l'ascenseur dans mon temps de trajet, depuis chez moi »

Lorsqu'il analyse les systèmes de voies urbaines, Brès (1998) établit une distinction entre la « circulation » et le « moment de déplacement », selon l'auteur la circulation ne « représente qu'une séquence de l'itinéraire qui est constitué par ailleurs de points d'échanges, de passages d'une voie à l'autre (...) de points d'accès à destination ». Rapportés aux enjeux verticaux, ces écrits nous intéressent particulièrement pour l'appréciation des paliers et des couloirs verticaux. En effet, si les premiers déplacements au sein de la tour depuis le logement sont projetés dans un itinéraire urbain, ils nous ont paru être l'échelle adaptée pour questionner leur statut d'espace intermédiaire entre l'espace privé du logement et celui des parties communes. Or, avant d'étudier les relations socio-spatiales qui s'y jouent, le statut supposé de l'ascenseur entre espace privé et espace public, ou domestique, se pose d'une manière singulière pour les profils que nous étudions dans cette sous-partie. En effet, le premier trajet journalier domicile-travail en ascenseur ne représente pas un SAS intermédiaire. Il est un espace-temps public, ouvert sur l'extérieur, contrairement aux trajets de retour au logement majoritairement perçus comme le premier moment au sein de la sphère domestique. Ainsi, les départs du logement quotidien pour les actifs est en effet compris comme le premier segment d'un itinéraire urbain depuis le palier de l'étage habité.

A ce stade de l'analyse, nous souhaitons donc montrer que si les actifs projettent leurs parcours au sein du Presqu'Île 2, les temps de parcours créent des situations conflictuelles à travers lesquelles les habitant.e.s co-construisent leurs rapports aux ascenseurs et à la verticalité. En effet,

même si les actifs sont ceux qui mettent en place le plus de stratégies pour contrôler leurs temps de parcours, leurs activités créent des « heures de pointe » et des « heures creuses » tout comme des pics d'activités entre midi et deux. Comme le souligne Carole :

« Mais en fait, les gens en ont tellement ras-le-bol d'attendre l'ascenseur, que l'ascenseur leur passe devant le nez, du coup ils vont en appeler un autre et ça les fait tous fonctionner. Je suis pas sûre que ça soit un gain d'économie »

C'est alors également eux qui mettent en place le plus de « tactiques » pour déjouer de façon éphémère des situations du quotidien qu'ils contribuent à créer.

1.2.c Tactiques éphémères et contournements

Alors que les parcours sont totalement calculés pour certain.e.s, la présence de trois cents logements et de plus de mille habitant.e.s participe de l'hétérogénéité des flux. Brès (1991) le rappelle, les conditions d'accessibilité en termes de « choix et de potentialités d'accès » spécifient les relations à l'itinéraire. Ceux au sein du Presqu'Île 2 sont menus, nous l'avons évoqué, les escaliers ne sont pas faciles d'accès. Ainsi, si des « heures de pointe » et les « heures creuses » sont largement discutées par les interviewé.e.s, celles-ci donnent lieu à des changements dans les parcours. Ceux-ci manifestent d'un pouvoir d'agir sur des situations données par les autres forces en présence : les habitant.e.s, plus que les soucis techniques qui restent un des facteurs importants des changements d'itinéraires. En effet, les expériences de mobilité au Presqu'Île 2 diffèrent en fonction des occasions. Relevons que la catégorisation de ces « manières de faire » n'a pas été le projet de notre enquête. Si les entretiens nous ont permis d'en avoir un aperçu, les parcours commentés n'ont pas été le moment de l'observation de ces pratiques, si ce n'est à deux reprises. Nous faisons l'hypothèse que l'accompagnement des habitant.e.s au cours de leurs déplacements a favorisé des situations d'interaction entre l'enquêté et l'enquêteur qui ont parfois gommé la perception des attentes qui sont un des facteurs des jeux de ruses soulevés et qui sont par définition éphémères. Ainsi, nous proposons l'analyse de deux improvisations face aux situations données telles que : le changement de parcours au sein du même étage, entre les ailes A et B du bloc 304 et le choix des escaliers. Le changement d'étage pour aller prendre un ascenseur plus bas n'a été relevé qu'à une seule reprise et contesté lors des parcours commentés⁴⁶.

Face à l'attente de l'ascenseur, Marie-Noëlle modifie parfois ses parcours sur le même palier du 304 B :

Marie-Noëlle (8^{ème}, 304 B) : « Sinon, ça m'arrive de changer de côté puisque comme y a quatre ascenseurs, y en a deux dans un côté et deux dans l'autre et donc du coup je fais le tour pour aller voir car il y a deux ascenseurs qui sont dans un endroit où il y a un peu moins de passages. Donc à la limite si j'attends trop je vais voir ailleurs, mais je fais en fonction, je vois sur le moment (rires) ».

⁴⁶ Clara (9^{ème} 304 B) nous explicite notamment : « (...) moi aussi ça m'arrive de changer de côté. On a des petites stratégies. Bon par contre ça m'est jamais arrivée de changer d'étage ».

C'est précisément le moment du choix « en fonction » qui caractérise les « tactiques ». Les parcours sont ainsi modifiés au gré des occasions et des pratiques d'ascenseur en fonction des temps d'attente, des « heures de pointe » qui surprendront Adrien par exemple, mais aussi de la présence des autres habitants. Clara et sa colocataire souligneront parfois improviser selon le nombre de personnes dans l'ascenseur et ce durant les « heures de pointe », non pas dans un projet de gain de temps, mais en faisant preuve de sélection pour se mêler aux autres personnes présentes. C'est ainsi que les « tactiques » entreprises sont soumises aux rapports aux temps mais qu'elles n'ont de « lieu que celui de l'autre » (De Certeau, 1990). Des situations d'adaptation donc, en fonction des mouvements rencontrés.

Précisément, ces éléments façonnent des rapports particuliers aux espaces de déplacements. Les couloirs et les paliers respectifs des blocs 304 A et 304 B, desservis par deux ascenseurs, ne sont pas appréhendés de la même façon par les habitant.e.s.



Figure 2 : Plan d'étage courant Bloc 304, Presqu'Île 2, Achéritogaray, E., 2019 d'après Deschouche, A., 2010

Les ascenseurs associés au bloc 304 B, ici soulignés par le cercle vert, sont perçus comme ceux appartenant au bloc 304 B. Prendre l'ascenseur du couloir du bloc B lorsqu'on loge au sein du bloc A s'apparente à un « dépaysement », dans les termes de George Perec (1974, p.61). L'auteur qui s'attache à observer les pratiques ordinaires au sein d'un immeuble, souligne que les couloirs verticaux tels que les escaliers ont une importance dans l'expérience de l'immeuble d'habitation. Au Presqu'Île 2, les couloirs font déjà partis d'un itinéraire urbain à l'échelle de la ville tant les emprunter pour entrer dans les cabines qui les desservent est également vécue et perçue comme un

autre territoire, qui n'est plus de l'ordre du familial. Par étage, le couloir se scinde en deux entités distinctes, matérialisées par l'angle droit, et des habitant.e.s tel.le.s que Chloé (9^{ème}, 304 B) ne souhaitent pas emprunter les ascenseurs et les couloirs qui ne se situent pas à proximité de leur appartement. Ainsi, bien qu'éphémères, les « tactiques » sont prédisposées par la relation des habitant.e.s aux condominiums verticaux. Pour Chloé, prendre l'ascenseur du bloc 304 A au lieu de l'ascenseur du 304 B annonce un moment de malaise et de rencontres avec des personnes au statut d'inconnu, plutôt qu'avec des voisins de paliers, eux, reconnaissables. L'expérience de la mobilité verticale ne peut donc n'être que corrélée à celle d'un temps de transport utilitaire pour la recherche de gain de temps. Elle suscite un rapport à l'espace autant qu'un rapport à l'autre.

Ainsi, subordonnée aux dictats modernes de la mobilité quotidienne, l'expérience du trajet en ascenseur fait naître des « compétences verticales ». Anticiper, calculer et rationaliser son temps de parcours au sein de la tour résidentielle et selon les événements éphémères de la vie quotidienne participe à la maîtrise de l'expérience du trajet autant qu'à la construction d'un premier rapport sensible aux engins et à la tour. Si le trajet vertical permet l'expérience du vivre en hauteur et qu'il provoque des sentiments de liberté face l'horizontalité de la ville, la vulnérabilité de son fonctionnement menace l'accessibilité et les conditions de vie urbaines verticales. La différenciation des conditions d'habiter dans l'IGH se joue alors par la perception de seuils de dépendance aux ascenseurs en fonction de la hauteur des paliers.

Les flux de transports ne s'agencent donc plus uniquement à l'horizontal, et la préservation de leur fluidité à la verticale est un argument majeur de la qualification de l'expérience du trajet. Le témoignage de Jannick (16^{ème}, 304 B) résume les premiers résultats obtenus au Presqu'Île 2 :

« Mais c'est comme un transport en commun car ça t'emmène d'un point A à un point B, ça peut connaître des perturbations, ça a des heures de pointes, ça nécessite de la maintenance donc ça a plusieurs points communs avec un transport en commun parce que t'as plusieurs personnes qui sont dedans aussi »

L'ascenseur est perçu comme un transport en commun. Mais la rationalisation du temps de déplacement et l'improvisation de « tactiques » éphémères est l'argument qui montre que les trajets quotidiens en ascenseur au sein du Presqu'Île 2 sont le premier et le dernier segment d'un itinéraire urbain à l'échelle de la (grande) ville.

Ces résultats sont ici principalement basés sur l'analyse des trajets-aller, soit notamment des premiers mouvements depuis l'appartement des habitant.e.s. Nous remarquons que les non-actifs ou les personnes n'ayant pas des rythmes liés aux horaires ordinaires des navettes « domicile-travail » ont peu évoqués les temps de transport en ascenseur selon des logiques qui dépassent les enjeux du partage d'une partie commune et des sensations éprouvées. Nous avons donc choisi de les

présenter dans le second chapitre de ce travail. Comme le souligne Jannick, les ascenseurs sont des trajets partagés et un moment de coprésence. Ainsi, ici s'exprime une première façon de saisir toute la complexité de l'ascenseur : en tant que transport en commun de la (grande) ville et partie commune de la tour, il est à la fois un espace ouvert sur l'altérité de la (grande) ville et un espace interne à la tour ; et fondamentalement le lieu de la coprésence avec les habitant.e.s. Dès lors, le trajet vertical crée des situations de coprésence qui spécifient l'expérience devant et dans l'ascenseur et qui précisent le statut des ascenseurs au sein du Presqu'Île 2.

Chapitre 2 : Circuler, Interagir, Communiquer, ‘Se tutoyer’ ? L’ascenseur, ou l’expérience d’un sas social vertical

« Qu’en un lieu, qu’en un jour, un seul fait accompli /
Tienne jusqu’à la fin le théâtre rempli »
Boileau, *l’Art poétique*, Chant III, 1674

Propos introductifs et enjeux

« Elle » et « Lui » sont coincés dans un ascenseur. Il est 4H32, ils balbutient, s’agacent. La panne durera 24 heures, les échanges un peu plus. C’est un huis clos entre deux âges et deux étages que Jean-Pierre Ross nous raconte lors d’un entretien au café Grange Blanche⁴⁷. Jouée à deux pas du Presqu’Île 2, cette pièce de théâtre fait presque écho à l’anecdote de Xavier (13^{ème} 302) resté coincé dans l’ascenseur du bloc 302 avec son voisin de palier. Tous deux se croisaient, l’air gêné selon Xavier, jusqu’au jour où la panne de l’un des trois ascenseurs du bloc les obligea à se regarder, à communiquer et à se découvrir des affinités. « Celui à droite, le 3^{ème} là » précise l’habitant. Bien que les pannes prolongées soient rares au Presqu’Île 2, les rencontres et les situations de coprésence entre les habitant.e.s le sont beaucoup moins. Nous avons montré que les trajets en ascenseur sont pour la plupart soumis aux exigences de la réduction des temps de transports dans une logique de déplacements à l’échelle de la ville. Cependant, les stratégies et les tactiques mises en œuvre par les habitant.e.s ne sont pas sans rapport aux situations d’interaction et de coprésence que suggèrent les temps devant et dans l’ascenseur. Alors que Dominique Lefrançois (2005) rappelle les dénonciations d’Isaac Joseph (1993) « l’ascenseur dans l’habitat, le métro ou le bus dans la ville (...) n’ont d’existence pour les acteurs du bâti, que par rapport aux deux points que constituent les lieux de départ et d’arrivée », celui-ci et Marc Augé montrent bien que les temps de transports inscrivent le parcours individuel dans le jeu social interactionniste (Augé, 1986 ; Joseph, 1993). De la scène théâtrale de Jean-Pierre Ross à la scène quotidienne des déplacements verticaux, l’expérience vécue et perçue du temps de transport en ascenseur se révèle également être celle d’une « mise en scène de la vie quotidienne »⁴⁸ entre les habitant.e.s de l’IGH.

Le temps de déplacement ne semble donc pas être un « temps mort » (Fichelet et al, 1970). Comme le souligne Kazig et al (2015), il est une rencontre sensible avec la sociabilité de la ville. Il s’agit de voir comment l’ascenseur et les déplacements depuis l’appartement jusqu’à la sortie du Presqu’Île 2, en tant qu’intermédiaire entre les étages de l’IGH autant qu’entre l’IGH et la ville, sont des espaces d’interactions entre les habitant.e.s qui spécifient les relations aux ascenseurs et

⁴⁷ ROSS, Jean-Pierre, 2007, *L’ascenseur*, Création Festival d’Avignon, JPR Edition, 87p.

⁴⁸ Nous utilisons ici le titre de l’œuvre de GOFFMAN Erving (1956) que nous convoquerons ci-après.

aux conditions « d'habiter » vertical au sein du Presqu'Île 2. Comme le souligne le titre de ce chapitre, il ne s'agit pas de définir l'espace-temps en ascenseur en opposant les couples de notions « public-privé » ou « domestique-intime » relatifs à la territorialisation de l'action et à l'appropriation de l'espace. Il s'agit d'orchestrer ces notions pour comprendre l'expérience sociale que génère ce temps de déplacement vertical.

En interrogeant l'expérience vécue et perçue devant et au sein de l'ascenseur telle que nous l'avons défini en introduction générale de ce travail, il s'agit alors de convoquer la notion d'espace vécu différenciée de deux façons par Armand Frémont (1999). En faisant référence aux travaux de Guy Di Méo (1991), l'auteur distingue son approche de celle de l'espace de vie caractérisé par les pratiques spatiales individuelles au sein de l'espace. Celui-ci définit l'espace vécu comme « l'ensemble des interrelations sociales spatialisées » (p.170) :

« Ainsi, l'édifice construit sur les bases de la matérialité et des pratiques (l'espace de vie) (...) s'enrichit de la pulpe des échanges sociaux (espace social), des charges émotives, des images et des concepts individuels, quoique d'essence social (conceptualisation et imagination), qui forgent notre représentation du monde sensible et contribuent à lui conférer du sens (espace vécu) ».

L'objet de cette seconde partie est donc d'appréhender la part des « échanges sociaux » devant et à l'intérieur de la cabine pour l'appréciation de l'espace-temps en ascenseur au sein de la tour résidentielle. Ceux-ci servent de points d'appui à l'étude des perceptions et des représentations des ascenseurs selon leurs formes, les ambiances et les sensations éprouvées par les habitant.e.s tant « notre rapport à l'espace ne relève pas de notre seule fantaisie perceptive... »⁴⁹ puisqu'il « fait partie intégrante du conditionnement social »⁵⁰. En effet, les pratiques sociales et les rapports aux autres ne sont pas des hasards et ils ne diffèrent pas obligatoirement d'une personne à une autre. Ceux-ci font toujours partie d'un espace vécu qui est socialement construit par la normativité des interactions entre les personnes. Pour Marc Augé, les mouvements au sein du métro parisien illustrent les tensions qu'engendrent les rapports sociaux au sein desquels se jouent l'expérience vécue et perçue d'un transport en commun comme espace vécu :

« (...) nul cloison étanche ne séparant, parfois pour notre plus grand malaise, l'individu de ceux qui l'entourent, notre vie privée de notre vie publique, notre histoire de celle des autres » (p.17)⁵¹

Transposé aux ascenseurs, analysés dans un premier temps comme des modes de transport en commun à l'échelle du Presqu'Île 2 et de la ville, nous pouvons appréhender les parcours individuels et collectifs des habitant.e.s à travers le prisme des processus socio-spatiaux. En effet, ceux-ci façonnent l'expérience collective et partagée du temps en mouvement vertical. Nous nous

⁴⁹ DI MEO Guy, *L'homme, l'espace, la société*, op. cit., p.116.

⁵⁰ FREMONT Alain, 1999, *La région, espace vécu*, Flammarion, p.137.

⁵¹ AUGÉ Marc, 1996 (2013), *Un ethnologue dans le métro*, Pluriel, 121p.

attacherons donc à présenter les lectures qui nous ont aidés à bâtir notre questionnement ainsi que les concepts clefs issus des sciences sociales interactionnistes. Ces différentes ressources sont des outils d'analyse de l'expérience sociale devant et dans l'ascenseur des habitant.e.s du Presqu'Île 2, autant que des éléments réflexifs qui nous ont permis d'affiner nos hypothèses de recherche.

- ***Les ascenseurs, métaphores de l'expérience urbaine de la solitude ou de l'exaltation de la rencontre ?***

Aux promotions des ascenseurs présentés comme des berceaux de nouveaux lieux d'échanges encouragés par des *design* accueillants, s'opposent les analyses du vivre au sein des tours résidentielles newyorkaises et hongkongaises (Zito, 1974 ; Shelton et al, 2013). Bien qu'elles soient peu nombreuses, celles-ci suggèrent l'émergence de nouveaux maux urbains mis en exergue par les hauteurs urbaines. Alors que la ville s'élançe à la verticale, les expériences dans l'ascenseur reflètent celles vécues quotidiennement au sein des tours résidentielles. Solitude et anonymat surplombent les moments d'échanges et ont presque un caractère pathologique au sein d'édifices dénués de toute forme de forte sociabilité. Les rencontres ne sont opportunes que pour les « *older residents* » (p.256) tant les « *younger couples believe the complex 'is just too massive for any real communications between people'* » (p.248)⁵². Plus qu'un enjeu générationnel, Jacqueline M.Zito (1974) y voit l'absence de désir de sociabilité mais surtout de relations de voisinages au sein des tours résidentielles de Manhattan habitées par une classe moyenne dont la politesse assure une certaine forme de liberté contre l'étouffement causé par la coprésence. D'une part, l'auteure souligne le degré de satisfaction de cette condition urbaine caractérisée par des échanges « fonctionnels »⁵³ entre les habitant.e.s, celle-ci suggère la recherche de l'anonymat et de la préservation d'une isolation choisie, presque en concordance avec celle de la préservation de l'identité respective des résidents. Les intentions des habitant.e.s sont donc des éléments essentiels à prendre en compte pour comprendre l'expérience devant et au sein de la cabine. Ces motivations présentent des « manières de faire », de se comporter, d'agir et d'interagir dans l'ascenseur dont on peut supposer qu'elles ont des conséquences spatiales (positionnement des corps) et sensibles (échanges et observations des autres pasager.e.s) qui jouent un rôle majeur dans la perception du trajet en ascenseur. Bien que l'auteure souligne les enjeux de gestion de l'anonymat face à la densité de l'édifice et aux rencontres possibles en ascenseur, celle-ci n'en étudie pas les conséquences ni les manifestations à l'échelle micro-géographique, c'est-à-dire à celle des comportements quotidiens devant et au sein de l'ascenseur. Pourtant, c'est bien dans l'improvisation d'attitudes et de conversations banales et des relations éphémères que se jouent les situations quotidiennes

⁵² M.ZITO Jacqueline, 1974, Anonymity and Neighboring in an urban, high-rise complex, vol.3, n°3, Sage Publications, pp.243-263

⁵³ Ibid. L'auteure utilise l'expression « *'functional' friendship* » (p.261).

d'interaction et de confrontation à l'altérité et aux autres (Quidot, 2007). En ce sens, nous convoquons les travaux de microsociologie d'Erving Goffman pour comprendre ce qui se joue quotidiennement devant et dans les ascenseurs. Avant d'en préciser la nature et de montrer comment ceux-ci servent à notre étude, soulignons que les travaux de Robert Gifford ont mis en avant certaines formes de sociabilités au sein des tours résidentielles.

Tel que le sous-entend le titre « *The Consequences of Living in High-Rise Buildings* » (Gifford, 2007), les relations sociales seraient soumises à la forme et à toutes les configurations internes en lien avec le plan et le concept même d'édifice. Par forme, on entend la taille et la verticalité du bâtiment : les étages se superposent et les espaces de circulation où l'on se croise ne sont pas nombreux. Les escaliers et les ascenseurs sont pratiquement les seules « rues » très étroites. Les couloirs sont surtout empruntés pour rejoindre le logement contrairement aux halls d'ascenseurs qui sont des lieux de rencontres. Face à la hauteur et à la répartition des logements par étages, la différenciation des degrés d'intensité des sociabilités seraient bien une « conséquence » de la forme bâtie qui provoquerait la perte d'un sentiment d'appartenance à une communauté. L'emploi du conditionnel se justifie ici par la mise en garde de Robert Gifford : si les habitant.e.s des tours résidentielles semblent n'avoir que peu de relations de voisinage et de liens d'amitié⁵⁴, les enjeux de contextualisation sont tels que les résultats sont à réinterroger. De plus, ces relations s'entretiennent lors des traversées verticales en ascenseur qui semblent les seuls lieux susceptibles de provoquer des rencontres quotidiennes éphémères et inattendues. Bearman (2005, p.111)⁵⁵ souligne même que : « *join trips in the elevator force sociability* » dans les tours newyorkaises. C'est la raison pour laquelle nous nous attachons à questionner les formes des rapports sociaux à la fois au regard des pratiques pendant le trajet en ascenseur et des discours mis en perspective lors d'entretiens rétro-commentés tant les « manières de faire » et « d'être » semblent négociées en fonction des situations de coprésence comme en fonction de fonds d'interconnaissances. Cette lecture nous a permis de voir qu'interroger l'expérience sociale au sein et devant l'ascenseur revient à questionner les enjeux de négociation de l'anonymat et de l'identité au sein des immeubles de grande hauteur. Néanmoins, les travaux de l'Ecole de Chicago portés par Erving Goffman et Isaac Joseph nous aident à prolonger et à préciser l'objet de notre démarche.

⁵⁴ GIFFORD Robert (2007) utilise le terme « *friendship* » qu'il soumet à une analyse critique. Bien que cette notion soit polysémique et puisse dépendre de multiples facteurs, l'auteur souligne le rôle de la proximité géographique au sein de la tour dans la formation de lien d'amitié. Loger au même étage représenterait par exemple une opportunité de côtoyer et de créer des liens d'amitié en investissant les couloirs comme des lieux sujets aux pratiques juvéniles. Celles-ci favoriseraient la rencontre entre les habitant.e.s reconnus comme parents. L'auteur posera la question d'une approche genrée sans y répondre.

⁵⁵ BEARMAN Peter, 2005, *Doormen*, Chicago: University of Chicago Press dans LIPPERT Randy K, 2019, *Urban Governance, Law, and Condoization in New York City and Toronto*, UC Press, Toronto, 245p.

- ***De la coprésence aux interactions, boîte à outil du jeu social vertical***

Dans les espaces publics contemporains, les relations interindividuelles reposeraient sur l'organisation précise de l'agencement des corps comme de la tonalité et du contenu des mots échangés et des conversations tenues. Les rapports sociaux seraient organisés grâce à la manifestation de « compétences sociales ordinaires » (Joseph, 1998) au sein des espaces publics. En quoi ces études aident à préciser l'expérience vécue et perçue du trajet vertical ? Erving Goffman montre qu'il existe des règles implicites de la vie quotidienne dessinées par la normalisation des comportements corporels comme des échanges verbaux dans les interactions publiques. Or, si les ascenseurs forcent à des formes de sociabilité (Bearman, 2005), ils sont plutôt le moment d'une coprésence d'esprits comme de corps dont l'exposition à l'altérité comme à l'inconnu peut être vectrice de la révélation de certaines zones de soi (Goffman, 1988). Selon Goffman, la normalisation et la régulation stratégique des comportements en public sont justifiées par la nécessité de protection et de négociation de ce qu'il conceptualisera comme les « territoires du moi » : une « réalité publique qui ne se constitue comme telle que dans l'interaction » (Pasquier, 2003, p.404)⁵⁶. Le sociologue donne à voir la négociation des interactions en situations de coprésence qui montre la protection individuelle contre l'altérité de la (grande) ville et la préservation de la maîtrise de son intimité et de son anonymat. C'est d'ailleurs des « actions réciproques qu'exercent les partenaires – (...) – d'un échange lorsqu'ils sont en présence les uns des autres » que naissent les interactions. Elles entraînent alors avec elles les configurations des « territoires du moi » sont renégociées grâce à la mise en scène des corps, et de fait des individus eux-mêmes au sein de différents types d'espaces sociaux que la ville peut offrir.

Avec la verticalisation des métropoles, l'ascenseur ne serait-il pas un nouvel espace social urbain ? Considérant que le déplacement en ascenseur est à la fois une portion d'itinéraire à l'échelle de la ville et un trajet dont les points de départs et d'arrivées peuvent se situer au sein de l'IGH, il apparaît comme un espace intermédiaire, qui ouvre sur d'autres étages comme sur d'autres espaces urbains, hors de l'IGH. Le croisement des voisins de paliers comme des habitant.e.s et des visiteurs⁵⁷ devant et au sein de la cabine suppose différentes formes d'expériences du trajet en ce que l'ascenseur est un espace traversant à la verticale tous les étages de l'IGH. Dès lors, ce support des déplacements verticaux semble être un nouvel espace de sociabilités tant celles-ci « émergent d'une rencontre publique » (Joseph, 2003). Alors qu'Haumont et al (2005, p.249) soulignaient déjà qu'au sein des immeubles parisiens :

⁵⁶ PASQUIER, Sylvain, 2003, « Erving Goffman : de la contrainte au jeu des apparences », *Revue du Mauss*, pp. 388-406 dans LE GOFF, Alice, 2013, « Identité, reconnaissance et ordre de l'interaction chez E. Goffman », Daniel Céfaï, Laurent Perreau. Goffman et l'ordre de l'interaction, *CURAPP*, pp.369-90

⁵⁷ Nous appelons visiteurs les individus qui ne logent pas au sein de l'IGH mais qui s'y déplacent en ascenseur tels que les clients des cabinets situés aux premiers étages de l'IGH.

« (...) la présence d'un ascenseur aura modifié la fréquence des rencontres entre corésidents, ces petites constations que l'on opère en passant devant les portes des autres appartements, et qui tissent de l'interconnaissance villageoise »

; nous supposons que les règles et les normes d'interactions sociales proposées par Goffman mises au prisme des situations de coprésence devant et dans l'ascenseur créent et dépendent des relations d'« interconnaissances » entre les habitant.e.s. Dès lors, les stratégies de contrôle de la proximité sont à réévaluer au sein d'espaces restreints et largement empruntés tels que les ascenseurs de la tour résidentielle. Si celles-ci servent à assurer le maintien d'une « portion d'espace qui entoure un individu et où la pénétration est ressentie comme un empiètement qui provoque une manifestation de déplaisir et parfois de retrait » (Goffman, p.45), il nous faut interroger les indices de défense de ces « territoires du moi ». C'est notamment à travers « l'inattention civile », définie ci-dessous, que ceux-ci sont défendus :

L'inattention civile : « (...) consiste à montrer à autrui qu'on l'a bien vu et que l'on est attentif à sa présence (lui-même devant en faire autant) et, un instant plus tard, détourner l'attention pour lui faire comprendre qu'il n'est pas l'objet d'une curiosité ou d'une intention particulière » (p.84)

Nous l'avons vu avec l'étude de Jacqueline Zito, malgré la recherche d'une isolation au sein d'une forme urbaine très dense, les habitant.e.s seraient confronté.e.s aux autres pendant les temps de déplacement. Les premiers résultats de notre travail ont montré que les ascenseurs sont les supports de la totalité des mouvements au sein du Presqu'Île 2, ou presque. Dès lors, comment interagissent les habitant.e.s au sein et devant la cabine ? En quoi les interactions et les relations se différencient-elles ? Comment interpréter la mise en scène des corps comme des échanges au sein de l'ascenseur ? Ne pourrait-on pas y voir de nouvelles formes de sociabilités et de négociations des « territoires du moi » ? Celles-ci évolueraient-elles selon les relations d'interconnaissance et l'habitude ?

En rappelant l'héritage de la pensée durkheimienne des travaux de Goffman, Alice Le Goff (2013) montre que les analyses de Goffman sont des outils inédits qui permettent le renouvellement de l'analyse des processus sociaux de la normalisation de la « reconnaissance » identitaire individuelle comme celle de « l'Autre »⁵⁸ (Tillous, 2008) en situation de coprésence. Celle-ci souligne le lien entre les rites de présentation et d'évitement développés par les individus pour la protection de leurs « territoires du moi » et la définition de soi « revendiquée et attribuée ». À travers le jeu symbolique des ruses de l'interactionnisme de Goffman, l'identité des individus se dessine. Elle n'est pas ce qui désigne le « fort intérieur » des individus, elle s'instaure au fil des réglages des proximités, des distances et des actions réciproques qu'exercent les individus entre eux (Le Goff, 2013). Il n'y a donc pas d'identité « en tant que telle », mais toujours une confrontation des interactants entre ce qu'ils choisissent de donner à voir, et fait que chacun ajuste ses dires, sa posture, son regard jusqu'à

⁵⁸ TILLOUS Marie (2008) définit « l'Autre » tel que le personnage de la perception de l'altérité (Hall, 1966), la particule d'un flux, ou un semblable, toujours selon les signes du ton des échanges et des « manières de faire ».

ses comportements « discrets ». Faire preuve de « normalité » s'annonce comme le moyen d'acquiescer la « confiance » des « Autres », et peut-être celui d'instaurer un sentiment de sécurité, de certitude et de familiarité, nécessaire à la ritualisation des comportements comme aux conditions de possibilité des interactions et à la reconnaissance de son statut « d'interactant viable ». La notion de reconnaissance permet donc la prise en compte des « compétences sociales » relatives à l'interaction, ainsi que l'analyse des formes et des degrés de sociabilités au sein et devant les cabines des tours résidentielles. Simmel (1999) pose la question des formes inédites d'interaction au sein des transports en commun : alors que le dévisagement semble inévitable, la tenue, le corps et les sens conditionnent les rapports de reconnaissance, de confiance et d'échange. Signe et langage social (Merleau-Ponty, 1945), le corps est au cœur de l'approche goffmanienne reprise par A. Le Goff. Dès lors, nous proposons l'utilisation des concepts de Goffman telle une boîte à outils susceptible d'informer l'expérience sociale, les rapports aux autres comme les rapports à l'espace. Il s'agit alors moins d'interroger le fondement des relations sociales au sein et devant la cabine que leurs intensités et leurs substances pendant les déplacements verticaux au sein de la tour pour la définition des spécificités de l'expérience vécue et perçue du trajet en ascenseur.

Hypothèses de recherche - Chapitre 2 : Circuler, Interagir, Communiquer, 'Se tutoyer' ? L'ascenseur, ou l'expérience d'un sas social vertical

Si l'expérience vécue et perçue devant et dans l'ascenseur ne peut prendre forme sans le rapport à « l'Autre », quelles places prennent les formes d'interaction dans l'expérience individuelle et collective du déplacement vertical ? Des relations en public aux situations de coprésence, un tel espace ne donne-t-il pas lieu à de nouvelles formes d'interactions sociales ? Alors que nous avons montré que les habitant.e.s cherchent à réduire leurs temps de déplacements verticaux au sein du Presqu'Île 2 lors des navettes domicile-travail, nous faisons l'hypothèse que le déplacement en ascenseur n'est pas un temps « mort » comme le définit Joël Meissonnier (2001). L'hypothèse est la suivante : si « les déplacements ne prennent sens, dans la vie quotidienne, que par référence aux activités qu'ils engendrent, car en lui-même le déplacement est un « temps mort »⁵⁹, le temps de trajets au sein du Presqu'Île 2 n'est pas un « temps mort » tant l'expérience sociale devant et au sein de l'ascenseur est un moment clef de sociabilité et d'interaction. Se pose alors la question de leurs marques comme de leurs intensités ainsi que celle de l'intentionnalité des individus en présence.

⁵⁹ MEISSONNIER Joël, 2001, *Provinciliens : les voyageurs du quotidien*, L'Harmattan.

À l'image des processus de ritualisation des interactions sociales dans les espaces publics, l'accélération des échanges au sein de la tour soumis aux temps devant et dans l'ascenseur donne-t-elle lieu à des « comportements discrets » (Levine et al, 1973) ? Ces comportements seraient-ils l'indice de nouvelles stratégies d'évitements et de nouvelles formes de ritualisations (Goffman, 1998) ? Assisterait-on alors à des « coopérations par évitements » (Raymond et al, 1981) telles que dans les trajets quotidiens en transports en commun ou à de nouvelles formes « d'engagements » individuels et collectifs (Goffman, 1998) propres à « l'habiter vertical » ? Nous faisons l'hypothèse que les modalités d'adaptation des habitant.e.s aux nouveaux espaces de transport de la ville verticale : les ascenseurs, renouvellent les caractéristiques de « l'inattention civile ».

Celles-ci limitent-elles les interactions aux formes « pauvres » de sociabilité (Joseph, 1997) pour la préservation des « territoires du moi » (Goffman, 1998) ou leurs négociations face aux autres habitant.e.s du Presqu'Île 2 évoluent-elles selon des rapports de genre, de confiance, de familiarité voire d'interconnaissance ? Traversant l'ensemble des étages du Presqu'Île 2, les situations d'interactions au sein de la cabine et devant ses portes ne dépendraient-elles pas de sociabilités de paliers ? Plus encore, de quelle façon la négociation des distances et de la proximité à travers le jeu des échanges verbaux et des corps conduirait-elle à la négociation de l'anonymat et de l'identité (Le Goff, 2013) ?

Alors que la majorité des parcours en ascenseur au sein de la tour sont quotidiens et presque inévitables, les tensions qu'engendrent les rapports sociaux au sein des ascenseurs semblent mettre en avant les modalités d'une gestion de la « circulation » de la conversation banale (Quidot, 2007, p.9) : elle « fabrique à la fois l'aspect physique du terrain et l'immatériel des idées ». Les ascenseurs sont des espaces de proximités physiques qui n'équivalent pas forcément à l'intensification des échanges verbaux. Aussi, ne faudrait-il pas interroger les formes d'expressions verbales et corporelles comme des indices d'apprentissages progressifs de « compétences sociales verticales » ? Dès lors, les ascenseurs seraient des espaces de transports donnant lieu à de nouvelles formes d'expériences sociales, en lien avec la gestion de l'anonymat, de l'identité, de la reconnaissance et ce, dans un cadre spécifique à « l'habiter vertical » : un temps de transport quotidien, « rapide », caractérisé par de nouvelles formes de monstration de soi dues à l'étroitesse de la cabine.

Finalement, bien que M.Zito (1974) souligne le désir d'absence de sociabilité au sein des tours newyorkaises à Manhattan, la tension qu'engendre les rapports sociaux devant et au sein des ascenseurs semble conduire à la qualification des espaces de déplacements (les couloirs et la cabine de l'ascenseur) car les interactions ne caractérisent pas uniquement une action réciproque entre les

individus, elles sont aussi des interactions entre les individus et l'espace (Goffman, 1998 ; CNTRL⁶⁰).

Afin de répondre à ces hypothèses, nous nous référons donc au deuxième axe de notre grille d'entretien présentée dans la partie méthodologie de ce travail. Nous précisons dans le développement certains points méthodologiques tels que pour la détermination de la nature des interactions verbales. Nous convoquons également la grille d'observation présentée dans la méthodologie qui nous a servi à observer les interactions au sein de la cabine des ascenseurs, ainsi que les parcours commentés.

2.1 Prendre l'ascenseur : stratégie, adaptation et langage des corps

Se placer devant et au sein des cabines relève de stratégies et d'adaptations aux situations quotidiennes et éphémères que réservent les trajets en ascenseur. L'espace de la cabine n'offre pas une large scène, pourtant les corps des habitant.e.s tiennent des rôles singuliers : ils sont des acteurs dont le langage semble s'apprendre au fil des trajets quotidiens, banals et répétitifs. Ce premier mouvement analyse les comportements spatiaux et corporels des habitant.e.s du Presqu'Île 2, c'est-à-dire les manières non verbales de jouer avec l'espace et avec les « Autres » (Tillous, 2008). Si les corps semblent agir comme des frontières entre les individus dans des situations de coprésence, ils créent un ordre interactionnel justifié par des degrés de tolérance. Ces degrés de tolérance sont négociés selon les liens de familiarité, de sociabilité et ils soulèvent des enjeux de « reconnaissance » (Le Goff, 2013) entre les habitant.e.s au sein de l'ascenseur. Explorer et interroger tout d'abord les stratégies de placement et les attitudes corporelles s'est révélé être pertinent pour l'étude de l'expérience au sein de la cabine, car ces stratégies provoquent des sensations, des sentiments et des émotions qui dessinent un rapport particulier aux ascenseurs. Ces considérations immatérielles permettent alors de préciser les particularités d'un « habiter vertical » au prisme de l'expérience sociale du trajet en ascenseur. Nous choisissons de confronter l'étude de l'expérience vécue et perçue de l'intérieur de la cabine à celle devant les portes palières et au sein des couloirs de chaque étage afin de spécifier le statut de l'ascenseur et les particularismes qu'offrent le cadre de la cabine. Cependant, nous soulignons à ce stade de la réflexion que les corporéités sont des dimensions relatives de l'expérience vécue et perçue du trajet en ascenseur, elles ne sont pas analysées comme des explications en tant que telles, mais toujours justifiées et légitimées par les interprétations des habitant.e.s.

⁶⁰ Selon le CNTRL (Centre National de Ressources Textuelles et Linguistiques), une interaction est définie comme « une action réciproque de deux ou de plusieurs objets, de deux ou de plusieurs phénomènes ».

2.1.a Le temps d'attente sur le palier

Imède (8^{ème}, 302) : « Après j'ai peur qu'il n'y ait pas trop de relations avec les voisins comme c'est grand, on se croise jamais sauf dans le hall, et beaucoup plus dans le hall que dans les ascenseurs. En fait en attendant l'ascenseur ou en sortant des ascenseurs ouais c'est là où tu as tout le monde »

Les trois halls d'entrée des blocs 302, 304 A et 304 B du Presqu'Île 2 sont des espaces d'ouverture et de confrontation à l'altérité. Contrairement aux halls des ascenseurs des étages au-dessus du rez-de-chaussée, on ne rencontre pas seulement ses voisins de paliers. Les halls d'entrée sont des espaces intermédiaires dans lesquels se croisent les habitant.e.s, les visiteurs comme les client.e.s des professions libérales situées aux quatre premiers étages. Ces rencontres entraînent un art du réglage des corps, des distances et des proximités bien différent qu'au sein des autres paliers.

- ***Les boîtes aux lettres dans les halls d'entrée, des espaces refuges***

S'il n'existe pas de stratégie de placement distincte devant les portes palières des ascenseurs, les halls d'entrée et les halls d'attente sont des lieux de rencontres qui animent la gestion et la négociation des sociabilités et qui prédisposent les comportements au sein de la cabine. En effet, l'expérience du trajet vertical ne s'arrête pas aux portes des ascenseurs, elle met en scène les corps durant la totalité de la durée de la portion d'itinéraire à l'intérieur de la tour. Dès lors, on observe que les habitant.e.s ne sont pas gênés par la relative proximité devant les portes palières et que ces parties communes génèrent des formes de sociabilités propres aux lieux d'attente au sein du Presqu'Île 2. Comme le souligne Jannick (16^{ème}, 304 A) : « Dans le hall t'as une sensation d'espace » ou Carole (17^{ème}, 304 B) :

« (Le mari) : Quand on a vu ce bâtiment j'ai dit c'est même pas la peine j'espère que c'est pas là-dedans. (Carole) : Voilà c'est exactement ce que j'ai dit (rires). J'ai dit je ne rentre pas là-dedans, le hall me donnait l'impression d'espace je me suis dit ok ça va »

Ce sentiment d'espace participe activement aux expériences des trajets verticaux : on peut se déplacer dans le hall d'entrée tandis que les mouvements du corps sont relativement suspendus au sein de la cabine de l'ascenseur. C'est d'ailleurs l'une des distinctions du Presqu'Île 2 selon le co-architecte en charge de l'édifice. En effet, Jacques Blanc Portard⁶¹ nous explique qu'à l'époque de sa construction, les halls d'entrée principaux étaient perçus comme particulièrement innovants. Situés sur deux niveaux, le premier à 3,41 mètres de hauteur contre 6,30 mètres pour le second, ceux-ci doivent leurs tailles et leurs hauteurs au projet de dalle piétonne du quartier de la Part-Dieu. Les halls d'entrée du Presqu'Île 2 devaient accueillir cette dalle de 6 mètres aux seconds niveaux. Voisins, les quartiers de la Part-Dieu et de Garibaldi formeraient ainsi un axe piétonnier structurant

⁶¹ Propos recueillis lors d'un entretien avec Monsieur Jacques Blanc Portard, co-architecte du Presqu'Île 2 au sein du cabinet René Gagès.

de la métropole lyonnaise. Il fallait donc libérer les axes d'entrée de l'édifice et donner cette impression d'espace. Nous reviendrons sur la perception de l'environnement sensible pour montrer ce qu'elle offre comme ressources aux sociabilités dans le troisième chapitre de ce travail. Ici, il s'agit de souligner les spécificités architecturales du Presqu'Île 2 : l'espace ainsi pensé donne la possibilité aux habitant.e.s de se mouvoir. Contrairement aux anciens bâtiments dans lesquels logeaient par exemple Chloé (9^{ème}, 304 B), les halls d'entrée sont spacieux et ils n'obstruent pas les déplacements :

Dans le hall d'entrée : Chloé me fait remarquer que le hall d'entrée du 304 B est grand et qu'elle s'y sent à l'aise. Elle compare le hall d'entrée à celui du 304 A dans lequel elle s'est rendue une ou deux fois quand elle avait oublié ses clefs et qu'une autre personne a pu lui ouvrir la porte (les codes à l'interphone ne marchent pas). Chloé compare ensuite le hall d'entrée du 304 B à celui de son ancien bâtiment. Contrairement à celui-ci, il était petit, un seul ascenseur se trouvait dans le hall et l'espace devant l'ascenseur était réglementé : le fauteuil roulant tenait devant les portes mais Chloé s'étonne qu'à plus de trois personnes l'espace devenait rapidement inconfortable. Chloé me dit « *t'as vu c'est grand, ça fait haut standing, on a de la place, on n'est pas tous collés* » (Parcours n°2).

Ce moment du parcours commenté montre que la sensation d'espace a une place importante dans l'expérience des déplacements au sein de la tour. C'est aussi parce que les halls d'entrée et les halls d'ascenseurs devant les portes palières du rez-de-chaussée du Presqu'Île 2 sont larges et ouverts que les habitant.e.s ont la sensation de maîtriser leurs rapports aux autres. Ainsi, les mouvements au sein des halls d'entrée deviennent des expériences banales qui rendent possibles les stratégies d'évitement selon les règles d'interactions proposées par Goffman. Comme dans les espaces publics de la (grande) ville, il semble plus aisé pour l'habitant.e d'avoir la main sur les distances de proximité pour maintenir une « interaction en public non focalisée » avec les individus en présence au rez-de-chaussée tant les halls semblent grands. Si E. Goffman définit ce type d'interaction comme « sans objet officiel, résultant de la simple coprésence de plusieurs individus dans les lieux publics »⁶², il s'agit tout d'abord de les éviter en s'éloignant de tout contact physique et visuel direct. En effet, bien que les halls du Presqu'Île 2 soient des espaces partagés, on y trouve facilement des coins et des recoins qui permettent de maîtriser la confrontation à l'inattendu et à l'insolite. La possibilité de se déplacer et de marcher dans ces vastes halls d'entrée laisse de côté les rencontres inattendues et indéterminées. Si on avait à vérifier le contenu des boîtes aux lettres tous les jours, il faudrait toujours détourner son itinéraire vertical, et les trajectoires au sein du Presqu'Île 2 semblent déjà trop linéaires et très calculées contre la perte de temps pour que les habitant.e.s choisissent de relever le courrier quotidiennement. Pourtant, Xavier (13^{ème}, 302), Fred (14^{ème}, 302) et Camille (9^{ème}, 304 A) avouent se réfugier devant leurs courriers, fictifs ou non, afin d'éviter des situations de coprésence. Pour Fred, il s'agit de ne pas stationner devant les portes palières dans l'attente de l'arrivée de l'ascenseur. Pour Xavier, faire semblant de ramasser son courrier permet d'éviter les cabines pleines mais surtout tout autre individu qu'il pourrait croiser :

⁶² GOFFMAN Erving, 1973, *La mise en scène de la vie quotidienne, Les relations en public*, Les Editions de Minuit, p.73

« (...) mais y a plein de soirs où je rentre en même temps qu'une personne et je sais très bien qu'elle va prendre l'ascenseur, ça se voit sur la trajectoire parce que soit elle fait ça (il me montre sur une feuille) soit elle prend l'escalier à droite et tout et du coup... Alors, je regarde quasiment jamais ma boîte aux lettres car je sais quand je reçois des trucs et du coup bref, et du coup quand je sais qu'elle va prendre l'ascenseur et moi aussi je fais exprès de faire un détour pour aller faire genre je regarde ma boîte aux lettres et comme ça je laisse le temps à la personne de prendre l'ascenseur de monter et moi je suis libre avec l'ascenseur, et du coup comme ça je regarde vite fait, je prends bien mon temps. J'ai pas envie de monter avec elle ouais, et quelle que soit la personne, l'âge, le type de personne ouais, la tête de la personne même si c'est une jolie fille, ça me fait zéro différence. En fait, alors j'ai besoin d'un espace et du coup dans l'ascenseur tu l'as pas (...) »

Cet extrait d'entretien montre que les mobilités quotidiennes en ascenseur créent des jeux d'interaction : l'espace devant et au sein de la cabine peut paraître trop restreint et il peut engager des formes d'interactions que les habitant.e.s cherchent à éviter. Les habitant.e.s n'ont pas suggérés qu'ils ne souhaitaient pas développer des formes de sociabilité comme a pu le démontrer Zito au sein des tours newyorkaises. Au Presqu'Île 2, il s'agit surtout d'éviter des situations de malaise et de gêne. Dès lors, les déplacements sont calculés et mis en scène. Faire semblant d'aller chercher son courrier, c'est ruser pour ne pas s'engager dans une forme d'interaction. Laisser passer l'ascenseur, c'est aussi refuser d'entrer en situation de face-à-face avec les autres habitant.e.s du Presqu'Île 2 :

Dans le hall d'ascenseurs : L'enquêté guette la trajectoire du résident qui a suivi notre entrée dans le bâtiment. Nous sommes devant les trois ascenseurs du 302 à deux mètres d'écart sur la gauche, l'autre résident par chercher son courrier. L'enquêté appuie sur le bouton, un ascenseur (celui de gauche arrive), quelqu'un est dedans et monte (il arrive du -1), l'enquêté décline. Nous attendons un autre ascenseur. Nous ferons le trajet tous les deux seuls dans l'ascenseur (Xavier, 13^{ème}, 302, Parcours n°1).

Plus encore pour Camille, certain.e.s voisin.e.s sont identifié.e.s comme des « *personnes qui dérangent* » et sont par conséquent à éviter. Ici, il s'agit de souligner que ces comportements nous permettent de supposer que l'expérience sociale au sein de la cabine est un marqueur de discontinuité et non pas de continuité dans la gestion des proximités au sein de la ville. En effet, tandis que les tailles des halls d'entrée et d'ascenseur du rez-de-chaussée permettent d'éviter le « contact social »⁶³ et les situations de face-à-face tels que dans les espaces publics urbains (on peut se déplacer et éviter le contact direct), les stratégies d'évitement ne semblent plus tenir au sein des cabines des ascenseurs, trop restreintes. Ces espaces ne sont donc pas neutres et les relations qui s'y jouent ne sont pas homogènes.

⁶³ Selon les termes d'Erving Goffman (1973) : « on peut dire qu'il y a contact lorsque des individus s'adressent simultanément l'un à l'autre, le savent et savent simultanément ».

- **Ruser, éviter les interactions sociales et assurer le maintien de sa « face » (Goffman, 1973) : les fenêtres et les couloirs comme alibis**

Cependant, soulignons que ces ruses se déroulent toujours lors des trajets du retour au domicile. En effet, il paraît difficile d'éviter toute forme de contact une fois la porte des appartements passée. Les couloirs sont linéaires et y trouver des coins dans lesquels se réfugier paraît peu probable, à une exception près : les fenêtres faisant l'angle et séparant les couloirs du bloc 304 A et du bloc 304 B ainsi que celles devant les ascenseurs du bloc 302 sont des ressources utilisées pour éviter les personnes présentes :

« E.A : Et cette attente alors, pouvez-vous m'en parler ?

Giuseppe (8^{ème}, 304 A) : Oh bien non, je regarde par la fenêtre, je regarde. Je m'évade et je ne calcule pas les autres personnes »



Figure 3 : Aperçu de la fenêtre du palier du 14^{ème} étage du bloc 302 depuis l'intérieur de la cabine. © Enora Achéritogaray, 20 mai 2019



Figure 4 : Aperçu de la fenêtre du palier du 16^{ème} étage du bloc 304 B © Enora Achéritogaray, 20 mai 2019

Il ne s'agit pas ici d'avancer dans une perspective déterministe que choisir de se placer à côté des fenêtres est toujours une stratégie d'évitement. Nous montrons que tout comme le fait de faire semblant d'aller chercher son courrier dans les halls d'entrée, attendre en observant le paysage peut-être signifiant : les yeux rivés sur la ville en dehors n'invitent pas à la rencontre ni aux échanges. Tel que le montre Giuseppe, les habitant.e.s n'attendent pas obligatoirement les ascenseurs en se tenant debout face aux portes palières. Le déplacement des plantes présentes devant les fenêtres sont des indices de ces pratiques soulignées par Carole (17^{ème}, 304 B) (figure 4). La perception de la taille et des possibilités de mouvements au sein des espaces intermédiaires tels que les halls et les couloirs des étages du Presqu'Île 2 ont donc un rôle important dans l'expérience vécue et perçue du trajet en ascenseur. C'est ainsi que les plantes seront un sujet de débat entre deux habitant.e.s : Jannick (16^{ème}, 304 B) critiquera la présence de nouvelles grandes plantes devant les portes palières en précisant que leur nombre fait perdre de la place lors de l'attente de l'ascenseur, ou bien lors des passages encombrés, ceux de la rentrée des courses ménagères ou des déménagements. Ce sont surtout aux « heures de pointe » que nous avons pu identifier dans le premier chapitre de ce travail

que ces types de stratégies se mettent en place. Ces analyses sont donc à relativiser, ces pratiques ne sont pas les plus communes mais elles agissent sur l'expérience vécue et perçue du trajet en ascenseur.

Ces ruses pour éviter toute forme de rencontre contribuent à préserver ce que l'on donne à voir de soi. En effet, même dans l'absence d'interaction directe avec les autres habitant.e.s, se jouent les conditions des futures interactions. Alors que les habitant.e.s du Presqu'Île 2 se croisent essentiellement lors des temps d'attente dans les halls et devant les portes palières, décliner les contacts sociaux en faisant le choix de ne pas monter dans l'ascenseur peut être identifié comme un comportement anormal. Claudine (4^{ème}, 304 A) identifie notamment deux de ses voisins :

« Claudine : Vous voyez mon voisin de gauche je risque pas de le voir il m'évite depuis que je lui ai dit de faire attention à son chien. Ah bah quand il pleut ça empeste dans les ascenseurs je vous en parle pas. Ah bah je suis cash.

E.A : Que voulez-vous dire par il vous évite ?

Claudine : Ah bah il fait autre chose, il prend pas l'ascenseur, non mais c'est arrivé une ou deux fois c'est pas tous les jours mais quand même c'est un manque de savoir vivre »

Ainsi, certaines critiques naissent lorsque l'on refuse d'entrer dans une cabine dont les portes viennent de s'ouvrir. Contrairement aux rez-de-chaussée où l'on peut feindre de ramasser son courrier, les paliers et les couloirs des étages du Presqu'Île 2 n'ont aucune particularité, sinon celle d'offrir une vue, qui pourrait être utilisée comme un mobile de détournement stratégique. Dès lors, le recours au téléphone portable et à la marche dans le couloir, notamment en direction de l'appartement, semblent indispensables à la préservation de sa « face » (Goffman, 1973). Il s'agit ainsi de ne pas être identifié comme un individu refusant le partage du trajet vertical bien que celui-ci puisse mettre mal à l'aise. De la même manière qu'à travers les changements d'itinéraires vers les boîtes aux lettres, Xavier (13^{ème}, 302) ruserait au sein de son propre étage en fonction des opportunités d'interactions qui se présenteraient à lui :

« Bah ici j'ai repéré mes deux voisins, d'ailleurs la vieille je suis gêné avec elle dans l'ascenseur, elle me mate. Elle me fixe, je suis gêné. Elle me regarde comme ça... (...) Je pense que si je la croisais plus souvent je prendrais pas le même ascenseur, je dirais « ah j'ai oublié un truc chez moi, dommage ! » (rires) ».

Le second parcours commenté avec Camille confirme ce point : l'embarras causé par un refus de monter dans la cabine depuis les étages de l'IGH prend le dessus sur la volonté d'échapper aux situations de coprésence. Cette forme d'attachement à ce que les autres perçoivent de soi repose sur « la valeur positive qu'une personne revendique (...) à travers la ligne d'action que les autres supposent qu'elle a adopté » et qui se « diffuse dans les flux des événements de la rencontre » (Goffman, 1973). Décider de ne pas entrer en interaction équivaut à la fois à développer des ruses capables de convaincre les autres habitant.e.s de la validité des comportements qu'ils peuvent observer et à protéger une image de soi.

- *L'attente dans le hall d'entrée et devant les portes palières*

Nous n'avons pas observé les comportements en dehors des cabines. L'observation nous aurait permis de compléter ce que nous avons pu saisir lors des parcours commentés et des entretiens semi-directifs qui les ont suivis. En effet, les moments partagés devant les portes palières ont souvent été ceux de l'explication du fonctionnement des ascenseurs plutôt que ceux d'une attention particulière portée aux attitudes et aux ressentis devant les portes palières. Toutefois, soulignons que les rencontres qui se jouent entre les habitant.e.s sont un temps important de l'expérience du trajet vertical qui prédispose l'expérience perçue et vécue au sein de la cabine. Comme nous l'avons vu, certain.e.s habitant.e.s cherchent à éviter ces moments de coprésence grâce à des stratégies d'évitement. Cependant, ces tactiques ne sont pas quotidiennes et le partage répétitif et banal de l'espace devant les ascenseurs implique la gestion des proximités qui, elles, se renouvellent selon les infimes particularités du quotidien. En effet, l'attente de l'ascenseur génère des situations d'interactions particulières. Contrairement aux règles perçues dans les autres modes de transport tels que le métro, les flux de passagers ne sont pas régulés par le principe « premier arrivé, premier servi » (Tonnelat, 2011) et des queues d'attente n'apparaissent pas devant les ascenseurs du Presqu'Île 2 lors des « heures de pointe ». Au contraire, les corps s'agencent selon des logiques de priorités propres à la hauteur de l'édifice : Maïleen (4^{ème}, 304 B) suggère qu'elle se place toujours loin des portes palières car elle serait l'une des premières personnes à quitter la cabine lors de la montée verticale. Les logiques de priorités induites par le ramassage vertical contribuent à la naissance de formes de tolérance dans les distances de proximité entre les habitant.e.s eux-mêmes et entre les habitant.e.s et les portes palières. En effet, ce n'est pas par hasard qu'Evane (7^{ème}, 304 A) observe les personnes présentes dans le hall d'entrée :

« Si je reconnais une famille qui monte plus haut que moi je vais pas me coller devant l'ascenseur pour pouvoir aller directement au fond même si je préfère cette place. Je vais attendre de voir s'ils montent dans l'ascenseur parce que tu sais jamais s'ils vont attendre un enfant qui s'est échappé par ci par là ou s'ils vont monter direct, et ensuite je m'adapte en fonction. En tout cas, je reste pas collé quoi ».

Reconnaître les personnes qui habitent plus haut, comme faire preuve de courtoisie envers des habitant.e.s que l'on juge prioritaires, participe à l'apprentissage progressif de « compétences sociales verticales ». L'expérience du trajet est régulée par la mise en place de règles implicites dues à l'expérience répétée des déplacements en ascenseur au sein du Presqu'Île 2. Comme le souligne Evane, si on demandera rarement aux habitant.e.s l'étage qu'ils rejoignent, on identifiera des profils au-delà de ceux usuellement qualifiés de prioritaires ou de vulnérables dans les transports en commun tels que les personnes âgées, les femmes enceintes ou les personnes à mobilité réduite (Tonnelat et al, 2012). On le voit, le jeu des distances avec les portes palières n'est pas anodin. Cependant, ce jeu de mise à distance devant les portes palières est moins présent que dans les cabines de l'ascenseur que nous étudions ci-après. En effet, si nous avons montré que l'attente

génère un sentiment de perte de temps, elle se solde majoritairement par l'usage du téléphone comme un outil à la fois de négociation des proximités avec les autres personnes et surtout de distraction individuelle. Telle une barrière devant le front, l'écran concentre l'attention des individus et les corps et les visages semblent figés :

« (...) je sais pas, il se passe trop rien, on est tous là sur nos écrans on a pas bougé et on entend les portes qui s'ouvrent, enfin même pas, les gens qui sortent quoi surtout. Voilà c'est le top départ pour entrer dans l'ascenseur (rires). Mais moi je continue à regarder mon téléphone » (Lily, 6^{ème}, 302).

Comme le souligne Lily, l'usage du téléphone portable a des conséquences sur les jeux d'interactions des corps devant les portes palières : ils sont autant de stratégies voulues de contournements que des manières d'être ordinaires qui annulent les échanges spontanés, perceptibles par les regards ou les gesticulations faciales et corporelles minimales (Tonnelat et al, 2012). Pour Julie (16^{ème}, 304 B), ce n'est que lorsque les portes de la cabine de l'ascenseur s'ouvrent que commence le jeu des interactions sociales et des gestions des proximités :

« Bah ces derniers temps je regarde des séries dans les transports en commun, dans le métro et tout et du coup bah je continue dans l'ascenseur. Et en fait je déconnecte pas mes yeux de mon écran de tout le trajet et comme je commence à le connaître par coeur, bah limite je rentre dans l'ascenseur je me suis à peine rendue compte que je suis rentrée dans l'ascenseur et que je vais en sortir quoi. Je m'en rends pas du tout compte du moment devant l'ascenseur en fait... En fait ça fait clairement partie de mon trajet et je déconnecte vraiment. »

Automatisées, les attitudes corporelles ne semblent alors pas être sujettes à des négociations des proximités devant les cabines tant le téléphone portable occupe, distrait et focalise l'attention. Si nous n'avons pas observé spécifiquement les comportements en dehors des cabines, plusieurs habitant.e.s ont dénoncé cette parade technologique : le *smartphone* devenu l'élément le plus commun à tous les habitant.e.s devant les ascenseurs. Plus qu'un divertissement contre l'attente et les situations de coprésence, il viendrait donc presque annuler les « occasions sociales »⁶⁴ définies comme le moment de la mise en scène des corps selon des règles implicites, normatives mais rendant possible les rapports publics et les modes de conduite communicative. Nous n'y voyons pas ici l'accusation définitive du téléphone portable comme mobile de réduction des possibilités de socialisation. Il s'agit plutôt de relever les spécificités de l'expérience sociale devant les cabines pour les différencier avec celles observées et observables à l'intérieur des ascenseurs dans le but d'interroger la rôle des trajets en ascenseur dans la socialisation des habitant.e.s du Presqu'Île 2. Pour Julie, le téléphone permet alors le repli sur soi et la préservation de l'intimité contre l'immersion dans la foule. En effet, lors du second parcours commenté, l'interrogée avance que bien que l'usage de son téléphone soit automatique, il lui permet de rester dans « *sa bulle* » pour ne pas répondre à des « *règles de politesse* », appréciées, mais qu'elle trouve « *superficielles* » lors des

⁶⁴ GOFFMAN Erving dans TONNELAT Stéphane et ARANGUREN Martin, 2012, *La force des émotions faibles, contacts et émotions dans le métro de Paris*, Rapport de recherche, RATP, n°170, pp.175.

« heures de pointe » où « on doit être dix-douze devant parfois ». Le regard d'ethnologue de Marc Augé (2013) décelait déjà ce rapport individuel et intime aux outils technologiques dans le métropolitain parisien :

« La télé, l'ordinateur, les écouteurs, les baladeurs et le téléphone portable sont les instruments chaque jour plus élaborés de cette expulsion intime de soi qui caractérise l'individualité contemporaine » (p.69)

Devant l'ascenseur, on préfère alors s'isoler en plongeant le regard dans le téléphone. Telle est bien l'attitude qui sera la plus décrite par les personnes les plus âgées interrogées. On le voit donc, les rapports aux espaces comme les attitudes corporelles sont toujours sujets aux calculs implicites. Tel que le rappelle Augé (2013), l'espace vécu du transport en commun est toujours pris dans un paradoxe conflictuel entre le caractère public et privé de l'expérience personnelle. Rapportée aux ascenseurs du Presqu'Île 2, cette analyse est d'autant plus importante que les enjeux de reconnaissance et de gestion de l'anonymat sont marqués par le croisement des voisins, d'individus familiers ou inconnus mais surtout par celui des téléphones. Ceux-ci deviennent presque les pièces maîtresses des jeux d'interactions que relève Fred (14^{ème}, 302) avec humour : « on regarde le téléphone de la personne à côté parfois, j'ai honte (rires) mais en même temps tout le monde est sur son téléphone, on devrait faire parler les téléphones entre eux ».

Cependant, les halls d'entrée et les halls d'ascenseurs ne sont pas uniquement des espaces où l'on évite le « contact social ». Il sont plutôt des lieux où les habitant.e.s sélectionnent les occasions et les rapports aux individus présents. En effet, si de façon générale nous avons souligné des stratégies d'évitement, une étude plus précise nous permet de distinguer différentes formes d'interaction au regard de la gestion des corps et des placements. A l'image de la fête des voisins qui se tient dans le hall d'entrée : « La fête des voisins cette année on a pas pu la faire, ils font ça dans le hall » (Chloé, 9^{ème} 304 A) ; Claudine souligne lors de notre premier parcours commenté qu'il est le lieu où l'on rencontre de nouvelles personnes et où l'on prend le temps de s'arrêter pour échanger quelques mots, notamment lors de la sortie du bâtiment hors des temps de déplacement domicile-travail. On remarquera donc que les échanges corporels et verbaux sont plus importants lorsque les habitant.e.s prennent le temps de s'y consacrer. Cependant, ce témoignage et ces observations sont à nuancer. Pour les autres interviewés, on ne se sociabilise pas dans le hall d'entrée ou dans les halls d'ascenseur avec les personnes que l'on ne connaît pas. Avant de s'attacher à le démontrer à travers l'étude des échanges verbaux, il faut noter que si les corps ont évidemment plus d'aisance que dans les cabines d'ascenseur, cette aisance dépend des liens d'interconnaissance entre les habitant.e.s. Les voisins qui se reconnaissent se font la bise ou ils.elles se serrent la main. Il en va de même pour les petits-enfants de Jean-Pierre (11^{ème}, 304 B). Celui-ci les laisse côtoyer les autres enfants devant les portes de l'ascenseur quand il les réprimande à l'intérieur. Encore une fois, les habitant.e.s assurent être plus à l'aise devant les portes des ascenseurs au sein de leur palier que dans le hall d'entrée, assimilé à un espace d'ouverture sur la ville, contrairement aux paliers des étages où l'on

imagine croiser exclusivement des habitant.e.s, ce qui suppose un rapport de familiarité à l'espace et aux autres.

L'analyse des corporéités devant les cabines indique donc que les espaces adjacents aux ascenseurs sont susceptibles d'être appréhendés comme des ressources pour la mise en place de stratégies d'évitement. La différenciation des corporéités et des attitudes de refus ou d'évitement au sein des paliers suggère des comportements de gestion de l'anonymat contre l'altérité de la ville et de l'IGH, autant qu'elle implique l'apprentissage de « compétences sociales verticales » pour la préservation de son image et de son statut « d'interactant viable ». Les distances sont alors négociées en fonction des liens d'interconnaissance qui ne semblent pas se nouer au sein des halls d'entrée mais plutôt dans les ascenseurs. Dès lors, l'expérience du trajet est bien celle de l'expérience du partage de l'espace selon des rapports de familiarité et d'anonymat remis en jeu au sein des ascenseurs.

2.1.b L'expérience de la cabine, l'expérience des autres : se placer dans l'espace

Prendre l'ascenseur interroge les rapports entre les domaines privés et les domaines publics : à la fois compris comme un trajet « à l'intérieur », soit au sein de la co-propriété et « à l'extérieur » car déjà dans l'espace public (puisque partagé), l'expérience de l'ascenseur change lorsque l'on est tout seul ou à plusieurs. Tout d'abord, il s'agit d'interroger spécifiquement les situations de coprésence. En effet, l'espace confiné de la cabine offre la possibilité d'interagir avec les individus présents. L'enjeu de cette sous-partie est donc de préciser et de qualifier le placement des corps dans la cabine. Comme le souligne Goffman, l'interaction suppose déjà un placement des corps dans l'espace et les questions d'espacement et de distance construisent les formes de socialisation et les sociabilités. La question fondamentale de ce sous-mouvement est donc de comprendre l'intensité et les particularismes des formes de socialisation propres aux ascenseurs et à « l'habiter vertical ». Il s'agit de questionner la gestion de l'anonymat et la fabrication de modes opératoires de socialisation.

Contrairement aux situations de coprésence dans les couloirs et dans les halls d'entrée et d'ascenseur, les habitant.e.s ne peuvent marcher pour échapper au « contact social » au sein des cabines. On ne traverse pas les ascenseurs, on les prend : il s'agit toujours d'un moment où le corps est en arrêt. Soulignons tout d'abord que la particularité de ce mode de transport tient en la rapidité des changements de public comme de positionnement des corps. Le temps du trajet des autres passager.e.s présents est toujours incertain : l'ascenseur peut être appelé depuis tous les étages, marquer un temps d'arrêt et accueillir de nouvelles personnes au sein de la cabine et en voir

disparaître dans un laps de temps très éphémère. Dans un souci de clarté, nous présentons tout d’abord les résultats obtenus en présupposant que l’ascenseur est vide lorsque l’habitant.e entre à l’intérieur : celui.celle-ci a donc le choix de se mouvoir et de se placer. Nous présenterons ensuite les modes d’adaptations corporelles à la présence d’autrui dans les cabines selon les enjeux soulevés.

- ***Les coins et les recoins : trouver sa place, la négocier, assurer sa « tranquillité » et son espace vital***

Pour Carole (17^{ème}, 304 B) :

« (...) on est pas dans une société de rapports directs, on ne se dit pas les choses en face... On s’évite, on ne se regarde pas, on est pas courageux dans les rapports de voisinage (...) L’ascenseur c’est un mode de transport courageux, il faut du courage pour le prendre, il faut du courage pour refuser de le prendre aussi, et ne pas affronter ceux que l’on ne veut pas voir »

Au sein de la cabine, l’espace des corps est essentiel aux formes de socialisation. Bien que les habitant.e.s soulignent positivement la taille de l’ascenseur, « grand » pour la majorité (« surtout qu’ils sont plus grands que dans beaucoup de bâtiments » (Xavier, 13^{ème}, 302) ; « Moi ici je trouve que les ascenseurs sont assez grands et j’ai assez de place » (Jannick, 16^{ème}, 304 B)) et dans lesquels ceux-ci n’hésitent pas à s’accompagner de leur vélo : « Et je le prends dans l’ascenseur avec moi, c’est assez grand. Donc si l’ascenseur est en panne je descends aussi avec le vélo » (Jean-Baptiste, 15^{ème}, 302), la taille de la cabine a souvent été un sujet évoqué par les habitant.e.s sans que nous ayons à leur poser la question. Et pour cause, plus l’ascenseur est grand et plus il semble aisé de distancier les corps pour équilibrer l’ordre interactionnel entre les passager.e.s. En effet, si des stratégies de placement sont particulièrement mises en œuvre, leurs récurrences suggèrent des formes d’interactions et des ritualisations spécifiques aux mobilités quotidiennes verticales selon les profils.

La figure du passager seul⁶⁵ : Les comportements dans les ascenseurs sont ritualisés pour la préservation d’un « espace vital » (Xavier 13^{ème}, 302) qui autorise le relâchement des corps au sein de la cabine. Le parcours y est automatisé : entrer, appuyer sur le bouton et trouver sa place devient une parade et une façon de pratiquer « l’inattention civile ». Au-delà de la nécessité d’appuyer sur le bouton de l’étage visé, ce moment d’interaction est celui de l’observation des autres individus et du choix d’un espace propice à la gestion des proximités. Cette première tâche, devenue automatique, est presque le symbole métaphorique d’un droit d’entrée et d’usage de l’ascenseur : « (...) et les petits qui naissent dans les tours, appuyer sur le bouton dans l’ascenseur c’est comme leur premier droit (...) c’est comme la télécommande de la télé » (Carole, 17^{ème}, 304 B). Bien que dépourvu d’intérêt tant il représente une action fonctionnelle répétitive, l’appui sur le bouton est une étape importante : ce n’est pas le fait d’appuyer sur le bouton qui semble un temps de tension

⁶⁵ Un.e habitant.e qui n’est pas accompagné.e par un membre qui partage son logement ou par une tierce connaissance qui ne loge pas au Presqu’Île 2.

de l'expérience vécue et perçue mais plutôt le passage devant l'afficheur. Il est le premier moment d'une scène de côtoiement dans laquelle l'ajustement des corps confronte les habitant.e.s au maintien du respect de l'autre :

« Donc je rentre en premier, et du coup je suis obligé d'aller en premier vers les boutons et du coup la personne automatiquement elle est derrière moi et elle va vouloir aussi appuyer sur les boutons ou non en fonction de si c'est le même étage, et en général du coup pour pas la gêner je ne vais pas faire ça (il dessine la trajectoire) parce que ça c'est complètement con parce que du coup elle va essayer de rentrer et je vais passer devant elle et je vais faire « oh pardon » (rires) « oh non, allez, allez la » et du coup je rebondis sur les boutons et je ré-atterris sur le coin » (Xavier, 13^{ème}, 302).

Cette citation montre que les mouvements sont calculés pour ne pas empiéter sur l'espace individuel, presque personnel. Cet empiètement pourrait procurer un sentiment de gêne : si s'excuser dans le métropolitain parisien est une forme d'ouverture et de fermeture aux interactions sociales (Joseph, 1988), ici, la correction d'un mouvement trop intrusif devient la qualité qui lui permet de prétendre respecter le droit de l'autre, son espace, son territoire, sa réserve, son « égocentrisme » (Goffman, 1973) dont les contours seront redessinés selon les formes et les intensités des sociabilités verticales. C'est ainsi que l'ascenseur est un espace où l'opposition radicale entre le privé et le public est « invivable » dans les termes d'Olivier Mongin (2005, p.58). Les positions des corps n'en finissent pas de « défendre » des espaces de réserves personnels dans lesquels les individus sont libres de se mouvoir et de s'éviter pour déjouer l'obligation du face-à-face intrusif. Choisir sa place, mais où se placer ? Tels les « *nooks and crannies* » (Larry Ford dans Janes Jacob, 2006) des bâtiments de grande hauteur, les ascenseurs laissent place à des coins et des recoins préférés et même hiérarchisés selon les degrés d'aisance et de confort qu'ils procurent. On le voit avec Camille et Jannick, les mouvements au sein de la cabine sont ritualisés lors du choix de l'emplacement, et les positions préférées se trouvent toujours dans les quatre coins, ou contre les parois.

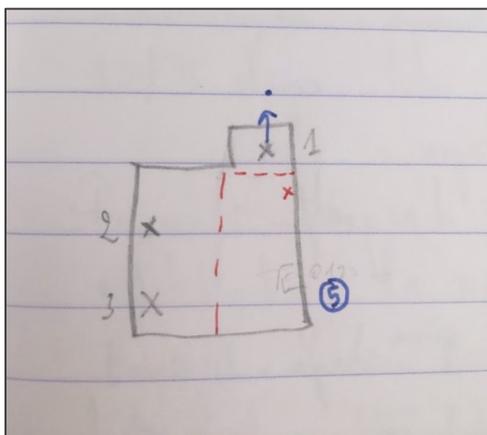


Figure 5 : Stratégies de placement et limites des réserves corporelles © Camille (9^{ème}, 304 A)

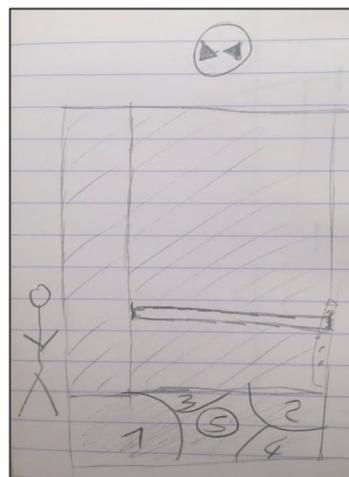


Figure 6 : Stratégies de placement et limites des réserves corporelles © Jannick (16^{ème}, 304 B)

Les numéros qui figurent au sein des *figures 5 et 6* symbolisent la hiérarchie des positionnements préférés. Tracée d'un trait rouge (*figure 5*) comme pour marquer l'évidence de l'inexistence réelle de cette zone de confort, Camille souligne le positivisme de ce dessin : il s'agit de représentations idéalisées qui ne résistent que très rarement aux situations de coprésence dues à la densité de l'édifice. En effet, le nombre d'ascenseurs ne suffit pas et les cabines ont tendance à regorger d'habitant.e.s lors des heures de pointe. Ces positionnements pourraient alors être seulement justifiés par les ordres d'arrivées et la nécessité de libérer de l'espace. Pourtant, l'habitante précise :

« Je me mets dos au mur, je sais pas, peut-être je me dis il y a d'autres personnes qui vont arriver, je laisse un max de place, je me mets toujours euh au fond de l'ascenseur. Même quand je suis toute seule, en fait je sais pas, sûrement je m'y sens mieux (...) ».

Il ne s'agit alors pas nécessairement de rapports fonctionnels à l'espace. Le premier arrivé dans l'ascenseur semble jouir du choix de l'isolement. En effet, l'image du coin n'est pas anodine : les habitant.e.s enquêté.e.s du bloc 304 souligneront tous la présence d'un coin dans le premier ascenseur du 304 A ; un espace préféré qui suggère une position de repli par rapport aux autres personnes confrontées au partage de l'espace central de la cabine. C'est d'ailleurs ce « coin » (dessiné par Camille, *figure 5*) qui sera dépeint lors des entretiens :

Julie à son copain Jannick (16^{ème}, 304 B) : « Moi c'est vrai que je préfère celui de droite ou celui de gauche, mais à chaque fois je me fais la réflexion 'Ah tu es dans celui avec un coin' ».

Julie à son copain Jannick (16^{ème}, 304 B) : « C'est juste que la forme de l'ascenseur je me dis que je suis pas sûre que l'on se positionne pareil en fonction de comment il est. Et là dans celle-là y a un coin. Je me dis qu'il faut qu'il dessine les deux ».

Nelly (13^{ème}, 304 B) : « Les gens se tassent un peu dedans et ça m'agace et j'aime pas trop qu'on me colle du coup le petit coin c'est bien ».

Bien qu'anecdotique, ces références aux différences de *design* des cabines suggèrent que les situations de face-à-face s'entremêlent dans la gêne et les parades. Ce sont les sentiments de plaisir ou de déplaisir qui leurs sont associés et qui provoquent de nouvelles formes de négociation des « territoires du moi » au sein des cabines :

*« Jannick (16^{ème}, 304 B) : (Il dessine) : là t'as la barre pour soutenir, là t'as la glace, j'ai jamais compris à quoi il servait ce coin. Donc quand tu rentres là, c'est là où tu te tiens la barre. Moi je suis là moi. J'aime bien être à gauche. Ça laisse libre les personnes qui veulent appuyer, ça laisse de la place, je me mets à gauche direct contre le mur. Si quelqu'un rentre comme ça je suis dans le coin et puis en général la personne va à droite. En fait bah si quelqu'un rentre en général la personne va à droite, **ouais en fait on se laisse tous un mètre de cercle tu vois.***

Bah regarde moi je suis là, ok ? La personne elle va se mettre là. Le 3ème elle va se mettre là, là 4ème elle va même pas rentrer. Donc le 2ème ici, le 3ème il va toujours rentrer là et le 4ème il va même pas rentrer, toujours le 4ème va se mettre là.

E.A : Ah oui ? Et selon toi il y a une logique derrière ça ?

*Jannick (16^{ème}, 304 B) : **En fait c'est un espace de vie.** Le 5ème quand il sera là, il sera un peu... **Tu remarques qu'il sera toujours un peu gêné, il sait pas trop... où se mettre »***

Tel que dans les transports en commun urbain, l'expérience du trajet n'en est que plus stressante lorsque les individus affluent et que les cabines s'emplissent. La particularité de l'ascenseur tient alors en la promiscuité qu'il génère quotidiennement tant il suffit de peu de corps pour oublier l'espace :

*« Mais je me mets toujours dans ce coin là parce que du coup, je peux passer là si je suis le premier (il dessine) et du coup la personne elle se mettra là (il dessine la trajectoire) ou là en fonction de si elle descend avant ou après moi. Parce que du coup, ça (il dessine) c'est trop proche, je le mets en couleur, bah en fait tu vois c'est exactement comme quand t'es sur une table de 4 personnes pour manger. **Et bien si il y a une personne que tu ne connais pas ici, et bien forcément toi tu vas te mettre ici. Tu vas pas te mettre en face parce que ça fait un dîner aux chandelles** alors que tu la connais pas et t'es là en mode « bonjour madame, vous voulez quoi » et heu.... **Si tu as envie de la faire fuir tu te mets devant elle mais du coup tu te mets là (il dessine).** Bah du coup c'est le même principe, genre, si je suis là (il montre) et que la personne, **elle a pas d'espace vital**, elle s'en fou complètement et elle se met là (il montre) et bien moi je vais me déplacer ici (il dessine). **Il faut toujours que ce soit en diagonal comme ça, la diagonal.** Mais non mais en vrai c'est un espace où on est très maniaque » (Xavier, 13^{ème}, 302)*

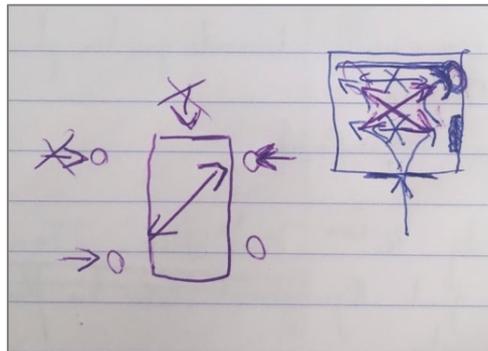


Figure 7 : Stratégies de placement selon les enjeux de face-à-face : la figure de la table à manger et du « dîner aux chandelles » © Xavier (13^{ème}, 302)

Nous voyons donc que si les déplacements sont minutieusement pensés, la proximité n'est jamais sans rapport à l'intimité. Même dans un lieu partagé, les rapports au corps sont réservés : prendre l'ascenseur quotidiennement ne semble pas habituer Xavier ni les interrogé.e.s aux situations de face-à-face, et les parades sont toujours renouvelées pour échapper aux contacts les plus évidents. La comparaison au « dîner aux chandelles » souligne le rapport à l'intime. L'intime semble dépasser le simple rapport aux spatialités induites par les corps, il se dessine dans les regards que suggèrent Xavier lorsqu'il convoque l'image du tête-à-tête romantique. C'est dans celui de l'autre que les habitant.e.s fondent les rapports de proximité : on acceptera plus la promiscuité des corps que l'échange de regards pendant le trajet. Certain.e.s y restent insensibles mais ils.elles sont peu nombreux.ses. Trois cas de figure se distinguent au sein du Presqu'Île 2, ils ne sont pas univoques mais ils montrent comment de nouvelles formes d'engagement apparaissent dans les ascenseurs au gré de regards, de contre-regards et de jeux de miroirs dans lesquels la glace tient un rôle particulier.

Ainsi, comment a-t-on pu déterminer la nature de ces jeux d'interactions visuelles ? Si par définition le regard est subjectif et le reflet des affects et des émotions, il est surtout insaisissable. Porté par les yeux, il demeure invisible (Leclerc, 2006). Un regard se devine, il s'interprète, on le saisit plutôt qu'on ne le voit. L'observation semble ainsi compromise tant le regard semble illisible. Si parler de regards semble impropre, parler « *de perceptions de jeux de regards* » semble plus significatif.

Ainsi, nos résultats sont issus des perceptions des habitant.e.s recueillies lors des entretiens et des parcours commentés ainsi que de nos observations. L'intensité et la nature des regards ont été déterminées selon trois critères inspirés des grilles d'observation proposées par Geertz (2000)⁶⁶ et GERMES (2008)⁶⁷ : la longueur du regard, l'expression faciale qui lui est associée, la position du regard et son geste, soit vers où il tend. Les schémas suivants résument la façon dont ont été construits ces critères lors de nos observations et de l'analyse des entretiens :

Regard(s) personnel(s)	Temps/Longueur	Fréquence
<ul style="list-style-type: none"> • Direction • Qualité et Expression 	+ ou -	+ ou -
Échange(s) de regard(s) <ul style="list-style-type: none"> • Convergence • Divergence • Caractère et expression • Invitation à l'échange (suivi) • Répulsion de l'échange (évitement) 		

Direction (Geertz, 2000) : regarder ses pieds, à terre, de haut, ailleurs
Qualité (Geertz, 2000 ; Simmel, 1999⁶⁸) : direct, franc, sournois, lourd (...), inexistant, fugace, (...),
Expression : jeu de regards, « inattention calculée » (Goffman), elle peut sous-entendre la « crainte » ou la « gentillesse » (Simmel) ou « l'engageant, cordial, chaleureux, froid, invitant, glacial, neutre... » (Geertz, 2000)

Les regards les plus fréquents ne sont pas forcément les plus longs ou les plus insistants. Ils suggèrent des manières de négocier l'espace et de s'engager dans une forme d'interaction. Du jeu de regards ritualisés, à leur intensité et à leur expression : nous nous appuyons sur cette catégorisation en nous posant la question de l'utilisation des regards dans les processus de

⁶⁶ GEERTZ Clifford, 2000 dans HAROCHE Claudine, 2004, « Manières de regarder dans les sociétés démocratiques contemporaines », *Communications, Le sens du regard*, n°75, pp. 147-169.

⁶⁷ GERMES Méline, 2008, En quête d'un " terrain corporel ", jeux de regards dans et sur la rue, *Communication au colloque « À travers l'espace de la méthode : les dimensions du terrain en géographie », Arras, 18-20 juin 2008, À travers l'espace de la méthode : les dimensions du terrain en géographie, Juin 2008, Arras, France.*

⁶⁸ SIMMEL Georg, 1999 dans *Ibid* note 54.

socialisation dans l'ascenseur. Finalement, comment les regards engagent-ils les individus dans l'interaction ? Quels sont les éléments qui font que tel type d'interaction va avoir lieu ou être encouragée entre tel.le ou tel.le habitant.e par les regards ?

- *Ne jamais se regarder pour préserver son anonymat* : Tout d'abord, c'est dans la négation totale du regard de l'autre que s'affirme la monstration de soi. En effet, les jeux que soulignent Xavier et Chloé (9^{ème}, 304 B) relèvent de processus d'« inattention polie » (Goffman) pour la défense des territoires du moi et la gestion de l'anonymat. Chloé soulève qu'elle ne souhaite pas croiser le regard des autres pour ne pas avoir à leur adresser la parole et pour tenter de garder une certaine distance entre les corps :

« Moi je regarde pas trop les gens, j'ai souvent la tête baissée et je fixe la porte ou je regarde mes pieds mais non je regarde pas les gens. Je n'ai pas vraiment envie qu'ils me parlent ou m'interpellent après. Les regards c'est gênant aussi et j'ai pas envie qu'ils se rapprochent de moi ».

Les regards ne convergent donc pas. La courte durée du trajet en ascenseur favorise ce degré nul d'interaction. C'est lorsque les arrêts de l'ascenseur entravent la fluidité du trafic et que le temps de coprésence semble plus long que les sensations de gêne et de malaise se renforcent et qu'elles obligent au maintien prolongé des regards vers le sol, les pieds ou l'écran d'affichage des numéros de paliers qui fait figure de diversion pour quatre de nos interrogé.e.s. L'évitement réciproque des regards permet le maintien de l'anonymat :

Dans l'ascenseur : Nous sommes quatre dans l'ascenseur positionnés dans les quatre coins de la cabine en situation de face-à-face. Les deux premières personnes face-à-face au fond de l'ascenseur ne se regardent pas. Elles ont toutes les deux leurs yeux orientés vers le sol, leurs chaussures. La première personne lève la tête et regarde la personne en face et la glace puis rebaisse la tête les yeux dans le vague (O302AG 1)⁶⁹.

Ces attitudes sont justifiées par Xavier :

« (...) avec une personne bah t'es face-à-face avec une personne et du coup la stratégie c'est vraiment de regarder ailleurs parce qu'en fait tu peux pas être calé comme ça et comme ça (il dessine) parce que t'as pas assez de place et du coup t'as la personne à 2cm de toi et c'est très gênant quoi, tu te retrouves à dire 'bonsoir, bonsoir, bonne soirée, aurevoir'. Parce qu'en fait le regard c'est un truc très typique des ascenseurs » (Xavier, 13^{ème}, 302).

Ces « stratégies » montrent que les trajets en ascenseur sont des temps de malaise pendant lesquels les interactions sont réduites aux civilités élémentaires, soit aux échanges de regards signalant le respect de l'autre, sans engagement. Les regards ne sont alors jamais dirigés plus d'une fois vers les autres individus présents dans la cabine : ils sont toujours échangés lors de l'appui sur les boutons du tableau pour confirmer l'étage choisi ou pour montrer son accord lorsque l'étage où l'on se rend est déjà sélectionné : *« Moi je regarde jamais les gens. En fait, je crois qu'on échange vite fait un regard approbateur quand on appuie*

⁶⁹ Première observation au sein de l'ascenseur gauche du bloc 302 (O302AG 1).

sur le bouton mais voilà » (*Amandine*, 9^{ème}, 302). Le *design* de l'ascenseur a un rôle au sein du jeu d'évitement : la glace est un élément perturbant, il s'agit de ne jamais y croiser le regard de l'autre et donc, le plus souvent, de se tourner vers la porte afin de porter le regard ailleurs. Ainsi, si les habitant.e.s préfèrent se placer dans les « coins » que nous avons identifié, leurs dos sont majoritairement tournés vers les portes et non vers la glace tandis que leurs regards se détournent des autres individus en présence, et donc des portes qui laissent apparaître de nouveaux visages lors de leurs ouvertures.

- *Un ou deux regards, être polie, être discret et préserver son identité* : Ensuite, c'est avec la ritualisation des échanges de regards que se ponctuent les rencontres. Cette ritualisation permet le maintien de la « face », soit de la « valeur sociale positive qu'une personne revendique »⁷⁰ devant une autre personne. En effet, les habitant.e.s soulignent la bienveillance des regards adressés lors de l'entrée dans l'ascenseur alors que ceux.celles-ci se trouvent souvent dans les « coins » des cabines :

Dans l'ascenseur : Nous sommes deux dans l'ascenseur. La personne se tient dos à la vitre dans le coin de droite et elle regarde ses pieds. Elle ne me parle pas. Elle regarde ses pieds pendant tout le trajet. Elle est montée au 8^{ème} étage avec moi. Une personne entre dans l'ascenseur à l'étage 3. Il la regarde avec un sourire, il hoche la tête et baisse le regard. Nous descendons sans ramasser personne et sans échanger un mot. Les personnes se regardent en sortant de l'ascenseur. Elles se disent « aurevoir » (O304BD 6).⁷¹

Ce type de scène s'est répétée de nombreuses fois lors de nos observations : les échanges corporels sont ritualisés et ils sont perçus comme des signes de politesse. Ces regards influent directement sur la préservation de la « face » des individus et sur la perception de l'autre tant ils sont des devoirs dans l'interaction. En effet, un regard agréable en entrant dans la cabine participe à la reconnaissance de l'autre en tant qu'« interactant viable » (Le Goff, 2013 :

« *Claudine* (4^{ème}, 304 B) : Ah bah les petits de la dame au-dessus ils vont font toujours un regard gentil.

E.A : Et les autres personnes ?

Claudine (4^{ème}, 304 B) : Je vais pas dire que l'on se regarde beaucoup mais quand on sort et on rentre dans l'ascenseur on se fait un signe quand même. Enfin mademoiselle c'est de la politesse, je comprends pas les gens qui ne vous adresse même pas un regard. C'est pas que dans les ascenseurs, mais c'est vrai qu'ici on fait pas totalement semblant d'être tout seul. C'est pas comme à Carrefour, quand vous prenez les ascenseurs ils sont très grands pour les courses évidemment... bah personne ne se regarde, c'est anesthésié, bon c'est Carrefour vous me direz (...) ».

⁷⁰ GOFFMAN Erving, 1973, La mise en scène de la vie quotidienne, Les relations en public, Les Editions de Minuit, p.73

⁷¹ Sixième observation au sein de l'ascenseur de droite du bloc 304 B (O304BD6)

Déjà identifiés par Claudine comme des interactions codées, ces deux regards à l'entrée et la sortie de la cabine sont des comportements mineurs (Goffman) mais essentiels : ils participent à la faible socialisation des individus et construisent des relations et un climat cordial entre les habitant.e.s qui partagent quotidiennement les ascenseurs. En effet, ce type d'interaction est aussi un premier critère, un premier moyen et un premier degré de socialisation car il semble permettre de dépasser les sentiments de totale ignorance. Plus encore, ces regards sont une manière de préserver une forme de distance entre les individus. Ceux-ci n'invitent pas à l'échange. Nous n'en avons pas fait l'hypothèse mais ils semblent fonder un « principe de réserve » dans les termes de Goffman, soit une façon de contrôler les possibilités d'interaction grâce à une forme de retenue. Le regard est alors un outil non-verbal qui sert à la démonstration de cette retenue. Regarder et rendre un regard, c'est témoigner son respect et c'est une manière d'accepter la présence de l'autre et de marquer la sienne.

- *Sourire des yeux et engager l'interaction, entre aisance et connaissance* : Aussi, l'intensité et la qualité des regards sont une manifestation de l'aisance des habitant.e.s avec les autres personnes. Nous le voyons avec Camille (9^{ème}, 304 A) : un « *sourire rieur* » est échangé lorsque « *je me sens à l'aise* ». L'aisance dépend notamment du rapport au genre :

« Je souris moins aux hommes, je me sens moins à l'aise, on n'a pas beaucoup de place et donc ouais j'évite de les regarder longtemps ou de façon je sais pas comment dire, 'insistante' ça se dit ?... Enfin surtout avec le monsieur du 11^{ème} » (Camille 9^{ème}, 304 A).

Les regards trop insistants gênent : « *Les gens se reconnaissent mais ils peuvent ne pas se voir. Vous le voyez parce que le regard se fixe et quand le regard se fixe, quelque chose ne va pas* » Catherine (17^{ème}, 304 B) et les regards « *sourieurs* » ou prolongés dépeignent les intentions des habitant.e.s : des sourires rapides semblent des indices de politesse, de signes de reconnaissance avec des visages familiers avec qui l'on a pourtant rarement échangé. Nous le comprenons avec Julie (16^{ème}, 304 B) : celle-ci nous explique échanger des regards « *amicaux* » avec sa voisine de palier dans l'ascenseur. Ces regards ne s'accompagnent pas obligatoirement d'échanges de paroles parce que « *elle est timide et je pense qu'elle n'aime pas quand il y a d'autres personnes dans l'ascenseur, enfin je sais pas mais on se parle plutôt quand on est que toutes les deux* ». Toutefois, ils sont des manifestations d'une forme de socialisation. D'autres, plus fréquents pendant le trajet ou plus longs, sont les premiers indices de l'entrée en contact de l'individu : un regard prolongé sera le premier mouvement vers l'autre, avant l'échange verbal comme en témoigne notre observation :

Dans l'ascenseur : Nous sommes trois dans l'ascenseur. La première se tient dos dans le coin gauche au fond de la cabine et contre la vitre, la seconde se trouve devant les portes, je suis dans le coin droit de la cabine contre la vitre. Personne n'a son téléphone. Les deux

personnes ne se parlent pas mais la seconde devant les portes de l'ascenseur soutient le regard, elle cherche du regard l'autre personne qui finit par la regarder. Après un regard échangé, la première engage la conversation sur le temps qu'il fait aujourd'hui (...) (O304BD 4).

Des regards soutenus sont également l'indice de plus forts degrés de familiarité et d'interconnaissance. Nous le voyons avec Claudine (4^{ème}, 304 A) :

« Après se regarder... quand vous connaissez oui vous vous regardez, vous vous faites des petits sourires et puis vous discutez et sinon quand vous connaissez pas... alors elles sont toujours ahuries de voir une veille raconter des conneries moi je m'en fou. Hum, elles ont l'habitude. Moi ça fait longtemps que je suis là. Mais bon bah quand vous connaissez pas vous regardez pas, ah si vous regardez celui que vous connaissez parfois quand vous cautionnez pas le comportement des gens ou que vous faites une blague de loin ! »

Si nous avons pu observer de fréquents jeux de regards, les entretiens nous ont permis de confronter nos interprétations aux intentions et aux perceptions des habitants. Pour Claudine, il s'agit bien d'indices de plus forts liens de sociabilité qui témoignent pour Imède (8^{ème}, 302) de liens d'amitié :

« Imède : On rigole en se regardant avec Jonathan quand on trouve des gens bizarres, c'est pas très sympa mais parfois y a des situations bizarres dans les ascenseurs, on sait pas trop comment se comporter, c'est gênant, alors on se regarde et on rigole.

E.A : Qui est Jonathan ? Vous le croisez souvent ?

Imède : Il habite au bout du couloir de l'autre côté, c'est devenu un pote ! Et si on se croise souvent ? Bah non on a pas les mêmes horaires, je vais pas souvent à la fac, enfin j'ai pas beaucoup d'heures de cours donc le matin ouais il part tôt et il rentre tard lui (rires) mais on se croise ouais bah dans les ascenseurs le plus souvent ».

Les échanges de regards sont donc des signes ambivalents qui témoignent de relations sociales. On le voit avec Imède, l'expression des corps à travers les regards sont des potentialités d'expression quotidiennes qui révèlent les degrés de familiarité entre les individus. Mais ceux-ci se construisent-ils dans les ascenseurs ou sont-ils le reflet de liens d'interconnaissance qui se sont formés en dehors des ascenseurs ? Soit, l'ascenseur est-il un lieu de forte socialisation ? Pour Imède, plus on croise une personne et plus les regards s'intensifient. C'est là la spécificité de « l'habiter vertical » : la fréquence des trajets en ascenseur augmente la possibilité des rencontres et des croisements avec les mêmes personnes, celles qui ont notamment des rythmes et des horaires de départs matinaux et de rentrées en soirées similaires. Toutefois, si les regards créent des interactions et participent aux sentiments de familiarité, les plus intenses et les plus longs dépendent des liens de sociabilités noués dans les parties communes telles que les paliers et les couloirs ou en dehors du Presqu'Île 2, tel qu'à la boulangerie, à la pharmacie ou dans les commerces de proximités adjacents au bâtiment de grande hauteur. Les ascenseurs intensifient même ces relations. En effet, pour certains la proximité des corps justifient des positions de repli sur soi et la fondation de limites corporelles et subjectives pour la protection de certaines zones

de soi. Pour d'autres, la proximité encourage les échanges de regards, le rapprochement des corps et les discussions, et elle est de fait un moteur de socialisation. En ce sens, les ascenseurs sont les « *meilleures parties communes* » dans lesquelles ou échange des « *regards chaleureux* » (Lionel, 7^{ème}, 304). C'est à ce sujet que les habitant.e.s définissent l'ascenseur tel qu'un « *transport en commun qui met en commun* » (Marie-Noëlle, 8^{ème}, 304 B) et qui donne lieu à des moments de complicité qui participent aux formes de sociabilités certes, mais entre des individus avec qui l'on choisit d'interagir :

« Fred, (14^{ème}, 302) : Dans l'ascenseur (...), en fait ça peut être un moment de complicité (...) on a des regards complices avec des personnes que l'on aime bien, c'est drôle moi je trouve d'être dans l'ascenseur et de se regarder comme ça et que personne ne te voit, t'as cette complicité qui est cachée, ouais tu te caches derrière les regards mais tu rigoles encore plus (rires) (...) on rigole surtout avec Jean.

E.A : Comment connaissez-vous Jean ?

Fred, (14^{ème}, 302) : Jean ? Ah bah Jean on s'est rencontré à la salle de sport. On s'est rendu compte qu'on habite tous les deux là, mais il est au 5^{ème} étage, on s'était jamais croisé et depuis on se croise tout le temps comme par hasard ! (rires) ».

La « *complicité* » non verbale serait une forme spécifique de l'interaction, répétée et encouragée par des relations d'interconnaissance, qui résulterait de relations d'amitié, à bien différencier des relations et des sourires éphémères face à une situation de coprésence donnée, moins profondes.

Finalement, ces corporéités et ces jeux de regards montrent que les ascenseurs ne sont pas des espaces de sociabilité homogènes. Si les placements des corps ne sont pas éphémères, il existe des préférences de positionnement, les « coins » contre la glace et les quatre angles de la cabine, ainsi que des parades d'évitement qui suggèrent des manières d'être avec les autres en fonction de l'espace et des sentiments de familiarité, d'interconnaissance et d'amitié. Le coup d'œil est le principal médiateur des corporéités et des interactions dans l'ascenseur. Partager l'espace implique de savoir défendre son territoire personnel en assurant la préservation d'un espace vital et un faible degré d'engagement dans l'interaction, bien souvent renégociés lorsque des groupes d'ami.e.s, des couples, des familles et des enfants se trouvent dans la cabine.

Les couples et les groupes : Bien que chaque individu cherche les coins et les recoins au sein des ascenseurs, les couples et les groupes d'amis instaurent des nouvelles règles d'interaction et de nouveaux rapports à l'espace. La plupart des couples que nous avons observé fonctionnent en binôme, les deux individus se collant l'un à l'autre (O304AG 4 ; O302AG 2 ; O304BD 5) :

*Jean-Baptiste (15^{ème}, 302) : « Alors que ma compagne, elle se met toujours devant moi je crois...
Fanny, sa compagne : Bah il prend toujours le coin c'est vrai alors je me mets devant lui...
(rires) ».*

De telles corporéités visent alors à conserver les liens privés dans l'interaction publique. En effet, il ne s'agit pas de préserver certaines zones de soi mais plutôt d'assurer l'intimité de la cellule créée à partir du binôme dans un « coin » de la cabine :

« E.A : Et lorsque vous prenez l'ascenseur avec votre femme, est-ce différent ?

Jean-Baptiste (15^{ème}, 302) : Bah pas tellement plus que ça, je pense pas, enfin on se colle quoi, on fait pas attention aux autres, on est dans notre bulle mais c'est tout, je saurai pas dire ».

De nouveau convoquée, l'image de la « bulle » enferment les corps, les individus et les regards dans une sphère protégée par l'intimité du couple. Pour que ce point soit plus complet et plus représentatif, l'étude des perceptions des individus en situation de coprésence avec ces couples serait nécessaire pour questionner le type de rapport qu'ils pourraient faire naître et ceux auxquels les habitant.e.s présent.e.s pourraient se confronter. Si Julie (16^{ème}, 304 B) n'assume pas la mise à nu de son intimité devant les habitant.e.s, nous nous demandons si un sentiment de gêne (que suggère Nelly, 13^{ème}, 304 B) en résulterait chez ces dernier.e.s :

Julie : « quand on est tous les deux sans personne bah ça dépend. Si on est focus sur quelque chose je m'écarte sinon je me mets plutôt près de lui euh enfin je le tiens dans mes bras alors que si il y a des gens bah non je le fais pas, enfin c'est pas indécent mais je ne le fais pas, je me dis les gens ils ne veulent pas voir un couple se câliner ».

Nelly en évoquant son compagnon : « Dans les transports quand y a d'autres gens ça ne me gêne pas de le tenir dans mes bras, ici ce n'est pas pareil car il n'y a pas la même proximité. Tout le monde a l'habitude d'être à côté mais je ne vais pas oser me coller à lui parce qu'on est très proches des autres ».

Les rapports de proximité mettent donc en jeu différentes formes de sociabilité et de domestication des corps. L'opposition du comportement de Jean-Baptiste et de Nelly témoigne de différents rapports aux autres, à l'espace de la cabine et à soi. Les liens qui unissent les individus semblent justifier de certains degrés d'appropriation de l'espace, les mouvements des corps dépassant les limites fixées par la ritualisation des interactions. Alors que la confrontation à l'autre se mesure dans la gestion des proximités, les couples perturbent l'ordre établi, ils s'accordent de menus faits qui participent à la création de sous-espaces et au sentiment de l'entre-soi :

« Nelly lorsqu'elle est accompagnée de son partenaire (13^{ème}, 304 B) : Et si par exemple je suis avec Killian on discute tous les deux et qu'il y ait quelqu'un ou pas je m'en fiche en fait, on est toujours à côté de toute façon (...) ouais parfois on s'embête, on a déjà dû déranger les personnes mais bon.

E.A : Pourquoi vous les auriez dérangées ?

Nelly : Bah on se chahute quoi ».

Ces comportements ne sont toutefois pas les plus fréquents, la normalisation et la tenue de la « face » devant une figure inconnue prenant rapidement le pas :

Nelly (13^{ème}, 304 B) : « Je me suis déjà sentie idiote dans les ascenseurs quand les portes se sont ouvertes et que j'étais en train de m'amuser avec Killian ».

L'expérience perçue et vécue dans l'ascenseur est donc prise dans des jeux de rôles, qui se laissent parfois aller à l'oubli des autres ou à la comédie des apparences. Mais dans chacun des cas, il y a une scénarisation, avec la place des corps, les attitudes, les yeux. Le compagnon est à la fois une ressource pour s'extraire de l'anonymat, provoquer un entre soi, et une menace pour la préservation d'une identité maîtrisée.

Les familles et les enfants : Par définition, une famille est composée de plusieurs membres unis. Nous remarquons que l'expérience vécue et perçue des familles diffère et a des conséquences sur la forme et l'intensité des sociabilités au sein de la cabine de l'ascenseur. La gestion des proximités est plus difficile, et souvent, l'adulte est responsable des mouvements corporels de chaque enfant. Nous n'avons pas interrogé d'habitants accompagnés d'enfants en bas âge. Cependant, les grands-parents interrogés ont témoigné de deux types d'expérience au sein des cabines d'ascenseur. Jeanne (11^{ème}, 302), lorsqu'elle évoque « *le stress, il n'y a pas beaucoup de place avec la poussette* » souligne pendant le parcours commenté :

Témoignage à propos de l'expérience dans la cabine, donné pendant le temps d'attente sur le palier : Jeanne me raconte que lorsqu'elle reçoit ses petits-enfants elle ne se sent pas à l'aise dans l'ascenseur car elle manque de place, elle essaye de se mettre dans un coin de l'ascenseur pour les canaliser, « ne pas embêter les autres » et « rester tranquille dans le calme » mais elle souligne que les ascenseurs sont des attractions pour ses petits-enfants et qu'à son âge elle préfère que sa fille les accompagne. Avec les poussettes, elle souligne que c'était différent après que je lui aie posé la question.

Certes, les familles et leurs poussettes occupent l'espace mais celles-ci recherchent également des places pour y être à l'aise. Les coins sont en effet perçus comme des espaces de repli, de sauvegarde et de protection des individus contre le face-à-face, ce qui pourrait expliquer que des familles laissent passer l'ascenseur jugé trop plein :

Dans l'ascenseur : Nous sommes trois dans l'ascenseur, le premier à droite contre la glace, le second contre la paroi adjacente aux portes, je suis dans le coin gauche contre la glace (...) Lorsque les portes palières s'ouvrent, une dame avec deux enfants ne montent pas dans l'ascenseur. (O304BD 6).

Notre observation ne suffit pas à comprendre le choix de la famille que nous avons observé. Cependant, elle nous permet de poser la question de leur expérience et de leur rapport à l'espace et aux autres. Il n'est d'ailleurs pas exceptionnel que les habitant.e.s partagent les ascenseurs avec des familles. Dès lors, les « coins » sont particulièrement convoités pour la préservation des espaces vitaux :

Jean-Baptiste (15^{ème}, 302) : « Surtout que y a les mamans avec leurs poussettes, y a aussi des femmes enceintes au 4^{ème}, elles prennent de la place ».

Jannick (16^{ème}, 304 B) : « Bah tu vois là je me mets toujours plutôt dos contre un mur pour laisser les gens rentrer. S'ils ont des poussettes parce que c'est un immeuble résidentiel donc t'as souvent des gens avec des poussettes. Déjà t'as pas vraiment de place si t'es plus de trois dans l'ascenseur avec en plus la poussette et la famille imaginons qu'elle soit au complet, et surtout t'as pas forcément envie d'être embêté par les enfants »

Certes, les familles sont perçues comme des corps qui encombrant l'espace et les enfants comme des interactants qui perturbent l'ordre établi. Mais apprend-t-on à se conformer aux règles d'interaction dans l'ascenseur d'une tour résidentielle ou celles-ci sont-elles toujours remises en jeu ? Ceux qui semblent déroger à l'ordre social n'échappent pas aux jugements des habitant.e.s présent.e.s. Pourtant, l'enfant jouit de ce privilège qu'il peut être lui-même. Il s'affranchit des règles d'interaction ou de leurs mises en place quotidiennes en fonction des individus présents. En effet, Lily souligne l'absence de contraintes sociales chez les enfants : « *Les enfants y en a des tout calme, d'autres regardent autour d'eux. Ils sont beaucoup à regarder autour d'eux ou à vous fixer* ». Guertz (2000) et Mauss (1950) considèrent le fait de regarder quelqu'un fixement dans la vie quotidienne comme déplacé et grossier. Cette dimension est d'autant plus présente au sein des ascenseurs que les regards fixes provoquent en premier lieu des sentiments de gêne et d'intrusion dans l'intimité de chacun.e. Ces sentiments sont les produits des modèles d'éducation dont on peut aisément étudier les préceptes sociaux, si nous observons avec Erving Goffman les jeux de regards dans les lieux publics. En effet, la figure de l'enfant nous permet de comprendre que les corporéités, les jeux et les perceptions des regards qui en émanent au sein des ascenseurs, s'apprennent selon l'éducation et l'expérience du trajet vertical. Les enfants sont donc des sujets d'étude particulièrement intéressants car leur absence de maîtrise des compétences sociales permet de retracer les manières d'être dans l'ascenseur d'une tour résidentielle. En effet, alors que ceux-ci ont l'interdiction d'entrée sans adulte dans la cabine du Presqu'Île 2 avant leurs dix ans⁷², ils ne répondent pas aux exigences d'une situation de coprésence. Ils sèment le trouble, attisent la curiosité, favorisent les échanges de regards et créent une nouvelle forme d'interaction : ils sont des agents de socialisation particuliers. Ainsi, les habitant.e.s remarquent leurs comportements, en partie libérés des rituels d'interaction que nous avons étudié :

Lionel (7^{ème}, 304 A) : « Les enfants ils sont marrants ».

Nelly (13^{ème}, 304 B) : « Après ça dépend, par exemple si y a des enfants, je les trouve toujours mignons donc je les regarde en fait (...) ils sont tous choux, ils vont faire des grimaces, ils vont se cacher derrière leurs parents ou alors ils bougent partout, ils vont toujours contre la glace ».

Les enfants réactualisent donc les problématiques que nous posions vis-à-vis des formes d'engagement individuel et de sociabilité avec les « autres » présents dans la cabine. La proximité des corps, les sourires « rieurs » et avenants, ne sont alors pas des indices de plus forts liens de socialisation, de familiarité ou d'amitié. La relation aux enfants montre des degrés de tolérance dans la négociation des proximités, et de fait des territoires du moi, autant que pour celle de ce que l'on donne à voir de soi. Cette redéfinition des corporéités nous permet de comprendre que les formes

⁷² Le gardien du Presqu'Île 2 nous rappellera les règles d'usage des ascenseurs à plusieurs reprises en soulignant fortement l'interdiction de se déplacer en ascenseur pour les moins de dix ans non accompagnés. Certain.e.s habitant.e.s grands-parents ou parents que nous avons interrogé nous rappellent cette règle fondamentale pour la sécurité de l'enfant (Marie-Noëlle, Carole, Isabelle).

et les intensités de socialisation entre les habitant.e.s du Presqu'Île 2 dépendent de rapports de confiance.

- *Des placements et des manières d'être récurrents ?*

Bien que répétitifs, les trajets en ascenseur ne se ressemblent pas toujours. Avant d'étudier les enjeux des rapports de confiance, nous retrouvons dans les discours des habitant.e.s la différenciation des expériences lors des « heures de pointe ». Les jeux de proximité changent avec les heures. On acceptera machinalement des formes inconfortables de coprésence, celles dont les résidents pris dans les rythmes quotidiens des habitant.e.s du Presqu'Île 2 font l'expérience. Leurs corps épousent les autres pour gagner de la place sans que les regards ne s'échangent. Le résident semble moins soucieux de la préservation de son territoire. L'habitué de « l'heure de pointe » se reconnaît à la maîtrise de ses mouvements corporels : dès que les portes de la cabine s'ouvrent, il jette un regard et il se met en mouvement. De cette manière, celui-ci montre sa capacité à faire de la place et à ajuster les proximités entre les corps. L'entretien avec Lionel et Evane, le premier au chômage depuis un an et le second (son fils) travaillant à des heures fixes, nous montre à quel point ce moment de tensions sociales n'implique pas inévitablement des « situations de coaction compétitives » (Desportes, 1969) entre les habitant.e.s pour la préservation de son territoire du moi et de ce que l'on donne à voir de soi. En effet, les moments de fort trafic, notamment le matin, sont également ceux pendant lesquels les résidents acceptent volontairement de céder de l'espace, contrairement aux retours au domicile, le soir :

« Evane (7^{ème}, 304 B) : Le matin voilà je prends sur moi, ça devient presque automatique, je sais qu'on sera beaucoup et je me pose pas la question de si je vais avoir de la place ou pas, je fais avec.

E.A : C'est-à-dire ? Tu te places différemment que tout à l'heure ?⁷³

Evane : Je me souviens plus, attend... ouais on était que tous les deux non ?

E.A : Oui.

Evane : Ouais c'est vrai, bah ouais quand je pars un peu en retard et que y a du monde je sais que l'ascenseur va s'arrêter à presque tous les étages tu vois. Donc ouais j'ai moins d'espace que tout à l'heure avec toi mais c'est souvent comme ça parce que j'ai des horaires comme tout le monde la semaine. Je calcule pas ma place le matin, je la calcule plus le soir ça m'énerve, je suis fatigué, j'en ai marre et je sors du métro en plus (...)

Lionel : Sérieux ? Avant je croisais beaucoup de monde mais on se battait pas pour avoir de la place, on est pas des sauvages, on est conviviaux nous, on essaye d'arranger tout le monde. Bon là moi je croise plus grand monde faut dire ce qui est ! ».

Les interactions corporelles semblent répondre aux nécessités de gain de temps et donc, à celles de la maximisation de l'espace au sein de la cabine : il s'agit de remplir au maximum l'espace malgré les situations de face-à-face et les sentiments de gêne. Nous pouvons donc voir la manière avec laquelle les situations du quotidien construisent à la fois des cadres d'expérience des usager.e.s de

⁷³ Cet entretien a eu lieu suite au second parcours commenté avec l'interrogé.

l'ascenseur et leurs comportements. Cependant, ces analyses sont mineures et nos précédentes observations ont montré que les spatialités et les sociabilités se nouent dans le rapport à l'autre et en fonction de l'espace.

2.1.c Rapport de confiance et rapport conflictuel : civisme, altérité et genre

Qu'en est-il d'ailleurs de ces rapports à travers lesquels les habitant.e.s développent des formes de sociabilité au-delà de la négociation de « coins » préférés et des jeux de regards, même si nous avons mis en avant les particularismes des enjeux de reconnaissance, de familiarité, et d'interconnaissance dans les ascenseurs ? Nous postulons que de la même façon que le métro (Sacks, 1989⁷⁴), les interactions entre les individus se nouent une fois que les résidents ont perçu et jugé l'apparence des autres. Nos premiers résultats soulignent des moyens d'apparaître comme un « interactant viable » (Le Goff, 2013) à travers des jeux de posture et de regard, ritualisés et conformes à l'ordre social créé, ou au contraire comme un « interactant non viable ». Nous avons montré que le parti pris de l'isolement, du degré nul d'interaction corporel et visuel, parfois perçus comme un manque de « politesse », sont des formes stratégiques « d'inattention civile » mais également des critères d'identification de ce second type d'interactant. Cependant, dans une société où le corps est au cœur d'une démonstration de soi, de celle de l'appartenance à un groupe social et d'une identité, il est le premier signe social d'un individu (Simmel, 1999)⁷⁵. Nelly (13^{ème}, 304 B) déclare :

« Y a une petite dame, je crois qu'elle fait, enfin je vais être méchante, mais en gros elle a une allure toute courbée... elle a les cheveux blancs avec une frange qui lui arrive dans les yeux, elle est habillée presque toute en noir et je trouve qu'elle fait un peu personnage de film d'horreur, et pareil je l'ai repérée et elle met trois plombes à arriver pour aller aux ascenseurs donc je me force à retenir les portes pour elle. Mais j'aime pas trop être avec elle (...) ».

Jeanne (11^{ème}, 302) identifie la même personne et la qualifie de telle manière :

(nous regardons par la fenêtre, Jeanne me montre la bouche de métro et les arrêts de bus visibles depuis sa fenêtre) : « Vous voyez cette dame ?! Elle passe tous les jours, elle habite au 304, elle marche pas bien (...) vous avez vu cette façon de s'habiller, on dirait une SDF ».

Jeanne ne croisera jamais cette dame dans les ascenseurs mais dans les commerces de proximité qu'elle rejoint à la sortie de l'IGH tels que la boulangerie et la pharmacie. L'allure et la tenue, les vêtements, les accessoires, les coiffures distinguent les habitant.e.s, les « originaux » (Claudine, 4^{ème}, 304 B) des plus communs : « les dames elles sont toutes pareilles, et vas-y que je me recoiffe »

⁷⁴ SACKS, Harvey, 1989, « Lecture eleven on exchanging glances », *Human Studies*, vol. 12, no. 3-4. 1964-1965 lectures, pp. 333-348 dans TONNELAT Stéphane, 2011, « Confiance et émotion dans le métro de New York » in ESPINASSE Catherine et LE MOUËL Eloi, *Lieux et liens : espaces, mobilités, urbanités*, tome 2 : *Des liens qui créent des lieux*, L'Harmattan.

⁷⁵ SIMMEL Georg, 1999 dans *Ibid* note 54.

(Claudine, 4^{ème}, 304 B). À ce titre, lors du second parcours commenté, Nelly (13^{ème}, 304 B) avait identifié les habitant.e.s selon des critères physiques : les lunettes de soleil de la dame du 14^{ème} étage et les vêtements « *très sérieux, il fait homme d'affaire* » d'un habitant dont elle ne connaît ni le nom, ni l'étage de son logement et avec qui elle n'a jamais discuté. Ces attentions portées à « l'apparence » créent des frontières entre les individus autant qu'elles permettent de les identifier dans la tour résidentielle. En effet, certains « *passent inaperçus* » et d'autres « *sont reconnaissables facilement* » (Camille, 9^{ème}, 340 B). Par conséquent, l'observation de la présentation de soi à travers cette « coque de protection » dont Goffman propose la définition persiste à reproduire des schémas assez stéréotypés de la (grande) ville dans les ascenseurs, qui assument peu les différences de tenue entre les individus. En effet, « la tenue se révèle dans le maintien, le vêtement, elle conditionne la confiance que l'on fera à quelqu'un en le considérant comme un interactant (...) 'apte à agir' » (p.374)⁷⁶. Cependant, une portion de nos interrogé.e.s témoignent ne pas porter quelconque attention à ces attributs. Ainsi, nous montrons que ce sont surtout des rapports de confiance qui naissent de l'observation attentive à « l'apparence » du corps. La particularité de l'expérience du trajet en ascenseur au sein du tour résidentielle tient alors à l'identification des sujets qui le traversent dans les engins verticaux selon leurs « apparences ».

Particulièrement attentifs à la présence de non-habitant.e.s au sein de la co-propriété, les habitant.e.s de l'IGH observent les profils des usager.e.s des ascenseurs. En effet, la question de la sécurité est fondamentale dans la perception et le vécu de l'expérience du trajet. Certes, ni les portes des halls d'entrée ne sont accessibles sans un code d'entrée et les ascenseurs ne peuvent être empruntés après 20 heures 30 et avant 07 heures sans un badge nominatif. Cependant, il semble que les flux et les mouvements soient tels qu'ils facilitent l'entrée au sein du Presqu'Île 2. Depuis peu en effet, des caméras de surveillance assurent la sécurisation des halls d'ascenseur, d'entrée et de boîtes aux lettres ainsi que les paliers. Or, selon la majorité de nos enquêté.e.s, ces installations sont insuffisantes. Le paradoxe apparaît alors dans les demandes relatives à la sécurisation des trajets en ascenseur : des caméras de surveillance dans la cabine sont considérées comme une atteinte à la vie privée tandis que leur absence participe au sentiment d'insécurité selon le gardien. Nous pouvons nous demander dans quelle mesure des sentiments de sécurité ou d'insécurité ont une influence sur le comportement dans les situations de face-à-face et sur l'engagement social dans les ascenseurs. Comment le corps pourrait-il suggérer des sentiments de malaise dus au sentiment d'insécurité ? Nous n'avons pas pu répondre à ce questionnement mais certains témoignages montrent qu'ils ont

⁷⁶ CEFAÏ Daniel (dir.) et PERREAU Laurent (dir.), 2012, Erving Goffman et l'ordre de l'interaction, CURAPP-ESS/CEMS-IMM, 467p.

pour conséquence un rapport aux autres, une appropriation et une qualification différente de l'espace-temps en ascenseur. Pour Chloé (9^{ème}, 304 B) :

« Chloé : Pour moi dedans t'es pas en confiance, ça va on est en froid avec personne dans l'immeuble mais tu sais jamais qui tu vas croiser, tout le monde rentre, regarde les Uber Eats on leur donne bien les codes et toi t'es bien rentrée non ? D'ailleurs t'es rentrée comment ?

E.A : Je suis entrée en même temps qu'une autre personne en fait, j'attends jamais longtemps.

Chloé : Ce n'est pas contre toi, mais tu vois, t'as réussi à entrer très facilement et en plus on a des docteurs et des avocats donc tout le monde entre.

E.A : Et est-ce que cela change tes comportements dans l'ascenseur ?

Chloé : Pas forcément, mais je fais attention, je vais pas me coller du tout mais c'est aussi parce que ma coloc a eu des emmerdes avec un mec une fois, pas ici, mais on est peut-être plus sensibles que les autres du coup ».

Le fait que Chloé interroge le rapport au genre dans l'interaction montre bien que la proximité des corps avec des inconnus dépend des profils et de l'identité des interactants. Si nous n'avons pas pu établir des logiques de placement selon les genres au sein de la cabine, Julie (16^{ème}, 304 B) déclare :

« Par contre y a un moment que je trouve plus menaçant c'est quand je rentre le soir, parfois y a des mecs euh enfin chelou, tu vois tu te dis ils n'ont pas l'air totalement net donc ils ne sont pas si menaçants, ça se trouve ce sont des gens bien mais pour l'instant j'ai pas encore tranché et j'aime autant ne pas prendre l'ascenseur seule avec eux parce que pour le coup t'es forcément plus proche. Dans un métro quand tu as quelqu'un d'aussi proche tu sais tout de suite que c'est bizarre quoi, dans un métro vide. Tandis que dans un ascenseur tu peux pas trancher en fait. C'est normal que le mec soit aussi proche mais tu peux pas te dire « c'est gênant » tout seul quoi... »

Les règles de proximité sont donc difficilement négociables entre les hommes et les femmes, et la perception d'un comportement « normal » semble confuse. Sans revenir sur la totalité des analyses détaillées de Rebekah Rousi (2015) sur la place des hommes et des femmes dans les ascenseurs d'une tour de bureau en à Adelaide en Australie, il faut rappeler qu'au-delà des rapports de repli sur soi ou au contraire de familiarité, de connaissance et d'amitié, les différences entre les hommes et les femmes sont notables et méritent des enquêtes plus approfondies.

Bien que l'expérience vécue et perçue du trajet soit prise dans la complexité de la définition de l'ascenseur : *« Les parties communes sont le point d'arrivée mais c'est pas chez vous...mais c'est un point d'arrivée parce que c'est sécurisé ! »* (Catherine, 17^{ème}, 304 B), au Presqu'Île 2, les enquêtes nous ont surtout montrées que le rapport à l'altérité de la (grande) ville procure un sentiment d'insécurité. Ce sentiment participe aux perceptions et aux représentations de l'autre, desquelles naissent les processus d'ajustements corporels et comportementaux. Comme Chloé, Jannick (16^{ème}, 304 B) rappelle la question de l'entrée des « Uber Eats » dans l'IGH : *« Ça dépend aussi tu vois par exemple les Uber Eats ils peuvent monter, on leur donne les codes et ça plaît pas trop aux gens »*. Celui-ci ajoute : *« (...) les gens aiment pas être avec les Uber Eats parce qu'ils prennent de la place déjà et puis parce que ça veut dire que tu peux être avec n'importe qui dans l'ascenseur alors que t'es plus ou*

moins collé à lui ». Dans une certaine mesure, Chloé et Jannick opposent les « habitant.e.s » à la figure de l'étranger défini comme celui qui ne loge pas dans la tour. En ce sens, les ascenseurs sont des espaces intermédiaires entre l'espace public, ouvert sur l'extérieur et l'altérité de la grande ville et caractérisé par des rencontres éphémères ; et l'espace privé et domestique, dans lequel les relations sont certes électives mais qui sont supposées s'établir entre des habitant.e.s d'un même immeuble de grande hauteur. Ces dernières semblent donc plus rassurantes.

La question des corporités et des spatialités permet donc de montrer que les interactions entre les corps, explicites ou implicites, suggèrent des rapports aux autres et à l'espace ainsi que des modes de négociation de l'anonymat et de l'identité des habitant.e.s. Si des « compétences sociales verticales » semblent se dessiner, des interactants tels que les enfants permettent à titre d'exemple de les dévoiler. Il reste à souligner la place et le rôle des échanges verbaux pour la socialisation des habitant.e.s et l'expérience sociale, à la fois vécue et perçue. Nous avons employé une définition restreinte de l'interaction comme langage social et perceptif non verbal entre des corps. Si nous avons vu que les « ruses » d'interaction permettent aux habitant.e.s d'éviter des les échanges verbaux, quels rôles ont ces derniers et que provoquent-ils ?

2.2 L'ascenseur, l'intermédiaire des sociabilités verticales

Les personnages de Jean-Pierre Ross ne s'interpelleront jamais par leur prénom durant la totalité de la pièce *L'Ascenseur*. Le dramaturge leur préfère les pronoms personnels « Lui » et « Elle ». La comédie se joue de la découverte des identités au gré de la progression des échanges, d'abord polis puis devenus plus familiers, grossiers et plein d'amitié. Les habitant.e.s du Presqu'Île 2 perçoivent-ils les ascenseurs comme le lieu de tels échanges ? L'étude des interactions vécues à travers les échanges verbaux révèle le paradoxe des situations de coprésence : elles sont le moment de la gestion de l'anonymat plutôt que celui de l'ouverture aux autres, mais elles créent des temps d'échange susceptibles de lier les habitant.e.s de la tour. Les échanges de paroles sont donc de nouveaux indices de l'intensité des sociabilités développées au sein de la tour. En effet, l'ascenseur est un véritable espace intermédiaire en ce qu'il révèle les réseaux d'interconnaissance au sein de la tour et qu'il met à nu la relation de l'habitant avec la figure de l'inconnu. Dès lors, l'intérêt de l'approche de Goffman dans ce travail réside dans l'analyse des formes et des intensités des interactions verbales. Plus que les corporités, les échanges dévoilent les processus de monstration de soi et ceux qui permettent l'acquisition de « compétences sociales verticales » pour la préservation de sa « face » et de son identité. Les interactions verbales sont électives et elles façonnent le rapport sensible à l'ascenseur : elles peuvent être stressantes, malvenues ou encore être agréables, familières et procurer ainsi de réelles sensations de plaisir et de déplaisir.

La grille d'observation créée pour observer et analyser les échanges de paroles au sein des ascenseurs n'a pas tenu. Celle-ci était notamment construite pour interroger la longueur des conversations et leurs contenus. Or, nous remarquons que le ton de l'interaction, c'est-à-dire le son, le volume et l'expression sont davantage les marques des réseaux d'interconnaissance que la longueur des échanges ou les sujets des discussions. Ainsi, nos observations sont basées sur l'analyse de la perception des modes d'énonciation plutôt que sur celle du contenu réel des paroles échangées. Toutefois, nous n'évacuons pas l'étude des mots employés tant ceux-ci sont l'indice de l'apprentissage de « compétences sociales verticales » qui assurent l'expérience maîtrisée du trajet. Ils sont d'abord une « parade » (Goffman, 1973) pour assurer un échange de circonstance, poli, et préserver son identité.

2.2.a Des échanges suffisants pour une expérience sociale satisfaisante

- **« Bonjour/Au revoir » : des civilités aux incivilités, de la parole au téléphone**

L'expérience vécue des trajets en ascenseur est caractérisée par un échange que l'on pourrait au premier abord considérer comme une banalité du partage d'un espace commun. Toutefois, contrairement au métro ou au bus pour Jean-Baptiste (15^{ème}, 302) : « *on se dit bonjour et au revoir donc c'est différent qu'ailleurs, le métro ou le bus je vais pas dire bonjour à tout le monde* », l'importance des formules de politesse dans l'interaction est propre au trajet vertical :

Xavier (13^{ème}, 302) : « Non, et ça j'ai très peur aussi que les gens parlent, c'est très... j'ai plus le terme... stérile comme conversation et comme rencontre avec les gens. C'est très stérile. Même le bonsoir, bonne soirée, pour moi si je pouvais ne pas le dire, je ne le dirais pas et c'est con parce que ce sont les bonnes manières mais... ouais c'est propre à l'ascenseur tout ça parce que souvent quand t'es proche avec une personne, physiquement, géographiquement, et bhé t'es quasi obligé de dire bonsoir, bonjour, d'être cordial. (...) Mais si le regard se croise t'es obligé de dire bonjour »

Plus que la « stérilité » de la conversation, la proximité des corps semble provoquer la nécessité de respecter les règles d'interaction sous peine d'être identifié comme un « interactant non viable », c'est-à-dire tout d'abord comme quelqu'un sans correction :

Nelly (13^{ème}, 304B) : « Parce qu'ici il faut dire bonjour/bonsoir/bonne soirée quand on sort de l'ascenseur, c'est la première fois que ça me fait ça et euh, une fois je suis sortie sans dire au revoir ou bonne journée parce que j'étais au téléphone, et j'ai entendu 'ouais ça dit même pas au revoir ces jeunes' bah du coup maintenant j'évite d'être au téléphone dans l'ascenseur. C'est juste de la politesse pour être poli. Y en a ils vont dire bonjour et à la tête on voit que ça les fait chier de dire bonjour, pour moi je trouve ça ridicule de dire bonjour si on en a pas envie »

Ainsi, si Nelly a la sensation d'avoir été interpellée à cause de son manque de politesse, ces formes d'échanges caractérisent des interactions faibles : elles sont brèves et n'engagent pas obligatoirement des conversations. Pourtant, les « bonjour/au revoir » sont perçus comme des interactions imposées. Si parfois la nécessité de répondre à cette règle d'interaction fait que l'on se

trompe : « *Je dis bonjour ou bonsoir, et parfois je me trompe alors j'essaye de me reprendre, mais tant pis* » (Camille, 9^{ème}, 304 A), nous avons pu observer que la quasi-totalité des personnes qui entrent et qui sortent des ascenseurs n'hésitent pas à saluer les habitant.e.s présent.e.s dans la cabine (O304AG 5 ; O304BD 6 ; O302AG 3). Celles-ci signalent de fait leur entrée qui, nous l'avons vu, perturbe l'équilibre de la défense des territoires personnels (le « moi »). Dire « bonjour/au revoir » est donc plus qu'une forme de politesse, elle est une fonction socialisante. La formulation, répétitive, et souvent qualifiée de « *superficielle* » (Xavier, 13^{ème}, 304) par ceux qui dénoncent la place qu'elle prend dans les interactions, est le moyen de signaler sa présence et de confirmer la considération de l'autre dans la cabine. Aussi, celles. ceux qui ne se conforment pas à cette règle d'interaction sont identifié.e.s et leurs attitudes instaurent pour certain.e.s un sentiment déplaisant lors du trajet :

Annette (11^{ème}, 304 A) : « Avant on avait pas les téléphones comme maintenant, non voyez vous-même, les jeunes ne disent même plus bonjour... une question d'éducation ça. Regardez les jeunes Demard au 9^{ème}, on ne les a jamais vu avec un walkman ou un téléphone, ils sont très polis et ils discutent. Ils sont très bien élevés les Demard. Il n'y en a pas beaucoup comme les Demard ».

Ainsi, les processus d'identification des habitantes entre eux sont à la fois le fruit de ce que l'on donne à voir de soi (geste) et de ce que l'on exprime (parole). L'extrait de l'entretien passé avec Annette souligne les confusions que provoque l'usage du téléphone. Nous l'avons vu lors de l'étude des corporéités, ceux-ci peuvent être des formes particulières de gestion de l'anonymat et de la proximité. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'assurer des formes d'interactions « faibles », le téléphone est un *biais* pour la démonstration de la prise en compte de « l'Autre » (Tillous, 2008). En interrogeant les travaux de E. Goffman, Isaac Joseph (2003) souligne que le « tact » dessine les « conditions de possibilité de l'interaction ». Ici, ce manque de « tact » provoque des « *rouspétages* » selon Catherine (17^{ème}, 304 B) qui participent à la perception et à l'expérience négative du trajet.

- ***Conversation banale : disponibilité et image de soi***

Les formules de politesse sont souvent les premiers échanges avant que l'on se demande quel temps il fait dehors. Cloisonnées dans une cabine sans fenêtre, il est important de souligner que ces premières formes d'interaction faible conditionnent les futurs échanges. En effet, accepter les règles d'interaction, c'est montrer sa disponibilité à l'autre et donc, faire de l'ascenseur un espace ouvert aux échanges comme à la formation de sociabilités. On le voit lors du parcours commenté avec Jeanne (11^{ème}, 304 A) :

Devant les portes palières (Nous attendons sur le palier que l'ascenseur arrive, nous allons à la boulangerie et nous descendons) : Jeanne me dit qu'elle se souvient du trajet que l'on a fait ensemble la semaine dernière et qu'elle se rappelle que personne n'a dit bonjour dans l'ascenseur, que l'on en avait discuté après. Jeanne me dit ensuite qu'elle espère que les personnes seront plus aimables aujourd'hui et qu'ils seront ouverts à la discussion.

Ainsi, cette image d'ouverture/fermeture des interactants montre que les premières formules échangées signalent une certaine disponibilité à l'interaction et à l'échange. Aussi, Lionel (8^{ème}, 304 B) se décrira comme quelqu'un de très sociable en justifiant ce trait de caractère par sa politesse et son ouverture à la conversation dans l'ascenseur. Les arrivées, les salutations et les départs sont ainsi des moments importants de l'interaction bien que les trajets en ascenseur soit courts. On observe d'ailleurs l'omniprésence des « bonjour/bonsoir » dans l'ambiance sonore de la cabine tant l'ascenseur est un lieu de passages rapides entre les étages qui ne cesse de ramasser les habitant.e.s (O304BD 7 ; O304AG 4). Ces analyses corrélerent ainsi avec les notions développées par Goffman : les rites de présentation que l'auteur associe aux « bonjour/bonsoir » sont des rituels et des modalités d'interaction particulières. Toutefois, ces échanges rapides semblent tenir une place singulière dans la perception de l'expérience du trajet vertical et dans le rapport aux autres. En effet, ceux-ci précèdent des conversations banales, pas plus intéressantes, et ils génèrent un sentiment de convivialité. C'est ainsi que Jeanne (11^{ème}, 304 A) décrira certain.e.s personnes telles que « *l'architecte que je croise est très agréable, il est souriant et a toujours un petit mot dans l'ascenseur* » ou encore « *il y a aussi cette jeune fille du 9^{ème}, elle a toujours son vélo et elle est très gentille, on échange des banalités mais c'est toujours agréable* ». Si la grande majorité des habitant.e.s du Presqu'Île 2 prennent les ascenseurs, leur ouverture à la discussion participe à la monstration de soi. Il s'agit ainsi de respecter la présence de l'autre, autant que d'établir une forme de protection de l'image dédagée : celle d'un « interactant » aux compétences sociales « viables ». Les conversations banales sont l'indice de faibles socialisations, mais toutefois existantes, entre les habitant.e.s de la tour. Le problème de l'analyse des conversations banales se pose (Quidot, 2007). Sous le titre du chapitre « L'interaction banale : sujet ou objet ? » (p.119), Sylvain Quidot discute la théorisation des conversations banales à travers les rites interactionnistes proposés par Goffman :

« Ce qui pose problème c'est la capacité des ressources réflexives données au chercheur pour déterminer les qualités d'une conversation banale, et de rappeler, comme on l'a vu dans la première partie, que celles-ci se réfèrent généralement aux paradigmes du quotidien auxquels elles se rapportent » (p.119).

(...) De cette manière, comme on retrouve chez lui des *échanges confirmatifs* ou des *échanges réparateurs*, existerait-il des échanges banals ? La réponse est clairement non » (p.119).

Les arguments de l'auteur aident à clarifier notre démonstration. Il ne s'agit pas ici de juger la qualité de la « conversation banale ». Nous montrons plutôt que des situations telles que celle décrite par Chloé (9^{ème}, 304 A) sont des manières d'être et de paraître essentielles à la préservation de la qualité de l'expérience des personnes présentes dans la cabine :

« *Y a des personnes que l'on croise que dans les ascenseurs. On lie pas de lien sauf les personnes âgées elles aiment parler, on a pas forcément le temps, mais voilà la pluie et le beau temps, voilà elles aiment bien parler. On se parle plus que dans le métro, moi je parle jamais dans les transports en commun, ici on vit dans le même immeuble, on est voisins on vit dans le même immeuble (...)* ».

Bien que « l'engagement » (dans les termes de Goffman) des résident.e.s dans les interactions ne puisse pas être ici qualifié d'important, la conversation banale appelle à l'apprentissage de « compétences sociales verticales ». En effet, si certain.e.s habitant.e.s respectent les règles d'interaction relatives aux échanges polis lors de l'entrée et de la sortie de la cabine, celles.ceux-ci sont également confronté.e.s aux paroles des autres habitant.e.s. Il s'agit alors de ne pas les refuser pour être reconnu comme un « interactant viable ». Le témoignage de Nelly lorsqu'elle évoque la critique qu'on lui a adressée suite à son absence de réponse, témoigne par exemple de cet argument. Plus encore, la figure de l'enfant interpelle comme elle nous a interpellé lors de l'étude des corporéités. En effet, si selon Catherine (17^{ème}, 304 B) le premier droit de ce dernier est d'appuyer sur le bouton de l'ascenseur, son premier devoir est bien de respecter les règles d'interaction lors des premières paroles succinctes échangées telles que « bonjour/bonsoir ». Telle est bien la critique adressée par Annette (11^{ème}, 304 A). Il n'est pas anodin que les critiques de ce type d'attitude perçue comme des incivilités aient été adressées par une personne âgée. Ce profil d'habitant est le plus sensible au maintien des conversations banales et à celui des faibles interactions dans l'ascenseur. Cependant, nous ne souscrivons pas ici aux analyses de Zito (1974) qui montrent que le désir de socialisation dans les tours newyorkaises s'exprime exclusivement chez les personnes âgées. Au Presqu'Île 2, il ne s'agit pas de différencier la volonté de socialisation selon les générations. Nous remarquons plutôt que les personnes âgées sont des figures qui encouragent les conversations banales et qui participent à la différenciation des expériences perçues et vécues au sein de la cabine. Ne pas interagir avec elles semble une grave incivilité tant celles-ci encouragent les discussions : « *C'est pas sympa de pas parler avec les mamies, encore les autres mais bon c'est différent elles te sourient en général et elles te disent un truc* » (Maïleen, 4^{ème}, 304 A). Lorsque les personnes âgées sont présentes, les habitant.e.s semblent plus enclin.e.s à partager un bout du trajet en assumant la coprésence, et donc en répondant et en nourrissant la conversation, aussi banale soit-elle. Lionel (7^{ème}, 304 A) et Chloé (9^{ème}, 304 A) soulignent à ce propos les échanges induits par la présence de ces dernières :

Lionel (7^{ème}, 304 A) : « Après, on engage la conversation avec les petites mémés, en général ça discute bien, on parle du temps, ouais les personnes âgées »

Chloé (9^{ème}, 304 A) : « Y a des personnes que l'on croise que dans les ascenseurs. On lie pas de lien sauf les personnes âgées elles aiment parler, on a pas forcément le temps, mais voilà la pluie et le beau temps, voilà elles aiment bien parler ».

Considérant la personne âgée comme un profil type avec lequel l'échange a lieu, l'expression de Chloé « *on lie pas de lien sauf les personnes âgées* » nous interpelle. Dans quelle mesure les conversations banales seraient-elles le moment de la création de « liens » entre les habitant.e.s ? Pourquoi Chloé pense-t-elle seulement créer des liens avec « *les personnes âgées* » ? Qu'évoque cette image du « lien » ? Dans quelle mesure ceux-ci façonnent-ils l'expérience du trajet ?

- ***Limiter les échanges ou comment utiliser les formules de politesse***

Avant de répondre à ces questionnements, interrogeons l'intentionnalité des interactants. En effet, nous n'en avons pas fait l'hypothèse mais nous remarquons que les formules de politesse sont également utilisées comme des moyens de créer des frontières immatérielles entre les individus. En effet, si nous montrons que ces interactions faibles témoignent de « compétences sociales verticales » qui permettent la reconnaissance de l'autre dans l'ascenseur, elles sont le plus souvent suivies d'un détournement du regard. Il s'agit alors de stopper le mouvement dirigé vers l'autre une fois lui avoir signifié son respect. Lors de nos enquêtes, nous n'avons pas pu observer l'ensemble des habitant.e.s présent.e.s dans l'ascenseur témoin. Les résident.e.s qui ont d'abord échangés des formules de politesse ont attiré notre attention et nous avons pu remarquer des différences entre les interactions qui ont suivies ces premiers échanges :

Dans l'ascenseur : Nous sommes trois dans l'ascenseur. Un homme entre dans l'ascenseur, dit bonjour, et place son dos contre l'ascenseur les yeux vers les boutons. Les autres ne le regardent plus. Silence dans l'ascenseur. Pas d'interaction notable entre les deux autres personnes ni avec moi. Une dame entre, monsieur sort. Elle a ses écouteurs, ne dit pas bonjour (O304BD 6).

Ce type d'interaction : de la formule de politesse à l'absence d'interaction verbale est souvent rencontré lors de nos observations. Tel un rituel absorbé, cette manière de faire avec les autres s'exprime comme une habitude : « *c'est une habitude, j'y réfléchis plus de si je dis bonjour ou pas* » (Jérôme, 2^{ème}, 302). Dès lors, dans quelle mesure ces échanges peuvent-ils être dépassés ? Et en quoi les conversations sont-elles le signe de nouvelles formes de sociabilité verticale ? Pourrait-on parler de « lien » dans les termes de Chloé ?

2.2.b Du contenu au ton de l'échange : de l'expérience de l'altérité à la reconnaissance de l'autre

Les échanges entre les habitant.e.s ne s'arrêtent pas aux formules de politesse et les tons diffèrent en fonction des événements éphémères du quotidien, de la routine, des dispositions à l'échange, de l'intention des habitant.e.s et des personnes présentes. Certes, les conversations dans les ascenseurs semblent factuelles du fait de la durée de coprésence et du trajet. Cependant, ces faits participent à la perception de l'ascenseur comme un espace relativement socialisant au sein de la tour. L'expérience du trajet est celle de la gestion de formes de sociabilité verticale contraires ressenties à travers les échanges verbaux. En effet, l'interconnaissance fonctionne par réseaux entre des individus aux visages familiers, des voisins de paliers ou des ami.e.s logé.e.s dans la tour. Celle-ci crée des situations de coprésence qui renouvellent les échanges verbaux et à travers eux, les sentiments éprouvés et la perception du trajet. Ces formes de sociabilité se confrontent à d'autres, caractérisées par la gestion de l'altérité de la (grande) ville : des inconnus dont le statut oscille entre résident.e du Presqu'Île 2 et patient.e et client.e des cabinets professionnels situés aux premiers

étages de l'IGH. Des formes de malaise ou au contraire de bien-être apparaissent alors. En effet, les habitant.e.s perçoivent le trajet vertical comme un moment de figuration face à des personnes que l'on finit souvent par connaître ou ceux-ci soulignent au contraire que les trajets en ascenseur sont de francs moments agréables avec des habitant.e.s que l'on aime à croiser et à discuter avec. Il est à ce propos intéressant de voir que ces variations sont d'après Imède (8^{ème}, 302) suggérées par des différences « culturelles ». Installé au Presqu'Île 2 deux mois après son arrivée en France, l'habitant algérien s'étonne des attitudes et des rapports aux ascenseurs au sein de l'immeuble de grande hauteur lyonnais. Celui-ci perçoit les parties communes comme des espaces de socialisation, de réunions des habitant.e.s et de croisements qui entraînent de forts échanges au ton « *très expressive* ». Mais ces perceptions ne tiennent plus dans le cas du Presqu'Île 2. Les ascenseurs de l'IGH sont pour lui des espaces dans lesquels les habitant.e.s restent très fermés à l'échange et aux discussions. Ce n'est qu'avec sa voisine de palier devenue « *une amie* » et « *un repère* », qu'il s'autorise à converser publiquement. Le témoignage d'Imède nous interroge donc sur les liens existants entre les habitants et sur la perception que ceux-ci ont des échanges verbaux pendant les trajets en ascenseur. Sont-ils le fruit d'une culture commune façonnée par la gestion de l'anonymat ? Nous ne répondrons pas aux questionnements d'Imède mais ils ont l'intérêt de soulever les enjeux relatifs à la perception d'un temps de trajet soumis aux situations de coprésence et aux formes de sociabilité qui se créent, ou non :

Imède (8^{ème}, 302) : « En fait ça dépend des voisins. Après moi je suis une personne très sociable donc parfois quand y a des voisins je me dis c'est mes voisins autant initier une petite discussion dans l'ascenseur. Et y en a qui sont réceptifs et y en a qui s'en fiche mais à un point, en mode ils sont là « je prends mon ascenseur me casse pas la tête » du coup toi t'es un peu dans ton coin. En fait c'est en mode des gens qui n'aiment pas discuter avec leurs voisins. Parce que moi dans ma culture j'ai grandi avec mes voisins tu vois en Algérie. C'est un truc culturel quoi. J'sais pas ce sont peut-être de vraies différences culturelles entre nous. On a un dicton qui dit...euh... « Avant d'acheter la maison achète les voisins » ».

Ainsi, nous remarquons que les échanges verbaux entre les habitant.e.s du Presqu'Île 2 au sein des ascenseurs dépendent de réseaux d'interconnaissance. De quelle manière ces réseaux d'interconnaissance se forment-ils ? Et comment ceux-ci sont-ils perçus pendant le trajet vertical ? Se créent-ils lors des déplacements verticaux au sein du Presqu'Île 2 ? Nous n'avons pas les clefs d'analyse pour répondre à l'ensemble de ces questions. Toutefois, nos enquêtes montrent que l'ascenseur est perçu comme un sas social dans lequel le contenu et le ton des échanges verbaux caractérisent tout d'abord différents degrés d'interaction façonnés par des relations sociales hétérogènes. Celles-ci créent un rapport particulier au trajet. Afin d'en préciser les enjeux, nous avons dégager deux formes de posture face à différents tons de conversation.

Le rire, une règle d'interaction « informelle » (Quidot, 2007, p.183) : Tel que le montre Quidot (2007), le rire et l'humour créent des moments de coprésence particuliers. Ainsi, si des événements du quotidien sont commentés dans les cabines tel que nous avons pu l'observer (O304BD 1),

l'humour crée des sentiments contraires : de la gêne à l'appréciation du trajet partagé avec des habitant.e.s parfois identifié.e.s comme des agents socialisants. Nos observations et les entretiens avec Maïleen et Amandine soulignent les contradictions de la place du rire dans le rapport à l'autre et à l'expérience du trajet :

Dans l'ascenseur : Nous sommes quatre dans l'ascenseur. Deux personnes contre la glace, une à côté du tableau des boutons et je suis contre la paroi. Les personnes rigolent et échangent car un mot est accroché dans l'ascenseur pour prévenir d'une prochaine fête (O304BD 1).

Maïleen (4^{ème}, 304 B) : « Je me suis déjà pris plein de fou rire dans l'ascenseur avec des amis, sinon en général je suis un peu gêné par ceux qui essayent de faire des blagues ou qui tentent de te parler comme ça, je sais pas comment réagir parce que souvent ça me fait pas rire (rires), t'es gêné quoi, c'est pas ton pote »

Amandine (11^{ème}, 304 B) : « (...) prenez Madame Amandorf elle trouve toujours quelque chose pour divertir, c'est agréable ».

Ainsi, l'extrait d'entretien avec Maïleen est un indice de formes d'interaction qui définissent certains échanges banals au travers du rire. En effet, des « éléments déclencheurs » liés aux événements quotidiens et éphémères pendant les trajets tels que le mot dans l'ascenseur sont des « éléments de rupture » (Quidot, p.183) du quotidien. Comme le montre les entretiens effectués par Quidot (p.182), le rire participe alors à la création d'une atmosphère particulière dans l'ascenseur qui peut donner lieu à des formes de « connivence » (p.182) entre les habitants tel que le soulignent les mots d'Amandine. Cependant, le témoignage de Maïleen montre bien que les situations ne sont pas figées, et que si le rire est un outil de socialisation entre les habitant.e.s, il est aussi une barrière qui crée des sentiments de gêne. Aussi, si nous faisons état du rire dans la fabrique du rapport aux ascenseurs, c'est parce qu'il est l'indice des liens créés entre certain.e.s habitant.e.s qui donnent lieu à des sous-groupes dans l'interaction au sein des cabines. Contrairement aux transports de la (grande) ville, les ascenseurs du Presqu'Île 2 sont des espaces où les habitant.e.s se croisent régulièrement : le rire peut être un motif d'identification des habitant.e.s présent.e.s (Amandine identifie Madame Amandorf) mais il est surtout un indice de formes de socialisation qui dépassent le temps de l'ascenseur. Camille souligne à cet effet : « *je rigole souvent avec les mêmes personnes, le gas du 11^{ème}, et sinon avec ma sœur ou un ami qui habite au 12^{ème}* ». Plus encore, le rire est un agent de différenciation des expériences en ascenseur : selon Camille (parcours numéro 2), elle et sa sœur auront ainsi tendance à maîtriser leurs rires et leur complicité face aux événements du quotidien dans la cabine pour ne pas perturber l'ordre social des autres habitant.e.s et ne pas provoquer des sentiments de gêne, ou les ressentir elles-mêmes, dans ce contexte de proximité. Mais ici encore, la perception du rire et son impact sur les interactions dans la cabine n'est pas univoque. Nelly (13^{ème}, 304 B) rend compte des interactions provoquées par sa complicité avec son partenaire :

« Après ça dépend, y a des voisins en fait en fonction de sur qui on tombe on peut plus ou moins discuter bien en fait. Une fois on parlait avec Killian et on a dit un truc qui a fait rire à côté et au final on a discuté ensemble ».

Ainsi, le rire déclenchera l'interaction avec d'autres sans qu'un « élément de rupture » du quotidien apparaisse dans l'ascenseur. Les formes de complicité entre des habitant.e.s dont les liens de sociabilité préexistent à ceux qui pourraient se former dans les ascenseurs participent également à la rencontre avec les « Autres ». Le rire peut donc amener à différentes formes d'échanges verbaux qui ajustent l'expérience du trajet et les relations aux autres. Dans ce premier point, il n'est pas ritualisé. Cependant, nous voyons avec l'exemple du rapport au genre, que le rire peut-être une forme de défense de son territoire du moi et de son intégrité qui apparaît dans des formes ritualisées.

Être une femme et gérer la familiarité pour la préservation de son intégrité : Camille précise son rapport à l'autre lorsqu'elle croise un habitant du 11^{ème} étage :

« (...) ma mère m'a toujours dit, méfies-toi des vieux satires dans l'ascenseur. Parce que par exemple, moi monsieur machin pour pas le citer j'aime pas prendre l'ascenseur avec lui forcément, il me fait des remarques, je sens son regard, là par exemple s'il m'avait vu avec ma robe il m'aurait dit « ah bah oh t'as une robe c'est pour moi non ? », donc voilà des remarques comme celles-là, c'est vrai que c'est un peu lourd alors je rigole bizarrement pour essayer de lui montrer que c'est gênant et que voilà stop à la fin ! Je fais ça tout le temps ça m'agace, je veux plus prendre l'ascenseur avec lui mais en même temps je vais pas calculer tout le temps s'il est là juste parce que je suis en robe par exemple ».

Le fait que Camille interroge la place du rire dans le rapport au genre interroge les formes d'interaction et les enjeux civiques qui se jouent dans la cabine. Il faut rappeler qu'au-delà des formes de sociabilité qu'encourage le rire entre les habitant.e.s, il est aussi un outil utilisé consciemment par l'habitante. Il n'est donc pas que le produit d'une situation qui crée de l'interaction instantanément ou qui reflète des réseaux de sociabilité. Bien que les enjeux de rapport au genre ne soient pas exclusifs aux ascenseurs du Presqu'Île 2 et semblent exister dans d'autres transports et lieux, nous voyons avec Camille qu'ils participent activement à l'expérience du trajet vertical et au rapport à l'ascenseur dans la tour : Camille redoute les passages dans l'ascenseur et les remarques qui ne sont plus de l'ordre de conversations banales mais plutôt des marques de sexisme. Le rire est ici intellectualisé, calculé et ritualisé pour la défense de son identité en tant que femme, d'abord, mais aussi pour la distanciation avec l'interactant. Le rire est alors un signal social pour la préservation de son intégrité et de son identité.

Laura Flandrin (2011 : 3) montre que la question du rire mérite un traitement sociologique approfondi pour la compréhension des enjeux de la « définition sociale de soi ». Le but de cette sous-partie n'est pas de s'essayer à une telle entreprise mais de souligner que tel que l'analyse la sociologue, le rire est un échange verbal qui engage une définition de soi dans l'opposition à l'autre qui donne lieu à des variations de socialisation.

2.2.c Effets de paliers et réseau d'interconnaissance

Au-delà des rires, les échanges verbaux peuvent également refléter des effets d'interconnaissance dans les ascenseurs en fonction d'effets de paliers. Nous remarquons que les habitant.e.s qui habitent les mêmes étages sont ceux qui échangent le plus dans les cabines : nous les repérons lors de nos observations grâce à leur entrée ou à leur sortie aux mêmes paliers (O302AG 3 ; O302AG 5). Nous ne pouvons pas mesurer l'intensité des liens de sociabilité entre les habitant.e.s que nous observons. Cependant, les échanges entre eux.celles-ci semblent plus familiers, ils semblent plus engagés par des tons plus affirmés, la voix plus élevée et directe, et par le contenu des échanges :

Dans l'ascenseur : Nous sommes deux contre les parois face-à-face, deux habitant.e.s entrent dans l'ascenseur, ils parlent des activités sportives de leurs enfants (O304AG 5).

Dans l'ascenseur : Je suis toute seule dans l'ascenseur contre la glace, deux habitant.e.s entrent dans l'ascenseur, ils parlent forts et ne s'arrêtent pas dans la cabine. Ils me disent bonjour et continuent de parler de vacances en Norvège (O304AG 1).

Dans l'ascenseur : Nous sommes trois. Les deux personnes parlent de leurs chiens et sortent au même étage (5^{ème}) (O304BD 7)

Ce type d'interaction nous pose la question de la différenciation de la perception des trajets en ascenseur et des pratiques à l'intérieur de la cabine en fonction des réseaux de sociabilité par paliers. En effet, bien que la majorité des habitant.e.s du Presqu'Île 2 soulignent croiser, reconnaître, et échanger avec les autres résident.e.s dans les ascenseurs plutôt qu'au sein des autres espaces communs de l'IGH, peu de conversations ont été observées au-delà des échanges de politesse et des rires de circonstances. Aussi, nos observations ne sont pas représentatives, elles mettent en lumière des entrées problématiques qui pourraient être complétées par des enquêtes de terrain plus importantes. Ainsi, nous ne pouvons pas affirmer que comparativement aux formes « faibles » (Joseph, 1993) d'interaction que nous avons identifiées, d'autres plus intenses seraient le reflet explicite de relations créées par étage et donc par la proximité immédiate avec des voisin.e.s habitant sur le même palier. Cependant, nous avons pu en identifier certaines qui reflètent ces jeux d'interconnaissance par étage. Nous pouvons donc nous demander si les rencontres dans les ascenseurs favorisent les relations de sociabilité, au-delà de celles observables dans les cabines.

2.3 Quitter l'ascenseur : des paliers aux logements, des réseaux de sociabilités ?

Nous avons vu que l'ascenseur donne lieu à des expériences quotidiennes, éphémères et banales, par lesquelles les relations avec les autres habitant.e.s du Presqu'Île 2 sont négociées au regard de la reconnaissance identitaire (Le Goff, 2013) selon les profils, les rapports de genre et les intentions des habitant.e.s. Bien qu'une partie des habitant.e.s soulignent que les échanges pendant

le trajet vertical restent spécifiques à ce moment et à ce lieu de déplacement dans la tour, d'autres affirment que les échanges ne s'arrêtent pas aux portes de l'ascenseur.

2.3.a Des paliers aux couloirs

Si l'ascenseur orchestre les déplacements entre les étages et les halls d'entrée, les interactions qui s'y jouent transforment également les couloirs horizontaux du Presqu'Île 2 en des lieux de sociabilité. Certes, nous avons vu que les fenêtres et les boîtes aux lettres sont des espaces refuges lorsque nous avons étudié les enjeux de corporités et de rencontres. Nous avons également montré que les temps d'attente devant les portes palières sont caractérisés par des stratégies d'évitement malgré qu'ils soient des lieux privilégiés de la rencontre entre les habitant.e.s. Ici, nous soulignons qu'au-delà de ces espaces de proximité avec les ascenseurs, les couloirs qui ne présentent aucune forme d'appropriation de l'espace (si ce n'est la présence de grandes plantes) sont les lieux de la maximisation des relations sociales développées dans les ascenseurs. En effet, ils sont rarement les lieux de l'ignorance : « *dans les couloirs par contre on se dit bonjour, on se regarde* » (Giuseppe, 8^{ème}, 304 B). Les couloirs assurent une transition entre l'appartement et les ascenseurs qui symbolisent la sortie de l'étage, soit entre le privé et le public. Les enfants qui ne sont pas autorisés à prendre l'ascenseur seuls avant leurs dix ans, investissent l'espace et sont des agents socialisants selon Carole (17^{ème}, 304 B). En effet, si les enfants perturbent l'ordre social et attisent la curiosité et les discussions entre les habitant.e.s dans la cabine, ils sont également les figures qui retiennent l'attention des interactants dans les couloirs. Sortir de la cabine, c'est permettre aux enfants d'investir un espace plus grand, et assurer aux grands-parents et aux parents des moments d'interaction plus faciles :

Marie-Noëlle (8^{ème}, 304 B) : « quand je suis avec mes petits-enfants dans l'ascenseur, je les surveille, ils sont excités. On discute sur le palier, on sort des ascenseurs. Les enfants jouent dans le couloir (...) »

La manière dont on occupe les couloirs n'est donc pas indifférenciée de celle dont on perçoit et l'on vit les trajets dans l'ascenseur. Rester dans le couloir et non pas devant les portes palières pour échanger est également en lien avec les premiers échanges dans la cabine, que l'on continue sur le palier. Selon Jannick (16^{ème}, 304 B), « *on finit les discussions devant la porte ou dans le couloir* ». Pour Lily (6^{ème}, 302) « *on prend le temps parce que dans les ascenseurs avec le monde et tout on parle pas trop, donc on attend d'être dans le couloir si on descend au même étage* ». Ainsi, les ascenseurs créent des réseaux de sociabilité à l'échelle des paliers car les discussions dans les couloirs sont souvent celles commencées dans les ascenseurs. L'expérience du trajet vertical ne peut être comprise comme celle de l'unique aller-retour en ascenseur. L'engin vertical interconnecte les espaces de la tour et en premier les couloirs, notamment séparés entre le bloc 304 A et le bloc 304 B. Les paliers sont ainsi des points de repères du trajet en ascenseur et ils forment de nouvelles

expériences quotidiennes au gré des rencontres et des sociabilités. Toutefois, ces résultats sont à nuancer. Ils présentent les pratiques et les perceptions de quelques interrogé.e.s et nous avons vu que les liens de sociabilités entre les habitant.e.s de la tour ne semblent pas importants au Presqu'Île 2.

2.3.b De l'ascenseur aux logements

Finalement, la transition entre l'ascenseur et le logement est plus rare. Claudine sera l'une des seules à nous compter ses rencontres à la fois éphémères et plus durables qui dépasseront les cabines, les paliers et les halls d'ascenseur et d'entrée :

Claudine (4^{ème}, 304 B) : « On peut rencontrer des gens très intéressants, ça m'est arrivé dans les ascenseurs, ça peut être un lieu de rencontres, si il est arrivé de me retrouver chez des gens que je ne connaissais pas parce que j'avais discuté avec quelqu'un dans un ascenseur. Vous savez j'ai une amie euh, elle me dit je me suis arrêtée deux étages en dessous, j'ai été faire la fête chez des gens parce que on discutait dans la discussion on est parti... bah venez boire un coup que je leur ai dit ».

En effet, si Claudine semble passer la porte des appartements des personnes rencontrées dans les ascenseurs, cette porte représente la frontière de l'espace privé qui met un terme à l'expérience *in situ* du trajet vertical. Ce point de tension entre l'intérieur de l'appartement et les couloirs lorsque l'on se dirige vers les ascenseurs est essentiel selon Fred (14^{ème}, 302) :

*« une fois la porte passée je ne me soucie plus de savoir si je suis en retard, si je vais rater l'ascenseur, si je vais croiser quelqu'un et patatati et patata, les enfants sont rentrés, on gère plus les politesses ou les bêtises des p'tits »
(...) « Parce que quand vous habitez au 14^{ème}, il faut toujours veiller aux enfants et vous êtes pas arrivés avant le 14^{ème} ! Bah oui ».*

L'expérience du trajet dépasse donc celle de la cabine et elle met en jeu la gestion des interactions pour la monstration de soi, des territoires du moi, de la bienséance et de toutes les autres formes de règles interactionnistes que nous avons citées et mesurées dans ce chapitre. Les formes plus intenses de sociabilités que nous distinguons des formes « faibles » étudiées ne peuvent pas être totalement rapportées à celles de sociabilités de paliers dues à la proximité des logements dans l'IGH. Cependant, il semble qu'à travers l'expérience individuelle et collective des trajets verticaux en ascenseur au Presqu'Île 2, les paliers soient des espaces d'interaction particuliers qui pourraient donner lieu à de futures investigations pour la caractérisation des spécificités de l'habiter vertical au regard des mobilités et de l'appropriation des espaces dans la tour.

Être pris dans les flux verticaux du Presqu'Île 2 nécessite l'apprentissage progressif et l'application de « compétences sociales verticales » à la fois collectives et individuelles. Se placer, regarder, percevoir les jeux de regards, décider de la priorité d'entrée dans la cabine en fonction des

étages habités et échanger devant et dans les ascenseurs participent à la négociation de son identité, de son anonymat et finalement à la reconnaissance d'un statut « d'interaction viable » qui encourage des formes de sociabilité spécifiques à l'habiter vertical. L'expérience perçue et vécue des déplacements quotidiens en ascenseur façonne le rapport à la verticalité à travers les enjeux de coprésence et de sociabilité autant qu'elle transforme le rapport aux lieux, aux fenêtres, aux boîtes à lettres, aux halls d'entrée, ect. La tour n'est plus une barre ou un bloc dans lequel les couloirs verticaux s'agencent au fil des montées verticales sans offrir d'échappatoires. Les habitant.e.s y trouvent des coins et des recoins par lesquels ils s'approprient l'espace et le temps, ajustent les proximités physiques et évitent les rencontres avec les habitant.e.s pour la préservation d'un rapport intime au trajet, d'une bulle qui se négocie même à l'intérieur de la cabine. Des figures telles que celles des familles, des enfants et des femmes en ont des expériences tout à fait particulières qui mettent à nu les spécificités des « compétences verticales sociales » développée par l'expérience du trajet vertical en ascenseur.

Mettre les pieds dans la cabine de l'ascenseur est donc un moment particulier qui marque le rapport entre l'individu et la tour. Il ne s'agit pas seulement d'entrer dans la cabine et de se déplacer dans la tour. Les corps cherchent les coins et les habitant.e.s se figurent des manières d'être et des manières de faire pour la préservation des territoire du moi (Goffman, 1973). « L'ordre social » (Tonnelat, 2011) se renouvelle au gré des particularismes du quotidien et les stratégies d'évitement ou de rencontre créent de nouvelles formes « d'inattention civile » (Goffman, 1973) selon les perceptions et les représentations de l'ascenseur comme un sas vertical. En effet, le statut d'espace intermédiaire de l'ascenseur façonne les expériences du quotidien : l'ascenseur est à la fois ouvert sur l'altérité de la tour et de la ville, et il permet l'appropriation des couloirs autant qu'il est le lieu de la maximisation des réseaux de sociabilités formés dans les ascenseurs comme ailleurs. Dès lors, les interactions et les formes de sociabilité entre les habitant.e.s se dessinent à la fois en fonction des intentions des habitants et des événements du quotidien qui laissent place aux moments de gênes ou de rires.

Lorsqu'ils prennent les ascenseurs, les habitant.e.s du Presqu'Île 2 entrent donc dans un dialogue implicite et explicite avec les habitant.e.s et ils nouent une relation avec la tour en fonction des incidents, des événements et des banalités du quotidien. C'est l'expérience quotidienne du transport vertical et la rencontre avec les « Autres » qui façonne le rapport à l'habiter vertical : le Presqu'Île 2 se traverse et les passages entre les étages laissent des « traces » (Steck, 2011) qui semblent marquer les habitant.e.s du Presqu'Île 2 et configurer les rapports aux ascenseurs.

Chapitre 3 : Du collectif à l'intime, l'expérience de l'ascenseur au prisme des ambiances

« Les espaces de transport font donc beaucoup plus qu'entourer les voyageurs. Ils entrent dans un dialogue tout à la fois gigantesque et intime avec un *usager* ». Eloi Le Moël, 2008, p.7

Propos introductifs et enjeux

Selon J.P Thibaud et Rachel Thomas (2000) : « l'environnement sensible de l'espace public urbain rend possible le déplacement et habilite l'échange entre les passants ». Entre la rue et l'appartement en hauteur du Presqu'Île 2, l'ascenseur rend possible les mouvements verticaux. Pourtant, il offre un environnement singulièrement différent des autres transports en commun dont les habitants de la (grande) ville font l'expérience. Clôt, sans issu, sans fenêtre, restreint par les contours d'une « boîte noire » qui ne donne rien à voir, l'ascenseur ne semble pas permettre la perception de l'espace urbain qu'il traverse tels que les engins du « système de circulation urbain » auquel nous avons montré qu'il appartient. Il ne semble pas non plus encourager l'échange entre les passants, qui nous l'avons étudié, rusent quotidiennement pour éviter le contact. Or, l'analyse de(s) ambiance(s) est essentielle pour la compréhension des pratiques quotidiennes :

« Dès lors que l'on se propose de décrire la vie sociale à même ses accomplissements pratiques se pose la question du rapport entre agir, et percevoir » (Thibaud, 2002, p. 192).

Pour Le Breton (2000)⁷⁷ : « il existe bien une relation de codétermination entre l'ambiance des lieux et la conduite du passant ». Pour J.P Thibaud (2002) : « l'ambiance nous révèle que l'espace se décline selon une variété de manières d'être là » et elle met sensiblement en forme l'environnement quotidien. De ces points de vue, l'environnement ambiant d'un espace dessine des manières de l'« habiter » (Thibaud, 2002). Dès lors, comment l'ambiance d'un ascenseur pourrait-elle être qualifiée ? Dans quelle mesure celle-ci conditionnerait-elle les rapports à l'espace, aux autres et au lieu ? De quelle manière l'environnement ambiant vécu et perçu du trajet en ascenseur configurerait-il les spécificités d'un « habiter vertical » ?

En interrogeant l'ambiance ressentie devant et dans l'ascenseur, il s'agit de discuter les configurations sensibles en lien avec l'aménagement du transport vertical au regard de l'anthropologie des sens : sonores, olfactifs, visuels, tactiles, thermiques. Porter à son apogée le sensible par l'étude des sens nous permet de questionner des actes et des attitudes ordinaires que nous avons étudié au sein du chapitre un et deux en fonction du cadre dans lequel se déroule l'action : « regarder, sentir, toucher, écouter (...) et une gamme d'affects : sentiment, sensation, émotion,

⁷⁷ LE BRETON, 2000 dans THIBAUD, Jean-Paul, 2002, « L'horizon des ambiances urbaines », *Communications*, pp.185-201

plaisir, désir » (Frias, 2001, p.31). D'après A.Frias (2001), si ces attitudes semblent banales, elles résultent de la perception de l'environnement ambiant et « organisent » les modes de socialisation :

« Ces sensorialités et sensibilités incorporent des modalités expressives et s'articulent avec les registres gestuel et temporel. Réglées selon les normes sociales qu'elles transmettent à leur tour, elles organisent le champ des expériences et des relations » (p.31).

Plus encore, elles ont un rôle dans la perception de l'espace : « Les saillances sensorielles « qualifient » et même « affectent » l'espace (Augoyard, 1998, p.20 ; Candau, 2000, p.28) »⁷⁸. L'ambiance qui en émane est un cadre d'étude essentiel : « une sorte d'arrière-plan de la perception, porteur d'émotions et de significations » (Sauvageot, 2003). L'emploi du pluriel des noms communs « émotions » et « significations » montre qu'un espace donne toujours lieu à des expériences sensibles différenciées selon les individus et les contextes socio-spatiaux. Cependant, lorsque Sauvageot utilise l'image de « l'arrière-plan », il nous rappelle que si l'ambiance structure l'expérience sensible d'un lieu, elle n'en est pas moins « ineffable » (J.P Thibaud, 2004). On parlera ainsi plus d'un « monde ambiant » (Thibaud, 2010) dans lequel plusieurs « ambiances » se distinguent selon les sensibilités (dues à l'usage différencié des sens) de chacun.e pour qualifier le monde phénoménal qui encadre l'expérience dans la ville.

Considérant le rapport sensible des habitant.e.s à l'ascenseur de la tour résidentielle, interrogeons-nous sur « l'interrelation entre l'individu percevant et l'objet perçu » (Tillous, 2009, p.81) et sur les « significations » (Sauvageot, 2003) que cette interrelation produit. Tandis qu'Augoyard (1979) montre que les déambulations quotidiennes dans la ville sont ordonnées selon les dimensions matérielles et immatérielles du lieu, Tillous (2008) rappelle que les espaces de transport ont surtout été étudiés avec l'objectif de cerner la réalité écologique des déplacements quotidiens. Selon l'auteure, cette récente focalisation de l'analyse sur le lien entre l'individu et son environnement a occulté celle du rôle du rapport sensible et des ambiances dans la définition de la relation entre l'individu et les autres agents sociaux. Cette « évacuation du social »⁷⁹ n'est pas le propos de notre travail. En effet, nous utilisons tout d'abord la notion d'ambiance pour comprendre comment l'expérience fonctionnelle et sociale du déplacement est caractérisée par la dimension sensible du trajet. Puis nous étudierons de quelle manière les pratiques ordinaires ont un rôle dans les processus de création des ambiances du trajet vertical, et un impact à la fois sur la relation entre l'individu et la tour résidentielle et sur la définition d'un « habiter vertical ».

Ainsi, nous prolongeons et nous dépassons l'approche développée au sein des deux premiers chapitres de ce mémoire. Certes, nous avons commencé à montrer comment la perception visuelle

⁷⁸ Dans FRIAS Anibal, 2001, « Une introduction à la ville sensible », *Recherches en anthropologie au Portugal*, n°1, pp. 11-36.

⁷⁹ Expression utilisée par TIXIER Nicolas (2001) dans TILLOUS Marion, p.82.

et sonore des autres individus présents participe aux choix de l'ascenseur, préféré à l'escalier, et contribue à développer des formes particulières de sociabilité et de monstration de soi devant et au sein de la cabine. Nous avons également souligné des enjeux dessinés par les sentiments de gêne, de malaise, de confiance, de convivialité et d'intimité au sein de l'espace vécu. Cependant, nous n'avons pas confronté l'expérience sensible de l'ascenseur à l'ensemble de ses aspects architecturaux et techniques au regard des sensations, des émotions et des souvenirs que ceux-ci procurent chez les habitant.e.s. Selon Pény (1992), la forme, la lumière, l'éclairage, la vitesse, la sonorisation, la propreté du métro créent un rapport entre la production esthétique de l'ambiance et la perception sensible de(s) individu(s). Rapportés aux ascenseurs, de quelle façon ces critères d'esthétisation de l'espace joueraient-ils des rôles principaux dans l'expérience sensible du trajet vertical ? Aussi, comme nous l'avons présenté en introduction générale de ce mémoire, « l'habiter vertical » se co-construit par une relation « affective » au lieu (Jacobs, 2005). Ainsi, il s'agit de comprendre comment l'environnement sensible devant et au sein des ascenseurs façonne les relations entre l'habitant et le trajet vertical, les autres et la tour. Les perceptions et les représentations, qui ne sont pas une « réalité établie et stable », mais qui sont toujours liées aux rôles des « des pratiques et des incorporations quotidiennes dans lesquelles le sensible joue un rôle d'importance » (Wylie, 2007) sont donc au cœur de ce chapitre.

Dès lors, nous présentons les lectures qui nous ont aidées à bâtir notre questionnement ainsi que les définitions clefs relatives aux « configurations sensibles » (Thomas, 2000) d'un espace et à leur impact sur l'expérience vécue et perçue des individus qui le traversent. Elles nous permettront d'affiner nos hypothèses de recherche et de montrer comment elles sont des outils pour révéler les infimes particularismes de l'expérience quotidienne des trajets verticaux en ascenseur.

- ***De l'ascenseur à la « cage », l'expérience « remarkable » (Rousi, 2015) du trajet vertical***

A la fois l'objet de scénarisations utopiques et dystopiques de la condition urbaine, l'ascenseur semble le support d'expériences extraordinaires dans la ville verticale. Rebekah Rousi (2015) souligne que ces images ne résistent pas au temps du récit littéraire : la banalité du trajet en ascenseur peine à faire ressortir les sensations et les émotions que pourrait provoquer le déplacement vertical. Répétitif et anodin, le parcours quotidien des passager.e.s semble anesthésié au sein d'ascenseurs dénués de toute qualité esthétique. L'auteure montre que l'expérience « négative » du trajet dans les immeubles de bureaux de grande hauteur est alors la plus significative. D'une part, la vitesse, la fluidité du trafic, sa sécurisation entre les paliers ainsi que l'état du sol et les couleurs de la cabine, nourrissent les discours des usager.e.s lorsqu'ils sont endommagés ou que l'état du fonctionnement du ramassage vertical est tel qu'on puisse le remarquer. D'autre part, l'odeur, le bruit et les attitudes qui dérangent l'ordre social sont dénoncés lorsqu'ils sortent de l'ordinaire. Les éléments de décor ne sont donc pas des critères suffisants pour caractériser et

problématiser l'expérience sensible du temps de transport. Ainsi, la question de l'ambiance ne peut être traitée sans celle de l'esthétique : ce « jeu de *signes* » perceptifs (Pény, 1992) qui redéfinit les sensations de confort maintenant associées à « l'ambiance » dans les transports urbains plutôt qu'aux seules performances techniques (Pény, 1992). Cette dernière est toujours un rapport à l'espace sensible autant qu'un rapport à l'autre et à soi. « L'ambiance » conditionne dès lors des pratiques et suggère des façons de se placer et de se mouvoir dans l'espace autant que ces mouvements ont un rôle dans sa création (Thibaud, 2002). Cependant, force est de constater que le *design* et l'esthétisme des cabines ne semblent pas marquer de façon « positive » le trajet des passager.e.s (Rousi, 2015). En effet, R.Rousi souligne que l'absence de verbalisation et de conscientisation des sensations éprouvées lors du déplacement en ascenseur lorsqu'aucune perturbation ne semble le toucher. Gilles Deleuze⁸⁰ (2002) souligne le paradoxe de la perception de la sensation : « toute *tension* s'éprouve dans une chute ». Cette « chute » illustre ce que rappelle Francis Bacon dans les termes de Deleuze : « La sensation se développe par chute, en tombant d'un niveau à l'autre (...). La chute est ce qu'il y a de plus vivant dans la sensation, ce dans quoi la sensation s'éprouve comme vivante ». Si bien que l'image de la « chute » coïncide avec les événements quotidiens que l'on retient parce qu'ils dérangent. En effet, questionner l'expérience sensible du trajet et son impact révèle surtout ce qui marque l'individu dans son rapport quotidien à l'ascenseur, et donc ce qui apparaît comme un événement qui rompt l'équilibre journalier ou qui provoque continuellement des sensations désagréables, là encore conscientisées lorsqu'elles n'échappent pas à l'insouciance du quotidien (Rousi, 2015). Dès lors, les travaux académiques sur les modes de vie verticaux font le récit d'ambiances terribles lors d'événements qui entravent les flux et qui dégradent les « cages » dans le temps (Zito, 1974 ; Shelton et al, 2013). En réaction à ces travaux, nous postulons que l'expérience du trajet en ascenseur doit être saisie dans sa globalité et analysée en termes « d'ambiances » différenciées selon les événements éphémères et banals de la vie quotidienne.

Sans pour autant les évacuer, l'enjeu de notre travail est donc de questionner la dimension sensible des pratiques ordinaires et l'émergence de représentations des ascenseurs qui vont au-delà des expériences « négatives ». Mener des parcours commentés à plusieurs reprises avec les habitant.e.s est notamment un premier moyen de saisir l'expérience dite « positive » et non « conscientisée » par l'individu dans les termes de Rousi (2015). Ainsi, nous proposons l'utilisons de la notion de « configuration sensible ». En effet, celle-ci organise la « triade » définie selon Thomas (2000, p.4) comme le croisement des « dimensions architecturales (environnement construit), sensori-motrice (motricité du citoyen) et social (sociabilité publique) ». L'enjeu réside d'abord dans l'analyse de la perception réciproque entre l'environnement construit et la sociabilité publique lors de la motricité

⁸⁰ DELEUZE Gilles, 2002, Francis Bacon : Logique de la sensation, Seuil, 176p.

du citoyen. Nous rapportons cette motricité au parcours en ascenseur au sein de la tour verticale. À travers la configuration sensible, R.Thomas (2000) souligne qu'il s'agit d'interroger la perception « active » des qualités sensibles de l'espace visible à travers les actes, les mouvements, les placements des corps ou les expressions faciales, en fonction de l'environnement sensible et perceptible par les sens. Toutefois, cette première définition ne suffit pas à saisir l'expérience sensible selon les « ambiances » du trajet vertical. Elle n'est qu'un premier outil de questionnement et d'analyse. En effet, avec Arrigoitia (2013), nous comprenons que l'expérience sensible du trajet au sein de la tour se construit dans le temps et qu'elle instaure un rapport mémoriel aux ascenseurs à la fois intime et collectif, en fonction des « ambiances » perçues et vécues des déplacements verticaux en ascenseur.

- ***Militer pour l'entretien de l'ascenseur, défendre la mémoire commune des habitant.e.s***

Arrigoitia (2013) va plus loin que R.Rousi. Il montre que la détérioration des engins verticaux et la destruction des tours résidentielles de logement social de Puerto Rico provoquent la narration de souvenirs malheureux vécus au sein des ascenseurs. Selon l'auteur, l'expérience de la forme architecturale de l'édifice, des couloirs verticaux et des cabines est fondamentalement sensible et elle prend corps : elle déclenche des émotions chez les habitant.e.s. Celles-ci naissent à travers la perception de l'environnement sensible devant et au sein de la cabine. Cependant, il faut attendre la destruction des tours résidentielles pour que les habitant.e.s extériorisent leur rapport sensible aux ascenseurs en fonction de leurs aspects, de leurs fonctionnements et des affects que ces éléments, relatifs à l'« ambiance » dégagée par la cabine, provoquent. Rousi (2015) souligne que l'environnement sensible du trajet vertical n'est conscientisé que lors d'événements particuliers dans les tours de bureaux. L'étude d'Arrigoitia nous montre que c'est encore lors d'événements extraordinaires (la destruction des tours et des ascenseurs) que l'expérience sensible est matérialisée au sein des tours résidentielles. Il ne faut pas oublier que le contexte dans lequel se forge ce rapport passionné aux ascenseurs des tours portoricaines est significatif. D'après l'auteur, les véhicules verticaux servent à l'instrumentalisation des discours des figures politiques locales. Celles-ci font des habitant.e.s les responsables de la détérioration des parties communes et des conditions de vie. L'état des ascenseurs est alors le mobile de la démolition des tours. Le point intéressant est que ce moment de l'histoire de l'habiter dans ces tours de logement social révèle la relation sensible entre l'habitant.e et les engins verticaux. Tel que le souligne Thibaud (2002) lorsqu'il définit les enjeux de la notion d'« ambiance » : « les qualités sensibles prennent corps à partir du moment où se déploie le champ de l'affectivité ». En effet, face à la démolition particulièrement contestée des tours, les habitant.e.s soulignent que le rapport sensible à l'ascenseur (et à l'escalier) joue un rôle dans la production collective de l'habiter vertical. Lors de la détérioration des parties communes, des formes de solidarités se sont par exemple dessinées entre les habitant.e.s pour assurer les

déplacements des habitant.e.s immobilisé.e.s à cause de la hauteur. L'enquête d'Arrigoitia est ainsi tout à fait stimulante : elle amène à voir que bien que l'ascenseur soit un transport emprunté pendant de courts instants, son fonctionnement et ses qualités esthétiques procurent des émotions qui participent à la représentation de certaines formes de « l'habiter vertical ». Celles-ci marquent les habitants dans le temps et deviennent des souvenirs épris d'un rapport affectif. Cependant, cette étude ne nous dit pas comment les émotions et les affects issus de « l'ambiance » vécue et perçue du trajet vertical ont des conséquences sur les pratiques ordinaires et le rapport quotidien aux mobilités verticales. Il s'agit donc de dépasser cette vision ancrée dans un contexte de précarité sociale pour proposer l'étude de l'impact et du rôle des configurations sensibles sur les pratiques et les représentations quotidiennes du trajet vertical.

- ***De l'ambiance aux ambiances : éprouver l'ascension verticale***

Si l'étude d'Arrigoitia expose un contexte très différent de celui du Presqu'Île 2 à Lyon, elle souligne le lien entre le rapport au temps et l'expérience sensible des parties communes. Or, lorsque Grégoire Chelkoff (2004, p.58) définit l'ambiance comme « la qualité des relations empiriques et mentales caractérisant les liens que nous entretenons avec les objets », celui-ci souligne qu'il faut un certain temps pour éprouver et identifier l'ambiance d'un lieu. Cette notion est donc paradoxale, elle est à la fois perceptible dans le temps, « omniprésente » et « immédiate » (Thibaud, 2002). Dès lors, la perception de l'ambiance devant et dans l'ascenseur change-t-elle ou évolue-t-elle dans le temps ? Nous n'avons pas l'ambition de répondre totalement à cette question. Il s'agit plutôt de voir avec Thibaud (2003) que « l'ambiance » semble renouvelée en fonction des événements quotidiens et éphémères qui se produisent en un lieu :

« L'ambiance relève à la fois de ce qui peut être perçu et de ce qui peut être produit. Mieux, elle tend à questionner une telle distinction dans la mesure où la perception est-elle même action. De même que l'architecte ou le scénographe agence matériellement des formes sensibles, les usagers configurent par leurs actes le milieu dans lequel ils se trouvent. » (Thibaud, 2003 : 40)

Cette définition souligne l'hétérogénéité de la perception de l'ambiance d'un lieu. En quoi ces études nous aident à préciser notre axe d'étude ? Ces références nous permettent de comprendre que « l'ambiance » naît d'un acte perceptif propre à chaque individu et à chaque situation. Elles montrent aussi que « l'ambiance » ainsi définie donne lieu à des comportements et à des pratiques sociales différenciées selon les situations quotidiennes de coprésence et les sensibilités individuelles. Ainsi, Damien Masson identifie « les ambiances » comme une décomposition de « l'ambiance ». Plus encore, « l'ambiance » se crée et se diffuse au gré des pratiques et des comportements. Ainsi, l'expérience vécue et perçue du trajet en ascenseur ne peut pas s'étudier sans lier le rôle de la perception sensible du trajet vertical à celui des pratiques sociales des habitant.e.s. Mais encore, cette perception nécessite de remettre en cause la perception individuelle et collective de l'environnement sensible.

Tout comme l'atmosphère dont elle tire son étymologie, « l'ambiance » provoque des sensations et elle procure des émotions en fonction de la situation donnée et des sensibilités personnelles (Augoyard, 2008). La formule de Schimtz : « les sentiments sont des atmosphères » (Augoyard, 2008, p.24) le souligne : l'étude de l'expérience sensible de l'ascenseur à travers le prisme de la *polysensorialité* offre des pistes de réflexion pour la définition des rapports habitants aux parties communes, à la tour et à la verticalité. Bien que McCormack (2008) soutienne que les affects, les sensations et les émotions sont les piliers de la compréhension des « *atmospheres* », le courant francophone de l'étude de la notion d'ambiance souligne qu'elle n'est jamais totalement immatérielle. Elle est toujours une « matérialité » et un « filtre au travers duquel on sent, on perçoit et agit ». En prenant l'ascenseur comme objet d'étude, ce travail ambitionnait de questionner le statut, le rôle et l'impact de nouveaux espaces de transport de la ville contemporaine au sein de « l'habiter vertical ». Il s'agissait de comprendre les spécificités de « l'habiter vertical » à travers l'étude précise de pratiques, des perceptions et des représentations des transports verticaux. Ainsi, placer l'ambiance au cœur de l'interrogation de l'expérience sensible du trajet vertical nous amène à interroger le rôle et l'impact de ce « filtre » au regard du rapport quotidien aux affects et aux émotions plutôt que de chercher à le catégoriser selon les perceptions de chacun.e.s.

Hypothèses de recherche - Chapitre 3 : Du collectif à l'intime, l'expérience de l'ascenseur au regard des ambiances

Si la perception de la dégradation des parties communes représentait une des sources principales de la stigmatisation des « barres » résidentielles, contrôler les pratiques qui s'y déroulent est un enjeu important (Haumont et al, 2005) pour la préservation de l'expérience « positive » du trajet en l'ascenseur et de l'habiter vertical. Dès lors, l'ambiance des ascenseurs ne serait-elle pas un sujet discuté entre les habitant.e.s du Presqu'Île 2 ? Si l'esthétisation de l'espace crée un rapport particulier entre l'habitant et l'ascenseur, le choix du décor des ascenseurs ne représenterait-il pas une entrée stratégique pour le contrôle des pratiques, des sensations et des ressentis éprouvés dans la cabine ?

Si les « espaces agissent autant qu'ils sont agis » (Le Mouël, 2008, p.340) sur l'expérience des passager.e.s du métro, les configurations sensibles de l'ascenseur seraient-elles un premier indice pour qualifier la singularité de l'expérience en ascenseur ? Comment la perception « active » des éléments de décor structurerait-elle alors les comportements ? Pour répondre à cette interrogation, nous souscrivons à l'approche « potentialiste » de Chelkoff (2012, p.31). Nous n'établissons pas de lien de cause à effet entre l'environnement sensible perçu, les comportements et les sensations et les émotions que ceux-ci déclenchent. Nous relevons les « potentiels d'action profitant et construisant de l'ambiance » Chelkoff (2012) au regard des temporalités, des interactions et des

perceptions interindividuelles des habitant.e.s du Presqu'Île 2. Alors que l'ambiance est créée selon les pratiques de chaque individu dans un lieu, nous faisons l'hypothèse que la perception de l'ambiance du trajet au sein du Presqu'Île 2 varie en fonction des heures, du profil des habitant.e.s (homme/femme/enfant) et des pratiques ordinaires au sein de l'ascenseur.

À partir des lectures exposées, l'enjeu de notre questionnement n'est pas de définir de façon exhaustive « quelles » sont les ambiances perçues et vécues au sein de l'ascenseur, mais « comment » celles-ci procurent des sensations, des sentiments et des émotions qui participent à « l'activité habitante » (Thibaud, 2000) de la verticalité. Considérant l'ambiance comme le « niveau vital » (Thibaud, 2012) de l'expérience, nous supposons qu'elle est quotidiennement signifiante : à la fois lorsque des incidents bousculent l'ordinaire trajet d'un ascenseur et que le déplacement semble quelconque. En ce sens, nous proposons de réinterroger la capacité des usager.e.s à conscientiser les « expériences positives » du trajet (Rousi, 2015). À présent que nous avons vu que l'ambiance d'un lieu « engage à la fois les manières dont nous sentons et la façon dont nous ressentons » (Thibaud, 2012), nous faisons l'hypothèse que l'esthétisme de la cabine procure des sensations et des ressentis ordinaires⁸¹ aux habitants. De plus, nous supposons qu'ils sont des ressources pour la gestion du rapport à l'autre et à l'environnement sensible au sein des ascenseurs.

En prenant l'exemple de la marche à pied, Thibaud (2006 : 3) répond à la question « qu'est-ce qu'un pas » dans la rue. En clarifiant son impact sur la mise en forme des ambiances urbaines horizontales « à ras du sol », il montre que la rue est façonnée par les déplacements piétonniers et par les sens :

« (...) Pour questionner l'écologie sensible des flux urbains et clarifier le rapport entre la mise en marche des citadins et la mise en ambiance des rues, nous resterons au plus près de l'expérience quotidienne du passant en le suivant pas à pas et en l'observant au ras du sol. En procédant de la sorte, la rue sera conçue à la fois comme un champ de perception mobile et un domaine de fabrication dynamique, à l'articulation entre flux piétonniers et flux sensoriels ».

Compris comme des rues verticales, les ascenseurs ne seraient-ils pas le lieu de la « fabrication dynamique » d'un rapport particulier à la verticalité ? En reprenant les termes de Thibaud, nous posons la question suivante : « Qu'est-ce qu'un pas dans l'ascenseur de la tour résidentielle » ? Nous supposons que la tension entre la perception des ambiances et le rôle des pratiques ordinaires dans leurs fabriques définit le statut de l'ascenseur au sein de la tour résidentielle. N'est-ce pas alors en termes d'ambiance que l'ascenseur est un espace intermédiaire ? Nous supposons qu'à travers celle-ci, l'ascenseur est défini comme un espace public, domestique ou privé. Ainsi, l'expérience du trajet vertical donnerait lieu à différents gradients d'appropriation de l'espace en lien avec les sensations, les sentiments et les émotions que peut procurer l'expérience sensible du trajet.

⁸¹ Par « ordinaire », nous entendons à des sensations quotidiennes qui ne sont pas celles provoquées par des événements « extraordinaires » qui pourraient provoquer des sensations, des réactions et des fortes émotions.

Afin de répondre à ces interrogations, nous soulignons que les observations ne sont pas analysées dans le souci de déterminer l'ambiance du trajet. Elles nourrissent l'argumentation en présentant certaines paroles échangées entre les habitant.e.s à propos de leurs sensations dans la cabine. Elles sont un premier moyen de « capter la sensation dans son surgissement, dans son immédiateté » (Sarraute, 1993). Les parcours commentés ont été les outils les plus pertinents pour saisir le rapport aux ambiances car ils ont donné lieu à des comparaisons entre les trajets que nous avons partagé avec les habitant.e.s. Les entretiens semi-directifs nous ont permis de comprendre leurs impacts sur l'expérience sensible et la place de l'ascenseur dans la relation à l'habiter vertical.

3.1 Penser l'expérience du trajet vertical : pour une politique de l'« ambiance »

D'après le co-directeur de la société ascensoriste en charge des ascenseurs du Presqu'Île 2 : « (...) les gens voient plus l'esthétique que le matériel et ça conditionne leur expérience et leur appréciation ». Nous comprenons donc mieux les conflits que génèrent les débats sur la rénovation des ascenseurs de la copropriété. Certes, assurer la qualité du trajet ne se traduit pas seulement par la rénovation « *bien souvent superficielle* » (D.ASTEC) des qualités esthétiques de la cabine. Cependant, la perception de son éclairage, de ses couleurs et du décor est au cœur de l'expérience sensible du déplacement. Appuyé sur les comptes rendus des réunions de la copropriété et sur les témoignages des habitant.e.s du Presqu'Île 2, cette première sous-partie propose l'analyse des tensions que provoquent la modernisation des ascenseurs. Bien que l'ambiance d'un lieu se décline sous formes d'ambiances propres à la sensibilité de chacune, l'enjeu du conseil syndical de la copropriété est de penser à son harmonisation pour la préservation « *d'une atmosphère agréable ou en tout cas qui fasse que l'on se sent bien* » (Catherine, 17^{ème}, 304 B). Penser la rénovation des ascenseurs met ainsi au cœur des discours l'expérience sensible du trajet vertical. Toutefois, l'attention portée par le conseil syndical aux qualités esthétiques des couloirs verticaux n'est pas étonnante. Au même titre que le hall d'entrée et le palier (Haumont et al, 2005), l'ascenseur est un espace de passage et de côtoiement inévitable qui participe au vivre-ensemble des immeubles de grande hauteur. L'ambiance qui se dégage de la partie commune participe ainsi à la perception de la qualité du trajet autant qu'à celle du vivre au sein de la copropriété. Or, comme nous l'avons vu, l'environnement ambiant au sein d'un espace n'est pas figé ; il est toujours mouvant en fonction des pratiques quotidiennes et des sensibilités individuelles. Vouloir « maîtriser » les perceptions et les affects provoqués par le trajet vertical semble donc difficile. Cependant, l'intérêt de la copropriété réside dans la recherche de la « maîtrise du sensible » et du champ émotionnel qui pourrait découler des aller-retours en ascenseur. Dès lors, la réaction des habitant.e.s face aux discours et aux propositions de la rénovation de l'esthétique de la cabine est un premier objet

pertinent pour mesurer le poids des qualités esthétiques sur les perceptions de l'ambiance du trajet et les comportements.

3.1.a Moderniser et rénover l'ascenseur : quête de la « maîtrise du sensible »⁸²

Onze habitant.e.s interrogé.e.s nous ont confié.e.s avoir porté un regard très attentif aux ascenseurs lors de l'achat ou de la location de leur appartement au sein du Presqu'Île 2. Tel est le premier argument soulevé par la présidente de la copropriété au sein du procès-verbal de l'assemblée générale tenue le 26 février 2013. Selon la présidente, « la politique minimaliste » (*Annexe 7*, CS⁸³, 2013, p.2) soutenue par les habitant.e.s du Presqu'Île 2 entretient la dégradation des parties communes et participe à la « désertion des propriétaires occupants au profit des propriétaires bailleurs » (*Annexe 7*). Si le terme « d'ambiance » n'est pas utilisé, le rapport peint le décor d'un bâtiment que l'état des ascenseurs et des paliers transforme en « HLM locatif » (*Annexe 8*). Or, si la notion d'ambiance renvoie au processus de création des lieux et des identités (Lorimer, 2005), nous comprenons que le conseil syndical dénonce la transformation de l'identité d'un bâtiment pourtant qualifié de « remarquable » une année plus tard (*Annexe 8*, CS, 2014⁸⁴). En modernisant les ascenseurs, le conseil appelle à ne pas tomber dans les images qui nourrissent les anxiétés de la vie en hauteur. En effet, selon Claudine (4^{ème}, 304 B), la dégradation des ascenseurs témoigne et participe à la précarité du bâtiment transformé en « HLM » :

« Claudine : Ah bah je l'ai toujours trouvé très laid. Je le trouve hideux, cette barre blanche, cet HLM.

E.A : Un HLM ?

Claudine : Ah parce que depuis la conception je trouve que ça se dégrade (...) Ouais c'est moins propre, vous avez pris l'ascenseur pour monter, on a l'impression d'être dans un bloc opératoire, d'avoir un ciel... au-dessus de la tête. Dans les ascenseurs ouais »

L'image des HLM n'est pas anodine. Diabolisés pour n'être plus que laissés aux populations aux plus faibles revenus, les immeubles de grande hauteur sont marqués par les représentations négatives des conditions de vie verticales. La précarité de l'habitat se jauge par l'état des qualités esthétiques des parties communes. Tel que le montre S.Faure (2006) lorsqu'elle étudie le contexte très particulier de la « déverticalisation » urbaine (Veschambre, 2017), des ascenseurs dégradés renvoient l'image de bâtiments dans lesquels il ne fait pas bon vivre. Pourtant, l'auteure montre que les qualités esthétiques ne suffisent pas à décrire l'ambiance qui règne au sein de ces HLM : les

⁸² Nous faisons ici référence à l'expression utilisée par Eloi Le Mouël pour questionner l'expertise du *design* de la RATP dans la métamorphose des stations du réseau de transport.

⁸³ Procès verbal et diffusion jointe au procès-verbal du 26 février 2013 (*Annexe 7*).

⁸⁴ Document fournis par le conseil syndical le 19 février 2014 : Note du conseil syndical, 19 février 2014, « Un patrimoine commun et une (re)découverte de notre résidence (*Annexe 8*).

ascenseurs sont les lieux de franches solidarités et sociabilités. Ils sont notamment les espaces de réunions des « jeunes (...) pas méchants » qui « discutent c'est tout » (Faure, 2006 : 21) et qui favorisent ainsi la perception et le règne d'une ambiance conviviale bien que marquée par des éléments de décor très endommagés. Toutefois, les éléments de *design* semblent bien les premiers moyens d'encourager les perceptions et les ressentis lors du trajet vertical. Il s'agit pour l'ascensoriste de réelles stratégies *marketing* qui configurent en partie les sensations éprouvées :

« D.ASTEC : les gens ne regardent que la cabine (...) On a le sentiment, ah je comprends pas l'ascenseur... on a le sentiment qu'il est neuf, bah non on a refait que la décoration de votre cabine et les gens pensent que c'est ça l'ascenseur mais la cabine n'est qu'un accessoire.

E.A : Oui, et comment appréhendez-vous cet accessoire ? Il est important cet accessoire pour l'expérience de l'ascenseur ?

D.ASTEC : Bah je pense ! Pour le standing de la copropriété, il est important pour le bien-être mais moi franchement d'un point de vue technique c'est la dernière chose que je regarde quand je prends un ascenseur »

L'expérience de l'ascenseur est donc bien le joug d'une « expertise du design » pour « faire une ambiance » (Le Mouël, 2008, p.347) de 'standing' en jouant sur les qualités esthétiques et pour favoriser ainsi « le bien-être ». Selon la présidente du conseil syndical, faire des travaux serait le premier pas d'une « politique d'anticipation » (CS, 2013, p.1) capable de veiller au maintien et à l'amélioration de l'image du bâtiment comme à la qualité de vie des résident.e.s. Si le témoignage de Camille (9^{ème}, 304 B) semble montrer les résultats positifs des politiques de rénovation des ascenseurs menées par le bureau de la copropriété (aujourd'hui remplacé), il témoigne surtout de la diversité des perceptions de l'environnement ambiant relatif à l'ascenseur. En effet, contrairement à Claudine (4^{ème}, 304 B), l'ambiance perçue n'est pas celle d'un HLM :

*« Camille (9^{ème}, 304 B) : Sinon avec des amis bah ils me racontent ce qu'ils pensent de mon immeuble. Alors ils me disent que de dehors **on dirait un HLM et qu'à l'intérieur on dirait un hôtel** (...) Ils disent que les ascenseurs sont super grands et que ça fait hôtel, un bel hôtel. Je sais pas mais les gens sont très fascinés par cet immeuble j'ai l'impression, comme **si l'intérieur était inespéré**... toi tu trouves que l'on dirait un HLM de dehors ? (...) quand on voit le hall et les ascenseurs, on change d'avis, **c'est pas la même ambiance que les HLM** »*

Nous le voyons à travers ces premières représentations générales des ascenseurs du Presqu'Île 2 : elles sont contradictoires et elles montrent que l'objectivation de l'ambiance est impossible. L'ancienne présidente de la copropriété concède : « on a changé les cabines, j'étais présente j'ai fait quelque chose qui me convenait » (Catherine, 17^{ème}, 304 B). Bien qu'exprimé avec humour, cet extrait d'entretien souligne la place de la subjectivité dans le rapport à l'ascenseur. La tentative de neutralisation de ce que pourrait provoquer le *design* sur l'expérience perçue et vécue du trajet en ascenseur nourrit alors de sérieux conflits ouverts au sein de la copropriété.

3.1.b Conflit politique et ambiance « anesthésiée » (Claudine, 4^{ème}, 304 B)

Rénover les ascenseurs semble assurer la qualité de l'expérience du trajet autant qu'elle déclenche des mécontentements lorsqu'il s'agit de neutraliser l'image et les effets générés par une mauvaise qualité de vie. Si la perception des qualités esthétiques de la cabine dépend de sensibilités personnelles, avoir à gérer une partie commune implique de questionner ce qui pourrait « *plaire à tout le monde* » (Claudine, 4^{ème}, 304 B) :

« Les goûts et les couleurs ne se discutent pas, on n'a pas notre mot à dire dans le choix des ascenseurs, de toute façon faut plaire à tout le monde et vas-y qu'ils nous rénovent les ascenseurs encore et encore » (Claudine, 4^{ème}, 304 B).

L'analyse de la réaction des habitant.e.s face aux travaux des ascenseurs exigés par la conseil syndical de la copropriété nous permet tout d'abord de spécifier l'importance accordée aux éléments de décor dans l'ascenseur. Il ne s'agit pas de rapporter l'ambiance au *design*. Nous montrons plutôt que les habitant.e.s ont été particulièrement sensibles à l'aspect de la cabine et que cette sensibilité aux dimensions matérielles crée un rapport avec la production esthétique de l'ambiance. Cette sensibilité est donc un premier outil de questionnement pour saisir l'impact et la relation quotidienne des habitant.e.s aux ambiances autant que pour définir le statut de l'ascenseur dans la tour. En effet, cette sensibilité est l'indice d'une perception sensible des dimensions architecturales et de l'environnement construit. Comme nous l'avons vu, ces derniers sont l'un des piliers de la « triade » des configurations sensibles qui montre l'impact des éléments de décor et des ambiances d'un lieu sur l'expérience « immédiate » qu'en ont les individus (Thomas, 2000).

Ainsi, nous remarquons que la question posée : « pouvez-vous me raconter comment on se sent dans les ascenseurs de votre bâtiment » est souvent le moment de la comparaison avec les sensations éprouvées et les impressions laissées par les anciennes cabines. Certes, les travaux de rénovations des ascenseurs 1 et 2 du bloc 304 sont approuvés en 2014 suite à la condamnation virulente des oppositions à la modernisation des parties communes. Cependant, le choix de l'habillage des cabines mis au vote des habitant.e.s met à nu les conflits politiques que génèrent l'expérience du trajet. En effet, se pose la question de la nécessité absolue d'améliorer ce que Jean-Baptiste (15^{ème}, 302 A) considère être « *des gadgets qui servent juste à dire tient on est moderne mais en soit faudrait tout changer, ça fonctionne pas bien donc autant investir dans un vrai projet* ». Le dilemme face à la rénovation de l'habillage des cabines crée des tensions qui ont dues être prises en compte au cours de nos enquêtes. Notre premier entretien s'est déroulé avec la présidente rédactrice de la note d'intention et en charge du dossier de la modernisation des parties communes. Or, si les habitant.e.s ont toujours interrogé.e.s l'identité des personnes que nous avons rencontré avant eux.elles, nous remarquons que la majorité des enquêté.e.s arrivé.e.s avant 2014 dénoncent l'opinion de ceux qui accompagnent l'ancienne présidente de la copropriété. Ceux.celles-ci nous

ont notamment interrogé sur l'entretien mené avec l'ancienne présidente du conseil syndical. Ces points de tension pendant les entretiens semi-directifs révèlent la confrontation de deux clans distincts au sein de la copropriété qui seraient l'héritage assumé des conflits d'hier. Ce détour par les enjeux de la gestion politique du Presqu'Île 2 sont signifiants : les critiques adressées par les habitant.e.s qui se sont positionné.e.s contre la rénovation des ascenseurs (bien qu'ils n'aient pas été les seuls sujets de discorde) interrogent la capacité des dimensions matérielles de la cabine à procurer des sensations, des sentiments et des émotions autres que celles et ceux induits par la gestion de la proximité des corps, forcée par l'étroitesse de la cabine :

« E.A : Parce que les cabines ont changé depuis votre arrivée ?

*Edouard (11^{ème}, 304 A) : Oui, avant elles étaient marron, façon bois et la lumière était différente. Je vais vous dire, ces travaux n'étaient pas vitaux pour notre immeuble. Entre 2010 et 2012 on avait déjà eu de grosses dépenses pour la rénovation des conduites d'eau et pour la préservation d'à peu près tout l'immeuble qui a maintenant un certain âge. Et la rénovation des ascenseurs n'était sans doute pas la meilleure décision à prendre à ce moment-là au vu des **charges que cela a coûté ensuite**. Entre nous, moi je ne comprends pas cet engouement autour de l'ascenseur car je n'ai pas peur. Ma femme dit qu'elle est plus rassurée avec la nouvelle lumière, elle voit mieux... mais **qu'est-ce qui est vital là-dedans ?** (silence) **Qu'est-ce que ça change vraiment à part peut-être la fonctionnalité et encore...** Moi je vais vous dire je me suis engagé à participer aux réunions de la copro. **Bien sûr qu'il faut entretenir nos parties communes, mais entre-nous, je ne sais pas si changer telle ou telle couleur, mettre telle ou telle glace ou autres change quelque chose...***

(...) Je me rappelle qu'on m'ait dit « tu vas voir ça va te changer tes journées » mais je reste sceptique (...)

Ainsi, comment répondre à la question posée par l'habitant : « *Qu'est-ce qui est vital ?* » au sein de la cabine. L'ambition n'est pas de chercher à définir ce qui pèse le plus sur l'expérience perçue et vécue du trajet. Cependant, la contrainte budgétaire oblige pour certain.e.s à poser le débat de l'acceptation des conditions de circulation et des priorités de rénovation. Avant de soumettre nos résultats d'analyse quant aux rapports entretenus par les habitant.e.s aux ascenseurs à travers les configurations sensibles du trajet, interrogeons-nous sur les résultats des travaux entrepris en 2014. Aujourd'hui, les ascenseurs du Presqu'Île 2 sont perçus tels que :

Lionel (9^{ème}, 304 B) : « Ah le design ça joue énormément ! Bah là ça fait un peu hôpital... (...) On avait un truc qui était tout en bois et c'était franchement plutôt classe, là on nous a pas demandé notre avis et franchement voilà... (...) La lumière est agressive, le soir quand on rentre c'est cheap, et là ça lui fait penser (en s'adressant au fil qui acquiesce) aux hôpitaux plutôt qu'à un immeuble comme le nôtre ! Autrefois ils étaient très bien, il fallait juste changer les lampes, c'était plus chaleureux et plus classe. Après la taille c'est très bien. Tout rentre dedans ».

Imède (6^{ème}, 302) : « Là je le trouve moche, fin' moche je le trouve banal, et voilà, mais je le trouve à l'image de l'immeuble, l'immeuble est pas spécialement sexy, et là c'est vide quoi, ça fait hôpital »

Si l'image de l'hôpital revient également pendant le parcours commenté avec Isabelle (13^{ème}, 304) et Thibaud (6^{ème}, 304 B), elle corrèle avec celle du « *bloc opératoire* » utilisée par Claudine et elle

s'oppose à celles associées aux sensations de chaleur et de convivialité (« *c'était différent, le bois c'est plus chaud, c'est convivial le bois* » Marie-Noëlle, 8^{ème}, 304 B). Cette « froideur » contre le « chaud » ne ferait-elle pas référence à l'aseptisation d'un milieu ambiant ? C'est ainsi que l'on peut se demander si ces mêmes interrogé.e.s ont signifié ressentir quelque chose au sein de la cabine ou avoir le souvenir d'une quelconque trace de sentiment et d'émotion éprouvé lors du trajet vertical. Par exemple, si au premier abord Lionel détourne la question pour nous répondre qu'il a « *des potes qui sont claustrophobes du coup ils évitent de prendre l'ascenseur mais sinon non.. moi c'est juste un trajet comme un autre* », les deux parcours commentés effectués avec l'habitant.e montrent qu'au-delà des rapports aux autres qui participent à l'ambiance et aux ressentis, la sensation que « *c'est vraiment froid cette ambiance avec cette lumière* » (Lionel) fait encore surface. Du choix de couleurs neutres (le violet et le blanc) à l'augmentation du degré de l'éclairage, il semble que l'ascenseur soit totalement rénové dans une optique de « climatisation » (Thibaud, 2006). Par climatisation, nous comprenons la tentative de maîtrise des sensations, des sentiments et des émotions que pourraient éprouver les habitant.e.s grâce à l'artificialisation stratégique des espaces et qui servirait à la maîtrise des usages. Certain.e.s habitant.e.s allant jusqu'à accuser l'ancienne présidente de la copropriété de tenter de vaincre sa claustrophobie. En tout cas, les nouvelles cabines sont souvent décriées pour leur manque d'intérêt et de confort (hormis lorsqu'il s'agit de la taille) et elles n'invitent peut-être pas à vaincre la claustrophobie tant les témoignages utilisent les images associées aux blocs opératoires convoquées par les habitant.e.s pour décrire des univers inhospitaliers.

3.1.c Maîtriser « l'ambiance » pour une expérience sécurisée

Dès lors, le second objectif de la rénovation des parties communes et des ascenseurs après la lutte pour la préservation d'une image de *standing* est justifié par la volonté assumée d'encourager la sécurisation des ascenseurs. En effet, les nouvelles couleurs de la cabine n'encouragent pas à l'appropriation de l'espace et au développement de formes de sociabilités dans les couloirs verticaux. On ne s'y sent « *pas forcément bien* » et « *c'est froid, c'est pas un endroit où t'as envie de rester avec tes potes pour discuter quoi* » (Thibaud, 6^{ème}, 304 B). Ainsi, selon Béatrice (3^{ème}, 304B), « *l'ambiance dans les ascenseurs c'est une ambiance plutôt neutre parce que les couleurs te sautent pas aux yeux, c'est froid.. mais personne ne reste au moins devant les ascenseurs pour squatter parce que c'est pas intéressant* ». Cette sensation d' « ambiance neutre » n'engage pas les pratiques. Elle est aussi un moyen pour l'ancienne présidente de la copropriété d'éviter toute forme d'appropriation juvénile des couloirs verticaux, notamment devant les cabines, et de lutter contre des formes de « squattage ». À ce propos, Claudine (4^{ème}, 304 B) relèvera qu'il est bien dommage « *d'anesthésier* » tous les espaces communs du Presqu'Île 2, en témoignent les halls d'entrée, « *standardisées pour faire bon genre* ». Celle-ci suggèrera que cette « anesthésie »,

pour reprendre l'expression employée, est également à l'origine de l'absence de vie dans les parties communes et à la solitude ressentie dans la tour.

Mais si les cabines sont repensées de telle façon que les couleurs sont plus neutres et l'éclairage plus fort, c'est aussi parce que la peur de « tomber » et de rester coincé dans l'ascenseur participe aux sentiments d'angoisse et à l'attention portée à l'environnement ambiant du trajet. Lorsque nous avons évoqué la question des sensations, des sentiments et des émotions provoqués par les trajets en ascenseur, beaucoup nous ont répondu en utilisant l'image d'œuvres cinématographiques. Pour le directeur ascensoriste, ces comparaisons participent à l'angoisse ressentie à l'intérieur de la cabine. « Faire une ambiance » (Le Moël, 2008) relève bien du langage des ingénieurs et des architectes. Penser « l'ambiance » reviendrait à neutraliser les imaginaires et la standardisation des cabines permettrait d'effacer des formes d'inattention civile que l'aspect de la cabine encouragerait :

« D.ASTEC :Bah c'est-à-dire qu'aujourd'hui, ce qui me fait rire, enfin ce qui me fait rire... Les gens ont toujours peur que l'ascenseur tombe (...) Le risque qu'il y ait une chute libre de l'ascenseur est excessivement faible, on voit ça beaucoup dans les films américains Du coup, les gens sont stressés, ils ne se parlent plus. Ils regardent pour voir si tout est en ordre dans la cabine, s'ils ne sentent pas quelque chose de bizarre et que tout marche. Le bruit de la cabine c'est par exemple quelque chose d'important. Si ça fait trop de bruit ça dérange mais les gens se posent des questions aussi. On a déjà eu des appels par rapport à ça. (...)les gens sont claustrophobes c'est normal ok. Alors on a de plus en plus de pylônes vitrés pour éviter ça. Les gens ont peur, ils pensent toujours à la chute comme dans les films. Euh, mais aujourd'hui statistiquement, tout du moins chez nous, on a plus d'ascenseurs qui vont, ce que l'on appelle s'emplafonner que des ascenseurs qui font des chutes libres ».

Cet extrait d'entretien montre donc que si les sensations éprouvées dans l'ascenseur sont susceptibles d'encourager certaines formes de socialisations plutôt que d'autres, les dimensions matérielles de l'environnement ambiant de la cabine ont un impact sur les représentations, bien souvent corrélées à des images d'extrême violence ou à des ambiances particulières. Imède (8^{ème}, 302) parlera ainsi de son rapport aux ascenseurs en citant l' « *ambiance creepy* », et donc marquante du film *Asylum* de D.R Ellis sorti en 2008 :

« Par exemple j'ai des flash comme ça, y a un film qui s'appelle Asile et en anglais Asylum, et c'est un ancien asile psychiatrique abandonné et ça donne une ambiance un peu creepy tu vois, ça va le mot ? Tu comprends ce que je veux dire ? »

Aussi, si les références aux représentations cinématographiques sont nombreuses dans les entretiens menés, celles-ci ne montrent-elles pas au contraire que les rapports aux trajets verticaux du Presqu'Île 2 ne sont pas « anesthésiés » (pour reprendre les termes de Claudine) ? Dans quelle mesure l'ascenseur est-il un lieu qui se transforme au gré des perceptions des habitant.e.s ? Comment les sens sont-ils mis en exergue et en quoi les « ambiances » se créent-elles en fonction des sensibilités individuelles et de la présence des autres ? Pourrions-nous dire que l'ascenseur est ainsi différemment approprié selon les ambiances éprouvées ?

3.2 L'esthétisation de la rencontre : « ambiance » et rapport à « l'Autre »⁸⁵

Une fois les conflits politiques de la gestion de l'état des cabines passés, les habitant.e.s nous font part des comportements et des relations à l'« Autre » (Tillous, 2008) induits par la perception de l'environnement ambiant. Nous avons pu voir que les corporéités et les échanges se jouent dans le rapport à l'altérité et en fonction de degrés de connaissance au sein des paliers et dans les cabines des ascenseurs. Toutefois, celles-ci créent des ambiances et des atmosphères particulières et elles sont également le résultat de la perception sensible de l'éclairage, du bruit et des odeurs. La relation aux ascenseurs indiquée par les sens affecte autant l'espace que l'espace affecte les relations affectives et émotionnelles au lieu. Si le trajet en ascenseur est très court comparativement aux autres transports métropolitains, ceux-ci ne marquent pas moins les habitant.e.s du Presqu'Île 2.

3.2.a Quand « l'ambiance » décourage l'échange et la domestication de l'espace

Au-delà des jeux ritualisés des corporéités et des « compétences sociales verticales » que nous avons analysé dans le second chapitre, les interactions entre les habitant.e.s sont peu encouragées par les ressentis des habitant.e.s dans la cabine. En effet, bien que les qualités esthétiques des ascenseurs aient été repensées, l'intérieur est « *un monde à part* », quelque chose de vraiment « *bizarre par rapport aux autres endroits en fait* » (Xavier, 15^{ème}, 302). Les parcours commentés nous ont aidés à percevoir que la verbalisation des sensations éprouvées pendant le trajet en ascenseur n'est pas évidente pour environ un tiers de nos interrogé.e.s. Plus que la difficulté d'exprimer des ressentis par rapport à des espaces empruntés quotidiennement, nous remarquons que l'ascenseur est un lieu très particulier et bien différent des autres transports de la ville. Evane (7^{ème}, 304 B) souligne à ce propos les particularismes du monde ambiant dans la cabine lors du second parcours commenté :

Devant l'ascenseur : (nous attendons l'ascenseur). Evane ne parle pas. Nous entrons dans l'ascenseur. Le trajet est très court, aucun arrêt et nous allons au 2^{ème} étage. Jérôme me fait remarquer que la personne est restée sur son portable. Il me rappelle notre discussion sur les sentiments, ect., que provoquent l'ascenseur. Il se demande ce que ressent la personne qui reste sur son téléphone et que lui l'ascenseur il trouve déjà que l'on ne capte pas trop et qu'en plus depuis nos discussions il se fait la réflexion que l'ascenseur c'est « vraiment un endroit bizarre » « tu es dans un truc tout blanc, tu attends et tu penses à tout ou à rien en fait » et que « ça donne pas envie de parler aux autres » « là j'avais pas envie de parler au gas » « j'sais pas ce que ça me fait mais je suis ailleurs ». Je lui pose la question de la différence avec le métro : il répond que le métro c'est grand, « t'as de la place et que ce n'est pas tout blanc » (Parcours commenté numéro 2)

Ainsi, selon Evane (7^{ème}, 304 A), le téléphone permettrait sans doute de s'extirper d'un milieu dont l'étrangeté est telle qu'elle semble un arrière-plan aux échanges entre les interactants. Si cet arrière-

⁸⁵ Selon les termes de TILLOUS (2008) explicités et utilisés dans le chapitre 2 pour saisir le rapport à la reconnaissance et à l'identité des interactants dans l'échange.

plan participe à l'isolation choisie des personnes dans la cabine, Evane décrit pendant l'entretien qui suit le premier parcours commenté effectué :

« Evane : (...) de toute façon tu as vu, tout le monde est sur son portable. Alors c'est comme si tu étais dans une boîte, personne ne se regarde. Alors en plus de ce moment bizarre là bah tu es là, en suspens un peu...(...) c'est encore plus bizarre de regarder son portable et puis voilà on est tous des clones qui regardons nos portables...(...) Là t'es là le visage concentré sur un truc, t'es vide et t'as besoin d'un truc pour te remplir la tête.

E.A : Parce que tu te sens comment quand les gens regardent leurs téléphones ?

Evane : (...) je trouve que t'entends plus rien, les gens font pas de bruit et t'es coupé du monde. Je caricature encore (rires)

E.A : Justement, j'allais te poser la question du son dans les ascenseurs. Tu pourrais me parler du bruit ? Par exemple par rapport à tout l'heure ?

Evane : parfois y a pas de bruit et là ça paraît plus long et surtout ouais voilà j'sais pas mais je me sens pas à l'aise. On va dire que c'est cool quand y a des enfants allez ! Ya de l'animation et c'est pas un blanc mortel ! »

L'usage du téléphone portable est un sujet récurrent lors des entretiens et des parcours commentés. Toutefois, le témoignage d'Evane montre ici l'importance de la perception du son dans l'ascenseur. Au-delà des jeux interactionnistes produits par l'échange ritualisé de paroles, l'absence de son semble produire un effet de distanciation avec les autres autant qu'il provoque un sentiment de malaise. L'usage du téléphone est aussi le moyen d'écouter de la musique, de se distraire pendant un trajet quotidien banal selon Nelly (13^{ème}, 304 B). Pour certain.e.s, les écouteurs garantissent de ne pas être coupé de tout son, pour d'autres comme Evane, leur usage participe à la singularité de l'ambiance du trajet en ascenseur. Les écouteurs sont presque le moyen de s'assurer une ambiance sonore synonyme d'intimité au sein de l'ascenseur. En effet, notons que la perspective d'un système sonore au sein de l'ascenseur est rejetée par la majorité des habitant.e.s. En effet, si l'ascensoriste soumet l'idée d'installer des écrans et une musique d'ambiance pour occuper le temps du trajet, en évoquant les ascenseurs de la Tour Incity où il travaille, Jannick (16^{ème}, 304 B) rejette l'idée :

« Y a de la musique à Incity dans l'ascenseur et les musiques d'ascenseurs ça me plaît pas. La voix ça suffit. Moi j'ai mes écouteurs et ça me divertit tout seul »

Alors qu'Evane note longuement l'absence de musique au sein des ascenseurs du Presqu'Île 2 et que Jannick souligne l'importance de cette absence (elle lui permet de profiter pleinement de son repli grâce à l'usage de ses écouteurs), Camille (4^{ème} 304 B) précise que bien souvent l'ascenseur est associé à l'image de « la musique d'ascenseur » :

« E.A : Et du coup, qu'est-ce qui te viens spontanément à l'esprit si je te dis ascenseur ?

Camille : Musique d'ascenseur. Oui. Parce qu'en fait on faisait un exposé et on s'était dit, on arrivait pas à trouver une petite musique de fond, on faisait une vidéo et on a tapé musique d'ascenseur sur you tube et on a trouvé un truc qui faisait genre « bom bom bom, je suis une musique d'ascenseur » et du coup j'y pense direct quand je prends l'ascenseur, mais la y a pas de musique ».

Si la musique n'est pas ce qui façonne l'ambiance sonore de l'ascenseur au Presqu'Île 2, l'expérience sensible des habitant.e.s lors des trajets verticaux semble fait de « miniatures sonores » (Bachelard, 1961) qui construisent le rapport collectif et intime à l'ascenseur comme à la tour. En effet, les premiers témoignages retenus ne sont pas exhaustifs et les suivants non plus, mais ils montrent des rapports différenciés qui émanent d'ambiances distinctes, toujours renouvelées dans le quotidien. Toutefois, comme le précise l'enjeu de cette sous-partie, nous nous intéressons d'abord à ceux qui n'encouragent pas les interactions. Selon les heures de la journée et les événements, l'ambiance sonore au sein des ascenseurs semble changer, et avec elle, les perceptions et les sensations éprouvées ainsi que la qualification des lieux est bousculée. À propos des environnements sonores changeants, le brusque arrêt de l'ascenseur, ou un bruit non identifié qui pourrait être lié à une anomalie mécanique, dotent l'univers sonore d'un caractère instable. Or, si la plupart des habitant.e.s interrogé.e.s, notamment les plus jeunes, assurent être pris par la musique qui se joue dans leurs écouteurs, d'autres soulignent que le son est un indice du fonctionnement des ascenseurs. En ce sens, il est une ressource utile pour appréhender la perception de l'arrivée de la panne et contrôler ses émotions face aux autres personnes présentes :

Imède (8^{ème}, 302) : « J'ai toujours mes écouteurs, j'écoute de la musique. Mais quand j'entends un gros bruit je me dis, oh non y a un problème on va tomber en panne. Mais je fais mine de rien, je garde mes écouteurs je regarde ailleurs mais au fond je stress un peu ! Au moins j'ai entendu le bruit et je suis pas surpris si ça casse. Les écouteurs m'empêchent pas d'entendre ce qu'il se passe en général, enfin les gros bruits quoi »

Annette (12^{ème}, 304 A) notent d'ailleurs que l'ininterruption des bruits dans l'ascenseur due au mauvais fonctionnement du système technique quelques mois après son emménagement dans les années 1990 a été une source d'angoisse :

« Quand on a emménagé mon mari et moi, les ascenseurs fonctionnaient très bien. Nous étions contents de pouvoir habiter au 14^{ème} étage, nous avons une belle vue et puis l'immeuble est très bien placé. Dans la même année, les ascenseurs n'ont plus bien marché. Je me souviens quand on les prenait, on entendait les portes vibrer entre les paliers, on était pas rassuré. J'étais alors pas rassurée d'avoir achetée au 14^{ème} étage, vous imaginez bien que l'on prenait toujours les ascenseurs et qu'on les prend toujours. C'était la première fois qu'on habitait au 14^{ème} étage et entendre tous les jours ces bruits c'était toute une histoire ».

Ainsi, nous pourrions ici rejoindre les analyses d'Arrigoitia (2014) qui montrent dans un contexte bien différent de celui du Presqu'Île 2, que la relation aux ascenseurs lors de panne ou d'événements qui mettent à mal la routine des habitant.e.s fabrique de nouveaux rapports à l'espace habité et à l'espace privé. En effet, si Annette n'était pas « rassurée », celle-ci explique ensuite qu'elle était « embarrassée » de se trouver à plusieurs dans l'ascenseur avec ces bruits inquiétants :

« Je disais à Maurice que je n'aimais pas prendre les ascenseurs avec des personnes qui rentraient leurs vélos ou quand je rentrais des courses. Allez savoir pourquoi je pensais que le bruit indiquait des surcharges. Je disais à Maurice : on a choisi d'habiter au 14^{ème} étage alors tu vas m'aider à monter les courses je veux pas rester coincé là-dedans ! »

Nous comprenons par les anecdotes d'Annette que le rapport au bruit est significatif. Mais celles-ci restent des événements marqués dans le temps : selon les habitant.e.s les ascenseurs ne font aujourd'hui pas de bruit. En effet, si les pannes ne sont pas rares au Presqu'Île 2, les bruits qui les annoncent le sont. L'ambiance sonore est plutôt marquée par les heures de la journée et le public qui occupe l'ascenseur. Aussi, peut-être est-ce là une des limites de notre étude : les habitant.e.s ont eu tendance à nous parler des effets du bruit lors des seconds ou des troisièmes parcours commentés tandis qu'ils n'avaient pas forcément objectivés le rapport au son dans le premier entretien mené suite au premier parcours commenté.

Si Catherine (17^{ème}, 304 B) souligne « *Je regarde l'ascenseur, je l'écoute, j'écoute l'ascenseur descendre* », les différents bruits produits par les habitant.e.s seront mal supportés par Xavier (15^{ème}, 302). Celui-ci justifiera alors son absence d'interaction avec les autres à travers l'impact de quelques bruits sur l'ambiance du trajet :

« Xavier : les talons qui font clac-clac en tapant du pieds dans l'ascenseur ça m'insupporte et les enfants qui bougent, qui tapent dans leurs mains, c'est pas agréable non plus. On est super proche dans l'ascenseur, on entend tout même si on fait pas attention donc ouais j'ai pas envie d'aller parler aux autres alors qu'ils font plein de bruits qui me fatiguent quand je rentre, c'est pour ça que je te disais que je faisais semblant de prendre mon courrier quand y a du monde (rires)

E.A : Mais tu les remarques souvent ces bruits ?

Xavier : Non ça fait partie du jeu de prendre l'ascenseur mais je le remarque quand même ouais parfois ».

Ainsi, les bruits jugés comme des parasites semblent annuler les « potentiels d'action » (Chelkoff, 2012) entre certain.e.s habitant.e.s du Presqu'Île 2. Toutefois, ils sont plutôt de l'ordre de ressentis que nous qualifions d'« ordinaires » car ils ne sont pas sujets à des polémiques d'après Xavier. En effet, si l'interrogé a pu nous dire que ces bruits « *ça m'insupporte* », celui-ci précise que « *ça fait partie du jeu de prendre l'ascenseur* ». Ils sont donc une configuration de la quotidienneté des trajets. Les habitant.e.s perçoivent alors « activement » les ambiances selon les événements du quotidien.

L'aspect de la cabine et les bruits façonnent ainsi une ambiance singulière, parfois dénoncée ou simplement sujette à discussion, mais ces esthétismes participent à la création d'un lien particulier avec les ascenseurs et à la définition des rapports à l'habiter vertical en fonction des sensibilités personnelles, des heures et des autres. Si nous avons l'ambition d'interroger l'ensemble des sens pour l'étude des ambiances, ce projet s'est révélé être trop ambitieux pour proposer une analyse équilibrée de l'impact et des ambiances créées par l'ensemble des perceptions et par les gammes d'affects provoqués. Cette limite est également due à notre échantillon d'enquêté.e.s. Toutefois, nous l'appréhendons également comme un résultat : certains sens semblent plus en alerte lors des trajets en ascenseurs et ils dessinent des rapports particuliers aux ascenseurs et à l'appropriation de l'espace. Il serait intéressant de penser à une méthodologie qui puisse permettre d'estimer tous les rapports cognitifs à de tels espaces notamment au vu des nouveaux ascenseurs et technologies qui

leurs sont associées. Ainsi, nous proposons maintenant l'analyse des ambiances qui encouragent l'échange et qui participent à des affects différenciés sans avoir évoqué la place des autres sens tels que le toucher ou le sentir.

3.2.b Quand l'ambiance encourage l'échange et l'appropriation de l'espace

Contrairement aux premiers résultats présentés, certain.e.s habitant.e.s nous ont signalés que les ascenseurs du Presqu'Île 2 sont tout à fait « agréables » (Catherine, 17^{ème}, 304 B). En effet, ceux-ci sont perçus comme des « grands » ascenseurs comparativement aux immeubles que les résidents de la co-propriété ont pu habiter. La taille de la cabine a en effet un rôle important dans la genèse des ambiances et dans la qualification des lieux. Grâce au miroir, elle est pour Julie, Giuseppe et Chloé un espace qui dénote des autres résidences. Les ascenseurs sont même pratiques lors des déménagements. Mais en quoi cela joue-t-il sur l'ambiance, les relations aux autres et sur la place de l'ascenseur dans la fabrique de l'habiter vertical ? Selon Chloé (9^{ème}, 304 A) :

« Celles-ci elles sont bien y a deux grandes glaces. Ça compte. Quand on arrive dans un ascenseur où y a pas de glace on se dit à tient y a pas de miroir. On est étonné. Moi c'est chaleureux je trouve, celles-ci, elles sont assez grandes, c'est différent de celui de l'école. C'est pas pareil il est beaucoup plus petit, celui-là je le trouve assez grand, ils sont en profondeur. C'est le design de l'ascenseur qui fait que c'est chaleureux ».

La taille de la cabine et la présence de la glace semblent participer aux sentiments de bien-être et à la perception d'une ambiance « chaleureuse ». En effet, elles donnent la possibilité aux habitant.e.s de se mouvoir et de se sentir à l'aise pour effectuer des gestes du quotidien qui participent à l'appropriation de l'espace de la cabine comme un espace domestique, voire privé. En effet, l'ascenseur semble un SAS entre la sphère privée et la sphère publique lorsque Maïleen évoque l'attitude de ses voisines de palier :

Dans l'ascenseur : (Nous sommes dans l'ascenseur, nous sommes toutes seules). Maïleen se recoiffe. Elle me dit ensuite que ses voisines sont marrantes car elles se maquillent et se coiffent dans l'ascenseur et discutent fortement. Maïleen trouve que c'est sympa et que ça participe à créer une ambiance familière. Elle pense que la taille de la cabine est assez grande pour avoir de l'aisance et me montre la glace qu'elle pense très grande aussi (Parcours commenté numéro 2).

Ainsi, les pratiques semblent encouragées par la perception visuelle de l'espace et celles-ci pourraient inviter à l'échange. Nous n'évoquons pas ici les situations interactionnistes étudiées précédemment. Nous soulignons que les odeurs de produits de beauté ou de parfums participent à l'éclosion d'une gamme d'affects tels que les plaisirs d'entrer dans un espace qui sent bon. En effet, Giuseppe (8^{ème}, 304 A) nous fera remarquer le parfum (dont il ne sait à qui il appartient) qu'il identifie et qu'il aime sentir lorsqu'il prend l'ascenseur. Lorsqu'il étudie les flux, Benjamin Steck (2011) soutient que la perception des configurations sensibles d'un lieu participe à l'identification de territoires en fonction des « marques » laissées par les habitant.e.s de la ville :

« La trace du passager peut devenir en ce sens marque d'une existence brièvement côtoyée mais plus essentielle finalement que celle du sédentaire familial, ordinaire et quotidien ».

(...)

« Les traces ainsi visibles, audibles, odorantes, et pourquoi pas gustatives et tactiles, activent des marques construites pour durer au point d'en confirmer l'existence. Comme tout hôte de passage qui laisse flotter dans les lieux de son accueil son parfum, ou qui abandonne un journal sur un coin de table ou des papiers dans une corbeille, mieux encore qui imprime son génie à l'humanité par ce qu'il laisse, il faut savoir saisir ces signes d'une présence temporaire, disparue mais non morte. Tout se passe comme si les traces finissaient par construire une identité qui s'imprime en nous et vient s'enfouir dans les tréfonds de la mémoire d'où elle peut resurgir parfois inopinément ».

Nous avons choisi de proposer ce long extrait d'analyse car il nous semble utile pour éclairer les résultats que nous avons obtenus. En effet, si Steck (2011) porte une attention particulière aux « marques » laissées par les individus, celui-ci met en garde contre l'exaltation de la vue par la poésie du mouvement lorsqu'il s'agit d'étudier l'expérience sensible des transports urbains. Mais si l'auteur souligne que la « réalité pour les riverains est moins esthétique » que celle des « trains effilés filant », il s'appuie également sur une prose particulièrement sensible aux affects et aux émotions que pourraient générer les « marques » perceptibles par les sens. Ainsi, si ces marques participent à la définition des territoires selon Steck, elles révèlent « l'éphémère intrinsèque au mouvement » quotidien. En nous appuyant sur de telles analyses, nous postulons que les « traces » laissées par les habitant.e.s dans les cabines des ascenseurs ne sont pas sans impact sur la relation que nouent les habitant.e.s avec l'engin vertical et sur la définition du trajet dans l'habiter vertical. En effet, le rapport banal et quotidien aux ascenseurs semble pris dans un jeu de « marques » qui ne laisse pas indifférent.e Giuseppe ou Maïleen et qui participe aux sentiments de familiarité et à la domestication de l'espace. C'est aussi ici que le statut d'espace intermédiaire de l'ascenseur se spécifie : l'ascenseur est à la fois un lieu que l'on s'approprie et un lieu qui nous laisse « froid » tant il est « aseptisé » dans les termes de Claudine. Aussi, on sent des odeurs familières qui nous rappellent des personnes dont on s'imagine la figure et dont on ne croise pas obligatoirement le chemin autant que d'autres, qui dérangent, et qui dessinent de nouvelles ambiances, répulsives, et dans lesquelles le rapport à l'ascenseur semble bien différent.

3.3 « Ambiance » et intimité, l'ascenseur comme la traversée de l'habiter vertical ou le trajet solitaire « hors du temps » (Maïleen, 4^{ème}, 304 B)

Finalement, si l'ambiance perçue et vécue lors de la coprésence au sein de l'ascenseur participe à la qualification de l'expérience du trajet vertical et au statut de l'ascenseur au sein de la tour résidentielle, en quoi celle-ci se différencie-t-elle des moments de trajet solitaire ? Il semble que le déplacement vertical ait des airs nouveaux lorsque l'habitant se retrouve seul dans l'ascenseur. Certes, les résident.e.s cherchent à gagner du temps lors de leurs mouvements dans la tour et ceux-ci combinent des tactiques pour réduire le temps passé au sein de la cabine. Toutefois, nous l'avons vu, une fois pris dans les ascenseurs, le temps ne semble plus maîtrisable (où alors la perte de temps

causée par l'arrêt aux différents étages crée des sentiments d'insatisfaction) et il donne lieu pour certain.e.s de nos enquêté.e.s à une appropriation tout à fait particulière de l'engin. Avec un échantillon de vingt-cinq interrogé.e.s sur plus de mille habitant.e.s au sein de la tour, nous rappelons que nos résultats ne sont pas exhaustifs. Au contraire, alors que les ambiances diffèrent selon les sensibilités personnelles, il s'agit ici de souligner que le rapport aux ascenseurs peut-être celui d'une appropriation de l'espace très personnalisée qui relève de la sphère de l'intime, autant qu'une portion de déplacement tout à fait insignifiante. Si l'ascenseur est souvent jugé comme un espace clôt et anxiogène par certain.e.s habitant.e.s du Presqu'Île 2, le fait même que ce transport soit une « cabine » participe à l'appropriation de l'espace. Les configurations sensibles, sonores, olfactives et visuelles y ont un rôle particulier. Finalement, les habitant.e.s en oublieraient même qu'ils se situent dans une tour alors que c'est justement l'obligation et l'habitude de prendre l'ascenseur qui caractérisent les premières spécificités des rapports aux trajets verticaux au sein du Presqu'Île 2. Ce sont ces mêmes obligations et habitudes qui permettent une forte appropriation, voire une évasion immatérielle de la cabine.

C'est ainsi que les mots d'Imède (8^{ème}, 302) révèlent qu'outre une atteinte à la vie privée, la présence de caméra serait susceptible de révéler ce que les habitant.e.s s'autorisent uniquement dans les ascenseurs de la tour :

« Ouais, parce qu'en fait quand tu es dans l'ascenseur tu sais que y a personne qui t'écoute, personne qui t'entends ; parfois y a cette petite paranoïa du 21^{ème} siècle où je cherche une caméra dans l'ascenseur (rires) et parfois je me dis « mais non c'est l'ascenseur de chez moi y a pas de caméra ».

3.3.a S'approprier l'espace et traverser la tour

Nous avons vu en introduction de chapitre que les ambiances sont des arrière-plans (Sauvageot, 2003) d'un espace, comme elles sont co-construites en fonction des événements socio-spatiaux éphémères et quotidiens. Or, lorsque l'habitant.e se trouve seul dans l'ascenseur, des manières d'être, de sentir, de se mouvoir et de percevoir l'espace sont pour certain.e.s tout à fait particulières. L'expérience solitaire est un événement du quotidien : elle se produit majoritairement en dehors des « heures de pointe » caractérisées par une coprésence. Elle est alors le moment que l'on capture et pendant lequel on se met en scène, comme pour signifier que ce temps est particulier :

Maïleen (4^{ème}, 304 B) : « Regarde sur Instagram les hashtags ascenseurs et tu verras y a plein de photos ».

Imède (8^{ème}, 302) : « Euh... Je prends une photo, pour une story quand je suis tout seul dans l'ascenseur ».

L'expérience solitaire du trajet est alors un moment pendant lequel les configurations sensibles appellent au relâchement des corps et des esprits :

Camille (9^{ème}, 304 B) : « (rires) Alors ce que l'on fait dans l'ascenseur quand on est tout seul (rires). Euh on remonte ses collants, **on se regarde dans le miroir**, bah moi parfois je mets mes boucles d'oreilles dans l'ascenseur, **j'espère qu'il s'ouvre pas à ce moment là**. Parfois je danse dans l'ascenseur, je chante dans l'ascenseur. Mais là j'ose pas trop parce qu'une fois je l'ai fait et ça l'a bloqué, alors je suis restée coincée, pourtant je sautais pas non plus comme un éléphant. **En fait je sais pas c'est la fin de la journée, et c'est le moment dans l'ascenseur où je vais craquer, je vais faire n'importe quoi**. Voilà... (rires). C'est vraiment dans l'ascenseur, t'as une sécurité, quand tu montes, personne ne va arriver. **Bah je fais pas de la merde dans la descente, s'il descend je me comporte de façon normal, je me regarde dans le miroir et puis c'est tout**. J'écoute ma musique tranquille et si je monte par contre le soir là je sais que ça va pas s'ouvrir, je décompresse et je danse. Hum... ouais non y a pas d'autres endroits à part chez moi avec Jeanne dans la cuisine, c'est vraiment dans l'ascenseur »

Camille nous montre que l'ascenseur est un lieu de forte appropriation. Celle-ci s'autorise des comportements impensables lors des situations de coprésence. La glace attire les regards de Camille qui ne peut surveiller l'entrée potentielle de personnes dans la cabine. Ainsi, l'ouverture de l'ascenseur est redoutée : « j'espère qu'il ne s'ouvre pas » (Camille). Ces attitudes et ces perceptions du temps dans l'ascenseur se déclinent souvent lors du trajet « retour », c'est-à-dire celui lié à la fin de la journée. Aussi, la comparaison avec la « cuisine », un espace intime et de convivialité, autant que celle de Xavier (13^{ème}, 302) avec la « salle de bain », nous renseigne sur la perception de l'espace qu'ont les habitant.e.s lorsqu'ils.elles sont seul.e.s. Les comparaisons à ces deux pièces relèvent bien de la sphère de l'intime. De plus, ces sensations et ces comportements semblent lier aux configurations sensibles de la cabine puisque « c'est vraiment dans l'ascenseur » que ceux-ci se produisent. Maïleen (4^{ème}, 304 B) nous dira notamment que l'espace réduit et l'absence de musique (tandis que la musique rappelle les ascenseurs publics), participent à l'appropriation de l'espace. En nous confiant son rapport intime aux ascenseurs, Imède souligne la place et la spécificité de l'ascenseur dans la vie quotidienne au sein de la tour et dans la vie urbaine :

« E.A : Est-ce que tu pourrais me raconter comme on se sent dans l'ascenseur ?

Imède : bah c'est comme si t'es seul chez toi en fait, chacun à ses délires chelou, il met une musique, il commence à raper, je sais pas tu dances, parfois comme ça dans la cuisine, je sais pas, et dans l'ascenseur t'as le même sentiment, t'as un peu le même **sentiment d'intimité**. Quand tu es seul. ... et parfois je me retrouve en train de parler tout seul, en train de parler dans le miroir, parfois ça m'arrive ouais (rires) et non mais par exemple y a des exercices que je fais pour apprendre à parler des langues ou pour garder mon vocabulaire par exemple en anglais j'essaie de parler avec moi-même dans un miroir et parfois quand je rentre et d'habitude avec la musique, et du coup, je veux imiter un accent, par exemple, l'accent anglais ou l'accent afro-américain des États-Unis bah je le fais en face du miroir dans l'ascenseur. Je suis à l'aise quand je le fais dans l'ascenseur et en même temps je sais que c'est un moment bref, et du coup je m'amuse, je me lâche parce que ça va se finir tôt. Et ça ça m'arriverait nulle part ailleurs même si je suis à l'aise pratiquement partout... Mais comme je t'ai dit l'ascenseur c'est un petit endroit où c'est...c'est clos, donc c'est un petit espace, y a personne avec toi ».

Ainsi, l'ascenseur serait le moment si particulier qu'on ne le retrouverait « nulle part ailleurs ». Quotidien mais succinct, il serait un espace-temps difficilement définissable : un passage entre le logement et la ville, entre le dedans et le dehors, mais un passage plus intime que ceux dessinés par

la (grande) ville. C'est ainsi que l'ascenseur se distingue des transports en commun urbain. Il offre une ambiance et crée des ambiances qui suggèrent un rapport intime à l'espace comme à la verticalité, qui elle, semble pourtant particulièrement s'oublier lors de ce type de trajet.

3.3.b Se sentir « hors du temps » et « hors de la tour » (Maïleen, 4ème, 304 B)

L'expérience perçue et vécue du trajet en ascenseur semble vaincre la verticalité tout autant que la hauteur de la tour. En effet, si prendre l'ascenseur semble un moment obligé de la vie au sein du Presqu'Île 2, les configurations sensibles et les ambiances permettent de dépasser celui d'un unique temps de mobilité quotidienne soumis aux enjeux des modes de vie métropolitains. L'ascenseur est un passage entre la ville et la tour, il fait parfois partie de la ville, et s'en distingue aussi, mais il reste un moment où les échelles urbaines s'oublient. En effet, lorsque les trajets ne sont pas interrompus par les arrêts à chaque étage, la sensation de la montée en hauteur s'efface. Les habitant.e.s soulèvent la perte d'échelle au sein des cabines : ceux.celles-ci se perdent entre les étages de la tour et sont obligé.e.s de regarder le tableau pour ne pas manquer leur étage. A ce propos, le directeur de la société en charge des ascenseurs du Presqu'Île 2 précise qu'un système a dû être pensé pour palier à ces remarques :

« D.Astec : Ce sont des ascenseurs qui sont très silencieux et très souples. J'ai dû les rendre moins souples.

E.A : Qu'est-ce que vous entendez par souple ?

D.Astec : Vous allez comprendre, j'ai un afficheur en cabine qui affiche un peu trop vite. Les gens pensaient être arrivés. Parce que la courbe des ascenseurs... Alors avant les ascenseurs allaient trop vite. Blam-Blam. Aujourd'hui, on a la variation de fréquence, donc on démarre doucement et on accélère. On monte, on monte, et puis une fois arriver à l'étage, on ralentit doucement, comme une voiture on démarre à fond vraaaam et vous freinez. Nous c'est plutôt une boîte auto et on démarre doucement, sauf que les gens disent « il est insupportable votre ascenseur, on est arrivé et les portes ne s'ouvrent pas ». Mais non, on n'y est pas arrivé, du coup on a augmenté l'accélération, augmenter le freinage pour que les gens « ah ça y est on est arrivé » (il me fait le geste de la sensation d'apesanteur). C'est psychologique. Donc on les a rendu moins confortable. On a essayé d'augmenter la sensation de freinage et d'accélération ».

E.A : Mais vous pensez qu'ils le sentent ?

D.Astec : Bah écoutez depuis, ça fait deux mois, on a plus de remarque. Euh... Mais c'est vrai qu'il y a aujourd'hui de manière générale une impatience épouvantable ».

Ainsi, l'ascenseur est un moment particulier car on ne ressent ni la vitesse de déplacement, ni les arrêts. Jannick souligne l'absence de sensations au sein du Presqu'Île 2 par rapport à celles ressenties au sein de tours telles qu'Incify à Lyon où il travaille :

Jannick (16^{ème}, 304 B) : « (...) à Incify t'as 36 étages t'as une espèce de décompression dans tes oreilles comme quand tu montes en altitude parce que ça va vraiment vite et euh ça peut être un peu désagréable au début. En fait t'as un peu la boule au ventre tu vois ou les oreilles qui sifflent au début quand t'es pas trop habitué. Là j'avais une pote qui avait une otite avec moi du coup et c'était l'enfer, elle a pas supporté »

Maïleen (4^{ème}, 304 B) regrette même cette absence de sensation : « *Bah moi j'aime bien ce côté où ça te fait un peu le « glllou » et là on le ressent pas du tout c'est dommage* ».

Ainsi, toutes les configurations sensibles et tous les sens semblent mis en exergue au sein des cabines. L'oubli de la verticalité participe également à l'appropriation de l'espace de la cabine car selon Imède (8^{ème}, 302) : « *on oublie limite qu'on descend parce qu'on le sent pas en fait. Donc ouais c'est le moment propice pour se prendre un petit selfie, on est pas gêné, on oublie tout le reste* ».

Si nous nous sommes demandés « qu'est-ce qu'un pas dans l'ascenseur » par mimétisme aux mots de Thibaud (2006 : 3) : « qu'est-ce qu'un pas dans la ville ? », mettre le pied dans l'ascenseur est la genèse de rapports sensibles avec la machine comme avec la tour dans la ville verticale. L'expérience perçue et vécue des déplacements quotidiens se transforme et s'alimente de toutes les « choses » (Perec, 1965) de la vie quotidienne. En effet, l'ascenseur est à la croisée des chemins entre la ville et l'appartement, entre l'appartement et les autres, comme à celle des ambiances générées à la fois par les configurations sensibles et les événements quotidiens. Dès lors, les enjeux perceptifs de l'expérience sensible du trajet soulèvent ceux de la gestion des parties communes. Ils révèlent des divisions importantes et deux clans politiques renforcés par les débats menés pour le maintien d'une ambiance pensée et mesurée au sein des ascenseurs et à l'échelle du Presqu'Île 2. L'expérience du trajet s'inscrit donc comme une entrée majeure des réunions de copropriété, et la virulence des discours qui y sont donnés questionne et souligne le poids de la place des ascenseurs dans l'expérience du vivre en hauteur et dans la fabrique de « l'habiter vertical ».

Toutefois, la recherche de la « maîtrise du sensible » semble impossible tant les degrés des sensations, des sentiments et des émotions éprouvés lors du trajet vertical diffèrent selon les ambiances traversées et créées. Si nous avons pu voir que les ascenseurs sont critiqués pour leur ambiance « anesthésiée », les rencontres quotidiennes entre l'environnement ambiant et les individus présents dessinent de nouveaux modes d'appropriation du trajet en ascenseur. Ainsi, les couleurs, l'absence de son ou la présence de bruits intempestifs et l'accaparement des regards par les téléphones créent des rapports particuliers aux ascenseurs. La catégorisation de l'expérience quotidienne des trajets verticaux n'a pas de sens. Cependant, nous relevons qu'elle se nourrit par exemple de « miniatures sonores » (Bachelard, 1961) et de senteurs (parfums) qui façonnent les différents degrés de l'appropriation de l'espace selon les heures de la journée et les ambiances rencontrées. Ainsi, les relations entre l'habitant.e et les autres ainsi qu'entre celui-ci et la

cabine se créent au fil des banalités du quotidien. Ces dernières sont des ressources pour la qualification des spécificités de l'habiter vertical : l'ascenseur nourrit des expériences éphémères prises entre la sphère publique et privée jusqu'à celle de l'intime et façonne le rapport à *l'habiter* au sein de la tour.

Finalement, faire le trajet vertical seul.e est une nouvelle expérience de la vie urbaine permise par les spécificités de l'ascenseur et de la vie en hauteur. Selon le directeur de la société ascensoriste en charge du Presqu'Île 2, la demande de l'installation d'ascenseur privé au sein de la Presqu'Île lyonnaise et aux seins des immeubles de grande hauteur ne cesse d'augmenter malgré les normes en vigueur. Mais l'exaltation de l'expérience intime de l'ascenseur ne tiendrait-elle pas en celle de l'appropriation d'un espace commun, le temps d'un instant, dans lequel les ambiances se croisent pour toujours disparaître, réapparaître et laisser le goût d'un temps particulier dans les journées accélérées de la vie urbaine ?

Conclusion

« Allons, au revoir tous, je n'ai encore qu'un pied dans l'ascenseur »
Henri Michaux, 1967, *La nuit remue*, p.84

Alors même que les tours résidentielles semblent faire naître de nouvelles « conditions urbaines » (Mongin, 2005), les ascenseurs leur donnent forme et l'expérience de la vie verticale en ressort. Ces engins configurent les rapports à la verticalité. Sans être tout à fait quelconques, les trajets en ascenseur sont des moments quotidiens mais succincts particuliers : un passage entre le logement et la ville, entre le dedans et le dehors, mais un passage plus intime que ceux dessinés par la (grande) ville. Mettre le pied dans l'ascenseur n'est rien de moins qu'entrer dans un espace éphémère pris entre les événements du quotidien et façonné par des banalités qui établissent les spécificités d'une nouvelle forme d'urbanité dans la (grande) ville. L'analyse de l'expérience perçue et vécue du trajet vertical en ascenseur par l'approche de l'ordinaire (Harris, 2015) nous permet d'en dresser plusieurs bilans.

Les ascenseurs du Presqu'Île 2 enchaînent les rôles et avec eux les habitant.e.s renouvellent l'expérience d'un trajet vertical signifiant : ils sont à la fois les médiums à travers lesquels la hauteur est perçue et est représentée, et ils connectent et déconnectent les habitant.e.s avec la tour et la ville. La proximité entre l'appartement, la tour et la ville fait l'objet de l'apprentissage de « compétences verticales », d'abord métriques, pour la gestion de seuils de dépendance à ces transports verticaux. Ces compétences se traduisent dans l'épreuve du quotidien : les stratégies et les tactiques s'ajustent au gré de rythmes urbains accélérés qui entrent dans la tour jusqu'à donner corps à la ville tri-dimensionnelle. En effet, les déplacements en ascenseur sont perçus comme les premiers segments des itinéraires urbains quotidiens à l'échelle de la (grande) ville et c'est ainsi que l'expérience ordinaire et quotidienne du trajet en ascenseur est celle d'un temps de transport urbain public qui réinvente la perception de la hauteur, de la tour et le rapport à l'habiter vertical. Les habitant.e.s ne passent pas d'un étage à un étage mais d'un étage à la ville et la perception de la vulnérabilité des conditions de circulation rappelée par les pannes dessine les relations entre l'habitant.e et la tour.

Une fois dans la cabine, les occasions sociales se présentent par les situations de coprésence. Et l'expérience se noue autour de jeux de rôles. Préserver son anonymat dans une copropriété marquée par des rencontres incertaines et négocier son identité et l'image que l'on donne à voir de soi face aux « Autres » sont des manières de revendiquer sa « face » (Goffman, 1973). Les habitant.e.s se croisent, se reconnaissent et s'identifient lors des trajets verticaux : tout se passe alors comme si les ascenseurs du Presqu'Île 2 n'étaient plus seulement des transports verticaux mais des sas sociaux. C'est ainsi que l'ascenseur se distingue des transports en commun urbain. Faire un pas dans

l'ascenseur suggère de nouvelles formes de monstration de soi et les corporéités et les regards s'ajustent et s'échangent en fonction des habitant.e.s rencontré.e.s et des réseaux d'interconnaissance formés. L'ascenseur est bien un espace intermédiaire en ce qu'il est le moment et le lieu de l'ouverture et de la fermeture sur la ville, sur la tour, et sur les autres habitant.e.s : le partage de la cabine demande des « compétences sociales verticales » dans un espace dans lequel les codes et les rites d'interaction perçus, vécus et développés dans la (grande) ville ne tiennent plus.

Enfin, le trajet en ascenseur est un temps de mobilité quotidienne qui met en tension le rapport aux autres et à la tour. Mais il n'est pas qu'un passage dans le Presqu'Île 2 : les flux des habitant.e.s corrélés aux qualités esthétiques des cabines laissent des traces perceptibles par les sens. Mettre le pied dans l'ascenseur est ainsi la genèse de rapports sensibles avec la machine comme avec la tour dans la ville verticale. Le quotidien réinvente les manières de percevoir, de se représenter les trajets et leur place dans la tour, d'être et de prendre les ascenseurs à travers des ambiances qui suggèrent un rapport intime à la verticalité : les expériences en ascenseur ne sont pas toutes « *remarkable* » (Rousi, 2015) et la répétition des allers-retours quotidiens provoque des sensations, des émotions et construit des souvenirs qui configurent les spécificités de l'habiter vertical. À la croisée des enjeux de mobilité quotidienne et de socialisation dans la tour, l'environnement ambiant est co-construit et il donne lieu à des formes d'appropriation de la cabine et des couloirs. L'ascenseur semble donc façonner de nouveaux rapports à *l'habiter* dans la tour et de nouvelles formes de territorialité au prisme de rapports immatériels et matériels entre la tour, les habitant.e.s et les engins qu'il serait pertinent d'interroger au sein de futurs travaux.

Si les ascenseurs rendent donc possible des expériences urbaines verticales singulières, le trajet vertical serait le moment si particulier qu'on ne le trouverait « *nulle part ailleurs* ». Habiter dans la tour serait finalement toujours avoir un pied dans l'ascenseur et un pied en dehors : quotidiennement emprunté, dessinant des rapports immatériels entre la tour et les autres habitant.e.s et avec soi, ainsi que des souvenirs et des représentations selon les sensibilités individuelles et collectives, l'ascenseur est omniprésent dans la tour comme il l'est dans le rapport perceptif et pratique à *l'habiter* vertical. La recherche de la maîtrise des expériences verticales qu'il façonne est un enjeu de la gestion politique de l'IGH. Les débats qu'elle soulève révèlent la confrontation de deux clans distincts au sein du Presqu'Île 2 qui seraient l'héritage assumé des conflits d'hier. Interroger la place de l'ascenseur en termes de territorialité ne permettrait-il pas de questionner la fabrique des nouveaux modes de vie urbain au sein des nouvelles tours résidentielles ? Les expériences vécues et perçues, formées par le quotidien fait à la fois de banalités et d'évènements éphémères lors des trajets verticaux en ascenseur seraient sans doute « *inépuisables* ». Mais tels que le suggèrent les travaux de George Perec pour l'étude du quotidien, « *la tentative d'épuisement* »

de l'ascenseur au sein de la tour résidentielle et celle de l'explicitation des expériences auxquelles le trajet vertical donne lieu est à encourager selon les contextes socio-économiques, les configurations architecturales des tours résidentielles et les caractéristiques techniques et esthétiques des ascenseurs pour définir et interroger les spécificités de *l'habiter* au sein de métropoles mondiales en pleine expansion verticale vers le ciel comme souterraine au moyen de l'ascenseur.

Références bibliographiques

- **Ascenseur, verticalité, verticalisation des métropoles et vivre dans les tours**

AL-KODMANY, K., 2018, « Green elevator », *The vertical city: a sustainable development model*, WIT Press, 756p.

ARRIGOITIA, M., 2014, « UnMaking Public Housing Towers: The Role of Lifts and Stairs in the Demolition of a Puerto Rican Project », *Home Cultures*, vol. 11, n° 2, pp. 167-96.

BERNARD, A., 2014, *Lifted, A Cultural History of the Elevator*. New York University Press, 309p.

EASTERLING, E., 2003, « Conveyance ‘germs’: elevators, automated vehicles, and the shape of global cities » dans Goetz, A., editor, *Up down across: elevators, escalators, and moving sidewalks*, London, Merrell, pp. 124-39.

FAURE, S., 2006, « De quelques effets sociaux des démolitions d'immeubles. Un grand ensemble hlm à Saint-Étienne », *Espaces et sociétés*, vol. 124-125, no. 1, pp. 191-206.

GRAHAM, S., 2016, *Vertical - The City from Satellites to Bunkers*. Verso Books,

GRAHAM, S., et MARVIN, S., 2001, *Splinterism Urbanism : Networked Infrastructures, Technological Mobilities and The Urban Condition*, Routledge, 479p.

HARRIS, A., 2015, *Vertical Urbanisms. Opening up geographies of the three-dimensional city*, *Progress in Human Geography*, vol. 39, n° 5, pp. 601-620.

KOOLHAS, R., 2002, *New York délire*, Parenthèses Editions, 318p.

LE CORBUSIER, *Urbanisme*, Paris, Crès, 1925, pp. 219.

OLIVIER, C., 2017, « Trois tours terribles », *Géographie et cultures*, vol.102, pp. 121-141.

PAQUOT, T., 2007, *La folie des hauteurs : critique du gratte-ciel*, Infolio Editions, 200p.

ROUSI, R., 2016, « Unremarkable experiences – designing the User experience of elevators », *Swedish Design Research Journal*, pp. 15-22.

SHELTON, B., 2013, *The Making of Hong Kong: From Vertical to Volumetric, From Vertical to Volumic*, Routledge, London, 192p.

ZITO, J., 1974, « Anonymity and Neighboring in an urban, high-rise complex », *Sage Publications*, vol.3, n°3, pp.243-263.

- **L'expérience vécue et perçue**

BERGSON, H., 1982, *L'énergie spirituelle*, Paris, dans ADAM, M., 2012, « Révéler les représentations et les attentes grâce à l'ambiance et aux parcours commentés - Méthodologie et premiers résultats - Ambiances in action / Ambiances en acte(s) », *International Congress on Ambiances*, Montreal, Canada, pp.727-730

HEIDEGGER M., [1952], 2004, « Dichterisch wohnet der Mensch », *Vorträge und Aufsätze*, Stuttgart, Klett-Cotta, p. 181-198 dans Lussault, M., 2007, « 2. Habiter, du lieu au monde. Réflexions géographiques sur l'habitat humain », Thierry Paquot ed., *Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoire et philosophie*. La Découverte, pp. 35-52

HOLL, S., 2006, « Questions of perception, Phenomenology of architecture » dans BONNAUD Xavier, 2014, *L'expérience architecturale Réflexions sur une notion, points de vue sur une discipline*, Habilitation à diriger des recherches, Université Paris 8 Vincennes-Saint-Denis, soutenue le 13 décembre 2014.

HUME, D., 2000, *Essais esthétiques*, Paris, GF Flammarion dans ADAM, M., 2012, « Révéler les représentations et les attentes grâce à l'ambiance et aux parcours commentés - Méthodologie et premiers résultats - Ambiances in action / Ambiances en acte(s) », *International Congress on Ambiances*, Montreal, Canada, pp.727-730

JACOBS, J., 2006, « A geography of big things. cultural geographies », *SAGE Publications*, vol. 13, n°1, pp.1-27.

JODELET, D., 2006, « Place de l'expérience vécue dans le processus de formation des représentations sociales » dans *Les savoirs du quotidien. Transmissions, Appropriations, Représentations*, pp. 235-255, Rennes: Les Presses universitaires de Rennes, 2006, 274 pp.

LE MOUËL, E., 2008, « Perceptions et récits de trajets au sein des espaces de transport de la RATP », *1st International Congress on Ambiances*, Sep 2008, Grenoble, France. pp.335-348.

MASSON, D., 2009, *La perception embarquée. Analyse sensible des voyages urbains.*, Thèse de Doctorat en sciences de l'Homme et Société, sous la direction de THIBAUD Jean-Paul, Université Pierre Mendès-France - Grenoble II, 351p.

PAQUOT, T., 2005, « Habitat, habitation, habiter. Ce que parler veut dire... », *Informations sociales*, vol. 123, no. 3, pp. 48-54.

SARRAUTE, N., dans BOUE, R., 1993, « Lieux et figures de la sensation dans l'œuvre de Nathalie Sarraute ». *Littérature, Désir et détours*, n°89, pp. 58-67

- **Les relations au quotidien**

AUGÉ, M., 1992, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Editions du Seuil, La Librairie du XXI^e siècle, Paris, 149p.

BACHELARD, G., 2009 [1961], *La poétique de l'espace*, Presses Universitaires de France, Quadrige Grands Textes, Paris, 2009, 224p.

BOILEAU, N., 1674, *l'Art poétique, Chant III*, 1674

BOURDIEU, P., CHAMBOREDON, J.C, PASSERON, J.C, 1968, *Le métier de sociologue*, chapitre, « La construction de l'objet », 360p.

BOUCHERON, P., 2018, *Les Sciences humaines et leur visée de vérité par Patrick Boucheron*, Conférence Prix de Thèse PSL en Sciences humaines et sociales (SHS) le 13 juin 2018 à l'Ecole normale supérieure. <https://www.youtube.com/watch?v=HRd2sWJpGoY>

CORTÁZAR, J., 1986, 62- *Maquette à monter*, traduit de l'espagnol par Laure Guille Bataillon, collection du monde entier, Paris, Gallimard, 238 pages.

DE CERTEAU, M., 1990, *L'invention du quotidien, 1. Arts de faire*, Gallimard, Folio, Paris, 347p.

FEILDEL, B., OLMEDO, E., TROIN, F., DEPEAU, S., POISSON, M., AUDAS, N., DUPLAN, K., 2016 « Parcours augmentés, une expérience sensible entre arts et sciences sociales ». *Carnets de géographes*, vol. 9.

FREMON, A., 1999, *La région, espace vécu*, Flammarion, Champs Essais, Paris, 288p.

KAUFMANN, JC., 1989, *La vie ordinaire, voyage au cœur du quotidien*, Paris, Greco

LUSSAULT, M., 2014, « L'espace à toutes vitesses », *Esprit*, vol.décembre, n°. 12, pp. 65-75.

MERLEAU-PONTY, M., *Phénoménologie de la perception*, Gallimard, Tel, Paris, 1976, 531p.

MBOUKOU, S., 2016, « Entre stratégie et tactique », *Le Portique*, n°35.

PEREC, G., 1974, *Espèces d'espaces*, Editions Paris : Galiée, 180p

- 1978, *Je me souviens*, Paris, Hachette, 147 p.

- 1995, *L'infra-ordinaire*, Editions du Seuil, Librairie du XXI^e siècle, Paris, 121p.

- 1994, *Récits d'Ellis Island*, Paris, P.O.L., 71 p.

- 2000, *La Vie mode d'emploi*, Paris : Hachette, "Poche," 1978

SANSOT, P., 2004, *Poétique de la ville*, Payot & Rivages, Petite Bibliothèque Payot, Paris, 625p.

SHERINGHAM, M., 2013 « Chapitre 5. Michel de Certeau : la reconquête du quotidien », *Traversées du quotidien. Des surréalistes aux postmodernes*, Presses Universitaires de France, pp. 219-256.

• **Mobilité quotidienne urbaine**

AMAR, G., 1993, « Pour une écologie urbaine des transports », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59/60, pp.140-151.

AUGE, M., 1986 (2013), *Un ethnologue dans le métro*, Pluriel, 121p.

BAVOUX, JJ., BAUCIRE, F., CHAPELON, L., ZEMBRI, P., 2005, *Géographie des transports*, Armand Colin, Paris, 227p.

BAILLY, A.S, 1985, dans POUBLAN-ATTAS Valérie, 1998, *L'espace urbain déformé : transports collectifs et cartes mentales*, Autre. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 378p.

BRES, A., 1998, « Le système des voies urbaines : entre réseau et espace », *Flux*, n°34, 1998. pp. 4-20.

- COMMENGES, H., 2013, *L'invention de la mobilité quotidienne. Aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports*, Thèse, Géographie, Université Paris-Diderot - Paris VII, p. 392, disponible : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00923682>
- CROZET, Y., 2019, « Économie des rythmes urbains », *EspacesTemps.net, Association Espaces Temps.net*, pp. 2-14.
- DUPUY, G., 1995, « Les territoires de l'automobile », *L'information géographique*, volume 61, n°1, p. 41.
- FORLEN, P., 1999, « Aspects temporels des déplacements en transport en commun : l'attente du RER parisien », *Villes en parallèle, Ville et environnement. Approche psychosociologique*, n°28-29, pp. 214-231.
- FREUDENDAL-PEDERSEN M. (Ed.), KESSERLING, S. (Ed.), 2018, *Exploring Networked Urban, Cosmobilities Networked*, p.85.
- GERBIER, P., CARPENTIER, S. (dir), 2013, *Mobilité et modes de vie : vers une recomposition de l'habiter*, Presses Universitaires de Rennes, 224p.
- GRAHAM, S., MARVIN, S., 2001, *Splinterism Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and The Urban Condition*, Routledge, 479p.
- GRILLET AUBERT, A., GUTH, S., CLEMENT, P., 2001, « Transport et architecture du territoire, Etat des lieux et perspectives de recherche », *Rapport de recherche*, 175p.
- HARTMUT, R., 2010, *Accélération. Une critique sociale du temps*, La Découverte, coll. « Théorie critique », 474p.
- KAUFMANN, V., 2017 dans « Mobilities Futures » in Freudendal-Pedersen, M. (Ed.), Kesselring, S. (Ed.), 2018, *Exploring Networked Urban Mobilities*, Routledge, 174p
- KAUFMANN, V., BIERLAINE, M., V., Rérat, P., 2017, *La mobilité en questions*, Espace en société, Presses polytechniques et universitaires nomades, 224p.
- KAUFMANN, V., et GALLEZ, 2009, *Aux racines de la mobilité en sciences sociales. : Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine. Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno. De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses Universitaires de Rennes, pp.41-55
- MCCORMACK, DP., 2008, « Engineering affective atmospheres on the moving geographies of the 1897 Andrée expedition », *Cultural Geographies*, vol.15, n°4, pp. 413-430.
- MONGIN, O., 2005, *La condition urbaine ; La ville à l'heure de la mondialisation*, Paris : Seuil, 325p.
- OLLIVRO, J., 2000, « Essor de la rapidité différenciée et recomposition des territoires », *L'information géographique*, vol. 64, n° 4, pp. 329-46.
- POUBLAN-ATTAS, V., 1998, *L'espace urbain déformé : transports collectifs et cartes mentales*, Autre. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 378p.
- RAYMOND, H., et TROUARD-RIOLLE, H., 1981, *Le geste du transport : un rite quotidien*, Paris, LASSAU - Ministère des transports - ATP Socio-économie des transports.

STECK, B., 2011, *Flux et territoires : de la trace à la marque, une question de distance*, Sous la direction de Béatrice Galinon-Méléneq, L'Homme trace Perspectives anthropologiques des traces contemporaines, CNRS ÉDITIONS, 410p.

VIRILIO, P., et BRAUSCH, M., 1997, *Voyage d'Hiver*, Entretiens, Editions Parenthèses, 97p.

- **L'expérience sociale et les relations de sociabilité**

DESPORTES, J.P., 1969, « Les effets de la coprésence passive », *L'année psychologique*, vol. 69, n°2, pp. 615-634.

DI MÉO, G., 2016, « L'individu, le corps et la rue globale », *Géographies et cultures*, n°71, pp. 9-23.

- 1991, *L'Homme, la Société, l'Espace*, Anthropos, Géographie, Paris, 314 p.

FLANDRIN, L., 2001, « Rire, socialisation et distance de classe. Le cas d'Alexandre, « héritier à histoires » », *Sociologie*, vol. 2, no. 1, pp. 19-35.

GOFFMAN, E., 1973, *La mise en scène de la vie quotidienne* ; vol. I: *La présentation de soi*, 256 p. ; vol. II : *Les relations en public*, 376 p., Editions de Minuit, Le sens commun, Paris, 1973 ; *Les rites d'interaction*, Les éditions de minuit, Le sens commun, Paris, 1974, 236p.

- 1991, *Les cadres de l'expérience*, Editions de Minuit, Paris, 236p.

GEERTZ, C., 2000 dans HAROCHE, C., 2004, « Manières de regarder dans les sociétés démocratiques contemporaines », *Communications, Le sens du regard*, n°75, pp. 147-169.

GERMES, M., 2008, En quête d'un " terrain corporel ", jeux de regards dans et sur la rue, *Communication au colloque « À travers l'espace de la méthode : les dimensions du terrain en géographie »*, Arras, 18-20 juin 2008, À travers l'espace de la méthode : les dimensions du terrain en géographie, Juin 2008, Arras, France.

HAL, E.T., 1978, *La dimension cachée*, Editions du Seuil, Points Essais, Paris, 254p.

HOLL, S., 2006, Questions of perception, Phenomenology of architecture, William Stout Publishers, San Francisco, 2006 dans BONNAUD Xavier, 2014, *L'expérience architecturale Réflexions sur une notion, points de vue sur une discipline*, Habilitation à diriger des recherches, Université Paris 8 Vincennes-Saint-Denis, soutenue le 13 décembre 2014.

JOSEPH, I., 1987, *L'enjeu-station. La station de métro comme espace public*, Paris, RATP.

- 2003, « La notion de public : Simmel, l'Ecologie Urbaine et Goffman » dans *Le sens du public*, CURAPP, pp. 329-346.

LEFRANÇOIS, D., 2005, *Au centre des sociabilités dans le logement social : la voiture* In : *La société des voisins : Partager un habitat collectif*, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Paris, pp. 319-334

LE GOFF, A., 2013, « Identité, reconnaissance et ordre de l'interaction chez E. Goffman. Daniel Céfai, Laurent Perreau. Goffman et l'ordre de l'interaction », *CURAPP*, pp. 369-90.

MAUSS, 1950, « Les techniques du corps » (1936), *Sociologie et Anthropologie*, Paris, PUF

PAQUOT, T., 2012, « En lisant Georg Simmel », *Hermès, La Revue*, vol. 63, no. 2, pp. 21-25.

SIMMEL, G., 1999, *Sociologie. Étude sur les formes de la socialisation* (traduit de l'allemand par Lyliane Deroche-Gurcel et Sibylle Muller), Paris, Presses universitaires de France.

SACKS, H., 1989, « Lecture eleven on exchanging glances », *Human Studies*, vol. 12, no. 3-4. 1964-1965 lectures, pp. 333-348 dans TONNELAT, S., 2011, « Confiance et émotion dans le métro de New York » dans ESPINASSE, C., et LE MOUËL., E, *Lieux et liens : espaces, mobilités, urbanités*, tome 2 : *Des liens qui créent des lieux*, L'Harmattan.

TILLOUS, M., 2008, « Entre l'individu percevant et la forme perçue, quel est le statut de l'Autre ? L'ambiance du réseau de transports collectifs », *Colloque international Creating an atmosphere / Faire une ambiance*, pp. 67.

- **Ambiance**

AUGOYARD, JF., 1995, « L'environnement sensible et les ambiances architecturales », *Espace géographique*, tome 24, n°4, pp. 302-318.

- 1998, « Éléments pour une théorie des ambiances architecturales et urbaines », *Les Cahiers de la Recherche Architecturale, Ambiances architecturales et urbaines*, n°42/43, pp.13-23.

FRIAL, A., 2001, « Une introduction à la ville sensible », *Recherches en anthropologie au Portugal*, n°1, pp. 11-36.

KAZIG, R., et MASSON, D., 2015, « L'ambiance comme concept de la géographie culturelle francophone », *Géographie et cultures*, pp.93-94

LE BRETON, 2000 dans THIBAUD, J.P, 2002, « L'horizon des ambiances urbaines », *Communications*, pp.185-201

PENY, A., 1992, « Le paysage du métro : Les dimensions sensibles de l'espace transport », *Les Annales de la recherche urbaine, Espaces publics en villes*, n°57-58, pp. 17-23.

THIBAUD, JP., 2002, « L'horizon des ambiances urbaines », *Communications*, pp.185-201.

- 2006, « La fabrique de la rue en marche : essai sur l'altération des ambiances urbaines », *Flux*, vol. 66-67, no. 4, pp. 111-119.
- 2010, « La ville à l'épreuve des sens », dans COUTARD Olivier et LEVY, Jean-Pierre, 2010, « Ecologies urbaines: états des savoirs et perspectives », *Economica-Anthropos*, pp.198-213.
- 2012, « Petite archéologie de la notion d'ambiance », *Communications*, 90, 2012. Les bruits de la ville. pp. 155-174.

THOMAS, R., 2000, *Ambiances publiques, mobilité, sociabilité : approche interdisciplinaire de l'accessibilité piétonnière des villes*, Thèse de Sociologie, Université de Nantes, 329p.

WYLIE J., 2007, *Landscape*, London, Routledge, 246p.

- **Le Presqu'Île 2 – Terrain d'étude**

AUTRAN, S., 2008, « Le quartier de la Part-Dieu à Lyon, l'invention d'un centre-ville 1960-1980 », *Millénaire*, Grand Lyon, Octobre 2008

Table des matières

REMERCIEMENTS	6
INTRODUCTION	7
METHODOLOGIE	16
CHAPITRE 1 : ASCENSEUR, 'METRO, BOULOT, DODO'	32
PROPOS INTRODUCTIFS ET ENJEUX	32
Les ascenseurs, des métaphores architecturales préférées aux termes de mobilité.....	32
L'expérience de l'ascenseur, d'un mécanisme ingénieux à l'ingénierie du trafic vertical.....	
Se déplacer quotidiennement, se déplacer rapidement : l'organisation des pratiques.....	
HYPOTHESES DE RECHERCHE - CHAPITRE 1 : « ASCENSEUR, METRO, BOULOT, DODO »	38
1.1 DE LA LIBERTE A LA DEPENDANCE QUOTIDIENNE AU TRANSPORT VERTICAL	40
1.1.a Choisir l'ascenseur pour se déplacer, ou comment déjouer la hauteur	40
1.1.b La panne et la position dans la tour : l'expérience de l'insularité versus l'expérience des escaliers, enjeux de seuils	46
1.2 SE RENVOYER L'ASCENSEUR : « STRATEGIES » ET « TACTIQUES » (DE CERTEAU, 1990) AU PRISME DU QUOTIDIEN	50
1.2.a Habitant.e.s versus ascensoristes : « faire avec » l'ingénierie du trafic.....	52
1.2.b L'ascenseur, le premier segment d'un itinéraire urbain	54
1.2.c Tactiques éphémères et contournements	57
CHAPITRE 2 : CIRCULER, INTERAGIR, COMMUNIQUER, 'SE TUTOYER' ? L'ASCENSEUR, OU L'EXPERIENCE D'UN SAS SOCIAL VERTICAL	61
PROPOS INTRODUCTIFS ET ENJEUX	61
Les ascenseurs, métaphores de l'expérience urbaine de la solitude ou de l'exaltation de la rencontre ?.....	
De la coprésence aux interactions, boîte à outil du jeu social vertical.....	
HYPOTHESES DE RECHERCHE - CHAPITRE 2 : CIRCULER, INTERAGIR, COMMUNIQUER, 'SE TUTOYER' ? L'ASCENSEUR, OU L'EXPERIENCE D'UN SAS SOCIAL VERTICAL	67
2.1 PRENDRE L'ASCENSEUR : STRATEGIE, ADAPTATION ET LANGAGE DES CORPS	69
2.1.a Le temps d'attente sur le palier	70
2.1.b L'expérience de la cabine, l'expérience des autres : se placer dans l'espace	78
2.1.c Rapport de confiance et rapport conflictuel : civisme, altérité et genre	93
2.2 L'ASCENSEUR, L'INTERMEDIAIRE DES SOCIABILITES VERTICALES	96
2.2.a Des échanges suffisants pour une expérience sociale satisfaisante	97
2.2.b Du contenu au ton de l'échange : de l'expérience de l'altérité à la reconnaissance de l'autre.	101
2.2.c Effets de paliers et réseau d'interconnaissance	105
2.3 QUITTER L'ASCENSEUR : DES PALIERS AUX LOGEMENTS, DES RESEAUX DE SOCIABILITES ?	105
2.3.a Des paliers aux couloirs.....	106
2.3.b De l'ascenseur aux logements.....	107
CHAPITRE 3 : DU COLLECTIF A L'INTIME, L'EXPERIENCE DE L'ASCENSEUR AU PRISME DES AMBIANCES	109
PROPOS INTRODUCTIFS ET ENJEUX	109
De l'ascenseur à la « cage », l'expérience « remarquable » (Rousi, 2015) du trajet vertical.....	
Militer pour l'entretien de l'ascenseur, défendre la mémoire commune des habitant.e.....	
De l'ambiance aux ambiances : éprouver l'ascension verticale.....	
HYPOTHESES DE RECHERCHE - CHAPITRE 3 : DU COLLECTIF A L'INTIME, L'EXPERIENCE DE L'ASCENSEUR AU REGARD DES AMBIANCES	115
3.1 PENSER L'EXPERIENCE DU TRAJET VERTICAL : POUR UNE POLITIQUE DE L'« AMBIANCE »	117
3.1.a Moderniser et rénover l'ascenseur : quête de la « maîtrise du sensible »	118
3.1.b Conflit politique et ambiance « anesthésiée » (Claudine, 4 ^{ème} , 304 B).....	120
3.1.c Maîtriser « l'ambiance » pour une expérience sécurisée	122

3.2 L'ESTHETISATION DE LA RENCONTRE : « AMBIANCE » ET RAPPORT A « L'AUTRE »	124
3.2.a Quand « l'ambiance » décourage l'échange et la domestication de l'espace	124
3.2.b Quand l'ambiance encourage l'échange et l'appropriation de l'espace.....	128
3.3 « AMBIANCE » ET INTIMITE, L'ASCENSEUR COMME LA TRAVERSEE DE L'HABITER VERTICAL OU LE TRAJET SOLITAIRE « HORS DU TEMPS » (MAÏLEEN, 4^{EME}, 304 B)	129
3.3.a S'approprier l'espace et traverser la tour	130
3.3.b Se sentir « hors du temps » et « hors de la tour » (Maïleen, 4ème, 304 B)	132
CONCLUSION	135
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	138
ANNEXES	148
FIGURES	174

Table des Annexes

Annexe 1 - Bilan des entretiens et des parcours commentés menés.....	148
1. CARACTERISTIQUES DES ENQUETES MENEES – VINGT-CINQ ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS .	148
2. PRESENTATION DES PERSONNES INTERROGEEES AU BLOC 304 – LE PRESQU’ÎLE 2	149
3. PRESENTATION DES PERSONNES INTERROGEEES AU BLOC 302 – LE PRESQU’ÎLE 2	154
Annexe 2 – Bilan des observations menées.....	156
Annexe 3 – Grille des observations	157
Annexe 4 – Grille d’entretien semi-directif avec les habitant.e.s	158
Annexe 5 – Vue sur les tours depuis le bloc 304 a	162
Annexe 6 – Retranscription d’entretien avec Camile, habitante du 9^{eme} etage du bloc 304 B du Presqu’île 2.....	163
Annexe 7 – Procès verbal et diffusion jointe au procès-verbal du 26 février 2013.....	170
Annexe 8 – Note du conseil syndical, 19 février 2014, « un patrimoine commun et une (re)découverte de notre résidence ».....	172

Annexe 1 - Bilan des entretiens et des parcours commentés menés

1. Caractéristiques des enquêtes menées – Vingt-cinq entretiens semi-directifs

	Entretiens sans parcours commentés	Entretiens précédés d'un parcours commentés et suivis de parcours commentés (n+x)
Nombre	5	21
Population	<p>Habitant.e.s : n=4</p> <p>Gardien n=1</p> <p>Autres : n=3</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nicolas Persyn – Directeur Adjoint ASTEC Ascenseur en charge du Presqu'Île 2 - Jacques Blanc-Portard, architecte, co-architecte du Presqu'Île 2 avec René Gagès. - Jean Pierre Roos dramaturge de <i>L'ascenseur, huis clôt entre deux âges et deux étages</i> 	Habitant.e.s n=20
Durée	35 minutes à 1h45 minutes	
Lieux	Logements	Logements (n = 18) Café (n=1) Loge gardien (n=1)
Période de passation	Février-Mars 2019	Mars-Avril 2019

2. Présentation des personnes interrogées au bloc 304 – Le Presqu’île 2

- **Entretiens** : Quinze entretiens semi-directifs entre 40 minutes et 1h30 minutes
- **Parcours commentés** : Douze habitant.e.s ont été suivies lors d’un premier parcours commentés habitant.e.s. Ces habitant.e.s ont ensuite été interrogé.e.s au cours d’un entretien semi-directif. De nouveaux parcours commentés avec ces mêmes habitant.e.s ont eu lieu suite aux premiers entretiens :
 - Deux habitant.e Un parcours commenté
 - Cinq habitant.e.s : Deux parcours commentés
 - Cinq habitant.e.s : Trois parcours commentés

Étage	Nom	Age	Situation Familiale	Métier/CSP	Diplôme(s)	Origines sociales	Statut d’occupation et type de logement habité	Année d’arrivée	Trajectoire d’entrée et parcours d’habitation dans la résidence
3 ^{ème} 304 B	Béatrice	29 ans	Sans enfant	Juriste pour un siège social	Master 2 droit du travail	Classe moyenne supérieure (Père cadre supérieur en assurance et mère conseillère en formation)	Propriétaire d’un T3 au 3ème étage du 304	2017	Primo accédant à la propriété, 1 ^{er} logement dans un bâtiment de plus de 5 étages.
4 ^{ème} 304 A	Claudine	+ ou – 70 ans	Célibataire et sans enfant	Retraitée (ancienne secrétaire et emploi dans une galerie d’art)	NR	Classe supérieure	Locataire d’un T2	1974	Location proche du lieu de travail (salle de fitness)

304 B									2 logements habités dans la résidence en location (le 1 ^{er} au 12 ^{ème} étage 304)
	Maïleen	34 ans	Célibataire sans enfant	DJ au Ninkasi Gerland	Ecole de commerce et formation de DJ à l'UCPA	Classe moyenne supérieure	Propriétaire	2017	Primo accédant à la propriété (convaincue par ses meilleurs amis au 5 ^{ème} et 4 ^{ème} étage eux-aussi propriétaires). 1 ^{er} logement dans un bâtiment de plus de 5 étages.
6 ^{ème} 304 B	Thibaud	24 ans	Célibataire sans enfant	Etudiant en informatique	NR	Classe moyenne	Locataire	2017	1 ^{er} logement en location dans la résidence. 2 ^{ème} logement dans un bâtiment de plus de 5 étages.

7 ^{ème} 304 B	Lionel (père) Evane (fils)	+ ou – 55 ans et 29 ans	Marié Trois enfants – Célibataire logé chez ses parents	Chômage (ancien directeur logistique) - Cuisinier à Vaise	Ingénieur - CAP Cuisine et études d'ostéopathe	Classe moyenne supérieure	Propriétaire	2009	1 ^{er} logement dans la résidence et 1 ^{er} logement au- dessus de 5 étages.
8 ^{ème} 304 B	Marie- Noëlle	+ ou – 60 ans	Marié avec enfants et petits-enfants (présents)	Directeur et directrice d'une structure de formation enseignement privé Rhône-Alpes Auvergne.	NR	Classe moyenne supérieure	Propriétaire	Mi-2016	1 ^{er} logement dans la résidence. 1 ^{er} logement dans un immeuble en appartement
	Giuseppe	+ ou – 40 ans	En couple Sans enfant	Infirmier neurochirurgien	Infirmier	Classe moyenne supérieure	Propriétaire	2013	1 logement dans la résidence. 1 ^{er} logement dans un immeuble de plus de 5 étages.
9 ^{ème} 304 B	Chloé	+ ou – 25 ans	Célibataires sans enfant	Etudiante en communication à Confluence et chargée marketing et communication	NR	Classe moyenne et (colocataire parents ouvriers)	Locataires en colocation	Octobre 2017	1 logement au P2 1 ^{er} logement dans un immeuble de plus de 5 étages

304 A	Camille	22 ans	Appartement familial	Etudiante en pharmacie à Grange Blanche	Dentiste et Médecin généraliste	Classe moyenne supérieure	Parents propriétaires	X	1 ^{er} logement dans la résidence 2 nd logement des parents propriétaires dans la résidence avant au 7 ^{ème} du 302
11 ^{ème} 304 A	Edouard	65 ans	Marié, enfants et petits-enfants (visites régulières)	Professeur de sciences à l'université	Professeur universitaire	NR	Propriétaire	2001	1 ^{er} logement dans la résidence 2 nd logement dans un immeuble de plus de 5 étages (<10étages)
12 ^{ème} 304 A	Annette et Maurice (Mari et femme)	75 ans et 79 ans	Mariés, 1 enfant et petits enfants	Cadre chez Alcatel et directrice du personnel	NR	Classe moyenne supérieure	Propriétaires	15 octobre 1988	1 ^{er} logement dans la résidence 1 ^{er} logement au-dessus de 5 étages
13 ^{ème} 304 B	Nelly	23 ans	En couple sans enfant	Etudiante en Master de promotion de la santé Copain : Consultant RH	BTS Licence Pro Master Pro	NR	Location en colocation avec son compagnon diplômé en informatique.	17 février 2018	1 ^{er} logement au sein de la résidence

									1 ^{er} logement > 5 étages
	Isabelle	45 ans	Mariée, 2 enfants (9 et 6 ans)	Professeur d'anglais	CAPES d'Anglais Concours d'Avocat Doctorat de droit	Père Avocat et Mère au foyer	Propriétaires d'un T5 au 6ème étage du 304	2012	1 logement habité à P2 Second achat logement après la naissance du 2ème enfant
16 ^{ème} 304 B	Catherine	+ ou – 60 ans	En couple, 2 enfants	Sans emploi	BEP	Père chef d'entreprise	Propriétaire d'un duplex avec terrasse 17 ^{ème} étage	2009	Mutation de son conjoint 1 ^{er} logement à Lyon et dans une résidence > 5 étages
	Jannick et Julie (couple)	24 ans	En couple	Chargé d'audit en finance à PWC Bureau Tour Incity	Master Finance	Parents ouvriers	Locataire d'un 40m2 : 700 euros/mois	Novembre 2018	1 ^{er} logement dans la résidence 1 ^{er} logement > 5 étages

***Les entretiens menés sont anonymes. Les noms référencés dans ce tableau sont fictifs et choisis par nos soins.**

3. Présentation des personnes interrogées au bloc 302 – Le Presqu’Île 2

- **Entretiens** : Neuf entretiens semi-directifs entre 35 minutes et 1h45 minutes
- **Parcours commentés** : Huit habitant.e.s ont été suivies lors d’un premier parcours commentés habitant.e.s. Ces habitant.e.s ont ensuite été interrogé.e.s au cours d’un entretien semi-directif. De nouveaux parcours commentés avec ces mêmes habitant.e.s ont eu lieu suite aux entretiens.
 - Un habitant.e : Un parcours commenté
 - Quatre habitant.e.s : Deux parcours commentés
 - Trois habitant.e.s : Trois parcours commentés

Étage	Nom	Age	Situation Familiale	Métier/CSP	Diplôme(s)	Origines sociales	Statut d’occupation et type de logement habité	Année d’arrivée	Trajectoire d’entrée et parcours d’habitation dans la résidence
2 ^{ème}	Jérôme	30 ans	Célibataire sans enfant	En reprise d’étude Informatique	Master d’informatique	Parents cadre dans le secteur privé	Locataire	2016	1 ^{er} logement dans la résidence
6 ^{ème}	Lily	22 ans	Célibataire sans enfant	Etudiante éducatrice spécialisée Ecole à Vaise	En étude	Classe moyenne	Location en colocation	2018	Location transitoire pour se rapprocher du lieu d’étude (Lyonnaise)
8 ^{ème}	Imède	21 ans	Célibataire en colocation (3 personnes)	Etudiant en Licence 2 Lyon 3	En étude	Pas de famille en France métropolitaine NR	Location T3 en colocation (340 euros/pers hors charges et charges 30 euros)	Novembre 2018	Venu d’Algérie en septembre 2018

9 ^{ème}	Amandine	25 ans	Célibataire en colocation	Chargée de communication	Ecole de commerce	NR	Location T3 420 euros/pers hors charges	2018	1 ^{er} location dans la résidence
11 ^{ème}	Jeanne	93 ans	Veuve 1 enfant et petits-enfants	NR	NR	NR	Propriétaire d'un T5	X	1 ^{er} logement dans la résidence depuis plus de 30 ans
13 ^{ème}	Xavier	25 ans	Célibataire	Développeur Web	Master 1	Classe moyenne (réunionais)	Location	2018	1 ^{er} logement dans la résidence
14 ^{ème}	Fred	38 ans	En couple, 2 enfants	Cadre supérieure du secteur privé	Ecole de commerce	Parents cadres entrepreneurs	Propriétaires	2010	1 ^{er} logement dans la résidence
15 ^{ème}	Jean-Baptiste	35 ans	En couple sans enfant	Jardinier à l'hôpital de Dardilly	NR	NR	Locataires (appartement appartient aux parents de la dame)	2013	1 ^{er} appartement au 5 ^{ème} étage du 304 1994 – 2005 en location Depuis 2013, 15 ^{ème} étage 302
	Fanny	30 ans		Couturière	NR	NR		2013	

Annexe 2 – Bilan des observations menées

➤ Ascenseur 304 A Gauche

O304AG 1 – 1^{ère} observations : lundi 18 février, 17h30-18h30
O304AG 2 – 2^{ème} observations : mardi 19 février, 17h40-18h30
O304AG 3 – 3^{ème} observations : mercredi 18 février, 17h30-18h25
O304AG 4 – 4^{ème} observations : jeudi 18 février, 17h30-18h20
O304AG 5 – 5^{ème} observations : vendredi 18 février, 17h30-18h30
O304AG 6 – 6^{ème} observations : weekend 2 – 3 mars, 11h et 13h

➤ Ascenseur 304 B Droite

O304BD 1 – 1^{ère} observations : lundi 25 mars, 16h30-17h45
O304BD 2 – 2^{ème} observations : mardi 26 mars, 17h40-18h30
O304BD 3 – 3^{ème} observations : mercredi 27 mars, 17h30-18h25
O304BD 4 – 4^{ème} observations : jeudi 28 mars, 17h30-18h20
O304BD 5 – 5^{ème} observations : vendredi 29 mars, 17h30-18h30
O304BD 6 – 6^{ème} observations : weekend 30 – 31 mars, 10h45 et 12h15

O304BD 7 – 7^{ème} observations : mardi 16 avril, 15h45-16h30
O304BD 8 – 8^{ème} observations : jeudi 18 avril, 15h40-16h30
O304BD 9 – 9^{ème} observations : vendredi 19 avril, 15h30-16h30

➤ Ascenseur 302 Gauche

O302AG 1 – 1^{ère} observations : mardi 16 avril, 16h30-17h45
O302AG 2 – 2^{ème} observations : jeudi 18 avril, 16h40-17h45
O302AG 3 – 3^{ème} observations : vendredi 19 avril, 16h30-17h30
O302AG 5 – 5^{ème} observations : samedi 20 avril, 12h30 – 13h15

Lexique :

- O304AG : Observation au bloc 304 Ascenseur Gauche
- O304BD : Observation au bloc 304 Ascenseur Droite
- O302 AG : Observation au bloc 302 Ascenseur Gauche

Annexe 3 – Grille des observations

<p>Les pratiquant.e.s dans l'ascenseur</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Etage d'arrivée dans l'ascenseur et de sortie - Sexe - Âge moyen - Apparence (ont-ils l'air d'aller ou de rentrer du travail ? De leurs courses ? D'une activité sportive ?) - Sont-ils tou.tes seul.e.s ? Accompagné.e.s ? Avec qui (à deux, à trois, en famille ? en couple ?) ? - Ont-ils.elles un animal de compagnie ? - Ont-ils.elles leurs poubelles ?
<p>Interactions et manières d'être</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Combien de personne y a-t-il dans l'ascenseur ? (Prendre trajet par trajet, prendre en compte si l'ascenseur s'est arrêté pour prendre une autre personne) - Y a-t-il des interactions entre les personnes ? - Si oui, de quelle nature sont-elles ? Politesse ou discussion ? Est-ce que je peux repérer des rites d'interactions ? - Puis-je repérer les personnes qui se connaissent ? Leurs comportements/interactions sont-elles différentes ? - Y a-t-il des différences d'interactions entre les hommes et les femmes ? Est-ce que je peux les repérer par l'observation ? - Où est-ce que les personnes se placent ? Comment les nouveaux passagers se placent-ils dans l'ascenseur ? Des hésitations, l'expression d'une gêne ? Puis-je repérer en fonction de quoi ? - Où est-ce que les personnes regardent ? - Que font les personnes dans l'ascenseur ? - Est-ce que les personnes entrent en interaction avec moi ? Si oui que me disent-elles ? Me reconnaissent-elles ?
<p>Décor, ambiance</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Comment est le design de la cabine d'ascenseur ? - Comment est l'éclairage ? - Y a-t-il de la musique dans l'ascenseur ? Pouvons-nous entendre la musique d'un passager dans l'ascenseur ? - Y a-t-il des affichages dans l'ascenseur ? - L'ascenseur est-il sale ? Y a-t-il des odeurs ?

Annexe 4 – Grille d’entretien semi-directif avec les habitant.e.s

- **Durée approximative de l’entretien** : 45 minutes – 1 heure

Introduction du travail mené :

Merci d’avoir accepté mon invitation...

Permettez-moi de vous présenter mon projet. Dans le cadre de mon mémoire de Master, je travaille sur les ascenseurs. Je cherche à comprendre l’expérience que vous en faites, que vous en percevez et que vous en avez au sein de ce bâtiment, le Presqu’Île 2.

Accepteriez-vous que je vous accompagne lorsque vous prenez l’ascenseur au sein du bâtiment ? Vous accompagner me permettrait de saisir au plus près votre expérience quotidienne. Nous pourrions ensuite discuter de nos parcours et de vos perceptions, de vos ressentis et des descriptions que vous m’en donnez autour d’un entretien.

Je réalise plusieurs parcours avec d’autres habitant.e.s de l’immeuble pour interroger spécifiquement vos regards sur les ascenseurs. C’est ce qui m’a motivée à vous rencontrer aujourd’hui et à convenir de cet échange.

Début de l’enquête : Accompagnement de l’interrogé pendant ces trajets verticaux.

Partie 1 – Retour sur le parcours commenté et généralités

Suite aux trajets : **Merci beaucoup. Maintenant, j’aimerais revenir sur les points que vous avez évoqué lors de ce moment ensemble.** Serait-il possible d’y revenir et de décrire ceux que vous avez vécu tout seul hier par exemple ?

(Relance : Votre trajet était-il différent, et pourquoi ?)

- **Qu’est-ce qui vous vient spontanément à l’esprit si je vous dis « ascenseur » ?**
- **Pourriez-vous me parler de l’ascenseur ?**
 - Comment qualifieriez-vous l’ascenseur ?
 - Quand est-ce que l’on prend l’ascenseur ? Les escaliers ? Prenez-vous toujours les ascenseurs au sein de l’immeuble ? Et ailleurs ?
- **Comment qualifieriez-vous ce temps en ascenseur ?**
 - Pourquoi ?
 - Comment le qualifieriez-vous par rapport à d’autres modes de déplacements ?

Partie 2 – Utilisation de l’ascenseur et temps de transport

- **Est-ce que vous pouvez me raconter quand est-ce que vous prenez les ascenseurs ?**
 - Le prenez-vous les jours ? *Pourquoi ?*
 - Cela dépend-t-il des jours de la semaine par exemple ou de l’heure de la journée ?
 - Décidez-vous de prendre l’ascenseur en fonction des raisons pour lesquelles vous vous déplacer ?

→ Par exemple, en allant au travail ? En allant faire des courses ? En allant au sport ou à la piscine du 14^{ème} étage ? En allant déposer vos poubelles ou relever votre courrier ? En allant voir des ami.e.s au sein de l’immeuble ? Ou le gardien ? Et en revenant du travail et en entrant dans la copropriété ?

- **Est-ce qu'il y a des moments où vous avez moins envie de prendre l'ascenseur ?**
 - Est-ce qu'il y a un meilleur moment pour prendre l'ascenseur ? *En fonction de quoi ? Pourquoi ?*
 - Est-ce qu'il y a un meilleur moment pour prendre l'ascenseur lorsque vous êtes avec vos enfants ?
 - Pourriez-vous vous passer de l'ascenseur ?

- **Vous déplacez-vous en ascenseur pour rejoindre d'autres lieux au sein de l'immeuble ?**
 - Où allez-vous ?
 - Pourquoi vous déplacez-vous en ascenseur ?
 - Cela dépend-t-il du temps d'attente ?

- **Sauriez-vous me dire quel ascenseur vous prenez généralement ?**
 - Prenez-vous toujours le même ascenseur ? Pourquoi ?
 - Distinguez-vous les ascenseurs les uns des autres ? Avez-vous un ascenseur préféré ? Pourquoi ?
 - Jugez-vous qu'il y ait assez d'ascenseurs ?

- **Pourriez-vous me parler du temps de parcours en ascenseur ?**
 - C'est long ? C'est rapide ?
 - Le temps du trajet est-il important pour vous ? Pourquoi ?
 - Sauriez-vous me donner le temps exact pour parvenir à votre appartement depuis le hall d'entrée ? A la seconde près ?
 - Arrivez-vous directement à votre étage ?
 - Êtes-vous parfois surpris(e) de l'étage auquel vous êtes rendu ?

- **Savez-vous comment fonctionne le système des ascenseurs dans cette copropriété ?**
 - Que modifieriez-vous ?

Partie 3 – Sociabilité, pratiques et manières d'être dans et devant l'ascenseur.

- **Pouvez-vous me raconter comment ça se passe dans les ascenseurs.**
 Pouvez-vous me raconter/décrire ce que l'on fait dans l'ascenseur ? Pourquoi ? En fonction de quoi ?
 - Cela vous arrive-t-il souvent de croiser des personnes que vous connaissez dans les ascenseurs ? Est-ce que ce sont des personnes que vous croisez souvent ? Dans les ascenseurs ou ailleurs ? Habitent-elles votre étage ? Comment les avez-vous connus ? Certaines sont-elles des connaissances familières/des amies ? Est-ce que vous aimez bien partager les ascenseurs ? Ou cela vous dérange-t-il ? En quoi ? Quels sentiments cela génère-t-il ?
 - Si vous êtes avec d'autres personnes : discutez-vous ? Avec qui ? Echangez-vous plus facilement avec certaines personnes ? Pourquoi ? Téléphonnez-vous dans l'ascenseur lorsque d'autres personnes sont présentes ?
 - Pouvez-vous me raconter comment ça se passe lorsque vous êtes avec des amis qui n'habitent pas au Presqu'Île 2 ?
 - Si vous êtes seul.e ? A-t-on le temps de faire quelque chose dans l'ascenseur ? Qu'a-t-on le temps de faire dans l'ascenseur ?

- **Pouvez-vous me raconter ce que font les autres dans les ascenseurs ?**
 - Certain.e.s se parlent-ils ?
 - Les observez-vous ?
 - Pouvez-vous me parler des regards dans l'ascenseur ? Que regardez-vous ? Que regardent les autres ? Vos regards se croisent-ils ? De quoi cela dépend-t-il d'après vous ? Y a-t-il une glace dans tous les ascenseurs du Presqu'Île 2 ? Cela joue-t-il sur les regards et les façons de se tenir dans l'ascenseur ?

- **Pour aller plus loin, une dimension qui m'intéresse particulièrement est la façon dont on se tient et on l'où se place dans l'ascenseur. Pourriez-vous m'en parler ? N'hésitez pas à utiliser la feuille (donnez une feuille au préalable) pour que je puisse comprendre où vous vous placez par exemple.**
 - Où vous placez-vous généralement ? Est-ce que cela dépend de qui est dans l'ascenseur ?
 - Selon vous, avez-vous assez de place ?
 - Est-ce que cela vous dérange lorsque la cabine est pleine ? Cela dépend-t-il des personnes présentes dans la cabine ?

- **Pouvez-vous me parler de vos trajets lorsque vous êtes tout seul ? Pouvez-vous me raconter ce que l'on fait dans l'ascenseur lorsque l'on est tout seul ?**
 - Est-ce un moment particulier de votre journée ?
 - Quelles sont les différences lorsque vous êtes seuls plutôt qu'accompagnés ?

 - Où vous placez-vous ?
 - Vous regardez-vous dans le miroir ?
 - Que faites-vous lorsque les portes s'ouvrent à un étage (avant l'arrivée à votre étage) et que quelqu'un entre dans la cabine ? Comment vous positionnez-vous ? Engagez-vous la conversation ? Pourquoi ? Si oui, que dites-vous généralement ? Si oui, vous répond-t-on ?

- **Pouvez-vous me raconter ce que l'on fait devant l'ascenseur ? Est-ce que vous m'avez décrit de votre expérience dans l'ascenseur change devant les portes palières ?**

Relance : sur le temps à attendre et sur la notion d'attente.

 - On l'attend longtemps l'ascenseur ? Qu'est-ce que cela provoque comme sentiment ?
 - Que faites-vous lorsque vous êtes plusieurs devant les portes à attendre ? Cela est-il différent que lorsque vous êtes tout seul ?
 - Est-ce que ça vous arrive de croiser des gens que vous connaissez ?

Partie 4 – Perceptions, ressentis et ambiance(s)

- **Pouvez-vous me raconter comment on se sent dans l'ascenseur de votre bâtiment ?**

Les autres :

- Comment se sent-on lorsque l'on est tout seul ? Et accompagné ? Cela dépend-il des autres ? Si oui, pourquoi ? Et sinon, pourquoi ?
- Comment

La cabine :

- Pouvez-vous me parler de la lumière et de l'éclairage dans l'ascenseur ? Comment la percevez-vous ? Êtes-vous à l'aise ? Est-ce que cela vous rappelle-t-il d'autres endroits/moments ?
- Qu'est-ce que l'on sent dans l'ascenseur ? Est-ce que cela vous gêne ?

- Y a-t-il du bruit ? Pouvez-vous me raconter ce que l'on entend dans un ascenseur ? Est-ce calme ? Vous y sentez-vous à l'aise ?
- **Pouvez-vous me parler de l'intérieur des cabines d'ascenseur ? Comment vous y sentez-vous ?**
 - Celles-ci sont-elles différentes d'autres lieux où vous empruntez les ascenseurs ? Pensez-vous à des lieux en particulier ? Par exemple, dans le métro ou le tram ?
 - Quelles sont les différences ? Et cela vous importe-il ? Pourquoi ?
 - Pourriez-vous me parler de la taille de l'ascenseur ?
 - Pourriez-vous me parler de la lumière dans les cabines ?
 - Pourriez-vous me parler de la couleur des murs ?
 - Est-ce important qu'il y ait une glace dans l'ascenseur ? Cela joue-t-il sur vos ressentis ?
 - Que changeriez-vous ? Pourquoi ?
- **Pourriez-vous me parler de l'ambiance dans l'ascenseur ?**
 - Diriez-vous qu'il y a une ambiance particulière ?
 - De quoi dépend-t-elle ?
 - Qu'est-ce que cela provoque chez vous ?
- **Finalement, d'après tous les éléments que nous venons d'évoquer, vous sentez-vous chez vous dans l'ascenseur ?**
 - Quand considérez-vous que vous êtes arrivés chez vous ?
 - L'ambiance joue-t-elle ? Est-ce différent lorsque vous êtes tout.e seul.e ?

Partie 7 – Exercice de réflexion

Maintenant, vous allez faire un petit exercice de réflexion et me dire ce que vous évoque naturellement les questions que je vous pose. Pour moi, il n'y a pas de mauvaise ou de bonne réponse, seulement votre avis.

Selon vous, qu'est-ce que la spécificité de la vie dans un bâtiment comme celui-ci ?

Quel regard portez-vous sur l'évolution des villes avec des grands immeubles ?

Selon vous, quelle place à l'ascenseur dans ce type de bâtiment ?

Quel regard portez-vous sur l'évolution des ascenseurs ?

Quelles seraient les premiers éléments à améliorer ? A changer ? Pourquoi ?

Imaginez-vous vivre dans un monde où les déplacements ne seront assurés que par des ascenseurs ?

Qu'est-ce que cela vous évoque ?

Partie 8 – Topo Sociologique

Pourriez-vous vous présenter s'il vous plaît ?

Quel âge avez-vous ? Que faites-vous ? Depuis combien de temps ?

Pourriez-vous me raconter comment vous êtes arrivés à Lyon et avez choisi d'habiter ici, au sein du Presqu'Île 2 ?

Où habitiez-vous avant ?

Depuis combien de temps habitez-vous ici ?

Pourquoi le Presqu'Île 2 ? Pourquoi cet étage ?

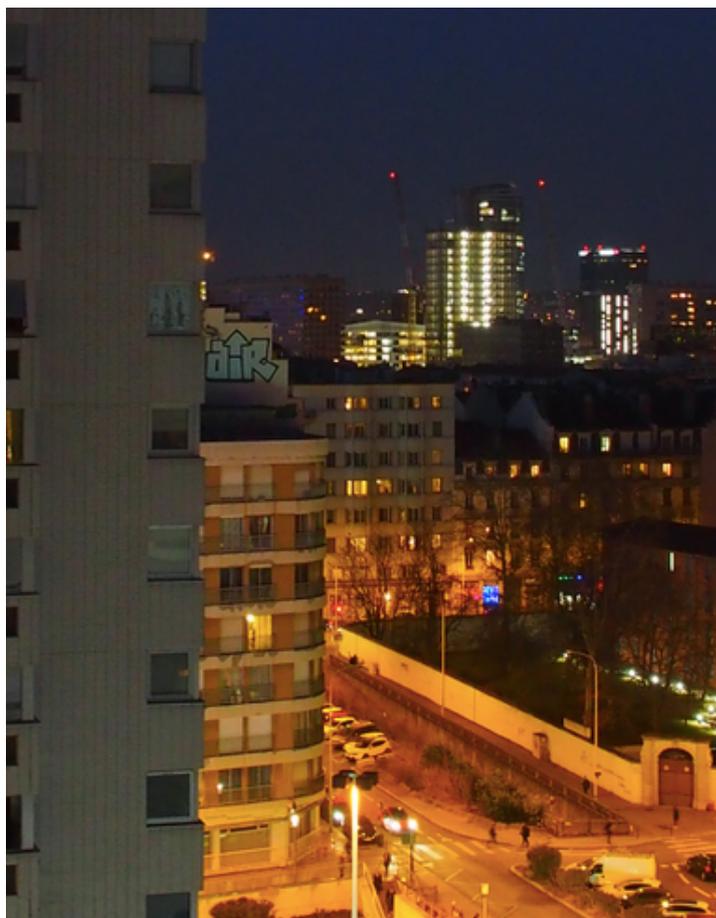
Habitez-vous seul ? Avez-vous des enfants ? Des animaux de compagnie ? Participez-vous aux réunions de la co-propriété ?

Pourriez-vous me présenter la co-propriété et l'étage où vous habitez ?

Connaissez-vous vos voisins ?

Aimeriez-vous habiter à un autre étage ou à un autre endroit au sein de votre étage ? Si oui, pourquoi ?

Annexe 5 – Vue sur les tours depuis le bloc 304 A



Annexe 5 : Vue depuis la fenêtre du 304 A, © Enora Achéritogaray, 25 février 2019

Annexe 6 – Retranscription d’entretien avec Camille, habitante du 9^{ème} étage du bloc 304 B du Presqu’Île 2

Rendez-vous le 15/04/2019 à la sortie du métro Garibaldi située devant le Presqu’Île 2.

Durée de l’entretien : 56 minutes.

Entretien précédé d’un parcours commenté depuis le métro jusqu’à l’appartement. Le parcours commenté est mené par Camille. Nous la suivons depuis l’extérieur du bâtiment, dans le hall d’entrée et le hall d’ascenseur puis pendant le trajet le temps de 9 étages. Camille nous propose de nous emmener au premier étage pour nous montrer où est le terrain de tennis. Nous acceptons. Le parcours commenté se prolonge donc du 9^{ème} étage au terrain de tennis puis du terrain de tennis à l’appartement de Camille. L’entretien a lieu dans l’appartement. Jeanne, la soeur de Camille, est notre amie. Etudiante à la faculté de médecine, Jeanne n’a pas pu nous donner rendez-vous au Presqu’Île pour partager un trajet avec nous. Elle nous a permis de rencontrer Camille. La rencontre est chaleureuse. Être des amis de la famille nous permet d’interroger très facilement Camille sur son expérience sensible au sein de l’ascenseur.

Merci beaucoup pour le parcours. Maintenant, j’aimerais revenir sur les points que tu as évoqué. Tu as souligné que les ascenseurs étaient particulièrement lents aujourd’hui... et que pour une fois tu n’étais pas coincée dedans. Pourrais-tu revenir sur ce point par exemple ? Tu as également évoqué à plusieurs reprises les silences dans les ascenseurs quand on était devant les ascenseurs. Pourrais-tu m’en parler plus longuement ?

Bah euh ce que j’aime pas là par exemple c’est qu’ils sont hyper lents et je suis restée coincée deux fois dedans pendant 45 minutes, donc je les connais bien. Déjà que l’attente est insupportable alors coincée... En fait j’avais plus de batterie sur mon portable du coup, j’essayais d’économiser pour appeler l’assistance... Et ouais les silences bah là on était toutes les deux quand on est allé au tennis et du coup on parlait bien mais sinon tout le monde se tait en général. Enfin ouais. Et du coup on se regarde rapidement parfois. Mais Je souris moins aux hommes, je me sens moins à l’aise, on n’a pas beaucoup de place et donc ouais j’évite de les regarder longtemps ou de façon je sais pas comment dire, ‘insistante’ ça se dit ?... Enfin surtout avec le monsieur du 11^{ème}

Serait-il possible de me décrire ton trajet d’hier par exemple ? Par rapport à aujourd’hui ? Qu’est-ce qui était différent ou similaire à celui qu’on a fait ensemble par exemple ?

Hier j’ai pris l’ascenseur avec un papi au 11ème, les Chapuis, avec les cheveux blancs plutôt sympa avec les yeux bleus. Alors lui moi je peux plus, je ne veux plus prendre les ascenseurs avec lui. Je peux pas me le voir. Je veux plus prendre l’ascenseur avec lui, il me fait tout le temps des remarques déplacées comme « ah tu as mis du rouge à lèvres, c’est pour moi ? », vraiment mais lourd et en plus ma mère elle lui a fait une réflexion en lui disant d’arrêter.

(Camille regarde la table : Désolé c’est le bazar, on peut se poser là si tu veux. Là j’arrive au tram, 28 minutes, je me dis boula... Je suis tombée dans l’escalator ensuite au métro... Tu veux un thé ?)

Sinon, bah en gros quand je prends le trajet avec une personne jeune, c’est moins stressant, après de sexe féminin c’est moins stressant aussi parce ma mère m’a toujours dit, ma mère m’a toujours dit, méfies-toi des vieux satires dans l’ascenseur. Parce que par exemple, moi monsieur machin pour pas le citer j’aime pas prendre l’ascenseur avec lui forcément, il me fait des remarques, je sens son regard, là par exemple s’il m’avait vu avec ma robe il m’aurait dit « ah bah oh t’as une robe c’est pour moi non ? », donc voilà des remarques comme celles-là, c’est vrai que c’est un peu lourd alors je rigole bizarrement pour essayer de lui montrer que c’est gênant et que voilà stop à la fin ! Je fais ça tout le temps ça m’agace, je veux plus prendre l’ascenseur avec lui mais en même temps je vais pas calculer tout le temps s’il est là juste parce que je suis en robe par exemple. Je souris moins aux hommes, je me sens moins à l’aise, on n’a pas beaucoup de place et donc ouais j’évite de les regarder longtemps ou de façon je sais pas comment dire, ‘insistante’ ça se dit ?... Enfin surtout avec le monsieur du 11^{ème}. Et après j’aime bien

prendre l'ascenseur avec les gens que j'aime bien, ça me fait plaisir, après les gens qui ne disent pas bonjour et tout bah voilà quoi, tant pis, ça met pas de bonne humeur le matin quand on est dans l'ascenseur.

Ah oui, parce qu'on est de quel humeur dans l'ascenseur ?

Bah je sais pas, ça dépend de avec qui tu es, ça peut être gênant ou sympa que ce soit un peu court, on discute, mais on discute pas vraiment. Les gens te posent des questions « alors les études ça se passe bien ? » « oui oui ça va », aller hop on arrive au 0 et c'est bon.

On y arrive vite à ce zéro ?

Bah euh ça dépend. Quand l'ascenseur fonctionne ça va, mais ceux d'avant étaient vachement mieux quand même, ça fait 3 ans et depuis ils sont super lents et ça fait que tomber en panne. Des quatre, il y en a toujours un en panne. Tu peux pas aller au sous-sol avec, un autre qui s'arrête, celui de gauche il fait semblant de se fermer, il s'ouvre, se ré-ouvre, et puis il se ferme pour de bon. T'attends deux secondes et puis il démarre... ok, ça se fait vraiment comme ça. Moi ça m'énerve le matin, je me dis je suis déjà en retard, mais là j'avoue que je suis toujours en retard. En gros avant ceux que l'on avait, t'appuyais au 0, tac ils se fermaient, ça prenait 10 secondes et maintenant, faut attendre et tout c'est un peu énervant. Tu sais tu attends, tu te dis il va finir pas se fermer, non toujours pas, du coup tu dois faire le tour pour aller chercher un autre ascenseur.

Ah oui, tu fais le tour ?

Ah bah oui ça arrive quand même (rires). Parfois, je m'y sens pas chez moi mais bon j'y vais. Mais moi j'ai jamais pris les escaliers, pas comme Jeanne.

Du coup, est-ce que tu pourrais me parler de la vitesse des ascenseurs ? Comment qualifierais-tu ce temps de transport ?

Ah bah pour moi c'est hyper important. Les anciens étaient hyper rapides, j'étais au métro en une minute en partant de chez moi, maintenant il faut que je parte plus tôt. Là le temps d'attendre l'ascenseur, je mets une minute trente, parce que parfois on les attend vraiment longtemps. Comme je suis tous les jours en retard, je trouve que... Si j'étais habituée, après comme ceux d'avant étaient très rapides, je suis pas habituée à cette lenteur. Je sais pas pourquoi mais j'ai vu la différence, ils sont vraiment beaucoup plus lents. En plus ils s'arrêtent et ils disent « 9ème étaaaage ». Alors que ceux d'avant, c'était « 9ème hop » et c'est bon. Là y a un temps d'arrêt où ils disent « 9ème étaaaage ». Bon pour les personnes aveugles c'est bien, si elles sont pas au bon étage...

C'est possible de se perdre dans les étages ?

Bah y a des étages où quand les portes s'ouvrent sur le mur en face y a le numéro mais je crois pas que ce soit à tous les étages. Moi je me suis jamais perdu, parfois je tape juste sur un autre bouton mais je me suis jamais perdue.

Peux-tu me parler de ce temps en ascenseur dans ton quotidien ?

Bah je calcule tout, je sais que pour être à l'heure à la fac, pour pas trop me dépêcher, le temps d'attendre l'ascenseur, il faut que je parte à quarante, ouais sept heure quarante le temps d'être à la fac à huit heures. Après euh, pareil ça dépend de où est-ce que j'ai cours à la fac, mais souvent je pars à sept quelque chose comme ça. Ça se joue à la minute près tu vas rires, entre sept heure trente et huit heures, il y a de la queue partout. Le soir je me rends moins compte car je rentre de mon babysitting à dix-sept heures mais je suis moins pressée que le matin. Moi je vais que aux TP et aux ED donc en tout je dois aller six fois à la fac mais bon le matin je suis pressée mais oui je comptabilise le temps d'ascenseur dans mon trajet. Même si j'ai l'impression d'être chez moi à la sortie du métro. En sortant du métro je me sens arrivée à la maison mais je calcule quand même le temps en ascenseur.

Et du coup, qu'est-ce qui te viens spontanément à l'esprit si je te dis ascenseur ?

Musique d'ascenseur. Oui. Parce qu'en fait on faisait un exposé et on s'était dit, on arrivait pas à trouver une petite musique de fond, on faisait une vidéo et on a tapé musique d'ascenseur sur you tube et on a trouvé un truc qui faisait genre « bom bom bom, je suis une musique d'ascenseur » et du coup j'y pense direct quand je prends l'ascenseur, mais la y a pas de musique. Ca serait drôle d'en avoir, bon après ça dépend de ce qu'il passe, comme dans le métro quand ils mettent « voulez-vous coucher avec moi ce soir », s'ils mettaient ça dans l'ascenseur ça serait un peu gênant mais bon ça provoquerait des réactions au moins drôles.

Ah oui des réactions ?

Bah parce qu'en vrai ça dépend des gens, y a des gens qui sont hyper sympas et y a des gens bah ils sont pas sympas et d'autres bah il se passe rien mais ils sont pas méchants. A cet étage, y a deux filles qui sont en coloc mais après je connais pas trop les étudiants, je sais pas si on est nombreux... Ouais donc musique d'ascenseur. Sinon pour moi c'est un transport en commun, c'est une machine qui permet de s'élever, qui permet de monter et de descendre à un point A au point B et avec du monde.

Est-ce que tu pourrais me parler de ces trajets justement ?

Bah moi je prends l'ascenseur pour partir et rentrer chez moi, pour aller à la fac, pour revenir manger, pour repartir à la fac, pour sortir. Je le prends en moyenne... je dois le prendre 4/5 fois par jour, parce qu'y a plein de fois où je le prends tout le temps, je vais acheter le pain, je vais acheter un dessert... Parfois je vais au 302 chez le médecin, une fois par an, au dermatologue et l'ophtalmologue, du coup je m'arrête au premier. Et je traverse, tu regardes si y a des gens qui jouent au tennis. Moi j'y vais pas trop parce que tout le monde a la vue sur le tennis, donc ils te regardent et j'aime pas ça...

A la boulangerie en bas ?

Oui juste en bas, ils sont pas mal. Sinon je prends l'ascenseur pour tout. Par exemple pour aller à la piscine c'est hyper différent, je pars en maillot de bain, en général avec une petite robe, je mets quelque chose quand même, histoire de ne pas être complètement en maillot dans l'ascenseur, une petite robe, ma serviette et puis tu sais t'es pas dans la même dynamique, tu sais que tu vas aller bronzer, tu es heureux d'être dans l'ascenseur (*rires*). Je suis plus joviale, je suis plus sympa. Après les autres, je sais pas, car quand tu montes l'ascenseur ne s'arrête pas donc le plus souvent tu ne croises personne, sauf si la personne... En fait je ne croise personne, sauf quand tu descends donc quand tu pars de la piscine, mais bon en général t'as passé un bon moment à la piscine, alors t'es plus détendue dans l'ascenseur.

Est-ce qu'il y a des moments où tu as moins envie de prendre l'ascenseur ?

Clairement, bah quand y a le monsieur du 11^{ème} encore (*rires*), et sinon le matin et le soir quand y a du monde, attendre c'est insupportable.

Est-ce que tu pourrais me parler de tes autres déplacements dans l'immeuble ?

Euh bah je prends parfois les ascenseurs pour aller faire visiter à mes potes, parce que ça me fait hyper peur de prendre les escaliers ici donc je prends toujours les ascenseurs même à l'intérieur. En fait y a deux escaliers, les escaliers à côté des ascenseurs la et ceux en colimaçon et en fait y a un mec qui est mort quand il les a construits, il peignait et ma mère l'a vu tomber par la fenêtre. Ceux en colimaçon. Donc parfois je les prends pour me faire un peu peur (*rires*), voilà mais c'est très rare. Et j'habite au 9ème, c'est... c'est pénible. Bah parfois je fais du babysitting et la fille habite au 7ème étage et parfois la petite fille me dit « allez viens on prend les escaliers », alors on prend les escaliers et parfois on fait des courses, je prends les ascenseurs et elle les escaliers et souvent le temps que l'ascenseur s'arrête à tous les étages, je suis pas arrivée qu'elle est dans le hall d'entrée. Même si elle a 6 ans, elle va plus vite (*rires*). Parfois, elle me dit aller je veux prendre les escaliers.

Et parfois tu prends les ascenseurs avec elle ? Est-ce que tu peux me raconter vos trajets ensemble ?

Elle se regarde dans le miroir, elle touche partout, le miroir j'aime pas trop, je trouve que c'est pas hyper propre, et y a des gens qui font les vitres donc bon faut respecter.

Pourquoi tu n'aimes pas les miroirs ?

En fait je trouve ça hyper gênant si je croise le regard de quelqu'un, fin' les miroirs c'est pas évident à gérer. Je me souviens un jour je me regardais et quelqu'un est rentré et on s'est regardé pile dans le miroir, je savais pas où me mettre ensuite. On s'était même pas dit bonjour que j'étais déjà toute rouge (*rires*). Je me sentais pas à l'aise du coup j'osais plus regarder nulle part.

Est-ce que tu peux me raconter comment on se sent dans un ascenseur ?

Quand on est tout seul, je suis plutôt détendue, en général, je mets ma musique si je suis toute seule. S'il s'arrête, si c'est quelqu'un que j'aime bien c'est cool, quelqu'un que je connais, avec qui on peut faire des petites blagues rapides. Au final, je connais pas tant que ça de monde, je connais des amis de mes parents et on se croise dans les ascenseurs. Sinon avec des amis bah ils me racontent ce qu'ils pensent de mon immeuble. Alors ils me disent que de dehors on dirait un HLM et qu'à l'intérieur on dirait un hôtel. Ils disent que les ascenseurs sont super grands et que ça fait hôtel, un bel hôtel. Je sais pas mais les gens sont très fascinés par cet immeuble j'ai l'impression, comme si l'intérieur était inespéré... toi tu trouves que l'on dirait un HLM de dehors ?

Non, mais ça porte à confusion tu trouves ?

Mais oui, alors qu'ensuite quand on voit le hall et les ascenseurs, on change d'avis, c'est pas la même ambiance que les HLM. Moi je trouve qu'on est très bien ici, on est très très bien, Garibaldi c'est hyper bien placé. Après ça c'est avec mes amis, quand je suis avec d'autres personnes c'est différent. Avec les hommes bah ça dépend si c'est un jeune, après je ne sais pas y a des hommes qui me font un peu peur, y en avait un qui était étilotabagique, fin un peu bourré et tout, ça puait l'alcool, tu sentais dans l'ascenseur. Là ça fait hyper longtemps que je l'ai pas vu, je ne sais pas s'il habite encore là, il faudrait que je demande à mes parents.

Et du coup est-ce que tu pourrais me raconter comment ça se passe dans les ascenseurs ?

Bah déjà y a des personnes que tu ne veux pas croiser et qui dérangent. Mais bon tu vas pas non plus te cacher derrière... enfin on peut pas se cacher donc tu rentres quand même dans l'ascenseur. Et ça serait trop gênant que les portes s'ouvrent et que « oh non » tu fasses mine d'aller voir ailleurs pour pas rentrer... T'imagines la tête de ceux dans la cabine ?! En plus si t'es collé à eux après t'as pas l'air très malin... Moi ça ne m'ai jamais arrivé d'être vraiment collée mais j'aimerais pas franchement. Ici, ça va. Moi je me mets toujours au fond de l'ascenseur (*je lui donne la feuille*). Je me mets dos au mur, je sais pas, peut-être je me dis il y a d'autres personnes qui vont arriver, je laisse un max de place, je me mets toujours euh au fond de l'ascenseur. Même quand je suis toute seule, en fait je sais pas, sûrement je m'y sens mieux. Mais y a plusieurs formes, celui de gauche et droite ils ont pas la même forme, nous on a pris celui de gauche, il est comme ça (*elle dessine*) avec le petit renforcement et celui de droite est tout carré. (*Elle dessine*). Moi quand je rentre dans l'ascenseur j'aime bien me mettre là. Ca c'est ma position « un » dans l'ascenseur, ma position favorite. Après bah j'aime pas trop être devant là, là y a le tableau avec les boutons tu vois ? Bah ça gêne si quelqu'un veut appuyer, qui veut se mettre là. Donc si y déjà quelqu'un là, en général je me mets là en position deux (*elle dessine*) et là en position trois (*elle dessine*). Après je n'apprécie pas du tout si je suis là et que quelqu'un vient se mettre là (*elle dessine*). Je le fais en rouge ? Comme ça tu vois bien l'interdit (*rires*). Là il faut me laisser ça quoi... Après ça dépend du nombre de personne qu'il y a dans l'ascenseur, à un moment tu acceptes, enfin c'est comme dans le bus, si on est beaucoup je vais accepter que la personne soit plus proche de moi alors que si le mec se met à côté de toi alors que y a personne. Sinon si la personne est déjà là, il faut se mettre en face, il faut surtout pas dépasser cet espace là tu vois. Sinon j'aime bien le côté gauche, c'est cette zone là. Bon après là je fais comme si ça se passait toujours comme ça mais dans l'idéal ouais faut pas dépasser. Après souvent on est quand même beaucoup donc faut se coller...

Oui ? Et du coup ton regard il se porte vers où ?

Euh souvent je regarde le miroir, oui souvent. Je me regarde.

Même quand il y a d'autres personnes ?

Ah non quand y a des gens je me regarde pas, ça me gêne. Je pense que je ne fais même pas un petit coup comme ça. Je regarde le sol. Si je suis là (*elle montre*), je regarde le petit panneau, je regarde passer le 1...2...3...5...8.... Le sol, le miroir ou le cadran. Les chaussures des gens. En fait, je préfère être toute seule. Et puis nous c'est toujours mon père qui descend les poubelles alors je suis pas gênée au moins de faire ça parce que parfois c'est gênant, tu exposes tes poubelles... Tu as intérêt à bien avoir fermé tous tes sacs parce que c'est ta vie quand même et ce n'est pas très propre quoi. Je sais que moi j'aime pas trop quand les gens ont leur poubelle. Et ça doit bien faire un an que je n'ai pas croisé quelqu'un avec des poubelles dans l'ascenseur.

Y-a-t-il d'autres moments particuliers autres que ceux avec les poubelles ? Par exemple ceux avec des animaux de compagnie ?

Alors les chiens, excellent sujet, ça pue dans l'ascenseur. Franchement même s'il est petit, grand, y en a un qui a ses deux chiens... ça pue. Tu sais quand quelqu'un est passé, tu le sens, et parfois ça sent des parfums de personnes un peu plus âgées très forts.

Oui ? Pourrais-tu me parler de ces moments avec les autres dans les ascenseurs ?

Bah ils se regardent. Moi on m'a raconté que pour qu'on trouve le temps de l'ascenseur moins long, on mettait des miroirs, c'est ma prof de communication qui nous l'a dit.

Ah oui ? Pourquoi elle vous parlait de ça ?

Je sais pas, quelque chose comme on peut toujours trouver des solutions et souvent j'y pense quand je rentre dans l'ascenseur. Je me regarde et je me dis « ah oui ça surement faire passer le temps plus vite ». Bah on s'ennuie pas dans l'ascenseur en fait, ma musique a le temps de charger, elle charge dans le temps de l'ascenseur et quand j'arrive au métro j'ai juste à faire play. Parce qu'on capte dans les ascenseurs, c'est bien ça.

Que fais-tu alors dans l'ascenseur ?

Bah quand y a du monde ça dépend des personnalités des gens mais après oui de l'humeur aussi, moi parfois je fais rien dans l'ascenseur. Après je maintiens que c'est propre à l'ascenseur parce que je ferai jamais ça dans le métro. Après c'est un peu gênant car quand je suis avec mes amis, on est en train de discuter, puis l'ascenseur s'ouvre et une personne rentre et bien du coup, enfin ça coupe pas forcément la conversation mais parfois j'ai un peu honte de la conversation, tout le monde va entendre... Et puis j'aime pas les gens qui parlent au téléphone dans les ascenseurs aussi. Bah je trouve que ce n'est pas très poli. Je sais pas, du coup j'ai l'impression que je suis obligée d'écouter la conversation alors que j'ai pas envie d'écouter mais comme je l'entends, je l'écoute et j'aime pas me mêler de la vie des gens et j'ai pas envie d'y être mêlé et puis tu sais pas si tu dois dire au revoir, si la personne va t'entendre si tu murmures. C'est gênant. Ça m'arrive souvent de croiser des personnes que je connais, au moins de vue, ou que je connais bien ou que je ne connais pas du tout, souvent.

Et qu'est-ce que tu fais quand les portes s'ouvrent ?

Je dis bonjour ou bonsoir, et parfois je me trompe alors j'essaye de me reprendre, mais tant pis. Après si c'est quelqu'un que je connais bien je peux faire la bise et demander comment les enfants ils vont « comment ça va vos enfants ? », enfin voilà. Après, il y a des personnes drôles, je rigole souvent avec les mêmes personnes, le gas du 11^{ème}, et sinon avec ma sœur ou un ami qui habite au 12^{ème}, où sinon quand j'attends l'ascenseur avec Jeanne on rigole, on fait n'importe quoi, c'est le dernier moment avec de partir quoi...

Et est-ce que tu pourrais me parler de ce moment devant l'ascenseur ?

Quand on l'attend ? Quand je suis toute seule ? Une fois qu'on a appuyé ? Bah moi je regarde la vue. Voilà, après je regarde l'heure et je me dis que je suis encore en retard et parfois je tourne un peu en rond, je marche un peu et je chante. Et quand y a d'autres personnes, bah rien, je reste statique. Et en fait il faut attendre, donc voilà, parfois ça m'énerve.

Est-ce que ça vous arrive de croiser des gens que tu connais ?

Oui parfois, mais je suis souvent avec Jeanne parce qu'on va en cours à la fac ensemble, sinon ça dépend vraiment de l'heure à laquelle je pars. Et j'aime pas trop quand y a beaucoup de monde, je préfère avoir l'ascenseur pour moi toute seule, en fait quand j'y pense, je me souviens qu'un jour j'ai eu pendant une semaine l'ascenseur libre je sais pas pourquoi et ça me mettait de bonne humeur. Je pouvais faire ce que je voulais et j'avais pas à me prendre la tête de savoir si je disais bien bonjour, si j'étais sympa,... j'étais vraiment toute seule, je sais pas pourquoi, je devais peut-être être en décalage avec les autres en fait...

Est-ce que tu peux me raconter ce que l'on fait tout seul dans l'ascenseur ?

Alors ce que l'on fait dans l'ascenseur quand on est tout seul (rires). Euh on remonte ses collants, on se regarde dans le miroir, bah moi parfois je mets mes boucles d'oreilles dans l'ascenseur, j'espère qu'il s'ouvre pas à ce moment là. Parfois je danse dans l'ascenseur, je chante dans l'ascenseur. Mais là j'ose pas trop parce qu'une fois je l'ai fait et ça l'a bloqué, alors je suis restée coincée, pourtant je sautais pas non plus comme un éléphant. En fait je sais pas c'est la fin de la journée, et c'est le moment dans l'ascenseur où je vais craquer, je vais faire n'importe quoi. Voilà... (rires). C'est vraiment dans l'ascenseur, t'as une sécurité, quand tu montes, personne ne va arriver. Bah je fais pas de la merde dans la descente, s'il descend je me comporte de façon normale, je me regarde dans le miroir et puis c'est tout. J'écoute ma musique tranquille et si je monte par contre le soir là je sais que ça va pas s'ouvrir, je décompresse et je danse. Hum... ouais non y a pas d'autres endroits à part chez moi avec Jeanne dans la cuisine, c'est vraiment dans l'ascenseur

Et tu prends des ascenseurs ailleurs ? Tu pourrais me raconter les différences ou ressemblances ?

Bah celui de la fac, sinon un autre qui m'a bien plus, il m'a marqué, grand, lumineux et bleu. Bah moi si je visualise mon babysitting je vais penser à l'ascenseur, je le visualise, on est marqué. Je suis restée bloquée deux fois quand même ici, du coup j'ai lu les petites instructions que je n'avais jamais pris le temps de lire, je me suis d'accord, il faut appuyer sur la sonnette 6 secondes, mais en vrai si l'ascenseur avait été plus petit j'aurais paniqué et c'est vrai qu'au bout de 45 minutes, en plus j'avais plus trop de batterie, et au bout d'un moment j'avais envie de faire pipi parce que t'as rien d'autre à penser et je me disais genre s'il arrive pas comment je vais faire voila... Jeanne m'a dit qu'elle avait elle-même ouvert les portes... Mais c'est super dangereux. Après tu peux pas la laisser enfermer dans un truc, moi j'avais attendu sagement, je mettais assise sagement même si j'aime pas m'asseoir dans un ascenseur vu que c'est là où tout le monde marche. Donc en gros le mec arrivait pas à refaire fonctionner l'ascenseur et j'ai du, j'avais un tout petit espace pour passer, il a pris mon sac, puis c'était hyper gênant il m'a dit accrochez-vous à moi pour descendre et j'étais la non non non, il m'a pris sous les bras, j'étais hyper gênée. J'avais l'impression d'avoir tellement transpirée, c'était gênant, mais quand j'attendais je me suis dit ça va être l'homme de ma vie qui va arriver, je me suis faite un film, y avait rien d'autre à faire. Je connais des gens qui ont couché ensemble dans un ascenseur au ski... en pharmacie. C'est un lieu de proximité. Et aussi là j'y pense, parfois j'ai remarqué que le matin ils s'attendent, si y en a un au 6ème, l'autre au 11ème, 12ème, ouais bah du coup ils arrivent tous les deux. Je ne sais pas pourquoi. Ils viennent tous les deux au 9. J'ai remarqué quand je rentre de soirée, y en a toujours un au 8ème et un au 16ème.

Et quand tu rentres de soirée tu te sens comment dans l'ascenseur ?

C'est un moment totalement paradoxal, en fait, c'est vraiment une transition entre chez moi et dehors quoi. Je calcule plus rien dans l'ascenseur, j'attends, en fait je me laisse porter. Mais si je suis toute seule c'est encore mieux, sinon je suis gênée d'être pas très potable quoi en sortant de soirée.

Est-ce que tu pourrais me parler du design des ascenseurs ?

Bah je trouve que c'est plus joli qu'avant mais comme, en fait je crois qu'ils devaient le changer ce *design*, mais après oui ils sont beaux, je trouve que ça joue, les lumières par exemple, que ce soit éclairé, si je dois prendre l'ascenseur la nuit avec quelqu'un que je ne connais pas, ça joue énormément. Bon après là je trouve qu'elle est bien blanche la lumière, surtout le matin (rires) mais euh bon c'est pas si mal, je trouve que c'est pas mal. Je m'y sens à l'aise car ils sont lumineux pas comme à la fac où y a pas de lumière et où ils sont marrons. Ils font peurs mais après j'ai jamais croisé personne donc ça va. Si j'étais avec la petite par exemple, ça va mais si une autre personne entrait, je ne m'y sentirais pas hyper à l'aise parce que t'es vraiment proche, t'es un peu collée, c'est une petite cabine.

Dirais-tu qu'il y a une ambiance particulière ?

Bah complètement. Mais elle change. L'ascenseur c'est vraiment un lieu paradoxal comme je te disais. Déjà t'es collée, et puis tu vois un peu la vie de tout le monde. Déjà tu vois les gens, enfin tu fais semblant de pas les voir mais bon (rires), et tu vois leurs enfants, les chiens, les chats, et tu sens toutes les odeurs des chiens mouillés et le reste. Du coup Jeanne par exemple elle adore quand on sent le parfum de la voisine au-dessus le matin, ça se joue à une demi-heure. Si elle est partie avant nous on est contente ! (rires). Après ça dépend de quelle humeur j'ai mais surtout de qui il y a dans l'ascenseur. Parce que comme c'est un endroit où tu es serré, ici encore y a de la bonne lumière mais elle t'aveugle un peu, c'est vraiment spécifique à l'ascenseur en fait.

Et pour toi qu'est-ce que fait la spécificité des ascenseurs ici ? Et la spécificité de vivre ici ?

La piscine au 14ème étage. J'aime bien y aller quand y a personne. Tu vas à quatorze heures, tu t'installes sur la serviette. C'est superbe. Pour les ascenseurs, c'est quand même une spécificité ici j'ai pas trop le choix de les prendre. Mais j'aimerais qu'ils soient plus rapides ici, sinon ils sont pas trop mal et voilà tranquille. Et puis la vue aussi et l'ascenseur si c'est un étage très haut. Moi j'habite à côté de la fac, donc je sors le matin, le soir je rentre, je sors le matin, dès que j'ai deux trois heures de libre je rentre chez moi donc si je fais deux trois fois par jours neuf étages ou plus ça pourrait être énervant donc avec ascenseur c'est essentiel. Après je sais qu'il y a pas trop de relations avec les voisins comme c'est grand, on se croise jamais sauf dans le hall, et beaucoup plus dans le hall que dans les ascenseurs. En fait en attendant l'ascenseur ou en sortant des ascenseurs ouais c'est là où tu as tout le monde à l'entrée surtout. L'ascenseur c'est devenu un objet du quotidien en fait. Vu que c'est une ville avec des appart anciens sans ascenseur et maintenant on cherche des appartements avec ascenseur et dans des grands bâtiments comme le nôtre ou tu as vu à Part-Dieu. Des apparts qui sont un peu plus haut et qui n'ont pas d'ascenseur c'est compliqué je pense... et avoir un ascenseur qui marche c'est le rêve en fait.

(L'entretien touche à sa fin, nous accompagnerons Camille lors de deux autres parcours commentés suite à cet entretien).

Annexe 7 – Procès-verbal et diffusion jointe au procès-verbal du 26 février 2013



Diffusion jointe au PV de l'AGE du 26 février 2013

A l'ensemble des copropriétaires

Madame, Monsieur,

Vous trouverez ci-joint le PV de notre dernière assemblée générale. Une fois de plus, la réunion s'est terminée dans la confusion sans que les questions importantes inscrites à l'ordre du jour aient pu être abordées. Le nombre de projets à examiner et notre volonté de transparence et d'écoute expliquent sans doute en partie ce que nous n'avons aucune honte à appeler ce « raté » et nous allons réfléchir à un nouveau format de réunion plus adapté, mais ce changement dans la forme ne suffira pas sans une implication de tous. C'est pourquoi, il nous semble utile de vous adresser ces quelques mots :

A vous qui étiez présents ou représentés et qui nous avez soutenus, à vous qui avez peut-être le sentiment d'avoir perdu votre temps, nous voulons vous assurer de nos remerciements pour la confiance que vous nous faites. Continuez à nous apporter votre soutien mais aussi à nous faire part de vos remarques et de vos idées. Nous en avons besoin pour avancer selon la ligne que nous nous sommes tracée dans le seul objectif d'améliorer notre cadre de vie et de préserver la valeur de notre patrimoine.

A vous qui étiez présents ou représentés et qui avez tout fait pour que les débats s'enlisent afin qu'aucune décision ne soit prise, nous souhaitons vous manifester notre désapprobation. Il est vous est parfaitement légitime de ne pas être d'accord. Vous avez parfaitement le droit de vouloir que rien ne bouge, que notre immeuble continue à se dégrader et que la valeur de votre patrimoine s'étiolle au fil des ans. Mais de grâce, n'ajoutez pas la bassesse à l'inconséquence.¹ Nous ne pouvons que condamner votre attitude qui consiste à dénigrer les personnes, à mettre en doute leur intégrité, à nourrir les plus odieuses suspicions. Si vous n'avez aucun respect pour le travail accompli par le CS, pensez au moins à ceux d'entre nous qui ont fait l'effort de venir, sacrifiant quelquefois une demi-journée de congé, et qui attendaient de la réunion autre chose qu'une série de vaines chicanes et de calamiteuses diatribes. Une assemblée générale n'est pas une arène mise à votre disposition pour tester vos talents de tribun en mal d'applaudissements.

A vous qui n'avez pu être présent ni vous faire représenter, nous voudrions vous dire combien nous avons regretté votre absence et votre silence. Vous l'avez compris, notre copropriété est à la croisée des chemins : son âge (plus de 40 ans), l'absence de politique d'anticipation dans les décennies passées, les nouvelles réglementations imposent des travaux onéreux : eau, étanchéité ascenseurs.... Dès lors, deux politiques s'affrontent :

¹ Le mot peut vous choquer, mais les propriétaires ayant souffert d'inondation ou ayant suspendu leur travaux de rénovation dans l'attente du jugement du tribunal, qui subissent les interminables et trop nombreuses coupures d'eau le trouveraient sûrement trop faible après vous avoir entendu dire que, bien qu'approuvant la nécessité de procéder aux travaux d'alimentation en eau, vous ne pouviez que les bloquer au prétexte d'une irrégularité dans le processus de prise de décision.

UNE POLITIQUE MINIMALISTE :

Elle consiste à faire durer, différer, attendre...dans l'objectif de diminuer les charges. Le risque alors, dont nous avons commencé à voir les manifestations, est une dégradation progressive des bâtiments, une désertion des propriétaires occupants au profit des propriétaires bailleurs, l'augmentation du nombre de locataires (ou colodataires), population naturellement moins attentive au bon état des locaux.

Loin d'être contenues, les charges vont inéluctablement augmenter sans pour autant régler les problèmes de fond. Cette augmentation se fera, de surcroît, sans que nous en ayons la moindre maîtrise. (Négociez-vous le tarif du dépanneur sur l'autoroute ?).

Cette politique risque donc de nous conduire dans une spirale infernale entraînant peu à peu notre immeuble vers un statut et un état d'HLM locatif.

Quid alors de la qualité et vie et la valeur de notre patrimoine ?

Cette politique n'est pas la nôtre car nous croyons dans l'avenir de nos immeubles. Ils jouissent des atouts rares : localisation, piscine, tennis, espace de jeux. Les projets du Grand Lyon (transformation de la rue Garibaldi, suppression des trémies, aménagement du Parc Sergent Blandan) vont encore en accroître l'attractivité et il nous paraît indispensable d'accompagner ce mouvement par une politique dynamique et raisonnée.

UNE POLITIQUE RÉALISTE DE PLANIFICATION

Nous considérons que les gros travaux indispensables voire obligatoires tels que l'alimentation en eaux, l'étanchéité, la modernisation des ascenseurs, mais aussi les opérations d'amélioration : remise en état des paliers, embellissement du parvis, renforcement de la sécurité doivent être ETUDIÉS, CHIFFRÉS, PLANIFIÉS. Nous devons aussi favoriser le maintien et le développement de commerces de proximité éléments importants de la vie du quartier.

Bien sûr, tous ces chantiers ont un coût, mais l'anticipation qu'ils réclament permet à chacun de s'y préparer et d'en comprendre les enjeux.

La mise en œuvre de ce carnet de route passe par des décisions importantes qui requièrent la plupart du temps des majorités renforcées voire même doubles.

Il est donc indispensable que tous les copropriétaires se mobilisent au moment des AG.

Ne soyez donc pas surpris si la convocation à la prochaine AG s'accompagne d'une recommandation à être présent ou à vous faire représenter. Votre avis, favorable ou non, est nécessaire pour avancer.



Catherine FIXOT
Présidente du Conseil Syndical

Annexe 8 – Note du conseil syndical, 19 février 2014, « Un patrimoine commun et une (re)découverte de notre résidence ».

77



CONSEIL SYNDICAL - PRESQU'ÎLE 2

Lyon le 19 février 2014

UN PATRIMOINE COMMUN ET UNE (re)DÉCOUVERTE DE NOTRE RÉSIDENCE

Bonjour à toutes et à tous,

En marge des différents dossiers et à l'occasion du lancement des travaux d'étanchéité qui font franchir une nouvelle étape à notre immeuble, le Conseil Syndical souhaiterait organiser une exposition photographique dont la résidence serait le sujet principal.

En effet, cette dernière est remarquable à plus d'un titre :

- > une architecture atypique et avant-gardiste dans sa conception et son fonctionnement,
- > une identité forte dans le quartier, l'arrondissement et la ville,
- > des équipements collectifs remarquables,
- > une histoire et un architecte peu ordinaires,
- > des habitants et des personnels divers.

Ce sont toutes ces données qui singularisent notre patrimoine commun et que le CS souhaite mettre en avant. Cette exposition aurait pour objectifs de retracer l'histoire de l'immeuble, d'en tirer son portrait et de témoigner de son évolution à travers les photographies appartenant à ses habitants.

Les thématiques peuvent être nombreuses. Entre autres :

- > la construction de l'immeuble et les différentes étapes du programme
- > (exemples : livraison des allées 302 puis 304, excavation du parking, édification de l'édifice, grutage des matériels de construction, livraison des appartements, hélicoptère de la cuve de la piscine, installation de la station service...),
- > les transformations du quartier engendrées
- > (exemples : vues du quartier avant la construction, démolition des anciennes usines et fabriques, aménagements de la rue Garibaldi, arrivée du métro, édification des immeubles voisins...),
- > les chantiers qui ont fait évoluer la résidence
- > (exemples : changement des peintures extérieures, transformation de la station service en boulangerie, construction de certains locaux commerciaux, la réfection des halls et des paliers, le ravalement des façades...),
- > la vie quotidienne extérieure
- > (exemples : utilisation des parties communes piétonnes et carrossables, de l'ancienne station service, évolution des équipements sportifs et des espaces verts...),
- > la vie quotidienne intérieure dans les parties communes et/ou privées
- > (exemples : vie dans les appartements, transformations des appartements, réunions dans les halls ou les paliers, vie dans les locaux professionnels...),
- > les fêtes liées à la vie collective
- > (exemples : pots, fêtes entre voisins, activités à la piscine ou sur le court de tennis...),
- > les objets emblématiques de la vie de l'immeuble
- > (exemples : cartes de piscine successives, plans originaux de l'immeuble et des différents appartements...).

Le CS s'adresse à tous les copropriétaires qui auraient des photographies d'époques différentes (des plus anciennes aux plus récentes) et susceptibles de révéler une caractéristique ou un épisode de l'immeuble.

Cette exposition pourrait prendre la forme d'un site internet dédié à l'histoire de l'immeuble.

Le CS invite donc chaque copropriétaire détenteur de photographies argentiques à bien vouloir les apporter lors de l'AG. Ceci permettra de constituer une première récolte à la toute fin de cette réunion.

Merci d'apporter ces photographies sous enveloppe, et avec le nom de leur propriétaire. Ces photographies seront restituées lors de l'AG suivante ou par voie postale (si besoin).

Pour les copropriétaires résidents, ils pourront les remettre directement à Mme Fayard (sous enveloppe nominative) jusqu'aux vacances estivales. Toutes les photographies argentiques seront numérisées et restituées.

Pour les photographies numériques, merci de les envoyer à l'adresse mail suivante :

berenger.rialland@free.fr

Dans tous les cas, une date ou une période indiquée serait la bienvenue afin d'affiner cette rétrospective visuelle.

Merci à tous de l'intérêt que vous voudrez bien porter à cette initiative fédératrice.

Pour le Conseil Syndical,
Bérenger Rialland.

Table des figures

Figure 1 : Ascenseurs et escaliers des blocs 304 et 302 du Presqu'île 2, © E.A, 2019.....	174
Figure 2 : Plan d'étage courant bloc 304, Presqu'île 2, © E.A, 2019 d'après Deschouche, 2010	174
Figure 3 : Aperçu de la fenêtre du palier du 14 ^{ème} étage du bloc 302 depuis l'intérieur de la cabine, © E.A, 20 mai 2019.....	175
Figure 4 : Aperçu de la fenêtre du palier du 16 ^{ème} étage du bloc 304 b, © E.A, 20 mai 2019	175
Figure 5 : Stratégies de placement et limites des réserves corporelles © Camille (9 ^{ème} , 304 a)	175
Figure 6 : Stratégies de placement et limites des réserves corporelles © Jannick (16 ^{ème} , 304 b).....	176
Figure 7 : Stratégies de placement selon les enjeux de face-a-face : la figure de la table a manger et du « diner aux chandelles » © Xavier (13 ^{ème} ,302).....	176 Erreur ! Signet non défini.

Figure 1 : Ascenseurs et Escaliers des blocs 304 et 302 du Presqu'Île 2, © E.A, 2019

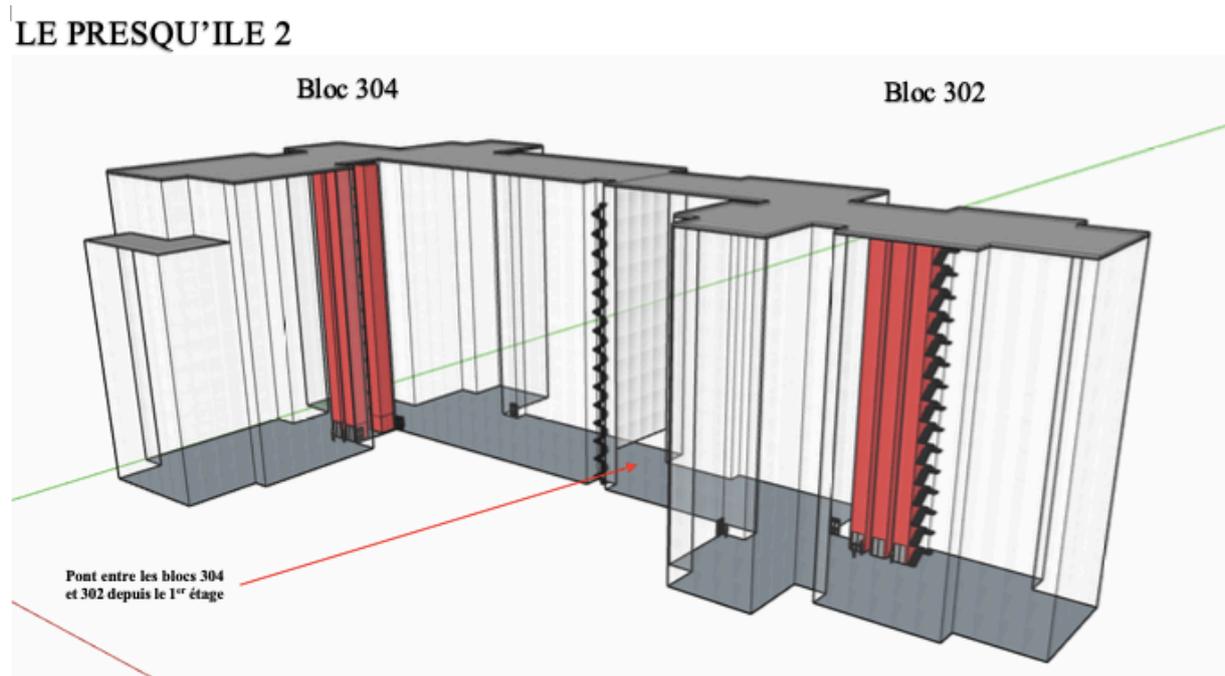


Figure 2 : Les escaliers du blocs 302 (© E.A, 2019) et les escaliers centraux du Presqu'Île 2 (© Image Google Earth)



Figure 3 : Plan d'étage courant Bloc 304, Presqu'Île 2, E.A, 2019 d'après Deschouche, A., 2010



Figure 4 : Aperçu de la fenêtre du palier du 14^{ème} étage du bloc 302 depuis l'intérieur de la cabine, © E.A, 20 mai 2019



Figure 5 : Aperçu de la fenêtre du palier du 16^{ème} étage du bloc 304 B, © E.A, 20 mai 2019



Figure 6 : *Stratégies de placement et limites des réserves corporelles* © Camille (9^{ème}, 304 A)

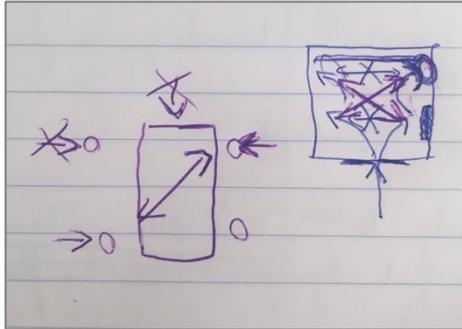


Figure 7 : *Stratégies de placement et limites des réserves corporelles* © Jannick (16^{ème}, 304 B)

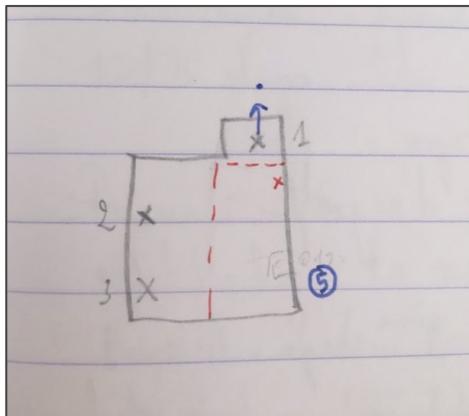


Figure 8 : *Stratégies de placement selon les enjeux de face-à-face : la figure de la table à manger et du « dîner aux chandelles »* © Xavier (13^{ème}, 302)

