UNIVERSITE PARIS I
PANTHÉON-SORBONNE
ANNÉE 2005-2006

MASTER DE GEOGRAPHIE
SPECIALITÉ CARTHAGEO
PREMIERE ANNEE

L'espace du train en Italie dans une perspective de géographie culturelle

SOUS LA DIRECTION DE BÉATRICE COLLIGNON

JEAN-BAPTISTE FRÉTIGNY

SOMMAIRE

Carte du réseau ..... p. 3
Remerciements ..... p. 4
Introduction ..... p. 5

***Chapitre 1 – Le train comme terrain* ..... p. 9**
I - La typologie des trains ..... p. 9
1. L'étrange cohabitation entre Eurostar et Intercity ..... p. 10
2. Les catégories voisines de l'Eurostar Italie ..... p. 11
3. Les catégories voisines de l'Intercity ..... p. 12
II - Un droit de l'espace du train ..... p. 14
1. S'affranchir du droit d'accès ..... p. 14
2. L'offre voyageur : des facilités d'accès diverses ? ..... p. 17
3. Le droit dans l'espace du train ..... p. 19
III - L'espace du train entre technique et design ..... p. 21
1. Architecture et *design* ..... p. 22
2. Les voitures de grande distance ..... p. 25
a) Pour les Intercity ..... p. 25
b) Les voitures couchettes et wagons-lits ..... p. 28
c) Les Eurostar ..... p. 29
3. Les voitures de transport régional ..... p. 30
a) Les anciens modèles ..... p. 30
b) Les nouveaux modèles ..... p. 32

***Chapitre 2 – Du national au local : le va-et-vient des échelles de gestion et de représentation* ..... p. 35**
I - Les Ferrovie dello Stato, un monopole national non transparent ..... p. 35
1. L'évolution du statut juridique, où en sont les réformes ? ..... p. 36
2. Trenitalia : un monopole contre le débat public ..... p. 38
3. La délicate question des tarifs ..... p. 40
4. Les crises à répétition de l'Alta velocità : un révélateur du scepticisme majeur à l'égard de l'État ..... p. 44
II – La diversification des acteurs ..... p. 48
1. La régionalisation ..... p. 49
2. Les associations d'usagers et comités de *pendolari* ..... p. 51
3. Le train, instrument de la communication publique et politique ..... p. 56
III – L'Italie et le Sud ..... p. 63
1. Le train et l'unification italienne ..... p. 63
2. Les trains du sud ..... p. 66
3. La peur des dysfonctionnements ferroviaires ou la hantise d'une Italie dans le Sud ..... p. 71

***Chapitre 3 – Penser le statut de l'espace du train* ..... p. 77**
I – Un non-lieu ? ..... p. 78
1. Le non-lieu ..... p. 78
2. « Partir c'est mourir un peu »: le train comme principe de mort ..... p. 85
3. Ni lieu, ni territoire ? ..... p. 87

II – Le train habité ..... p. 90
1. Repenser l'habiter ..... p. 90
2. Avoir et occuper une « place », enjeu des corps ..... p. 92
3. Les limites de l'habiter ..... p. 98
III – Un cadre d'interaction ..... p. 101
1. L'interactionnisme symbolique : penser la situation ..... p. 101
2. Le cadre n'est pas un décor ..... p. 105
3. Le cadre dans des structures ..... p. 108

***Chapitre 4 – L'espace du train pratiqué* ..... p. 115**
I – La sociabilité ..... p. 115
1. L'enquête réalisée et ses modalités ..... p. 115
2. Le lieu clos, une dimension confessionnelle mise en abyme par l'enquête p. 119
3. Les limites de la sociabilité ..... p. 123
II – L'ambivalente suspension du voyage ..... p. 127
1. Le rite de passage ..... p. 128
2. Être tendu vers : le train comme espace interstitiel ou transitionnel ..... p. 129
3. L'effet de distanciation ..... p. 132
III – La vie interne ..... p. 137
1. La lutte des places ..... p. 137
2. L'usage collectif ..... p. 141
3. Le monde et l'économie du train ..... p. 144

Conclusion ..... p. 148
Bibliographie ..... p. 149
Table documentaire ..... p. 156

Achevé le 17 juillet 2006

Document 1
Le réseau ferroviaire italien par Régions – Source : *Rete Ferroviaria Italiana* (2004)

1 cm ^= 130 km

Extension du réseau : 15 870 km

- **fondamental : 6380 km (bleu foncé)**
- **complémentaire : 9490 km (bleu clair)**
- ***double voie: 6294 km***
- ***voie simple : 9576 km***

Volume du trafic prévu pour 2004 : 322 millions de trains-kilomètres

Je souhaiterais exprimer toute ma reconnaissance à ceux qui ont pleinement contribué à l'élaboration de cette recherche. Tout d'abord, **Béatrice Collignon**, directrice de mémoire, et, au fur et à mesure de son déroulement, **Claude Kergomard**, tuteur à l'ENS, **Romain Garcier** et **Géraldine Djament**, eux aussi du département de géographie de l'ENS, **Florence Weber** du département de sciences sociales, mes camarades géographes et non géographes à l'Université et à Ulm, notamment **Sylvain Séguret**, doctorant en géographie. **Claire Hancock** de l'Université Paris-XII, devenue membre du jury de soutenance, **Gilles Pécout**, du département d'histoire de l'ENS et spécialiste de l'Italie, qui m'a aussi orienté vers **Michèle Merger**, historienne des chemins de fer italiens à l'ENS. Sur les conseils de cette dernière, tout d'abord **Marie-Noëlle Polino** et l'Association Historique des Chemins de Fer Français, ensuite les historiens **Andrea Giuntini** et **Stefano Maggi**, enfin le directeur des Relations Publiques de Trenitalia, **Mario Miniaci**, et son secrétaire **Luigi Maracci**, dont je regrette que les contacts établis n'aient pas pu se concrétiser.

Je remercie aussi l'économiste de la *Scuola Normale Superiore* **Marcello De Cecco**, et, **Marco Ponti**, rencontré sur son conseil, au département d'économie des transports du Politecnico de Milan, ainsi que ses collègues **Stefano Erba** et **Marco Brambilla**, ainsi que **Giampero Mastinu**, spécialiste en mécanique du matériel roulant terrestre au Politecnico. Mais aussi les géographes **Mauro Varotto** et **Francesco Tessari**, du département de géographie de l'Université de Padoue, l'historien **Ivo Mattozzi** de l'Université de Bologne, grâce à Béatrice Collignon, et le responsable des relations publiques à la direction régionale Vénétie de Trenitalia, **Roberto Pagotto**.

Je remercie aussi mes professeurs d'italien, **Sophie Fermigier** à l'ENS, et **Cristina Capuzzo** à l'*Ateneo* de Padoue, et les responsables du Rita-Express qui m'ont acceptés sur leur train. Les bibliothécaires pour leur aide précieuse, à l'Institut de Géographie, à Ulm et à Jourdan, à la Bibliothèque Sainte-Geneviève, à la *Scuola Sant'Anna* et à la *Scuola Normale Superiore* de Pise, à la Bibliothèque Nationale de Florence, aux bibliothèques de géographie, lettres, sciences politiques, ingénierie, arts et spectacles de Pise, à la bibliothèque des *Ferrovie dello Stato* à Rome, à la bibliothèque des transports Cesare Pozzo et la bibliothèque municipale du Palazzo Sormani à Milan. Mais encore l'ENS, le département de géographie, et l'Union Européenne pour leur soutien financier. Pour l'échange Erasmus, **Claudie Pringuet** des Relations Internationales de Paris I, les responsables du même service à l'Université de Padoue, et les chaleureux étudiants de Padoue, Erasmus et non Erasmus. De plus, les responsables de l'échange inter-écoles rattachées à l'ENS, **Laurence Frabolot** et **Martine Bismut**, et, à la *Scuola*, **Elisa Zanobini**, la *Scuola Superiore Sant'Anna* de Pise, ses enseignants et particulièrement ses élèves qui m'ont soutenu tout au long de ma recherche, démêlé les subtilités de l'Italie et appris l'italien.

Je remercie enfin mes parents, ainsi que tous ceux qui ont bien voulu m'indiquer quelque piste précieuse, se prêter au jeu de l'entretien ou à une discussion enthousiaste sur le train en Italie.

Introduction

Ce mémoire cherche à ouvrir la réflexion sur l'espace de l'objet « train », à la fois espace intérieur et jouant de ses limites avec l'extérieur. A ma connaissance, il n'a fait, pour le moment, l'objet d'aucune réflexion approfondie, ni dans la discipline géographique, ni dans les autres sciences sociales : architecture et urbanisme, sociologie, histoire, économie ou droit notamment. Le sujet a pu certes affleurer d'une manière ou d'une autre, mais les études portant sur le monde ferroviaire se sont essentiellement concentrées sur le rôle du système ferroviaire dans l'aménagement du territoire, la construction historique du réseau, les gares, le monde des cheminots, les trains historiques, « verts » ou touristiques, etc. Autant d'objets déjà bien défrichés que nous exclurons de notre analyse.

La périodisation historique des études est particulièrement marquée, concentrée sur le dix-neuvième siècle et la première moitié du vingtième, comme si après s'achevait, non sans nostalgie, « l'âge du chemin de fer ». Seuls le paysage, ferroviaire ou vu du train, les gares dans les thématiques urbaines, la grande vitesse dans l'aménagement du territoire, voire, plus rarement, la question de la régionalisation et de la privatisation du transport ferroviaire ou le rôle du train dans les politiques environnementales de transport, mettent en évidence l'importance persistante de ce mode de transport, transport à la fois physique et émotif ou subjectif. Tout se passe comme si l'expérience de cet espace n'accédait pas au statut d'objet légitime de connaissance, bien qu'ancrée à la fois dans les représentations artistiques et

littéraires et dans les pratiques : en Italie on compte plus de 500 millions de voyages en train chaque année en Italie[1].

La géographie en général, et la géographie culturelle en particulier, pourraient pourtant se saisir de cet objet singulier, dont les propriétés renvoient à des thèmes centraux dans l'étude de l'espace. Celui de la mobilité quotidienne des navetteurs, de ces *pendolari* en italien, qui constituent 86% des personnes transportées chaque jour par les trains italiens. Mais aussi une mobilité plus exceptionnelle, celle du voyage, de l'Ailleurs et de l'Autre. On cherchera ici à les étudier côte à côte, de les penser ensemble malgré leurs différences, tant l'altérité et le déplacement se vivent aussi dans l'élément du quotidien.

L'étude de cet espace relève aussi d'une sorte de micro-géographie, dans une perspective voisine des approches nouvelles portant sur l'espace domestique. On découvre ainsi la richesse du jeu de l'espace à l'échelle de l'individu, et de l'interaction de l'homme à « sa » nature, cet espace physique et technique. Tant étudié par les passionnés du train (qui se concentrent néanmoins plutôt sur la locomotive et la mécanique que sur les voitures passagers), l'espace concret du train relève ici d'une nouvelle « géographie physique », dont le rapport dialectique avec ses usagers contraint clairement à éviter ou dépasser cette « Constitution moderne » séparant « nature » et « société » évoquée par Bruno Latour. L'usage de l'espace oriente les pratiques des passagers, comme les passagers en retour détournent et transforment cet espace.

Une telle perspective ne doit donc pas cependant figer l'analyse à une seule échelle. Le train permet une approche transversale mais sans doute aussi « transcalaire » des territoires. Le train flirte avec la hiérarchie urbaine comme avec ses espaces interstitiels, et recueille des individus partageant un tronçon commun sur des trajets d'échelles sensiblement différentes. Ainsi un train régional entre Florence et Pise réunira peut-être un *pendolare* faisant la navette de Pontedera à Pise, et un Suisse de retour de vacances, regagnant Bâle par le Cisalpin au départ de Pise.

Notre approche culturelle sera donc résolument de la partie pour le tout, comme le propose Boris Grésillon dans l'introduction de sa thèse, *Berlin, une métropole culturelle*[2]. Mais la partie n'est pas ici la culture savante d'une ville, dont le caractère particulièrement institué rend difficile l'appréhension des autres pans d'une culture. Bien au contraire, la stratégie de la partie pour le tout part ici d'un espace modeste dans ses dimensions réelles : le

[1] Certaines recherches en cours vont néanmoins dans ce sens, notamment menées par les sociologues Gayle Letherby et Gillian Reynolds, ainsi que l'historien Ivo Mattozzi et ses étudiants.
[2] Adaptée et publiée en 2002, Paris, Belin, 351 p. (Mappemonde)

train est d'usage secondaire par rapport à la voiture reine en Italie, où le nombre de voitures par habitant est un des plus élevés au monde. Une modestie relative qu'on retrouve aussi sur le plan discursif, à regarder les sources disponibles. Leur relative rareté n'exclut cependant pas une grande diversité, comme nous le verrons au fur et à mesure de notre étude. Le pari est donc d'arriver à retracer à partir d'un espace *a priori* purement technique et fonctionnel (n'est-ce pas ainsi que l'envisage la géographie des transports conventionnelle ?), la richesse des interactions entre pratiques, représentations, et monde, selon le triangle adopté par une certaine géographie culturelle. Ou plus précisément encore, selon le modèle penta-dimensionnel du sociologue Norbert Elias exposé dans *Du temps*[3], en explorant les interactions entre les dimensions individuelle, sociale, symbolique, spatiale, mais aussi temporelle de l'expérience du train, tant « l'espace d'un train » renvoie aussi un laps de temps, la formule condensant l'espace-temps qui anime l'objet. Il faudrait donc faire jouer les différents outils des sciences sociales pour exploiter les sources qu'on cherchera à reconstituer, mais aussi à constituer, avec l'enquête de terrain menée sous forme d'observations et d'entretiens semi-directifs, avec des interlocuteurs dont le nom ici est fictif.

Cette perspective de géographie culturelle cherchera donc à jouer des diverses dimensions du social, sans renier l'intérêt des méthodes quantitatives lorsque les données sont disponibles et exploitables dans l'analyse. On a en particulier attaché une certaine importance à la question tarifaire, tant celle-ci conditionne la fréquentation sociale du train. Cela nous renvoie à l'importance de l'économie en géographie culturelle, en tant qu'elle est « encastrée » dans le social. D'où l'intérêt du rôle des chemins des fers italiens en tant qu'institution dans cet espace, les *ferrovie* en italien. Ceux-ci sont essentiellement d'État, les *Ferrovie dello Stato*, dont la société exploitante est Trenitalia. La clarification de leur rôle constitue aussi un enjeu d'explication de la carence de sources délivrées par cette institution : malgré de nombreuses tentatives, je n'ai malheureusement pas réussi à décrocher un seul rendez-vous au siège des *Ferrovie* et de Trenitalia.

Cette recherche tient aussi à remplir deux objectifs intermédiaires, de portée plus pratique que la recherche théorique en sciences sociales: celui d'un début d'évaluation de la perception et des usages de l'espace du train par la clientèle de Trenitalia, qui pourrait aller dans le sens d'une réflexion marketing de l'entreprise. Mais aussi, pour une utilité plus directement publique, dans une perspective qui est liée à la précédente, celui de contribuer à

[3] Norbert Elias (1996), *Du temps*, Paris, Fayard, 223 p. [*Über die Zeit*, 1984]

améliorer l'attractivité d'un mode de transport à bien des égards écologique, qu'on pourrait plus nettement favoriser dans les politiques de transport des prochaines années à venir.

L'adoption d'un terrain italien résulte d'un choix « d'exotisme » relatif, pour mieux creuser les originalités d'un espace dont l'expérience au quotidien peut sembler *a priori* banale. D'autant qu'en Italie, les trains alimentent, à travers les discours, une passion nationale : perçus essentiellement comme « toujours sales et toujours en retard », les trains font systématiquement réagir les Italiens que j'ai pu rencontrer. La sensibilité de cette question s'accompagne d'une critique médiatique récurrente et passionnée des avatars du système ferroviaire, dont les ratés entretiennent fréquemment la chronique. Le système ferroviaire italien a aussi l'intérêt de ménager, comme nous le verrons, une organisation ferroviaire loin du modèle de l'« étoile ferroviaire » à laquelle nous sommes habitués en France, comme la carte du réseau ferroviaire le montre d'un regard. Elle intègre aussi des types de trains très contrastés, des trains chargés de *pendolari* à ceux qui parcourent jusqu'à 1500 ou 1700 kilomètres du nord au sud de l'Italie, soit les plus longs trajets internes de toute l'Europe, à l'exception des trains scandinaves et russes ! Le train pourrait donc offrir une formidable entrée, une fenêtre originale sur l'Italie, à condition toutefois de mobiliser certains outils des sciences sociales et de la géographie qui puissent nous permettre d'initier l'approche.

Quelle est donc la vertu heuristique de l'objet « espace du train » en Italie ? Quelles pistes peut-elle suggérer ? On cherchera tout d'abord à cerner les **principales infrastructures techniques, architecturales, juridiques et socio-économiques de l'espace du train**, qui en font un vrai terrain géographique. Elles résultent d'une **gestion hésitante**, au centre de stratégies complexes des **acteurs** impliqués, et à l'image de **l'opinion publique** et des **représentations** du train **entre local et national**. L'expérience du train des voyageurs ainsi conditionnée agit cependant en retour, travaillant le **statut spatial incertain du train** dont on cherchera à dessiner quelques contours théoriques tout d'abord, puis éprouvés ensuite au regard de la **pratique**.

Chapitre 1 – le train comme terrain

L'espace du train n'est pas un « terrain » comme les autres, au sens classique du terme. Les voyageurs se trouvent d'entrée de jeu confrontés à un espace totalement artificialisé, fonctionnel, conçu pour remplir un certain service de transport. C'est ce service qui régit précisément son mouvement dans l'espace. La place y est rare, l'accès réglementé et l'utilisation véritablement encadrée.

Pour autant, il n'y a pas un mais des espaces de train, marqués du sceau de la diversité. Au gré des diverses techniques de transport et de confort adoptées, au gré aussi de l'architecture et du *design* du train ou de la voiture. Il s'agit donc d'un espace physique fortement caractérisé, dont l'évidence apparente résulte d'une série de véritables choix ou compromis des acteurs impliqués (constructeurs, commanditaires et exploitants, usagers parfois). Vu l'ampleur de la tâche et la faiblesse de la documentation disponible, nous nous pencherons sur quelques points : dresser une **typologie** des trains, s'interroger sur le **système du droit d'accès** et décrire les grandes **caractéristiques esthétiques et techniques des voitures**.

I - la typologie des trains

La notion de « **catégorie** » est sans doute le critère le plus pertinent pour dresser une typologie qui résume efficacement la diversité des trains. La catégorie est déterminée par l'opérateur de transport, ici Trenitalia. Elle garantit une certaine qualité de voyage sur un certain tronçon ferroviaire, dans le cadre d'un certain déplacement type du train.

Les trains d'une même catégorie auront ainsi une distance parcourue, une vitesse et une fréquence d'arrêt semblables. Mais aussi un confort fourni par la flotte de voiture très proche, et surtout un système tarifaire commun. La catégorie confère donc au train une sorte de **statut**

social, indissociable de celui des voyageurs qui l'empruntent, ou du moins de la représentation qu'en ont les constructeurs, et les exploitants commerciaux ou marketing de Trenitalia.

Sur les grandes distances, la typologie oppose essentiellement l'Eurostar Italie (abrégé ES*) et l'Intercity (IC).

1. l'étrange cohabitation entre Eurostar et Intercity

L'Intercity correspond au train longues distances traditionnel, l'équivalent de l'allemand du même nom ou du train « Corail » français. Le voyage s'y fait le plus souvent en compartiment, emblématique de cette catégorie de trains[4]. Le réseau met en relation près de 240 villes à 160 ou 200 km/h en vitesse de pointe, les trains roulant le plus souvent de 3 à 7 heures.

L'Eurostar correspond en revanche à un standard de qualité maximum : c'est la figure de proue de la flotte Trenitalia. Son prix est nettement supérieur, et comprend systématiquement la réservation. Il vise à assurer le meilleur confort et la meilleure vitesse disponible en Italie, occupant le sommet de la hiérarchie des trains.

Il se rapproche en fait plus de l'IntercityExpress (ICE) allemand que du TGV, puisqu'il s'arrête fréquemment, s'adaptant à une hiérarchie urbaine généralement marquée par une prépondérance des villes moyennes[5]. Il couvre ainsi 120 villes, soit exactement deux fois moins que le réseau Intercity. Pour prendre un des cas les plus singuliers, un voyageur prenant l'Eurostar Milan-Venise restera quelques minutes à Brescia, Vérone, Vicence, Padoue et Mestre, soit un arrêt tous les 45 kilomètres en moyenne… Prenant un Intercity, il découvrira de plus les gares de San Bonifacio, Peschiera di Garda et Desenzano Sirmione, soit un arrêt tous les 30 kilomètres. Un exemple qui mérite d'être nuancé par celui de l'Eurostar Milan-Rome, sur l'autre épine dorsale du réseau, qui marque seulement l'arrêt à Bologne et Florence, soit tous les 210 kilomètres en moyenne.

[4] A la rubrique « Treni e stazione » du site de Trenitalia (www.trenitalia.it), il est possible d'avoir une vision à 360° des principaux espaces voyageurs, classés par catégorie, grâce au logiciel QuickTime.

[5] De ce point de vue, le fait que le nom Intercity soit commun aux catégories allemande et italienne et diffère de l'intitulé français est assez caractéristique. Le terme Intercity renvoie à une liaison entre « cités » ou *città*, connotant plutôt des entités autonomes (politiquement), juxtaposées, sans hiérarchisation marquée de l'une sur l'autre. L'intitulé « Corail » pourrait plutôt faire penser aux déplacements parisiens vers la « Province » exotique ou ensoleillée…
La SNCF a d'ailleurs renommé « Intercités » les Corails interrégionaux, parcourant la France de manière transversale, lors d'une récente campagne. Celle-ci visait à relancer la fréquentation de ces trains dont l'avenir est justement menacé, faute de rentabilité…

L'Eurostar ne roule encore que rarement à sa vitesse de pointe (250 ou 300 km/h), faute de voie adaptée[6]. La réalisation de voies à haute vitesse a été en effet très retardée, comme nous le verrons. Les Eurostar roulent donc à des vitesses voisines de l'Intercity, hors des lignes Turin-Novare (soit sur les deux tiers du trajet Turin-Milan), et surtout entre Florence, Rome et Naples. Ailleurs, le gain de temps par rapport à l'Intercity n'est donc pas majeur, et résulte du moindre nombre d'arrêts, ainsi que de la priorité accordée à ces trains dans le trafic.

Ainsi, un Eurostar partant de Milan Centrale arrive avec 1h30 d'avance à Rome Termini sur un Intercity, mais il ne gagne que 3 à 20 minutes si la compétition se joue en direction de la gare *Santa Lucia* de Venise.

Par conséquent, la typologie actuelle n'incite pas au choix très net d'une catégorie plutôt qu'une autre, loin du système français où le TGV est devenu incontournable sur les lignes qu'il dessert. Les deux types de train cohabitent ainsi bien souvent sur les mêmes lignes, et assurent chacun en moyenne 150 trajets par jour.

Pour un même parcours, et pour un temps de transport assez souvent comparable, le voyageur est donc amené à choisir entre deux trains, entre deux espaces différents justifient encore bien souvent à eux seuls la différence de prix. Le statut social de l'Eurostar s'en trouve donc probablement renforcé. Il y a là une situation originale de compétition entre Eurostar et Intercity, sans doute transitoire, bien que la lenteur des travaux pour l'Alta velocità risque d'en prolonger encore longtemps la durée.

A ces deux grandes catégories se rattachent un certain nombre de catégories assez voisines, mais délivrant des prestations intentionnellement différenciées par Trenitalia.

2. les catégories voisines de l'Eurostar Italie

Proche de l'Eurostar Italie, on retrouve **l'Eurostar Alta Velocità** (AV : Grande Vitesse). Il mobilise le dernier-né de la flotte Eurostar, l'ETR 500 AV, sur les récentes lignes à haute vitesse Rome-Naples et Milan-Turin. Elles ont été tout juste inaugurées, le 21 décembre 2005 pour la première et lors de l'inauguration des Jeux Olympiques de Turin pour la seconde, le 10 février 2006. La catégorie ne concerne que les trains qui se limitent à ce trajet, et non ceux qui l'empruntent. Elle semble avoir été créée dans l'objectif de proposer une gamme tarifaire promotionnelle sur les nouveaux tronçons à haute vitesse. Le trajet à haute vitesse plus ancien, entre Florence et Rome, inauguré en 1991, n'est en effet pas concerné.

[6] Comme en France, pour les TGV en dehors des axes Paris-Lyon-Marseille/Montpellier, Paris-Le Mans/Tours et Paris-Lille… Mais ces axes sont empruntés par l'immense majorité des TGV. Le gain de temps est donc toujours sensible, le TGV parcourant à haute vitesse au moins une partie du trajet.

Aussi singularisé par ses trajets, **le Cisalpin** (CIS) est un Eurostar de première génération. C'est donc un *Pendolino* qui, grâce à son système pendulaire, est capable de s'affranchir à vitesse soutenue des courbes des vallées italo-suisses. La catégorie Cisalpin est gérée par la société du même nom : Cisalpino, que possèdent Trenitalia et les Chemins de Fer Fédéraux de la Confédération Helvétique.

Lancée le 12 novembre dernier, la catégorie **T-Biz,** en revanche, se distingue surtout par ses prestations. Conçue pour être l'avatar « Business » de l'Eurostar, elle se veut l'équivalent de la « classe affaires » étendue à un train entier, mai maintenant curieusement la division entre première et seconde. Pour Trenitalia, il s'agit de regagner des parts de marché face à l'avion sur le trajet de Milan à Rome, le plus fréquenté du pays. Le train dépasse Florence sans s'y arrêter, évitant sa gare terminus de *Santa Maria Novella*. Il a de plus priorité sur tous les autres trains, économisant ainsi 25 minutes sur le trajet normal. Le gain est, somme toute, assez limité : le trajet est accompli en 4h05, quand pour être vraiment compétitif face à l'avion le trajet en train devrait être de trois heures ou moins[7].

Le service a été lancé le 12 novembre dernier, assuré à grand renfort d'hôtesses, de journaux, de consommations offertes, et d'autres services divers, comme une place de parking à la gare ou la possibilité de réserver un taxi. Ils s'alignent sur les pratiques des *business class.* Mais il n'existe pour le moment que deux trains T-Biz, faisant l'aller-retour matin et soir.

Un mois plus tard, aux antipodes de la classe affaire, mais toujours emprunté au marketing du marché aérien, Trenitalia a lancé la catégorie **TrenOK** (Tok). Ce service s'effectue à « *low cost* », le plus souvent à 9 euros, sur les itinéraires Rome-Milan et Rome-Bari. Les deux trains de la flotte sont des ETR 450, des *pendolini*, techniquement encore valables, mais un peu dépassés pour un usage commercial classique. Ils partent à l'aube et rentrent après minuit, fonctionnant aux heures de moindre trafic. Le service TrenOK est lui aussi encore expérimental.

3. les catégories voisines de l'Intercity

De même, **l'Intercity Plus** (IC+) est une variante récente de l'Intercity. Un Intercity dont les wagons ont été toutefois refaits à neuf grâce à une opération de *restyling*. On y accède au tarif normal Intercity, mais la réservation est obligatoire, sous la forme d'un supplément payant[8]. Au fur et à mesure de la remise à niveau des Intercity, la flotte des Intercity Plus

[7] cf. BAVOUX Jean-Jacques, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent, ZEMBRI Pierre (2005), *Géographie des transports*, Paris, Armand Collin, 232 p. (U Géographie), p. 162

[8] 1 euro jusqu'à 300 km, 2 euros après, contre 3 euros de réservation facultative sur un Intercity normal.

s'accroît au détriment des Intercity. Elle se compose aujourd'hui de 98 trains, soit 58% de la flotte totale.

La catégorie **Intercity Notte** (ICN) est, quant à elle, plus ancienne. Elle renvoie à la réalité bien tangible des trains de nuit nationaux[9], composés exclusivement de compartiments avec places assises en seconde, couchettes et cabines de wagons-lits. Pour une place assise, le tarif y est de 15% meilleur marché en seconde, et de 10% en première, bien que cet avantage sur les Intercity diurnes, « à titre promotionnel » selon *les Conditions et Tarifs*, ne soit jamais mis en valeur.

Les trains internationaux de type **Eurocity** (EC) et **EuroNight** (EN) constituent l'équivalent international des Intercity[10] et Intercity Notte. Ils effectuent moins d'arrêts et sont sujets à la réservation obligatoire. Les voyageurs les utilisent aussi pour des trajets plus courts, internes, au tarif Intercity Plus et Intercity Notte. Leur gestion est parfois confiée à une société *ad hoc*, comme la société Artesia. Celle-ci gère les quatre EuroNight reliant Paris à Rome (le Palatin) et à Venise (le Stendhal). Elle est là aussi propriété des deux compagnies nationales, SNCF et Trenitalia.

Enfin, la catégorie des **Express** (E) est, elle aussi, voisine de l'Intercity. Les Express accomplissent de très longs trajets pour un prix très bon marché, sans grand confort. Grands vecteurs des grandes migrations historiques du Sud de l'Italie vers le Nord industriel italien et européen, ils sont aujourd'hui progressivement supprimés.

Ainsi, aujourd'hui seul un Express assure quotidiennement une liaison internationale. Il part de Milan pour l'Allemagne, via Bâle et Stuttgart et se sépare ensuite : une partie du train suit la vallée du Rhin, rejoint Francfort et les grandes villes de la Ruhr, une autre gagne la Bavière et Munich. En service interne, 9 express assurent encore quotidiennement une liaison ferroviaire à bas coût du Nord au Sud de l'Italie.

Les Express sont d'un prix bon marché, parce qu'ils obéissent aux mêmes conditions tarifaires que les trains de catégorie régionale. Aux **régionaux** (R), parcourant de 30 à 150 kilomètres environ par trajet, s'ajoutent les **interrégionaux** (IR), qui traversent une plus grande distance (60 à 250 km). Existent aussi les trains **directs** (D), les **métropolitains** (M) et les **suburbains** (S), catégories moins représentées et à parcours limité (30-50 km).

[9] Il n'existe pas d'équivalent Eurostar de la catégorie française des TGV de nuit.
[10] A l'exception près des Eurocity Milan-Turin-Paris qui sont des TGV.

II - un droit de l'espace du train

La typologie brossée à grand trait *supra* n'est pas toujours bien connue des usagers. Une liste des catégories figure bien dans les gares, sur les tableaux de composition des trains et sur ceux qui récapitulent, heure par heure, les départs et les arrivées. Mais elle n'explicite pas leur contenu. Difficile alors de saisir la structuration implicite de la typologie et les logiques sous-jacentes à cette véritable compartimentation des conditions d'accès au train.

Or, à chaque fois qu'il achète un billet, le voyageur signe implicitement un contrat avec la compagnie pour un certain service de transport ferroviaire. Mais la connaissance de l'ensemble des modalités du contrat est singulièrement difficile : après six mois d'usage des trains en Italie, découvrir de nouvelles subtilités réglementaires est une expérience quotidienne.

Une large part de ces modalités est cependant accessible grâce au *Guide voyageur*, disponible sur internet[11], plus difficilement dans les gares. Il rassemble sous forme de questions-réponses les points les plus importants des ***Conditions et tarifs pour le transport des personnes sur les Ferrovie dello Stato***. C'est à ce dernier texte que nous nous référerons, La majeure partie de ce texte – mais non la totalité – est aussi disponible sur internet[12].

Composé de quelques 570 pages, il a valeur juridique tacite pour les 500 millions de déplacements effectués chaque année avec Trenitalia. Il est aussi théoriquement consultable auprès des billetteries et agences habilitées à la vente. Il existe aussi un autre grand texte, plus général, qui régit les conditions de transport. Mais il revêt concrètement une moindre importance pour le voyageur, sauf en cas de grève, puisqu'il édicte les normes en matière de police, sécurité et régularité de l'exercice ferroviaire[13]. Étudions la question du **paiement du droit d'accès**, celle de **l'offre voyageurs** et le **droit de l'espace du train** proprement dit.

1. s'affranchir du droit d'accès

La dimension juridique du transport public est cruciale pour comprendre l'espace du train, ses formes de fréquentation, ses usages explicitement autorisés ou interdits, dessinant en creux toute une série de pratiques réelles du train. L'appréhension de l'espace du train se fait à l'amont, concrétisée par le paiement ou l'obtention d'un quelconque justificatif d'accès.

---

[11] Rubrique : *Area Clienti* de www.trenitalia.it, onglet : *Condizioni di Trasporti*, section : *La guida del viaggiatore*.

[12] Rubrique : *Area Clienti* de www.trenitalia.it, onglet : *Condizioni di Trasporti*, section : *Normativa per il servizio interno*. Elles ont été approuvées par le R.D.L. n° 1948 du 11 octobre 1934, converti en loi, n° 911 le 4 avril 1935. Notons qu'elles ne régissent que le transport interne, le service international, en partie hors de notre sujet, étant prescrit par une convention spéciale.

[13] Il s'agit du Décret du Président de la République italienne du 11 juillet 1980, n. 753.

Ainsi, accéder à un direct, un régional ou un interrégional pour le trajet Padoue-Venise et ses 37 kilomètres coûte en seconde classe 2,5 euros. Mais il en coûte 7,44 sur un Intercity, 8,44 sur un Eurocity ou un Intercity Plus et 8,93 sur un Eurostar Italie.

La fréquentation des trains longue distance pour des petits trajets est donc théoriquement toujours possible mais fortement rédhibitoire. C'est la une différence certaine à l'égard du système de la SNCF, où le tarif kilométrique est identique pour les trains régionaux et les trains Corail, la possibilité d'emprunt d'un TGV sur un parcours d'une telle distance étant en outre assez peu probable.

Monter dans un train sans s'être affranchi du bon droit d'accès n'est donc pas une situation si rare dans le cas italien. Des passagers peu familiers du système ferroviaire italien peuvent par exemple emprunter un train grande distance à tarif spécifique, avec un billet pour train « ordinaire », intitulé qui correspond aux trains régionaux ou assimilés (IR, D, M, S). Autre confusion possible, même pour des passagers plus connaisseurs : l'emprunt d'un Intercity Plus muni d'un billet Intercity standard. La distinction tarifaire date en effet seulement de décembre 2005, et peu de choses séparent pour un profane les deux catégories. Le mot Plus a bien été inscrit sur le logo de la livrée Intercity, mais de manière peu visible. Certaines voitures estampillées Intercity Plus se retrouvent d'ailleurs parfois attachées à un Intercity normal. De plus, les tableaux traditionnels de départ et d'arrivée dans les gares n'ont pas d'affichage spécifique pour les différencier…[14]

Les **scènes mobilisant contrôleurs et voyageurs** sur les Intercity normaux ou Plus ou les Eurocity ne sont donc pas rares, les uns pointant l'irrégularité, les autres protestant de leur bonne foi, invoquant la complexité du système tarifaire. Les épisodes de ce type semblent en revanche bien plus rares sur les Eurostar, très reconnaissables comme trains haut de gamme (alors que très peu de choses peuvent séparer une voiture Intercity d'un Interrégional). Sans doute aussi la politique tarifaire de l'Eurostar, d'entrée de jeu à réservation systématique, a-t-elle marqué les esprits.

Certaines dispositions encore plus subtiles peuvent aussi favoriser l'apparition de ces scènes au sein même des Eurostar. Un abonné au tarif régional peut en effet emprunter un Intercity s'il acquiert à cette fin une « carte d'admission », et un Eurostar Italie s'il est muni de plus d'un titre d'admission d'une valeur de 2 euros en seconde classe. En revanche, les Eurostar Italie Alta Velocità ne sont accessibles qu'avec des titres d'admission spécifiques, même si la

[14] Une variante de la confusion Intercity/Intercity Plus concerne le tarif Eurocity pour les voyages internes à l'Italie. Il équivaut à celui de l'Intercity Plus, alors que celui l'EuroNight reste fixé sur celui de l'Intercity Notte (peut-être faute d'absence d'IntercityNotte Plus ?).

valeur unitaire est elle aussi de 2 euros. L'utilisation d'un titre d'admission Eurostar Italie est donc considérée comme irrégulière. Les 8 euros de régularisation en cas de titre d'admission inadapté s'appliquent, comme les *Conditions et tarifs* le prévoient explicitement[15].

L'accès légitime à l'espace du train suppose donc l'exercice d'une connaissance spécifique du système tarifaire ferroviaire (nous prendrons plus tard l'exemple édifiant du transport de vélo). L'acquisition du bon droit d'accès à l'espace du train passe par un processus juridique et tarifaire, qui est aussi social. L'importance investie par ce droit d'accès est telle qu'elle constitue une intégration symbolique à la **« communauté des voyageurs »**, pour reprendre l'expression du sociologue Daniel Terrolle[16]. Quant au voyageur passager clandestin, à celui qui « recourt à des subterfuges pour se soustraire au paiement du billet », bref à celui qui se joue de l'espace du train pour échapper au contrôleur, il sera considéré « abuseur », et paiera l'amende maximale[17].

L'importance de la dimension sociale est particulièrement sensible lorsque les voyageurs irréguliers s'attachent à prouver leur bonne foi. L'enjeu est d'importance, puisque les frais de régularisation dépendent de l'évaluation du bien fondé de leur attitude par le contrôleur, qui émet par là même un jugement à portée sociale. Une série de circonstances peuvent en effet amener le contrôleur à moduler de fait l'application des *Conditions et tarifs*, lorsqu'elle apparaît démesurément sévère. La complexité de ce texte favorise la marge d'appréciation du contrôleur, et un certain arbitraire.

Quant aux passagers réguliers, comme le suggère Daniel Terrolle, il y a comme « une dialectique permanente à propos des droits et des devoirs réciproques qui [les] lient [à la compagnie ferroviaire]. Ainsi, un retard à l'arrivée, un incident immobilisant le train ou affectant le confort des passagers (interruption de la ventilation et de la climatisation, de l'éclairage, impossibilité de trouver une place assise à cause de l'encombrement du train), alimentent un débat à dimensions juridiques entre les voyageurs d'abord, puis entre ceux-ci et les contrôleurs. »[18] C'est l'occasion d'analyser la figure juridique et tarifaire du voyageur.

---

[15] *Condizioni di Trasporti, Normativa per il servizio interno, op. cit.*, art. 27 ter : « Tarifs pour trains Eurostar Italie Alta Velocità », § 12 : « Irrégularités ».

[16] « 'Entre-deux' », Ferveurs contemporaines. Textes d'anthropologie urbaine offerts à Jacques Gurwith, réunis par Colette Pétonnet et Yves Delaporte, 1993, Paris, L'Harmattan, pp. 243-259. (coll. Connaissance des Hommes), http://halshs.ccsd.cnrs.fr/halshs-00003996 p. 5

[17] *Condizioni di Trasporti, Normativa per il servizio interno, op. cit.*, art. 19 : « Irrégularités et abus », § 8 : « Abus » : « est dû le paiement du billet à prix entier pour tout le parcours, plus une surtaxe égale à trois fois le montant du billet, avec un minimum de 50 euros. »

[18] « Entre-deux », art. cit., p. 6

2. l'offre voyageur : des facilités d'accès diverses ?

La **segmentation tarifaire** tend à institutionnaliser certaines figures de voyageur, dont les modalités conditionnent probablement sa fréquentation. Il est donc intéressant d'examiner les mécanismes de réduction, de promotion et de fidélisation existants sur les trains italiens, pour tenter d'en dégager les effets. Il n'a malheureusement pas été possible de trouver une étude abordant le sujet, et on se limitera ici à quelques constats et conjectures.

La notion de tarifs sociaux, i.e. reconnus de service public et financés par l'État[19], n'existe pas vraiment. Des **« concessions spéciales »** existent néanmoins : de 30% pour les non-voyants, les grands invalides de guerre ou de service, et leurs accompagnateurs, de 60% sur le « tarif ordinaire » pour les **électeurs** qui se déplacent pour voter. Le vote à distance ou par procuration n'est en effet pas prévu par la loi électorale, et ces dispositions se traduisent par une fréquentation record des trains lors des week-ends électoraux, notamment du nord vers le sud de l'Italie, chacun allant voter dans son « pays ».

Pour les familles, c'est la réduction commerciale qui se substitue au tarif social. Les familles sont définies comme un groupe de 3 à 5 personnes comprenant au moins un majeur et un enfant de moins de 12 ans. Et ils bénéficient de 15% ou 25% de réduction pour les adultes, et de 50% pour les enfants.

Mais **l'offre commerciale est elle aussi assez réduite**. Il n'y a pas de réduction automatique liée à l'âge, hormis pour les enfants de 4 à 12 ans, qui voyagent à demi-tarif. La **tradition du tarif unique** l'emporte. C'est là une grande spécificité du système italien, affectant tout particulièrement les 12-25 ans. Ils peuvent seulement obtenir une réduction de 10 % sur les trajets non régionaux, avec la carte « Cartaviaggio Smart » valant 40 euros par an. Elle n'est de fait, à ma connaissance, que très rarement utilisée.

C'est qu'il n'y a **pas vraiment de logique de fidélisation**. Depuis peu, elle a été refondue, avec les programmes « Cartaviaggio », mais ils accordent peu d'avantages. La « Cartaviaggio » simple est gratuite, et permet d'accumuler des points à chaque achat – sans sensible gain en fait, comme pour le système de fidélisation SNCF – ainsi que quelques réductions pour certains services partenaires.

Ce dispositif est aussi disponible sur les autres cartes, la « Cartaviaggio Smart », que nous venons d'évoquer, et la « Cartaviaggio Relax » dédiée aux plus de 60 ans, accordant une

[19] En France, ils s'appliquent pour les catégories ou situations suivantes : militaires, réformés et pensionnés de guerre ; familles nombreuses ; aller et retour populaire (billets de congés annuels, des pensionnés, retraités, allocataires, veuves et orphelins de guerre) ; personnes handicapées et accompagnateurs ; abonnements de travail ; abonnements pour élèves, étudiants et apprentis, ainsi que les promenades d'enfant.

réduction de 10 à 15% sur les trajets nationaux, pour 30 euros par an. La réduction est ici un peu plus sensible. Enfin la « Cartaviaggio Executive » cible les hommes d'affaires, avec 10% de réduction sur la première classe et l'accès aux « Salons Club Eurostar ». En définitive, **l'abonnement** traditionnel, hebdomadaire, mensuel, trimestriel ou annuel reste le mode de fidélisation le plus marquant.

Les divers mécanismes de **promotion** de Trenitalia ont quant à eux des effets plus ou moins forts. Les Pass de libre circulation sur le réseau, comme le *Trenitalia Pass*, le *Greece'n Italy Pass* ou la carte Interrail, favorisent certainement la fréquentation intensive par de jeunes touristes sur des trains grandes lignes à faible supplément, Intercity ou équivalent, tant le prix du supplément est rédhibitoire pour les catégories Eurostar (15 euros pour un Eurostar Italie normal, 20 euros pour un Alta Velocità).

En revanche les offres « Liberté de voyager » à faible contingent, sur un Eurostar (à 29 puis 39 euros) et sur les Intercity (normaux, Plus et Notte, à 15 puis 30 euros, réservation comprise) s'appliquant sur tous les types de train, ne semblent pas changer de beaucoup la donne. Elles correspondent plus ou moins aux « Prem's » de la SNCF, qui en revanche ne s'achètent que par internet, mais eux sont aussi ni remboursables et ni échangeables.

L'offre « Happy Train », interrompue en juin 2006, semble avoir joué un rôle plus important. Elle proposait des billets à 10 euros par internet, réservation comprise, pour certains Eurostar et Intercity peu fréquentés, une semaine avant leur départ. J'ai pu éprouver ses effets d'inégalité intergénérationnelle et spatiale sur un Intercity Udine-Rome. Dans mon compartiment, un couple de personnes âgées s'était acquitté du plein tarif sans prendre le supplément réservation. Impressionné par mon billet électronique Happy Train sous forme de *texto* de portable présenté au contrôleur, il a quitté par la suite le compartiment, à l'arrivée des jeunes propriétaires des places qu'il occupait, eux aussi titulaires de billets Happy Train.

En définitive, l'offre tarifaire voyageur permet donc de saisir certains **profils d'utilisateurs** du train, parfois assez nettement (abonnés, titulaires d'un Pass, offre Happy Train), mais elle demeure pour l'essentiel peu exploitée en Italie. La figure du voyageur reste bien souvent juridiquement indifférenciée, traitée à égalité au plein tarif.

L'offre voyageur comporte aussi une série de droits, résumés dans les 22 *Chartes de services* annuelles de Trenitalia, 21 à valeur régionales et une valeur nationale[20]. Elles comportent notamment des objectifs globaux de qualité, remplis pour un pourcentage précis de

[20] La référence adoptée est celle de la *Charte de services* nationale 2005, seule disponible sur internet et dans les gares…

la flotte (ponctualité, nettoyage, confort des compartiments et des sièges, accessibilité, vitesse commerciale).

Mais elles concèdent aussi des droits individualisables, comme le système de « bonus », restituant aux passagers une partie de leur droit d'accès au train en cas de retard important à l'arrivée ou de non fonctionnement de la climatisation. Acheter un billet de train c'est avoir droit à un certain espace pour un certain temps, correspondant à un déplacement vers un point précis. Devoir rester plus longtemps que prévu dans cet espace pour atteindre le point d'arrivée, ou ne pas être exactement dans l'espace prévu, se paie auprès du voyageur, qui est en droit d'attendre du train des propriétés de déplacement et de confort stables.

3. le droit dans l'espace du train

Le droit dans l'espace du train encadre le comportement des voyageurs. Ils ne doivent pas « offenser la décence », « être cause de scandale ou de gêne pour les autres voyageurs », « se trouver en état d'ébriété » ou être porteurs de germes contagieux[21], sous peine d'exclusion. Ils n'ont pas le droit d'y fumer[22], y compris sur les trains internationaux dès leur entrée sur le territoire italien. Quant à l'occupation des places du train, elle est strictement définie.

Ainsi, le droit « [d'] occuper la place réservée [n'est assuré que] jusqu'à 15 minutes après le départ du train de la gare à laquelle la réservation a effet ». Mais « le voyageur qui, au départ ou durant le voyage, abandonne provisoirement la place a droit de la réoccuper quand y est laissé un objet personnel. » [23] Cela ne laisse pas de suggérer des stratégies subtiles de marquage et d'appropriation de l'espace, et un certain contrôle réciproque des voyageurs, comme nous le verrons.

L'espace du wagon-restaurant est tout aussi contrôlé : l'assignation des places est théoriquement faite par le personnel, et « 10 minutes après le début du service restaurant, le voyageur qui n'occupe pas sa place peut être considéré comme démissionnaire, la place pouvant être assignée à un autre requérant » sans indemnisation aucune. Le passager est aussi « tenu de quitter sa place quand doit être servie une autre série de repas ».[24]

Dans un espace restreint comme le train, les places sont un bien rare qu'on ne peut s'attribuer sans paiement : « le voyageur qui simule l'occupation de places assises durant le voyage est sujet au paiement d'une pénalité de six euros pour chaque place indûment

[21] *ibid.*, art. 6 : « Personnes exclues des trains ou admises sous certaines conditions ».
[22] *ibid.*, art. 4 : « Prescriptions pour l'utilisation des locaux des stations et des voitures ferroviaires », § 5 : « Interdiction de fumer ».
[23] *ibid.*, art. 4., § 3 : « Voitures et trains ».
[24] *ibid.*, annexe 11 bis : « Dispositions pour l'utilisation des wagons-restaurants, points 2 et 5.

occupée. »[25] D'ailleurs, la gratuité pour les enfants de moins de quatre ans ou « atteignant quatre ans durant le voyage » ne s'applique que s'ils occupent la même place qu'une personne adulte[26].

Dans la même logique, « si les voyageurs prennent place en voiture de première classe [dans les trains ordinaires] par manque de places en seconde, la régularisation advient au tarif prévu et sans application de la taxe supplémentaire » correspondant aux frais de régularisation[27]. Disposition qui n'affecte pas de fait les régionaux, puisque la première classe y a été abolie depuis 2001, sans que les wagons de première soient explicitement déclassés. Bienheureux celui qui en est informé : les inégalités de connaissance du droit ferroviaire jouent ici encore.

La **« place »** prise par un voyageur sur le plan juridique n'est pas strictement ponctuelle, elle ne correspond pas seulement à l'espace d'un siège, mais aussi à une certaine proportion non précisée de l'espace consacré aux bagages. Elle tend bien sûr aussi à s'étendre pour les « classes » du train supérieures. Rien n'est précisé pour la place en première, dont en pratique l'extension est souvent, mais non toujours plus importante.

En revanche, une version juridique de la « place », diluée et collective, existe pour les wagons-lits Excelsior, celle des corridors et des plates-formes, où les voyageurs non possesseurs d'une cabine n'ont pas le droit de stationner[28]. Dans la même perspective, les détenteurs de la carte *Cartaviaggio Executive* et les titulaires d'un billet T-Biz ont le droit d'accéder à une sorte de place anticipée : les clubs Eurostar. Ces « salons » forment une sorte d'antichambre au train, un espace particulier qui se substitue à celui des grandes gares où ils sont implantés.

Les contraintes spatiales s'exercent aussi sur les **bagages**, qui doivent être placés dans l'espace prévu à cet effet. Néanmoins, « il peut être toléré que certains bagages excèdent ce volume limite à condition de ne pas être incommodes ou dommageables aux autres voyageurs [et] sans faire obstacle aux activités du service du personnel ferroviaire »[29], en particulier au service « minibar » assuré par chariot roulant. Il devra sinon les décharger à la plus prochaine station et s'acquitter d'une amende de 8 euros. On perçoit ici toute l'importance de la négociation pour obtenir l'accord et la tolérance implicite du reste des voyageurs, qui forme ainsi une « communauté juridique », comme le note justement Daniel Terrolle.

[25] *ibid.*, art. 9., § 2 : « Occupation abusive de place en cours de voyage ».
[26] *ibid.*, art. 7 : « Transport des enfants ».
[27] *ibid.*, art. 9., § 4 . L'exemption de la taxe est en revanche systématique sur les trains grande distance.
[28] *ibid.*, art. 28 bis : « Wagons-lits », § 13.
[29] *ibid.*, art. 4., § 4 : « Transport des bagages dans les voitures ».

Les bagages ont aussi une limite qualitative: ils ne doivent pas être trop inflammables, ni émettre « une mauvaise odeur ou une odeur désagréable, comme celle du poisson frais ou sec, des truffes, etc. »[30]. Le transport des animaux est aussi très réglementé et on imagine toutes les situations potentielles se jouant à ce sujet dans l'espace du train. La tolérance juridique dépend de l'emprise spatiale de l'animal et de la configuration spatiale du train, à l'exception des chiens de non-voyants qui sont toujours acceptés et gratuitement. Les petits animaux sont aussi presque toujours tolérés[31], comme bagage à main dans une boîte spéciale (rangée entre les sièges qui se tournent le dos sur l'Eurostar), ou bien sur les genoux du propriétaire.

L'acceptation des chiens de moyenne et grosse taille n'est possible qu'en compartiment (couchettes comprises) et suspendue à l'accord des autres voyageurs, quitte à devoir descendre du train si aucun compartiment ne l'accepte[32]. On retrouve ici un **droit fondé sur l'accord des voyageurs**, sur le principe de l'unanimité. C'est aussi ce principe qui régit l'éclairage des compartiments de couchettes : « la grande lumière du compartiment doit être éteinte pendant la nuit, sauf si tous les voyageurs sont d'accord pour la tenir allumée »[33].

Il serait très intéressant d'en savoir plus sur le processus de création et de fonctionnement de ses règles, leur origine, leur justification, ainsi que leur portée spatiale concrète. On pourrait notamment interroger les juristes des *Ferrovie* qui sont chargés de les tenir à jour et un certain nombre de contrôleurs, ce que je n'ai pas réussi à réaliser. Mais quel est précisément l'espace que règle ce système juridique bien particulier ?

III - l'espace physique du train, entre technique et design

L'espace physique du train, dont nous étudierons ici les voitures, est un pur condensé de techniques industrielles, au service d'une architecture et d'un *design* particulier qui lui confèrent une certaine unité. Même si l'immense majorité de la littérature technique se concentre sur les locomotives, quelques ouvrages et articles abordent le fonctionnement technique des voitures, pour en détailler un ou divers systèmes mécaniques. Je m'appuierai ici en particulier sur l'ouvrage d'Evaristo Principe[34], de loin le plus synthétique.

---

[30] *ibid.*, annexe 12 : « Bagages transportés par les voyageurs dans les voitures », point 1 : « Bagages ».
[31] Exception faite des Eurostar ETR 450.
[32] *ibid.*, point 2 : « Transport d'un animal domestique de compagnie ».
[33] *ibid.*, art. 28 : « tarifs pour le transport en voiture couchettes ordinaires ou confort », § 4.
[34] *Nozioni sui veicoli FS per viaggiatori*, 2002, Vicence, Editrice veneta, 342 p. Les données statistiques en sont issues (datées de 2000), actualisées et recoupées grâce à Wikipedia (http://it.wikipedia.org), article « Carrozza Ferroviaria » et articles associés.

En revanche, je n'ai pas pu trouver d'étude réelle de l'espace du train en architecture. Un grand ouvrage collectif a été par exemple consacré à la question de l'architecture ferroviaire, mais il se concentre en fait sur l'architecture des gares, comme si la sphère du train relevait surtout de l'intérêt de l'ingénieur[35]. Je n'ai notamment pas réussi à identifier une vraie étude du *design* des trains, pourtant de plus en plus pris en charge par de grands *designers*.

Étudions **l'architecture et le *design*** puis les **types de voitures**, **grandes distances et régionales**.

1. architecture et *design*

Dans l'histoire, l'espace contraint du train a fait l'objet d'aménagements particulièrement innovants[36]. Ainsi en 1869, le milliardaire américain George F. Pullman a-t-il appuyé la construction de voitures spéciales, pour les lignes traversant d'est en ouest les Etats-Unis d'Amérique. Il a ainsi inventé les wagons à divans transformables en couchettes, les wagons-restaurants et les wagons cuisines. Le train a ainsi fortement contribué au **mouvement de rationalisation** de la conception de l'espace réduit, anticipant les mouvements à y accomplir (notamment dans les wagons cuisines), concevant des meubles spéciaux, mécaniques et transformables *ad hoc*. Walter Gropius y a attaché une réelle importance, en proposant l'aménagement d'une voiture-lit au *Werkbund* de Cologne en 1914. Le *design* des voitures ferroviaires et des cabines de transatlantique a d'ailleurs contribué à inspirer la vision moderniste de l'habitat développée par Le Corbusier.

De nos jours, la pensée du *design* peut parfaitement se jouer de la contrainte spatiale du train, travaillant ses composantes pour en tirer des ressources d'utilisation très originales, comme le groupe d'études *Rail interior design*[37], basé à Graz en Autriche. Il vise à flexibiliser l'usage du matériel roulant afin d'en optimiser l'utilisation, pour le profit de l'utilisateur comme du transporteur. Il se propose ainsi de faciliter l'utilisation des porte-bagages, de transformer les compartiments couchettes en soute à vélos au cours de la journée, ou bien d'augmenter à la fois le confort et la capacité des salons première classe en en transformant les sièges, comme dans l'exemple ci-dessous du document 2.

---

[35] GODOLI Ezio, LIMA Antonietta Iolanda (dir.) (2004), *Architettura ferroviaria in Italia. Novecento*, Palerme, Dario Flaccovio, 522 p.

[36] Je m'appuie ici sur le seul article véritablement consacré à l'espace du train dans le volume d'Ezio Godoli et Antonietta Iolanda cité *supra* : « Treni e design », Vanni Pasca, *op. cit.*, pp. 387-390.

[37] www.rail-interior-design.net

Name/Acronym	Rotated seats for one room carriage concepts
Author	Lukas Bast
Typical Image	
Passengers per carriage	More passengers compared to today's comfort class
What is the competitive advantage of the concept?	
Intimacy protection by the orientation towards the windows, the headrest has a mechanism which offers additional intimacy protection. The rotated and displaced arrangement of the seats rates additional legroom for an elevated leg rest. The floor plan efficiency is increased and the console may be used to offer additional functionality as for waste bin and plugs. The reclinable chairs swing forward so that the room for the person in the back of the seat is not reduced.	
Target Groups/application field	
Business – premium calls early morning and late evening travel	

Document 2 – Des sièges mobiles pour voiture à ambiance unique, exemple de design ferroviaire[38]

Chaque *designer* identifie en fait une série de problèmes d'usage du train très concrets, affrontant de plein pied la question de la forte variabilité du nombre de passagers, et de leurs exigences. Le clivage majeur oppose en fait l'aspiration à l'intimité et celle à la sociabilité, même si certains problèmes sont d'une nature plus technique, telle par exemple la difficile installation des bagages en hauteur pour certaines personnes.

Il existe aussi tout un travail de la **silhouette** du train, sculpté pour et par la vitesse. Dès les années 1930, les designers américains Henry Dreyfuse et Raymond Loewy, sollicités par des compagnies ferroviaires américaines différentes, ont élaboré la « streamline » des trains, à partir de tunnels de vent, comme plus tard Sergio Pininfarina pour l'ETR 500.

Une approche que le mouvement futuriste, si important en Italie, a singulièrement esthétisée, qu'on pense à Umberto Boccioni, au *Dynamisme d'un train* d'Angelo Caviglioni, ou de ***Train en mouvement*** **d'Ivo Pannaggi**[39], reproduit ci-contre au document 3. Le mouvement est moins rendu par le graphisme, plutôt statique, que par la couleur qui anime l'image. Le

[38] *New concepts for rail interior design*, FGM Amor, p. 3, www.rail-interior-design.net/docs/final_presentation_en.pdf

[39] Conservé au Palazzo Ricci de Macerata (Marches), il date de 1922.

rouge incandescent au-dessus de la locomotive suggère que le stade de fusion du métal est presque atteint, alors qu'aux courbes de l'onde de choc en tête de train succède le cubisme sériel de la succession des wagons, comme pour suggérer la répétitivité du bruit de leur passage sur les rails.

Des approches plus larges de type diachronique existent aussi, appréciant l'évolution des trains et de leurs intérieurs. De manière toujours pédagogique mais succincte, comme le bel ouvrage de Giampiero Bosoni et Andrea Nulli[40].

Pour autant, il reste toujours possible de chercher à approcher l'espace physique des voitures actuelles pour passagers en Italie. Depuis 1995, leur **livrée** est systématiquement aux couleurs de l'entreprise, suivant les règles de la *corporate identity* : le vert, le bleu et l'azur se conjuguent sur fond blanc, accompagnées du nom de l'entreprise (Trenitalia), et du logo des *Ferrovie dello Stato* (Trenitalia n'a pas de logo propre). Jusqu'en 1999, la livrée résultait d'un processus complexe de vernissage. Mais la technique de « pelliculation » a été depuis adoptée : on se contente d'appliquer sur le train un plastique auto-adhésif. Meilleur marché et moins contraignante à la pose, elle répond à une forte demande des publicitaires, qui vantent ainsi la Région des Marches ou les oranges de Sicile sur les parois externes des Eurostar. Elle a aussi l'avantage d'être très résistante aux graffitis, dont la pratique sur les trains remonte au début des années 1980, mais de manière intense seulement à la moitié des années 1990[41].

Longues de près de 26 mètres de large, et seulement 2,8 mètres en largeur, les voitures déterminent donc un espace étroit. Leur construction est très coûteuse, et l'amortissement très long : c'est pourquoi leur durée d'utilisation est importante, surtout en Italie où elle atteint 30 voire 40 ans. Elles sont donc d'âge et de conception très variables, d'autant qu'elles connaissent une nouvelle vie lorsqu'on les remet à neuf à moitié de leur temps d'utilisation. L'opération se fait avec ou sans changement de leur utilisation d'origine, selon qu'il s'agisse d'un *revamping* ou d'un *restyling*. L'âge moyen des 8000 voitures de la flotte est de plus de 20 ans, très au-dessus de l'âge moyen européen.

Cherchons à dégager brièvement les grands types de voitures sillonnant actuellement l'Italie, qui conditionnent fortement l'ambiance et l'atmosphère du voyage

2. les voitures de grande distance

a) pour les Intercity

[40] *Il piacere del viaggio. Storia degli interni della carrozza ferroviaria dalle origini ai nostri giorni,* 1998, Milan, Mondadori, 190 p. (co-éd.: Ferrovie dello Stato)
[41] Evaristo Principe, *op. cit.* p. 28.

Les voitures de la catégorie Intercity sont de conception assez ancienne, sans aucun apport récent à la flotte. Elles sont toutes aujourd'hui équipées de la climatisation, et homologuées pour rouler à 200 km/h.

Les plus anciennes en service sont les **UIC-X**, qui font historiquement figure de modèle du genre. C'est avec elles que s'est créé le modèle du train à compartiment longue distance, tel que nous le connaissons aujourd'hui. Avec 6 places par compartiments et non plus 8, la possibilité de passer d'un wagon à l'autre, protégé par des soufflets en caoutchouc, une insonorisation fortement améliorée, tout comme les suspensions et l'éclairage : elles ont fait franchir au voyage en train en Italie un saut incroyable de qualité. Peu chères, elles sont produites en un nombre considérable d'exemplaires de 1964 à 1985, comme le confirme le tableau du document 4.

Document 4 – les principaux modèles de voiture type Intercity

Modèle	**Conception**	**Mise en exercice**	**Quantité produite**	**Places disponibles**
UIC-X	1963	1966	4300 unités, moins de 2000 encore en circulation (le plus souvent reconverties)	72 en 2de 60 en 1è
Grand-Comfort	1968	1972	528 unités	48 en 1è
Z1	1984	1987	830 unités	66 en 2de 54 en 1è

Filles du **projet d'uniformisation des voitures** prévu par les compagnies membres de *l'Union Internationale des Chemins de Fer* (UIC), les UIC-X sont les premières voitures totalement standardisées, afin d'avoir une offre homogène de trains internationaux. Ce projet s'inscrit donc dans le droit fil de la mission de l'UIC, de cohérence d'ensemble accrue du réseau ferroviaire pan-européen. Les compagnies nationales ont par la suite étendu ces normes internationales au nouveau matériel roulant interne, contrastant avec les voitures de la première moitié du siècle, de conception et d'apparence très diverses.

Les dimensions de l'UIC-X sont devenues des standards en Europe, et servent de référence pour les autres trains du type Intercity. La caisse y est large de 2,88 mètres. La porte d'accès au train ménage un passage de 74 centimètres et le couloir a seulement 71 centimètres de largeur. Les fenêtres sont à double vitrage, placées de telle sorte que la distance entre le sol et le bord inférieur des fenêtres soit d'1,3 mètre. Elles sont séparées en deux parties inégales, la supérieure pouvant être abaissée laissant un passage de 1,2 mètre sur 0,4 : c'est là une particularité des UIC-X, la tendance par la suite étant au contraire à la fermeture totale et

partielle des fenêtres. Il s'agit d'éviter de solliciter excessivement la climatisation et surtout les accidents de voyageurs se penchant par les fenêtres.

Dans les compartiments, les fauteuils sont allongeables, et peuvent être transformés jusqu'à ce que le dossier et l'assise ne forme plus qu'un seul plan. Une disposition confortable qu'on peut utiliser quand le compartiment est à moitié plein. Les repose-têtes sont munis de deux larges oreillettes et peuvent être réglés à la hauteur voulue.

Jugées désormais peu adaptées aux standards de confort actuel longue distance, elles ont été le plus souvent retirées du service, ou bien converties en train couchette et en train local de type MD. Dans les années 1990 et jusqu'à 2005, la direction « Transport Régional » de Trenitalia a ainsi racheté quelques centaines de UIC-X pour les trains de *pendolari*. Un choix peu judicieux, car les nombreux *pendolari* doivent accéder au train par des portes et des vestibules étroits, après avoir gravi une longue série de marches. Les voitures UIC-X restantes sont encore utilisées pour les Express, catégorie dont le prix bon marché est synonyme de moindre confort.

Les « **Grand Confort**[42] » (GC), construites entre 1969 et 1990, sont à l'inverse tout particulièrement confortables, et pour cela consacrées exclusivement à la première classe, surtout en compartiments mais aussi en ambiance de salon. Elles ont été conçues initialement pour le Trans-Europe-Express, né en 1957, et ont connu un réel succès. L'isolement acoustique a été il est vrai particulièrement recherché, grâce à l'absence de solution de continuité des composants. Mais leur attrait doit beaucoup à leur luminosité. Les fenêtres sont de larges dimensions, la teinte des cloisons et des fauteuils particulièrement claire, la paroi vitrée du compartiment qui donne sur le couloir est entièrement transparente, et le plafonnier en corniche éclaire indirectement l'ensemble. En cela, les « Grand Confort » marquent une évolution vers des intérieurs calmes, reposants et lumineux, concentrant les tonalités plus vives sur les fauteuils, dans la mouvance des aspirations esthétiques de l'UIC dans les années 1970.

Les voitures **Z1** forment aujourd'hui le gros de la troupe des Intercity. Construites de 1985 à 1993, c'est l'ultime génération de voitures construites par les *Ferrovie*, chargée de remplacer les UIC-X. Les compartiments y sont plus spacieux (11 et non plus 12 compartiments en seconde par exemple), et certaines voitures sont à ambiance salon (en seconde exclusivement). L'isolation phonique a été aussi améliorée, notamment grâce à la technique du sol flottant. Les portes d'accès au train et entre wagons sont de surcroît toutes automatisées, comme sur les « Grand Confort ».

[42] On pourrait s'interroger sur l'importance de cette notion de confort, ou bien de *comfort*, dans l'espace du train : qui l'a inventée ? qui en définit les normes ?...

Si la flotte des Intercity n'a pas connu de nouvelles acquisitions depuis 1993, elle a pourtant été améliorée, grâce aux opérations de *restyling* et de *revamping*. La catégorie Intercity Plus est fille de cette « seconde vie » des wagons Z1 ou Grand Confort, qui souffraient d'une esthétique en décalage avec les canons actuels, comme le montre le document 5.

Document 5 – L'intérieur d'un compartiment Z1 non restylisé, en service sur l'Intercity Milan-Venise

Ce qui sépare un Intercity Plus d'un Intercity normal, c'est le renouvellement du sol et des revêtements, désormais plus clairs, un éclairage plus important et des sièges refaits à neuf. La couleur des sièges, d'orange brun, devient bleu roi en seconde, grise en première, avec un tissu de laine mixte. De plus, la première classe obtient une corbeille plus grande et à collecte différenciée des déchets, des prises électriques pour les téléphones portables, et des tables commodes de travail. Les toilettes sont quant à elles séparées entre hommes et femmes, modification qui « genrifie » l'espace, et est présentée par la documentation de Trenitalia comme un gain de confort.

b) les voitures des trains de nuit

Pour les places **assises** des trains, les *ferrovie* ont utilisé un moment des voitures *open space*. Mais ils les ont rapidement retirées suite aux vols récurrents que le dispositif spatial facilitait. Aujourd'hui les trains de nuit ne sont donc composés que de compartiments, où l'entrée des voleurs est plus difficile. C'est un bel exemple de **l'influence en retour des usages sur la conception des voitures**.

Les voitures « **couchettes** » sont quant à elles un peu particulières. Leur introduction en Italie remonte à 1956. Elles disposent de quatre toilettes par wagons, voire d'un ou deux cabinets de toilette. Elles datent surtout de 1975-1988, période durant laquelle 948 voitures ont été produites. A partir de 1996, un certain nombre des voitures de la flotte est aussi issu du *revamping* des UIC-X, près de 270 en l'an 2000. Elles ont rejoint l'étiquette des wagons-lits « Comfort Notte », à raison de 8 ou 9 cabines de 4 couchettes par wagon. Le cas des wagons-lits est justement singulier. Gérés par la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, ils sont propriété des compagnies nationales adhérentes à la convention.

Les wagons « comfort » constituent en fait la première échelle de la hiérarchie des **wagons-lits**. Viennent ensuite les voitures « classiques et touristiques » (T2S), composées de cabines *single*, doubles et triples. Enfin, au sommet de la hiérarchie, les voitures « Excelsior », de la quatrième version du Modèle Universel (MU) commandée en 1996 : les cabines sont plus grandes, *single*, doubles et suites à lit deux places, toutes équipées de toilettes. Leurs couloirs sont de plus surveillés par vidéo.

L'esthétique des wagons-lits n'est italienne, mais proche des canons ferroviaires américains, avec une touche française pour le Modèle Universel[43]. Les couleurs sont très variées, rythmant une ligne esthétique spécifique, et d'épaisses cloisons de près de 3 centimètres pour bien isoler la cabine du couloir. Les wagons-lits constituent une partie modeste du parc des voitures italiennes mais non négligeable : de l'ordre de 270 voitures en l'an 2000.

c) les Eurostar

Si la flotte Intercity n'a pas connu de nouvelles recrues, c'est que l'achat de matériel grande distance s'est concentré sur les électrotrains (ETR) à grande vitesse, de la famille des Eurostar.

Document 6 - Les électro-trains Eurostar

[43] Ces enjeux de comparaisons esthétiques internationales sont d'un grand intérêt, ils ne peuvent malheureusement être plus développés ici vue l'ampleur du sujet.

Modèle	Conception	Mise en exercice	Quantité produite	Places disponibles
PENDOLINO (pendulaire, jusqu'à 250 km/h)				
ETR 401	Fiat	1976	1 prototype mis en service	49 en 1è (4 voitures)
ETR 450	Fiat	1988	15	46 en 1è (3 voitures) 68 en 2de (5 voitures) 1 wagon-restaurant
ETR 460	Fiat, Giugiaro	1994	7 + 3 FS/SNCF	idem
ETR 470	Fiat	1996	7	idem
ETR 480	Fiat	1998	15 pour Cisalpino	idem
SUPERTRENO (non pendulaire ; jusqu'à 300 km/h)				
ETR 500	Trevi (Fiat, ABB, Breda, Ansaldo), Pininfarina	1990	57 (60 en commande)	46 en 1è (23 sur la 1è spéciale) 52 en 2de 1 wagon-restaurant

L'**ETR 450** est le premier *Pendolino* à être produit en série, inauguré en 1988. L'intérieur adopte un style aéronautique, avec des fauteuils mobiles, sur deux files d'un et deux sièges. Une version modernisée et stylisée par Antonio Giugiaro est sortie des usines de la Fiat 6 ans plus tard, consacrant l'**ETR 460**. La nouvelle technique de l'aluminium extrudé a conféré une extrême souplesse dans le dessin de la hauteur et de la largeur. Les panneaux de revêtement rappellent ceux des avions, avec des intérieurs conçus avec des formes molles, évitant les angles vifs. Les tonalités des voitures sont plutôt neutres, le soin étant laissé aux couleurs des vêtements des voyageurs, et surtout à celles du paysage traversé d'animer les intérieurs. D'où les tons gris dégradés, du sol au plafond, et une note bleue chine pour les appui-tête. En première classe, les fauteuils sont toujours au nombre de trois sur deux files, mais quatre en seconde Le wagon-restaurant est en revanche plus sophistiqué : éclairé par fibres optiques, il conserve les tonalités de base, mais renforcées par des matières plus chaleureuses comme le bois de cerise et l'alcantara (le tissu développé par la société italienne du même nom).

Aujourd'hui, les ETR 450 et 460 n'oscillent souvent plus, à cause de la complexité et du coût d'entretien des gyroscopes, qui a poussé Trenitalia à réduire le profil de mission de ces ETR à 200km/h, comme les Intercity. Les châssis sont alors bloqués en position fixe. Les trains de la catégorie « *low cost* » TrenOK sont de ce type, avec une livrée pelliculée spéciale.

L'**ETR 470**, consacré aux liaisons italo-suisses, reprend dans les grandes lignes la version italienne, en plus sobre encore. Les fauteuils sont en revanche fixes, disposés en vis-à-vis. L'**ETR 480** construit par la suite est une copie presqu'à l'identique de l'ETR 460.

Enfin, l'**ETR 500** est un « supertrain » capable d'atteindre les 300 km/h, de type TGV et non plus pendulaire. Comme le suggère le tableau du document 6, il assure aujourd'hui le gros des déplacements en Eurostar. Il a été dessiné par le *designer* Sergio Pininfarina, qui en a

optimisé le profil aérodynamique dans sa soufflerie. La continuité stylistique de ses flancs le singularise, avec ses trois facettes colorées longitudinalement. Elles tendent à l'amincir par effet d'optique, les superficies vitrées s'y insérant sous forme d'une bande sombre continue. A l'intérieur, les couleurs sont plus vives, avec une plus grande importance des matériaux transparents. Le volume et la distance entre sièges est identique en première et en seconde, avec deux compartiments "business" de 4 places dans la première spéciale placée à une des extrémités du train.

3. les voitures de transport régional

Pour le transport régional, un **matériel d'âge assez avancé** cohabite avec un tout **nouveau matériel**, amené probablement à se développer grâce au soutien financier des Régions[44]. On peut s'attendre alors à un saut technique important, comme celui que connaît le transport régional français avec les nouveaux Train Express Régional (TER) aux couleurs de ses commanditaires : les Régions.

a) les anciens modèles

Les plus anciennes voitures que l'on peut rencontrer sont les **« Vicinales à sol surbaissé »**, construites de 1965 à 1982. Ce sont les premières conçues pour les *pendolari*. Elles permettent en effet un accès aisé et donc rapide au train. Leur partie centrale est pour cela à 35 centimètres du quai (et non 95 comme précédemment), et leurs deux portes, s'ouvrant en livre sur 1,3 mètre, donnent accès à un grand vestibule de 1,9 mètre de large. De là, on peut accéder au salon central ou bien aux salons latéraux. Pour atteindre ces derniers, il faut franchir trois marches puisqu'ils sont placés sur les essieux. Le départ est aussi facilité par la fermeture électropneumatique des portes, inédite jusque là en Italie.

Il s'agit aussi du premier exemple italien de train réversible. Avec une cabine de pilotage à chaque extrémité, les mouvements d'aller-retour du train s'opèrent beaucoup plus rapidement. Ayant succédées aux « Cent portes », leurs bancs en bois et leur vitesse limitée à 80 km/h, les Surbaissées ont introduit un changement d'ampleur comparable à celui des UIC-X pour le transport longue distance. On en retient surtout le confort des suspensions et la vitesse, jusqu'à 140 km/h. Capables d'accueillir 70 personnes assises par voiture, elles sont destinées à être retirées de la circulation dans les prochaines années.

Dans les années 1980, les *Ferrovie* introduisent les voitures « **Moyenne Distance** ». Il en existe deux types, selon que leurs vestibules soient placés aux extrémités de la voiture

[44] cf. « La régionalisation », *in* « La diversification des acteurs », chapitre 2 : « Du national au local : le va-et-vient des échelles de gestion et de représentation »

(MDVE) ou plus centrés (MDVC). Comme on peut le constater sur le tableau du document 7, ce type de voiture est le plus important dans la flotte d'envergure régionale. Elles constituent en fait depuis près de vingt ans le train le plus utilisé des *Ferrovie*. Elles ont été construites de 1982 à 1985 pour les premières, et de 1979 à 1989 pour les secondes. Les MDVE sont utilisées pour des parcours de type interrégional, car la descente et la montée y font assez lentes, par contraste avec la version aux vestibules centraux.

Document 7 – Les principaux modèles de voiture pour le transport régional (effectif de la flotte régionale : 4800 voitures, 2200 semi-pilotes)

Voiture	Conception	Mise en exercice	Quantité produite	Places disponibles
Surbaissée	1964	1967	901 remorquées 175 semi-pilotes	100 en 2de remorquée
MDVC	1978	1981	1003 remorquées 210 semi-pilotes	82 en 2de remorquée
MDVE	1980	1983	981 remorquées	84 en 2de remorquée
Deux étages	1978	1981	382 remorquées 78 semi-pilotes	161 en 2de remorquée
TAF (duplex, composition fixe)	1993-1996	1997	100	469 places (seulement en 2de) pour le train
Minuetto (composition fixe)	2001-2004	2004	49 (sur 200 programmés)	24 1è,122 2de, 23 strapontins, 1 pour handicapé, pour le train
Vivalto (duplex)	2004	2005	300 (sur 450 programmés)	126 en 2de remorquée

Les voitures « **Deux étages** » sont elles aussi caractéristiques des années 1980. Elles s'inspirent du modèle du RER parisien. Ce dernier apparaît à la fin des années 1960, premier modèle de train réversible semi-pilote et à deux étages. Les « Deux étages » ont été créés entre 1979 et 1987. Il s'agissait de faciliter la manutention, de réduire le poids total à tracter, et de permettre un accès facile aux quais modestes des petites gares. Une voiture « Deux étages » accueille ainsi 60% de places assises supplémentaires, relativement à une voiture « Surbaissée ». Ses larges portes s'entrouvent sur 1,8 mètre, divisés par deux montants pour faciliter la circulation. L'éclairage est distribué le long de deux canaux par illumination continue, une nouveauté pour le transport régional.

D'équipement intérieur assez simple et peu confortable, les « Deux étages » exigent une manutention des intérieurs simple, y compris en cas de vandalisme. Comme les voitures des générations précédentes, elles ont souvent été restylisées. Les tissus de laine vierge et de fibres

synthétiques ont remplacé le similicuir sur les sièges, ce qui leur confère une grande résistance à la lacération, tout en restant faciles à nettoyer et résistants à l'usure[45]. Des vans pour les bagages encombrants ou les vélos ont aussi été aménagés, dans les voitures semi-pilotes. Les implants de sonorisation et de climatisation, apparus à la fin des années 1960, sont aujourd'hui systématiquement rajoutés.

Cependant le *restyling* dans toutes ses dimensions n'a pas encore atteint toutes les voitures. Trenitalia se fixait par exemple pour objectif en 2005 un taux d'équipement en climatisation de 75% des voitures (climatisation installée, et non effective), et de 88% de fauteuils rénovés…

b) les nouveaux modèles

Les premiers exemplaires du « Train à Haute Fréquentation » (**TAF**), ont été construits de 1996 à 2000 par le consortium italien Ansaldobreda, ABB et Firema, pour Trenitalia et la société *Ferrovie Nord Milano*. Ceux sont donc les premiers trains régionaux non construits par les *Ferrovie*. Le TAF a été conçu avec le *designer* Sergio Pininfarina. Il s'agit d'un train pour *pendolari* à composition bloquée : deux têtes motrices, où se trouvent les toilettes, adaptées aux handicapés et à circuit fermé, et deux voitures intermédiaires. Par souci d'économie, la climatisation est assurée par un seul système pour l'ensemble du train, et les fenêtres sont scellées. Contrairement aux anciens modèles, les banquettes ont été remplacées par des sièges individuels bleus, généralisés depuis aux « Vicinales » et aux « Deux étages » grâce aux opérations de *restyling*. Ils possèdent une unique oreillette, pour favoriser la conversation entre les occupants des carrés et un escalier un peu raide en demi-vis pour l'étage supérieur.

Le « **Minuetto** » est en revanche un train à basse fréquentation. Construit par Alstom Transport depuis 2003, il s'agit de la version italienne du modèle « Coradia » du constructeur, dont les TER français de seconde génération constituent une autre variation. Le « Minuetto » est à composition bloquée, mû par une automotrice diesel ou électrique, ce qui signifie que la puissance des moteurs est distribuée sur les essieux extrêmes, sans locomotive véritable. Le *design* est signé Antonio Giugiaro, et l'objectif est de fournir un confort maximum pour un nombre de places limité. Un choix lourd de sens quand le train arrive à saturation en heure de pointe. Emblématique du saut technologique régional, c'est le premier train à être introduit en Sicile sans avoir connu une première vie sur le continent ! C'est aussi le premier train italien à être muni de prises électriques pour les passagers de seconde et de petites tables, avec un système de vidéo-surveillance. Le Vivalto reprend lui aussi ces caractéristiques.

[45] « Design e colori », Marzia Pandolfi, *La tecnica professionale*, février 2005, n°2, pp. 19-24

Vivalto est le dernier-né du transport régional, construit par le consortium italien Corifer. C'est un train duplex commandé et construit à la hâte, suite aux protestations énergiques des *pendolari* des lignes reliant Milan à Varèse et à Novare, mécontents de l'obsolescence de leurs trains. Destiné à remplacer les voitures « Deux étages », il est doté d'un sol monté sur structures anti-vibrantes, d'amortisseurs efficaces et de grandes portes permettant un accès plein sol.

Au-delà de leurs caractéristiques multiformes, les wagons pour passagers en Italie se doivent de respecter un certain nombre de **normes**, d'origine et de création diverses qu'il serait intéressant d'interroger plus avant. Les porte-bagages doivent ainsi pouvoir supporter 100 kilogrammes par mètre de longueur, être profonds d'au moins 30 centimètres, et inclinés d'un huitième. Selon les normes de la CEE 90/437 et 90/438 et celles de l'UIC (par la fiche 553 OR), le bruit de la climatisation ne doit pas excéder 55 décibels en première, 60 en seconde, et 65 dans les toilettes, où se trouve la sortie d'air pour éviter la diffusion des odeurs au reste de la zone passager. Les conditions climatiques du train sont elles aussi encadrées, lorsqu'intervient la climatisation ou le chauffage. Le renouvellement de l'air doit par exemple être supérieur à 10 mètres cube par heure pour chaque passager, l'humidité de l'air comprise entre 40% et 60%, et la température interne doit tenir compte de la température externe. Pour une température externe de -10 à 19 °C, la température interne doit être comprise entre 20 et 22°C ; et pour une température externe supérieure à 19°C, la température interne est déterminée par la formule suivante :

Température interne = 22 + 0,25 (Température externe – 19) °C, à 2 degrés près.

Il y a donc une diversité relative des espaces du train, qui renvoie à des modèles différents, bien qu'en nombre relativement réduit. Ils donnent au voyage en train une teinte particulière, liée à l'esthétique de la conception, et aussi d'une époque, figée durablement dans le matériel roulant, comme celle des *restyling* successifs.

Les voitures n'échappent pas de plus à **l'européanisation ferroviaire**. La tendance à l'uniformisation des modèles à une échelle supra-nationale est particulièrement marquée depuis les années 1950, dont l'UIC-X est emblématique. Ce sont presque toujours les modèles internationaux qui ont marqué un progrès dans le transport ferroviaire italien, l'Eurostar compris, lui dont le nom même traduit une certaine volonté d'extension à l'échelle européenne, et peut-être un clin d'œil à l'Eurostar reliant Londres au continent. Sa technologie a d'ailleurs été exportée en Espagne, au Portugal, en Angleterre, en Tchéquie et en Slovénie.

Aujourd'hui, les compagnies ferroviaires achètent sur catalogue les modèles des grands constructeurs de trains comme Bombardier ou Alstom. Ce sont ces modèles, qui pourront être « personnalisés » dans une certaine mesure, avec l'intervention d'un *designer* pour l'habillage, le choix du nom de la version, et le dessin de la livrée aux couleurs de la compagnie acquérante. Les *Ferrovie* sont de plus passées dans les années 1980 de producteur à acheteur de matériel roulant. En filigrane se lit donc une certaine évolution des compagnies ferroviaires.

Le terrain qu'est le train s'offre donc d'abord au passager qui l'emprunte comme un espace catégorisé, dont l'accès est réglementé selon des règles juridiques et financières bien précises, et physiquement constitué par toute une série d'équipements et une esthétique qui en conditionnent l'expérience. Bien que public, ce terrain suppose *in fine* une réelle connaissance de son usage par l'utilisateur, un savoir pratique essentiel qui ne va pas de soit. L'exemple de la brochure publiée par Trenitalia « **Treno + bici** », « Train + vélo », le prouve assez : le voyageur qui souhaiterait prendre un vélo sur un train devra ainsi parcourir 20 pages détaillant les modalités exactes du transport, photos à l'appui. Le transport du vélo doit faire l'objet d'un supplément spécial accolé au billet. Mais le vélo, autorisé seulement sur les trains de type régional et sur certains trains internationaux, devra être placé dans des emplacements bien précis qui varient selon le type même de train. Et la brochure de détailler ses emplacements selon que le train emprunté soit une automotrice thermique ALn ou électrique Ale, un Minuetto ou une semi pilote, un train MDVE ou à Deux étages… Si le voyageur souhaite transporter son vélo de Venise à Florence, une des principales lignes du pays, il devra donc prendre trois trains, et changer à Bologne et Prato… Derrière toutes ces dispositions du système, il y a la question des logiques sous-jacentes à ce terrain, déterminées par un jeu d'acteurs complexe : *Ferrovie*, État, Régions, associations de consommateurs, comités de *pendolari*, hommes politiques, médias et opinion publique.

Chapitre deux – du national au local : le va-et-vient des échelles de gestion et de représentation

L'analyse du champ des acteurs intervenant dans la gestion du système ferroviaire en général, et de l'espace du train en particulier, est absolument cruciale pour saisir les logiques d'organisation qui sous-tendent cet espace physique, technique et juridique. On cherchera à cette fin à **identifier le rôle complexe des *Ferrovie* *dello Stato*** et des **autres acteurs**, qui tendent à se diversifier et à prendre une importance croissante, notamment à l'échelle locale. Cela nous renvoie à une hésitation permanente de **l'opinion publique** entre deux échelles de référence, locale et nationale, l'échelle supra-nationale intervenant en fait très peu.

I - les *Ferrovie dello Stato,* un monopole national non transparent

Le rôle des *Ferrovie dello Stato* est loin d'être simple. Cherchons à retracer **l'évolution de son statut juridique** pour en comprendre les ambiguïtés, celles d'un **monopole** qui contourne le débat public, les décisions financières et **tarifaires** restant en dernier ressort dans les mains du gouvernement. Les **crises à répétition** de l'*Alta velocità* ont en particulier nourri un scepticisme majeur à l'égard de l'État central.

1. l'évolution du statut juridique, où en sont les réformes ? [46]

Les chemins de fer italiens ont été précocement nationalisés en Italie. Dès 1905, sous le nom de *Ferrovie dello Stato* qu'ils portent encore aujourd'hui. Seule la Suisse avait déjà opté pour cette solution, par référendum en 1898. Dans le cas italien, en 1905, il s'agit surtout d'une prise de décision pragmatique, pour maintenir la qualité d'un secteur absolument indispensable au bon fonctionnement national, alors que l'investissement privé le néglige faute de rentabilité. Les rendements annuels sur investissement sont à l'époque de 2%, contre près de 5% pour les taux d'intérêt. L'esprit de la réforme est donc celui d'un compromis entre possession publique et gestion autonome, sous forme d'une régie rattachée au ministère des Travaux publics.

Mais ce **compromis n'est pas stable**. Il n'a pas cessé d'osciller au cours des années, faisant l'objet de discussions politiques passionnées et virulentes, souvent en faveur d'une dépendance plus étroite à l'égard du politique. Certains prônent infructueusement la gestion directe, au sein d'un ministère spécial aux Chemins de Fer, création éphémère de la Première Guerre mondiale. Mais la présidence du Conseil d'Administration est retirée au Directeur Général dès 1920. Durant les vingt années fascistes, cette logique de dépendance a d'ailleurs été en pratique poussée à l'extrême, alors que formellement le ministre des Communications est placé à la présidence du Conseil d'Administration en 1924, organe qui avait été purement et simplement supprimé en 1922.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la soumission des *Ferrovie* au politique est atténuée, mais le ministre des Transports préside encore aux destinées du Conseil d'Administration, qui n'a qu'un rôle consultatif. Les *Ferrovie* constituent d'ailleurs une Délégation Générale de son ministère. De grands débats sur le statut des *Ferrovie* ressurgissent et s'amplifient progressivement, notamment dans les années 1970 où les cheminots se font promoteurs de la privatisation, dans l'espoir d'accroître leur rémunération.

Quatre-vingts ans après la nationalisation, la logique de pouvoir tend lentement à s'inverser. En 1985 en effet, les *Ferrovie* obtiennent le statut d'Établissement Public, jouissant de la personnalité juridique et d'une autonomie patrimoniale, comptable et financière. La nomination des membres du Conseil d'Administration reste toutefois toujours du ressort du ministère des Transports. Il s'agit là néanmoins de la première grande réforme

[46] Je m'appuie ici sur l'ouvrage de Stéfano Maggi de 2003 sur *Le Ferrovie*, Bologne, Il Mulino, 252 p. (L'identità italiana) et son article « La difficile privatisation des chemins de fer italiens (1985-1995) », *Revue d'histoire des chemins de fer*, printemps-automne 1997, n°16-17 : « Les chemins de fer en temps de concurrence : choix du 19è siècle et débats actuels », pp. 284-302.

administrative italienne de l'après guerre, alors même que les *Ferrovie* forment la plus grande entreprise du pays. Elle ouvre la voie à toute une série de réformes du même esprit.

En août 1992, en pleine crise économique et budgétaire, le Conseil Interministériel à la Programmation Économique décide de la transformation en « Société Anonyme de services de transport par Actions des *Ferrovie dello Stato* », toujours à capital public. L'objectif est d'augmenter la transparence sur le patrimoine, les finances et la comptabilité de l'entreprise. Il s'agit aussi de favoriser l'autonomie du management, et de détendre les relations sociales, qui fonctionnent désormais selon le règlement intérieur.

Le ministre doit surtout exercer une fonction de surveillance, les relations financières avec les *Ferrovie* passant par le « contrat de service public », pour les services non commerciaux de transport local, et par le « contrat de programme », établissant les charges d'exploitation et d'infrastructure mises au compte de l'Etat, conformément à la directive communautaire 440/1991 dans son article 5[47]. La séparation de la gestion du service et celle de l'infrastructure est prévue dans l'organigramme interne de l'entreprise. La privatisation formelle est donc achevée.

La séparation entre service et infrastructure demeure pourtant coiffée par la même entreprise, et en 1999, le gouvernement italien décide de leur scission en deux entreprises distinctes[48]. D'où la naissance de Trenitalia, société anonyme chargée du service, et de « Réseau Ferré italien » (RFI), en juin et juillet 2001. Mais les *Ferrovie dello Stato* demeurent, devenus un groupe sous forme de holding possédée à 100% par le Trésor Public. A ce titre, ils possèdent toute une série de sociétés d'activité ferroviaire, et tout particulièrement Trenitalia et RFI. La séparation est donc affichée sans être finalement réalisée, ni entre infrastructure et service, ni entre État et service ferroviaire, comme le symbolise l'emplacement des sièges sociaux des deux entreprises et de la holding à Rome, concentrés au premier numéro de la *Piazza della Croce Rossa*, au siège du ministère des Transports.

[47] « Les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, y compris en ce qui concerne les obligations de service public imposées par l'État à l'entreprise et les contrats de service public conclus par l'entreprise avec les autorités compétentes de l'État membre. »

[48] Ce qui ne constitue pas une obligation de la directive, qui s'attache surtout à une transparence de l'information, des financements et des rôles institutionnels et précise dans son article 6 : « Les États membres peuvent en outre prévoir que cette séparation comporte des divisions organiques distinctes au sein d'une même entreprise ou que la gestion de l'infrastructure est assurée par une entité distincte. »

2. Trenitalia : un monopole contre le débat public

A suivre Marco Ponti[49], professeur d'économie des transports au Politecnico de Milan et ancien consultant des *Ferrovie dello Stato*, la réalité du fonctionnement et de la situation du transport ferroviaire est inconnue de l'opinion publique et des usagers. Il est vrai qu'un très grand nombre des Italiens que j'ai pu rencontrer, y compris bien informés, pensent Trenitalia une société à capitaux privés – au moins partiellement. Le changement de nom de la société exploitante et son **statut juridique privé, de nature très ambiguë**, a certainement favorisé cette impression. Guido, lors d'un des entretiens, a ainsi fortement opposé la récente gestion de Trenitalia, qu'il estime bien meilleure, à celle « d'avant, quand les chemins de fer étaient gérés par les *Ferrovie dello Stato*. C'était bien autre chose. »

Trenitalia est en situation de monopole pour le transport ferroviaire italien rentable[50]. Il existe bien 6000 kilomètres de lignes régionales ou locales, mais concédées à de petites ou moyennes sociétés, la plus importante étant les *Ferrovie Nord Milano*. Elles sont toutes fortement soutenues par les aides publiques, car le transport régional ou local est peu ou pas rentable, sauf quelques niches de rentabilité, comme les trains touristiques. La situation du fret ferroviaire est presque identique : seuls 5% du marché échappe à l'entreprise publique, « utilisés par Trenitalia pour présenter la situation comme concurrentielle », selon Marco Ponti.

L'usager pense payer son trajet en achetant son billet, mais celui-ci ne reflète pas en fait le coût réel du transport. Il en ignore donc l'ampleur, ainsi que l'efficacité réelle de la dépense publique allouée, estimée à 8 milliards d'euros en 2005. L'absence de communication de l'information détenue par le groupe *Ferrovie dello Stato* se traduit économiquement par une **« asymétrie d'information »** à l'égard du commanditaire et des usagers du service, pour beaucoup captifs de l'offre[51].

Par exemple, Marco Ponti estime à 50 ou 55% les marges de bénéfices de Trenitalia sur le T ferroviaire italien, entre Turin, Milan et Venise d'une part, et de Milan à Naples de l'autre, en passant par Bologne, Florence et Rome. Au total, 20% du réseau concentrent 80% du trafic total ferroviaire. Or le bilan de Trenitalia sur l'ensemble du trafic passager grandes

[49] La référence est ici un entretien mené avec lui le 17 mai 2006 au Politecnico.
[50] C'est un cas assez fréquent, rares sont les cas de concurrence sur un réseau. Qu'une entreprise soit en revanche en concurrence pour un même service ferroviaire est en revanche pratiquement impossible techniquement. L'exemple britannique en est un bon exemple.
[51] Remarquons qu'avec une intensité et des formes diverses, cette asymétrie d'information se retrouve aussi en Allemagne ou en France, comme le souligne vindicativement l'ouvrage de Christian Gérondeau (2004): *Les danseuses de la République*, Paris, L'Harmattan, 287 p.

lignes est presque équilibré. Il y aurait donc une compensation presque parfaite des gains effectués sur certaines lignes pour faire fonctionner les autres, nécessairement globalement très déficitaires ?

Les modalités de cette péréquation ne pourtant ne sont pas disponibles, les données étant très difficiles ou impossibles à se procurer, comme celles portant sur la rentabilité des lignes. Par conséquent, il n'y a pas d'évaluation de l'efficacité des financements de service public ferroviaire – de ces dessertes non rentables assumées pour desservir certains territoires –, ni de sa fonction sociale de soutien à la mobilité des catégories les plus pauvres de la population, ni même de sa fonction environnementale. Les conditions du débat public dégageant les missions de service public et social de transport à privilégier ne sont donc pas remplies – le service environnemental n'entrant pas encore en compte.

L'**absence de documentation en général et d'évaluation réelle** de la sociologie des usagers, ou de leur pouvoir d'achat, contribuent à entretenir une véritable **boîte noire de la politique ferroviaire**. Stefano Erba, lui aussi du Département d'économie des transports au Politecnico de Milan, a notamment travaillé sur la **fonction sociale des transports**. Il estime que le train ne fait pas accéder les plus pauvres à la mobilité, comme on pourrait l'attendre d'un mode de transport public. A bien des égards c'est la fonction sociale des autocars qui l'a remplacée. Elle est bien sensible à la gare routière de Milan, place Garibaldi, vers 18 heures, quand, sans coûter un centime à l'État italien, les autocars partent remplis en direction du sud de l'Italie, ou des grandes villes du Maghreb.

Pour Marco Ponti, les *Ferrovie* fonctionnent de fait comme un **réseau d'intérêt**. Les enjeux d'emplois concentrés sur certains territoires sont il est vrai souvent considérables. La masse salariale des *Ferrovie* est ainsi de 4 milliards d'euros annuels pour près de 100 000 salariés, soit une dépense annuelle par employé de l'ordre de 40 000 euros. L'enjeu est encore plus considérable si l'on prend aussi en compte les emplois indirects, alimentés par les investissements importants de l'entreprise. Les commandes sont attribuées à certains fournisseurs, selon des modalités peu respectueuses des mécanismes d'appel d'offre. L'influence politique de ce réseau est en conséquence particulièrement forte, et les arbitrages sont bien souvent orientés dans le sens de sa pérennisation, plus que dans celui d'un service efficace.

Certes la législation européenne interdit le financement public du fret ferroviaire et du transport passager longue distance, en dehors de la part précise de l'entretien des infrastructures et des missions de service public. Mais le **fonctionnement en *holding*** des *Ferrovie* permet de fait de compenser les soldes négatifs et positifs dégagés par les diverses

sociétés. Ainsi les comptes positifs du gestionnaire d'infrastructure peuvent financer le déficit de l'exploitant, et des financements supplémentaires peuvent être dégagés pour Trenitalia en creusant le déficit global. La dette cumulée, aujourd'hui de l'ordre de 40 milliards d'euros, et trouve toujours preneur, l'État assurant de fait la viabilité de l'entreprise. Or la directive 440/1991 précise à l'article 6 : « Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer, sur le plan de la comptabilité, la séparation des activités relatives à l'exploitation des services de transport de celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'aide versée à une de ces deux activités ne peut pas être transférée à l'autre. » Ce que le fonctionnement en holding ne garantit pas.

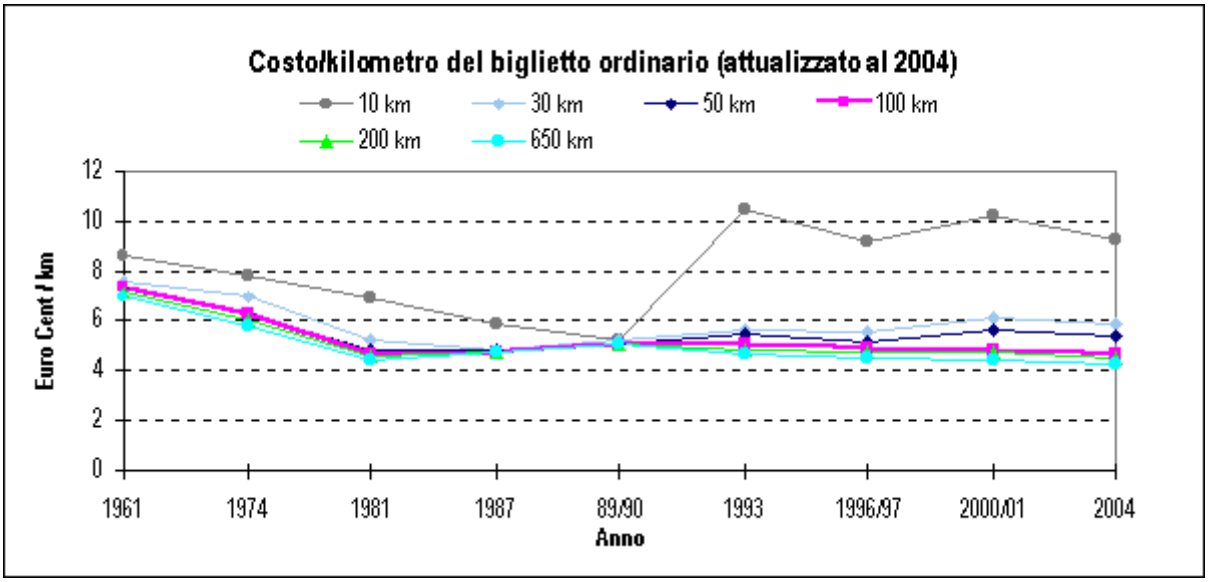
Comme depuis la création des *Ferrovie dello Stato* en 1905, la direction est en fait **étroitement dépendante du politique**. Le *management* dirigeant les *Ferrovie* est ainsi très politisé, change souvent, et méconnaît le fonctionnement de l'entreprise. Il se soumet aux arbitrages politiques, qui bloquent ou freinent la hausse des tarifs, politiquement sensibles, sans exiger en retour des financements supplémentaires pour assurer une certaine qualité du service. La politique tarifaire de Trenitalia est donc prisonnière de cette contradiction fondamentale.

3. la délicate question des tarifs

Les **tarifs** des chemins de fer italiens sont **les plus bas d'Europe, de l'ordre de 40% inférieurs à la moyenne de l'Union européenne**[52]. Cette situation originale résulte d'un blocage politique des prix jusqu'à récemment, motivé par la lutte contre l'inflation italienne. Aujourd'hui, les simulations économétriques montrent que l'effet macro-économique d'une augmentation serait négligeable. Et de fait, comme nous le verrons, on note un certain rattrapage, mais de manière fortement différenciée selon les tarifs[53]. Ce sont ces modalités diverses de variation des prix que nous analyserons, pour mieux en comprendre les conséquences sur la fréquentation des trains.

[52] Donnée qui nous renvoie à l'importance du réseau ferroviaire comme facteur d'unité nationale, étudiée en géopolitique, comme un « souverain bien ». Cf. *infra*: « Le train et l'unification italienne », *in* « L'Italie et le Sud », dans ce chapitre.

[53] Je m'appuie ici particulièrement sur l'article de Giorgi Stagni, travaillant au service ferroviaire de la Région Lombardie, et qui a réussi à recueillir les données tarifaires sur la longue durée : « Le tariffe ferroviarie » (date inconnue) : http://www.miol.it/stagniweb/tarif00.htm Les graphiques présentés en sont extraits.

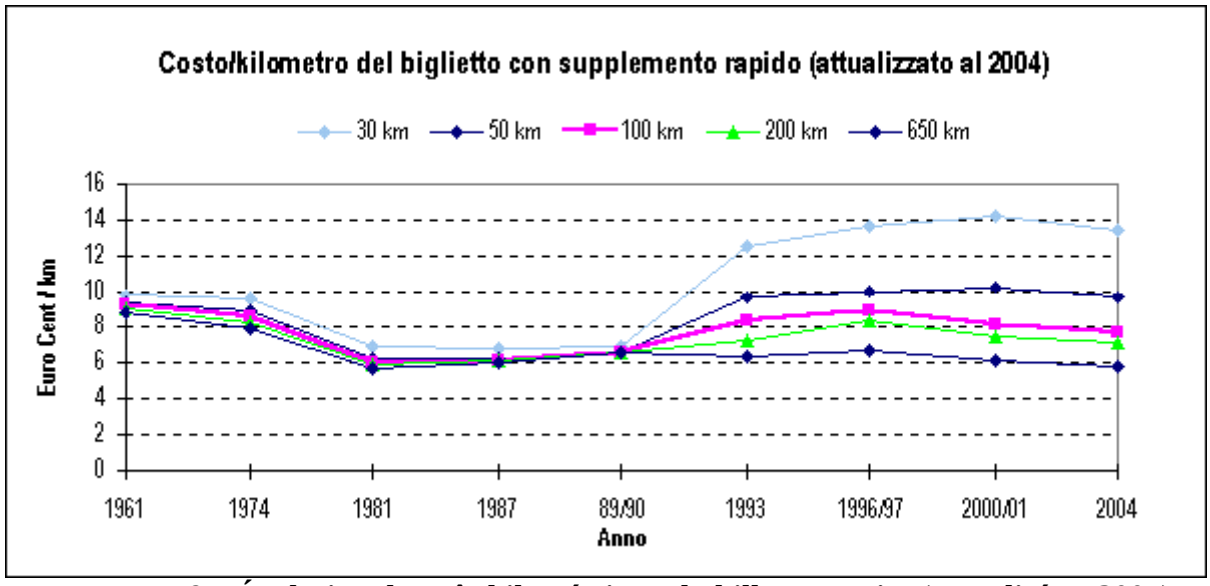


Document 8 – Évolution du coût kilométrique du billet « ordinaire » (actualisé à 2004)

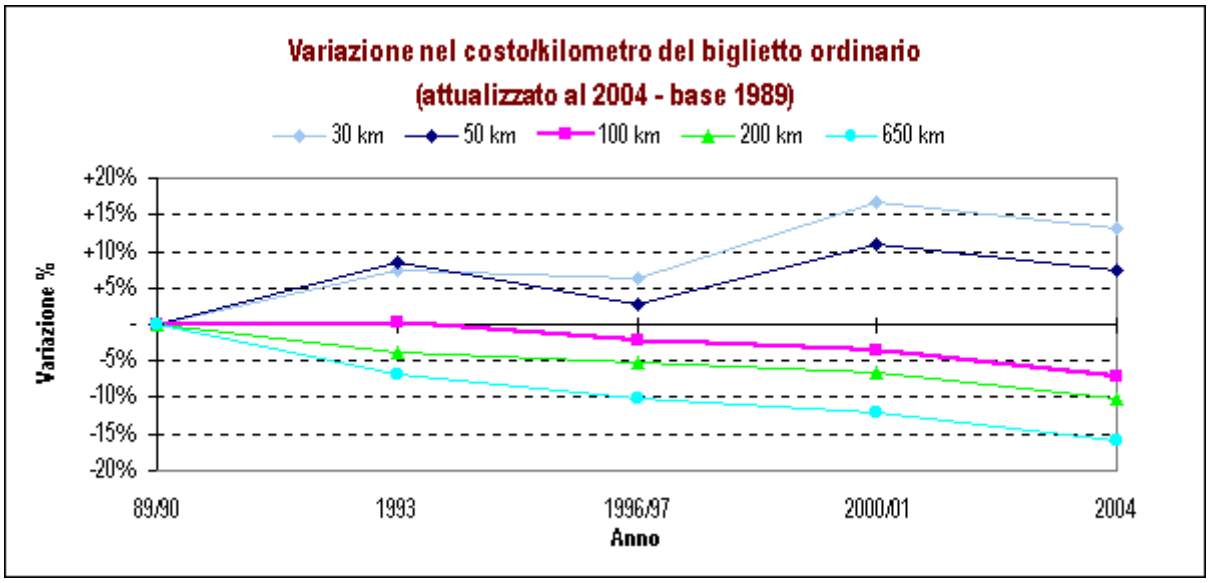
A regarder le graphique du document 8, **le coût kilométrique d'un billet « ordinaire »**, c'est-à-dire pour le transport régional[54], **a diminué en termes réels des années 1960 aux années 1980**. Le prix du tarif « ordinaire » est particulièrement important, parce qu'il est le seul tarif ferroviaire à être intégré au panier de consommation de référence utilisé par l'ISTAT (Institut National de la Statistique) pour le calcul de l'inflation.

Parallèlement, à lire le document 9, le coût d'un billet pour un train à supplément rapide, c'est-à-dire de type **Intercity**, a **diminué dans les années 1960 et 1970**, pour se stabiliser dans les années 1980. La période 1960-1980 est aussi celle durant laquelle la part du financement public par rapport à la quote-part de l'usager ou de l'affréteur a été la plus importante depuis la création des *Ferrovie dello Stato*[55].

[54] Du moins jusqu'en 2000, comme nous le verrons.
[55] *Evoluzione comparata dei principali parametri ferroviari. Serie storica 1905-1997*, document des Ferrovie dello Stato, 1997, fig. 25. Cf. la figure 51, qui complète le constat en montrant l'abaissement spectaculaire du coût réel non du tarif ordinaire mais du tarif moyen.

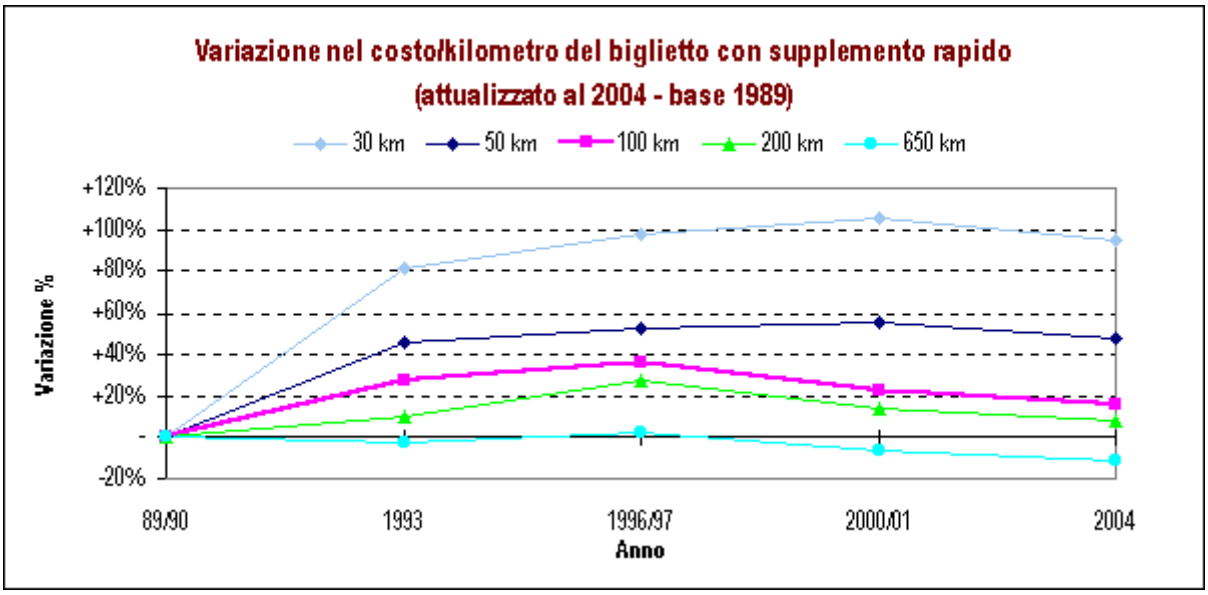


Document 9 – Évolution du coût kilométrique du billet Intercity (actualisé en 2004)



Document 10 – Variation du coût kilométrique du billet ordinaire sur la base 1989 (prix actualisé à 2004)

1989 constitue la seule année où le prix du billet de train est parfaitement proportionnel à la distance. En revanche, **dans les années 1990**, d'après le document 10, le **tarif ordinaire s'est de nouveau tendanciellement renchéri pour les petits et moyens trajets** (30, 50 kilomètres et moins), massivement empruntés pour les déplacements pendulaires. Le prix des grands trajets (100 kilomètres et plus) a seul été orienté à la baisse. **Depuis 2001**, par une décision politique prise peu avant le rendez-vous électoral, le tarif ordinaire a été **figé** en termes nominaux, et le tarif Intercity n'a jamais été augmenté au-delà de l'inflation, il est donc presque stable.



Document 11 – Variation du coût kilométrique du billet Intercity sur la base 1989 (actualisé à 2004)

Le document 11 nous montre l'intensité du rattrapage du tarif Intercity depuis 1989, qui a été surtout fortement ressentie dans la période 1989-1993. Seul le prix des trajets de plus de 650 kilomètres est plutôt à la baisse.

Il n'y a pas eu de rattrapage global des tarifs, impossible politiquement. Les *Ferrovie* ont donc développé des **augmentations particulières substitutives**, affectant inégalement les usagers. Il y a donc un mouvement de distorsion de la structure des tarifs, aux effets sans doute discutables en terme d'égalité du service public. L'ensemble des dispositions tarifaires détaillées *supra* peuvent ainsi êtres lues dans cette perspective : à défaut d'augmenter le tarif « ordinaire », on augmente le tarif Intercity, à défaut d'augmenter encore le tarif Intercity, on fait de la réservation (payante) une obligation sur certains Intercity, etc. Le choix de la compartimentation catégorielle marquée des trains se comprend mieux ainsi. Notons cependant **l'absence de variation du tarif selon la tranche horaire utilisée**, et donc l'intensité de la fréquentation, comme en France, en Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis. Pas d'incitation financière donc, à prendre le train en dehors des heures de pointe... Cela nous renvoie à la **tradition du tarif unique** si prégnante, comme on l'a vu à propos de l'offre voyageur, largement indifférenciée[56].

[56] Cf. *supra* « L'offre voyageur : des facilités d'accès diverses ? », *in* « Un droit de l'espace du train », chapitre 1 : « Le train comme terrain »

4. les crises à répétition de l'Alta velocità : un révélateur du scepticisme majeur à l'égard de l'État[57]

L'Italie est l'un des pays à la **pointe du transport ferroviaire**. 10% de son réseau est constitué d'ouvrages d'art souterrains, pour franchir les nombreux obstacles de son relief. C'est aussi un des plus électrifiés au monde. En 1939, le record mondial de vitesse commercial était d'ailleurs battu entre Florence-Milan, atteignant 165 km/h sur le trajet.

En 1964, le Shinkansen est inauguré sur le trajet Tokyo-Osaka, à la vitesse de 220 km/h. Un an plus tard, alors que toute l'Europe songe à imiter la grande vitesse ferroviaire japonaise, l'Italie pense à se doter d'un nouveau train particulièrement original, de type **pendulaire**, pour circuler à vitesse soutenue sur les nombreuses lignes sinueuses du réseau. Il s'agit de l'équiper d'une caisse inclinable, dont l'assiette variable se penche vers le centre de la courbe par un système de suspension latérale active. Par l'inclinaison de la voiture, et un sol particulièrement surbaissé, il est ainsi possible de contrarier l'effet de la force centrifuge. C'est le projet *Pendolino*, permettant d'augmenter de 20 à 30% la vitesse du train en courbe, et pouvoir de plus rouler jusqu'à 250 km/h.

L'innovation italienne est d'avoir concrétisé un projet simple dans son principe, mais s'est révélé délicat dans sa mise en œuvre. Adapter l'inclinaison de la caisse au gré des courbes du parcours a été par exemple très délicat. Les trains pendulaires italiens utilisent deux gyroscopes, placés sur les essieux, et non un accéléromètre placé sur la caisse. Ils détectent ainsi l'inclinaison de la courbe dès son commencement, et la voiture peut immédiatement s'incliner. Elle évite par là même les dangereuses oscillations et l'instabilité des prototypes jusque là étudiés.

La même année est lance le projet de « **Directissime** » entre Rome et Florence, pour simplifier le trajet et le rendre accessible à 250 km/h. Mais les voies sont aussi prévues pour le passage du fret ferroviaire, ce qui suppose de limiter la pente et donc d'augmenter considérablement le coût de réalisation. C'est un choix lourd de sens, similaire à celui de l'Allemagne lors du projet de *Hochleistung Schnellbahn* de 1965. Ce n'est pas celui du TGV, dont le projet remonte lui aussi à 1966.

Le premier *Pendolino* à être mis en service est encore un prototype, nommé ETR 401. Exploité sur la tortueuse Rome-Ancône à partir de juillet 1976, il comporte 172 places de première. Il est de fait perçu comme un **train de luxe à faible capacité**, et quelques mois

[57] L'essentiel de ce point doit tout aux entretiens menés avec Michèle Merger, et à son article publié en 2005 intitulé : « La grande vitesse ferroviaire, reflet des pesanteurs et des atermoiements politiques et institutionnels de l'Italie », *in* Graziano Manlio (dir.), *L'Italie aujourd'hui. Situation et perspectives après le séisme des années 90*, Paris, L'Harmattan, 189 p. (Questions contemporaines), ainsi qu'à *Le ferrovie*, Stefano Maggi, 2003, *op. cit.*

après son lancement, il est décidé de **ne jamais le construire en série**, pour privilégier l'amélioration de la desserte régionale.

C'est le premier aveu de faiblesse du projet de grande vitesse en Italie. L'innovation ferroviaire grande distance est symboliquement utilisée pour le transport des plus riches, l'ETR 401 étant aisément **opposable aux trains prolétaires**, les régionaux remplis de *pendolari*, touchés par des dysfonctionnements récurrents. Cette opposition se cristallise dans la fameuse chanson de Francesco Guccini de 1972, *La locomotive*, dans laquelle un *ferroviere* lance sa locomotive, « bombe contre l'injustice » devant atteindre un train qu'il pense plein de bourgeois...

Elle renvoie à un positionnement politique qui **tend systématiquement à opposer deux échelles du transport ferroviaire : local et grande distances**. L'histoire de l'*Alta velocità* est faite de cette **hésitation permanente** des choix politiques. Dans certaines phases, le choix d'investissements massifs et très volontaristes dans la grande vitesse, souvent contestables dans leurs options et leur utilisation réelle. Et en alternance, des coups d'arrêt, fonctionnant comme des pauses conjoncturelles, financières et politiques, suites aux protestations locales, en faveur d'une lente et timide amélioration du transport local. C'est une histoire où le heurt permanent des échelles locale et nationale produit de singuliers effets de répétition.

Le **deuxième cycle** commence en **1985** avec le lancement du projet de ***Treno ad Alta Velocità*** (TAV, Train à Grande Vitesse), particulièrement ambitieux. Il s'agit de créer en 10 ans près de 1200 kilomètres de voies (le fameux T ferroviaire adopté en 1987), capables d'accueillir des trains à 300 km/h, tout en restant compatibles avec le transport marchandises. C'est la confirmation du choix de l'intégration au réseau existant, et de non de la seule compatibilité. La volonté de rattrapage est donc particulièrement forte, alors que le TGV Paris-Lyon lancé en 1981 s'est révélé un succès commercial, et que les projets de haute vitesse internationale fleurissent dans les années 1984-1985 (les futurs projets Thalys et Eurostar trans-Manche en particulier).

Il est donc décidé d'élaborer un nouveau type d'ETR, radicalement différent du *Pendolino*. Non pendulaire, il s'agit d'un « super-train » de type TGV, l'ETR 500, capable de rouler à 300 km/h sur les nouvelles voies prévues.

En attendant, pour augmenter la qualité du transport longue distance, et exploiter la *Directissime* dont certains tronçons sont achevés, on recourt aux services du seul train grande vitesse disponible : le ***Pendolino***. Le projet **renaît** donc **de ses cendres**, repensé en s'inspirant de la caisse pendulaire du projet anglais abandonné intitulé *Advanced Passenger Train*.

Produit par la Fiat, c'est le modèle ETR 450, avec première et seconde classes. Produit en 15 exemplaires, il inspire trois autres séries qui n'en constituent que des variantes améliorées, comme nous l'avons évoqué. Tout d'abord l'ETR 460, acquis en 7 exemplaires à partir de 1994. Trois autres sont achetés en commun par les *Ferrovie* et la SNCF. Ils sont voués aux trajets passant par le tronçon Lyon-Turin, pour un service de type Intercity, limités à 200 km/h. La deuxième série, ETR 470, est commandée pour les trajets cisalpins, en 9 exemplaires. Enfin l'ETR 480, très proche de l'ETR 450, est acheté en 15 exemplaires.

Mais le projet d'*Alta velocità* est **ralenti** en **1988**, année qui rentre dans la légende noire des *Ferrovie*. La situation financière des *Ferrovie* se dégrade, et surtout leur image. Le « super-treno », dont le prototype est présenté la même année, est accueilli avec un certain scepticisme, tel le journaliste G. Schettino, dans *La Repubblica* du 6 juin 1988 : « De toute façon, à lui seul, ce super-train ne servira pas si sur les autres lignes, on continue à voyager avec des trains en retard et dans des voitures sales. » Il est vrai qu'en 1989, sur les 750 trains voyageurs majeurs, seuls 54% sont arrivés avec un retard de moins de 5 minutes, et 80% avec plus d'un quart d'heure de retard.

De plus, l'administrateur Ludovico Ligato et une partie de la direction sont impliqués dans une affaire de corruption, médiatisée sous le titre de « **scandale des draps d'or** », une des pratiques consistant à acheter à prix d'or les draps des trains de nuit… Poussé à la démission, Ludovico Ligato est assassiné un an plus tard. Mario Schimberni, appelé à le remplacer, choisit d'améliorer la productivité et la qualité du service, mettant un frein au projet de l'Alta velocità. D'où de nombreuses grèves de cheminots, aggravant encore l'image des *Ferrovie*. La situation se dégradant, la pression politique du ministre des Transports s'amplifie, et Mario Schimberni démissionne avec fracas.

La **troisième période** s'ouvre avec la nomination de Lorenzo Necci, appelé à sauver l'image et la santé financière des *FS*. Il choisit de **relancer le projet de la TAV**, se portant acquéreur de nouveaux ETR 500, il définit les bases du projet de lignes haute vitesse. La TAV SPA, société semi-publique *ad hoc*, est chargée de projeter et d'exécuter la construction des lignes, par concession spéciale des *FS*. Elle doit aussi s'occuper de la délicate question de l'aménagement des gares, préexistantes ou nouvelles, par lesquelles passeront les nouvelles voies. L'« acte intégratif » constitue la feuille de route de chaque nouvelle ligne, fixant la répartition des travaux par entreprises, le calendrier, les financements (à 60% privés, le secteur public payant le taux d'intérêt des sommes engagées pour la durée des travaux).

Mais le projet prend peu à peu un **retard** considérable. La procédure adoptée pour le choix de chaque tracé repose sur la concertation des représentants de l'Etat, des élus locaux et

des délégués d'associations au sein de « la Conférence des services », dont la composition s'adapte à chaque projet particulier. Il implique au total 60 communes entre Naples et Rome, 42 entre Bologne et Milan, 41 entre Milan et Turin. Les résistances locales sont très fortes, le « chemin de fer faisant partie de leur patrimoine », de l'aveu même de l'administrateur.

En 1996, coup de théâtre Lorenzo Necci, l'homme providentiel des *Ferrovie*, est arrêté pour **détournements de fonds publics**, ainsi que l'administrateur délégué de la TAV, un industriel et un homme d'affaires… C'est l'autre grande page noire des *Ferrovie*. La TAV SPA est transformée en société à 100% publique, et le nouvel administrateur Cimoli obtient l'annulation des contrats de 1991 pour les chantiers non entamés en 2001. Les procédures de la directive 90/153 d'adjudication par appel d'offre dans le secteur des infrastructures sont appliquées pour la première fois pour les gares souterraines de Bologne et Turin, ainsi que pour le chantier Vérone-Venise.

L'exemple emblématique des difficultés de réalisation est le tronçon Florence-Bologne, long de 78 kilomètres et composé à 90% de tunnels. Les travaux commencent seulement en juin 1999, dans des conditions vivement dénoncées par les écologistes (notamment Legambiente et le WWF). En juin 2001, le parquet de Florence ordonne la mise sous séquestre des travaux pour trois motifs : pollution des nappes phréatiques par stockage de matériaux excavés inadapté, évacuation non autorisée de détritus et gestion illégale des carrières.

Plus récemment encore, la « question de la TAV » continue à secouer l'Italie, à propos du **projet Lyon-Turin**, consacré surtout au ferroutage. Elle concerne tout particulièrement le val de Suse, belle vallée alpine étroite par laquelle doit passer le nouveau tracé ferroviaire, et déchaîne les passions politiques depuis l'élaboration du projet au début des années 1990. Les « no-TAV » dénoncent le coût paysager de l'aggravation de l'emprise spatiale des infrastructures de transport, la vallée comptant déjà une double voie ferrée et une voie routière rapide.

Le projet TAV, à finalité écologique, est ainsi contesté sur son propre terrain. A la l'argument paysager s'ajoute celui d'un risque de pollution très nocive de la vallée par l'extraction des matériaux, dont une partie serait composée d'amiante. Les autres arguments portent sur la dimension financière du projet, avec des doutes sur la nécessité économique du projet, les voies ferrées actuelles n'étant pas utilisées à leur maximum. Le scepticisme des « **No-Tav** » porte aussi sur l'importance des sommes engagées. D'abord parce qu'elles risquent de générer une corruption plus ou moins forte, donc aussi un fort allongement de la période des travaux. Ensuite et surtout parce qu'ils estiment que l'effort budgétaire pourrait

être concentré sur le transport régional – toujours selon l'opposition entre transport régional et haute vitesse.

Cet ultime avatar de **l'histoire balbutiante de l'Alta velocità** en rappelle les principales logiques. La **défense d'intérêts locaux, celle d'un « *Not in my backyard*[58] », se trouve de fait confortée par les modalités douteuses d'un chantier** d'intérêt national, ou ici européen. La faible transparence des *Ferrovie* et de l'État central, dont les rôles sont indistincts affecte la crédibilité politique des expertises et de l'allocation des financements, l'absence d'articulation à l'amélioration du transport local ne contribuant pas à atténuer l'opposition entre local et national. Il ne suffira peut-être pas d'accoler le terme « **Haute capacité** » à celui de l'Alta velocità, comme le font les *Ferrovie,* pour suggérer que les anciennes voies libérées du trafic Eurostar et Intercity assureront une circulation régionale fluide.

Aujourd'hui, 21 ans après le lancement du projet TAV, **les deux premiers tronçons rapides du projet ont été ouvertes**. La ligne Rome-Naples a été inaugurée en décembre 2005, et la ligne Milan-Turin en février 2006. Elles se rajoutent à la « Directissime » Florence-Rome, dont le chantier a été entamé en 1970, adaptée ensuite pour accueillir des trains roulant à 300 km/h, et ouverte en 1992. A l'est de Milan, seul le tronçon Padoue-Venise est en travaux. Au sud, si les travaux sont lancés entre Milan et Bologne, les chantiers de Bologne à Florence ne sont toujours pas repartis.

Les projets ferroviaires de ces vingt dernières années ont donc mobilisé une énergie considérable des acteurs en place, pour les entreprendre comme pour en contester les modalités ou la légitimité. Quel contraste avec le plan ROMITA de 1955, qui avait doté en 9 ans le pays d'une autoroute continue de Milan à Naples ! C'est que les acteurs locaux en jeu sont plus diversifiés, possèdent une meilleure visibilité publique, et sont donc plus à même de contester les projets des *Ferrovie*.

II – la diversification des acteurs

On cherchera ici à étudier d'abord le phénomène lourd de cette tendance à la diversification des acteurs, qu'est **la prise en main par les Régions** du transport régional. Celle-ci s'accompagne d'une structuration des expressions locales ou régionales des

[58] Abrégé NIMBY, équivalent de « Pas dans ma cour », ce terme étasunien désignait de façon péjorative la lutte des associations de défense environnementale d'un site. Il est aujourd'hui utilisé dans la sociologie francophone pour désigner une mobilisation contre un projet d'infrastructure ou une infrastructure existante, dégradant la qualité de vie locale, laissant non réglée question de son utilité à plus vaste échelle.

consommateurs et des *pendolari*, dans une logique *revendicatrice*[59]. Le transport ferroviaire devient donc une question porteuse dans l'opinion publique, dont certains acteurs s'emparent en se servant du train comme d'un **instrument de communication**.

1. la régionalisation

En l'an 2000, la gestion du transport ferroviaire régional (trains régionaux et assimilés) a été transférée aux Régions, en application de la loi 422/97 de dévolution, dite loi Bassanini. Chaque année, l'État central distribue à cette fin 1,2 milliard d'euros aux Régions. C'est le montant prévu dans le « contrat de services » signé entre l'État et les *Ferrovie* en 2000, l'entreprise ferroviaire s'engageant à assurer chaque année un nombre fixe de trains contre la même somme nominale d'1,2 milliard. Par conséquent, si une Région veut ouvrir un nouveau train, elle est tenue de le financer par elle-même. La réforme n'a pas concerné les Régions à statut spécial (Val d'Aoste, Trentin-Haut Adige, Frioul-Vénétie Julienne, Sardaigne et Sicile), qui ont exercé de manière paradoxale leur droit d'autonomie, en refusant en bloc le transfert de compétence, qui correspond en fait une charge financière supplémentaire pour les Régions.

Cette dotation a ainsi été répartie entre les Régions en proportion des trains prévus dans le contrat de 2000 : on a donc figé l'état du transport ferroviaire de 2000 pour les années à venir. Les Régions les moins équipées ont donc reçu le moins, et les changements de la demande ferroviaire après l'an 2000 ne sont pris en compte. Les responsabilités des trains interrégionaux ont été attribuées aux différentes Régions de manière équilibrée.

Par la suite, les Régions ont signé deux contrats transitoires avec Trenitalia, de 2001 à 2003. La loi prévoyait de procéder ultérieurement à des appels d'offre systématiques pour l'ensemble des trajets régionaux avant la fin 2003, pour introduire une concurrence par le marché. Mais la loi a finalement été modifiée, et le délai pour les appels d'offre repoussé à la fin 2005. Elles ont toutes **finalement reconduit la société exploitante historique**. C'est que la propriété du matériel roulant constitue une barrière à l'entrée considérable, qui tend à favoriser le transporteur précédent. Il faut un certain temps pour l'acquérir, et l'ampleur de la dépense suppose d'avoir un amortissement assuré, donc des procédures d'appel d'offres prévues longtemps à l'avance, et pour un temps long. Dans la réalité, elles sont le plus souvent lancées 2 ans avant la mise en service, et pour une durée inférieure à 10 ans.

[59] On pourrait parler de logique de « voice », en se référant à l'ouvrage d'Albert O. Hirschman, *Exit, voice, and loyalty : responses to decline in firms, organizations and states*, Londres, Harvard University Press, 1970, 162 p. Version française de Claude Beysserias (1995): *Défection et prise de parole : théorie et application*, Paris, Fayard, 212 p. (L'Espace du Politique)

Cette barrière pourrait néanmoins être évitée si le matériel roulant de Trenitalia était transféré aux Régions, qui le mettraient à disposition du transporteur choisi. Cette solution n'est pas à l'ordre du jour, mais les Régions prévoient cependant des lignes de financement spécifiques d'achat de trains, propriété de Trenitalia, voire d'elles-mêmes. Les Régions prennent donc un rôle important de commanditaire d'espaces de train, directement ou non, mais aussi de contrôle de leur qualité.

En définitive en effet, la **procédure d'appel d'offres** a permis surtout aux Régions d'obtenir un **certain pouvoir d'exigence de service** sur les transporteurs historiques, et notamment Trenitalia que nous prendrons ici en exemple. La procédure d'appel d'offre est unilatérale : la Région fixe ses exigences de services, et les entreprises candidates proposent de les réaliser à un certain coût. Par conséquent, Trenitalia est tenue de **s'engager sur les standards de qualité exigée**, figurant dans le « contrat de services ».

Cette procédure ne fonctionne toutefois que si la possibilité d'une mise en concurrence de Trenitalia existe, aussi petite soit elle. Autrement, Trenitalia peut ne pas répondre à l'appel d'offre, qui échoue, de manière à contraindre la Région à réduire ses exigences lors du prochain appel d'offre. Ce serait néanmoins une stratégie discutable pour Trenitalia, parce qu'elle soulignerait trop clairement sa situation de monopole, et on peut douter qu'elle y recourre. C'est un jeu entre acteurs à suivre dans les années à venir, notamment si les convoitises des autres opérateurs s'aiguisent.

La régionalisation a permis d'établir une certaine **communication de l'information du transporteur**. Ainsi, la *Charte des services* de Vénétie de 2004, prévue pour un large public, publie un état sans fards de la qualité du transport ferroviaire régionale, avec des statistiques sur la ponctualité, sur la vitesse commerciale effective, sur la propreté (aux indicateurs toutefois peu pertinents), et sur l'équipement du train : en Vénétie fin 2003, 45% des voitures seulement étaient climatisées, et 36% à sièges rénovés. Le matériel nouveau ou complètement rénové ne représentait que 17% des sièges, et un tiers des voitures était équipé d'accès handicapé[60].

La régionalisation a aussi clarifié le rôle de chacun, et la Région a la possibilité de développer une véritable politique ferroviaire régionale, dans les limites de son propre budget. La Vénétie est par exemple en train de mettre sur pied un Système Ferroviaire et Métropolitain Régional (SFMR), visant à articuler l'ensemble des modalités de transport public, notamment avec un billet unique. C'est un enjeu particulièrement important pour la

[60] *Carta dei servizi 2004*. *Veneto*, Venise Mestre, Direction Régionale de Vénétie, décembre 2003, pp. 8-9.

Région, dont l'urbanisation diffuse pose de sérieux problèmes de circulation. L'idée est née avec le Plan Régional des Transports de 1989, et intéressera dans la première phase du projet le quadrilatère entre Venise, Padoue, Castelfranco et Trévise[61].

Quoiqu'il en soit, le « contrat de services » s'applique, et le transporteur s'engage à remplir certains objectifs. S'il faillit à sa mission, la Région peut appliquer certaines pénalités financières. Ainsi la Vénétie a signé un contrat de 6 ans avec Trenitalia. Elle verse 100 millions d'euros à cette fin, mais conserve 77 millions d'euros de caution en cas de manquement au contrat sur des clauses très précises de ponctualité, de qualité d'équipement des trains, etc.

Le plus souvent, les Régions **mettent Trenitalia à l'amende** en l'obligeant à rembourser partiellement les abonnés, ou à leur offrir un abonnement à prix réduit. Cela constitue un manque à gagner important pour l'entreprise, à qui est toujours attribuée la somme payée par l'usager lorsqu'il achète son billet, de manière à inciter l'entreprise à rechercher de nouveaux passagers. De plus, les abonnés et électeurs ont ainsi conscience du rôle de la Région, et lorsqu'ils sont insatisfaits de la qualité du service, ils n'hésitent pas à faire pression sur l'exécutif régional.

2. les associations d'usagers et comités de *pendolari*

Comme le suggère le titre d'un ouvrage l'ISFORT : *Le transport local au-delà de la crise*[62], les problèmes de transport régional en Italie ont pris une acuité considérable, suite à l'intensification des mouvements pendulaires. Le transport ferroviaire n'a pas été épargné, et les retards, la saturation, la saleté des trains ainsi que les accidents ont été fortement identifiés par les *pendolari*. Ces **dysfonctionnements récurrents** sont particulièrement concentrés dans la région de Milan, sur les lignes vers Lecco, Treviglio-Bergame, Asso et Novare, ainsi que dans le Latium, reliant la capitale à Cassino, Frascati, Velletri, Albano Laziale et Tivoli, comme le montre le document 12.

---

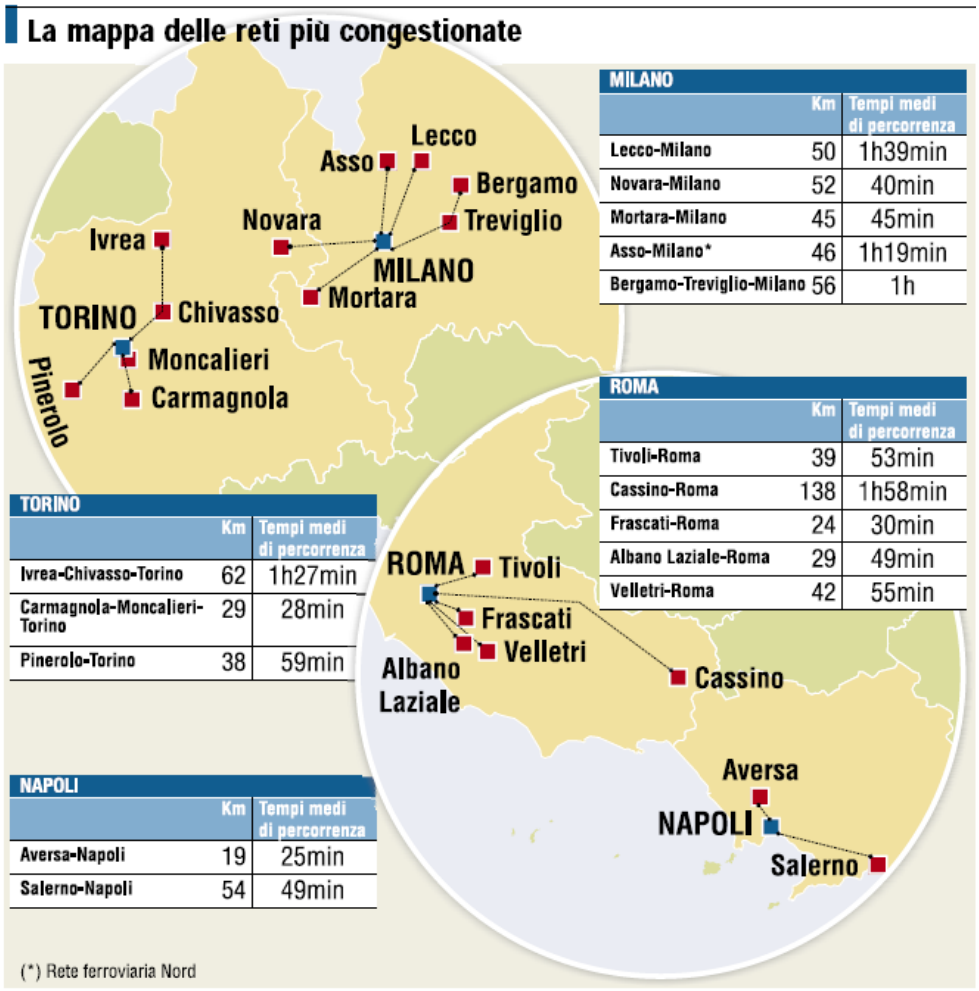
[61] cf. REGION VENETIE (2004), Rapporto finale, *Piano regionale dei Trasporti del Veneto*, 576 p. (Regione Veneto, Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità)
http://www.regione.veneto.it/NR/rdonlyres/0C718D47-3A36-4FBB-8936-EF0AC1290AC4/0/RapportoFinale.pdf
On pourra se reporter aussi à : REGION VENETIE (2004), Quaderno di Sintesi, *Piano regionale dei Trasporti del Veneto*, 78 p. (Regione Veneto, Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità)
http://www.regione.veneto.it/NR/rdonlyres/C0570538-BC12-47F5-95ED-36C6374F00E3/0/QuadernodiSintesi.pdf

[62] ISFORT (1999), *Il trasporto locale oltre la crisi : mercato e politica nella transizione dei sistemi territoriali di mobilità*, Rome, Gangemi, 437 p.

Mais les autres grands nœuds ferroviaires sont aussi très affectés et fonctionnent comme des goulets d'étranglement. C'est particulièrement vrai à Turin, Gênes (où les trains assument une fonction de métro dans l'agglomération et saturent), Catane, Florence et Bologne (les gares actuelles sont à la limite de leur capacité), et en Vénétie entre Padoue et Venise[63]. A ce facteur structurel de saturation des infrastructures, se sont rajoutés une série de facteurs conjoncturels : travaux sur les lignes et manquement de nombreuses voitures pour réfection par exemple.

Cette situation a provoqué toute une série de protestations de la part des usagers des lignes les plus touchées. Certains sont descendus dans les rues pour manifester, tels les étudiants navetteurs à Milan, le 9 décembre 2004[64]. D'autres ont bloqué les trains bondés où ils ne pouvaient monter, descendant sur les voies, comme sur la ligne Novare-Milan le 12 janvier 2005 et le 1er mars 2006. Le 30 mars dernier, toujours sur cette ligne, les passagers d'un train tombé en panne à mi-parcours, ont gagné la gare à pied, par la voie de chemin de fer[65]. Enfin, certains usagers ont pratiqué la grève du billet, en ne l'achetant pas ou en refusant de le montrer aux contrôleurs, comme sur cette ligne exemplaire, en février et mars.

[63] Étude effectuée par l'Association des Usagers du Transport Public (UTP) et *Il Sole – 24 Ore* ; cf. « *Pendolari, 15 linee ad alto rischio. Il caos in ferrovia* », *Il Sole – 24 ore*, 2 février 2005.
[64] « *Sfida ad alto rischio* », *Economy*, 11 mars 2004, p. 19
[65] « *Il locomotore si rompe. In duecento sui binari vanno in stazione a piedi* », *Corriere della Sera*, 31 mars 2006.



MILANO

	Km	Tempi medi di percorrenza
Lecco-Milano	50	1h39min
Novara-Milano	52	40min
Mortara-Milano	45	45min
Asso-Milano*	46	1h19min
Bergamo-Treviglio-Milano	56	1h

ROMA

	Km	Tempi medi di percorrenza
Tivoli-Roma	39	53min
Cassino-Roma	138	1h58min
Frascati-Roma	24	30min
Albano Laziale-Roma	29	49min
Velletri-Roma	42	55min

TORINO

	Km	Tempi medi di percorrenza
Ivrea-Chivasso-Torino	62	1h27min
Carmagnola-Moncalieri-Torino	29	28min
Pinerolo-Torino	38	59min

NAPOLI

	Km	Tempi medi di percorrenza
Aversa-Napoli	19	25min
Salerno-Napoli	54	49min

Document 12 – La carte des lignes régionales les plus congestionnées, avec tableaux des temps de parcours moyens et de longueur des lignes
Source : Il Sole 24 Ore/UTP[66]

Ils se sont aussi constitués en comités de *pendolari,* organisés par lignes, qui se comptent par dizaines en Italie aujourd'hui : chaque ligne de *pendolari* ou presque a son comité. A l'image du comité des *pendolari* bergamasques, ils s'appuient sur internet pour s'organiser, recueillir des témoignages[67] et sociabiliser. Leurs critiques portent essentiellement sur les horaires et les retards.

De fait, la question des horaires est centrale dans le système ferroviaire. Le 11 décembre 2005, *Trenitalia* a refondu les horaires des trains, à partir d'un logiciel informatique intitulé « Merlin ». Il s'agissait d'optimiser leur détermination, jusque là opérée par reconduction des horaires précédents, avec des ajustements « à la main » selon les trains introduits ou supprimés. L'objectif de la réforme était de minimiser l'effet en cascade d'un retard de train sur l'ensemble des horaires. Mais la réforme a été mal préparée et a engendré

[66] Extrait de l'étude « *Pendolari, 15 linee ad alto rischio. Il caos in ferrovia* », art. cit., , 2 février 2005.
[67] Le site www.quellideltreno.com du comité bergamasque est à ce titre très instructif. Dans la rubrique des « liens », il propose une liste considérable de comités de *pendolari*.

une série de dérèglements du système ferroviaire. Trenitalia a de plus supprimé 28 allers-retours d'interrégionaux à long parcours aux heures de pointes, remplacés par des Intercity, opérant moins d'arrêts et donc moins susceptibles d'accumuler du retard. Cette suppression a d'ailleurs impliqué une augmentation moyenne des tarifs de plus de 60% pour les trajets de 50 à 200 kilomètres.

D'où la réaction très vive de certains comités de *pendolari*, appuyés par les collectivités locales et les confédérations de consommateurs. La **détermination de l'horaire** est en effet du ressort de Trenitalia, qui détermine quel train (régional ou grande distance) occupe la ligne en un certain créneau horaire, question cruciale aux heures de pointe. Elle fait la synthèse des demandes de sa division du Transport Régional, qui sont en fait celles des Régions, et celles de sa division Passagers, correspondant aux demandes pour les trains grandes lignes. Les demandes de sa division Passagers tendent à être plutôt prioritaires dans l'arbitrage, puisque plus rentables pour l'entreprise. Un choix démocratiquement discutable, puisque les *pendolari* représentent 86% des passagers de Trenitalia, soit 1,2 million de trajets par jour, contre 210 000 pour les grandes distances. L'opposition entre trains grandes distances et trains régionaux rejoue ici aussi.

En modifiant ainsi « l'horaire » selon ses arbitrages, formellement et structurellement, Trenitalia a montré que l'horaire n'était pas intangible. L'horaire, c'est-à-dire une presque institution, symbolisée par l'indicateur des chemins de fer, toujours disponible en Italie dans les kiosques[68]. Un texte à la lecture originale et un peu complexe, détaillée dans un texte ironique diffusé sur internet[69]. Trenitalia a de fait prouvé que l'horaire n'était pas constitué de variables à la détermination mystérieuse, mais pouvait être utilisé dans telle ou telle perspective. Face à la désorganisation du système et à la vivacité des réactions des parties en présence, elle a été contrainte à impliquer aussi dans la détermination de l'horaire les comités de *pendolari* et les associations de consommateurs, sous forme de rencontres désormais régulières.

De plus, l'intervention naissante de ces comités d'usagers et de consommateurs dans les choix ferroviaires n'a pas seulement un impact dans le jeu entre régional et grandes lignes. Elle s'exerce aussi dans la représentation et l'installation même de l'espace du train régional. Les noms de *Vivalto* et de *Minuetto* ont par exemple étés symboliquement choisis par des associations d'usagers et d'handicapés. Pour l'usage, la Fédérations Italienne des Amis de la

[68] *In Treno,* « *l'orario* » publié chaque année, est vendu dans deux versions : l'indicateur de chemin de fer par région, et celui de l'ensemble des trains italiens (*Tutt'Italia*).
[69] « Consulter l'horaire ferroviaire », en 5 leçons, date inconnue, http://it.wikibooks.org/wiki/Consultare_l%27Orario_Ferroviario.

Bicyclette (FIAB) par exemple, a produit un certain nombre d'études sur l'organisation de **l'espace consacré aux vélos** dans les trains. Prenons ici le cas du *Vivalto*[70].

Les vélos peuvent être stockés dans « l'aire multifonctionnelle », qui se situe dans une des deux voitures semi-pilotes. Elle est donc en tête ou en queue du train, et le voyageur doit logiquement se placer au centre du quai, pour courir du bon côté dès qu'il aperçoit la position de l'aire multifonctionnelle, y compris parfois en utilisant son vélo, ce qui est strictement interdit. Il risque quoi qu'il en soit de gêner les autres voyageurs, et de ralentir le départ du train. D'autant que dans les petites gares, la dernière porte d'entrée est parfois au-delà du quai, soit à près d'un mètre de hauteur, ce qui ne facilite pas le chargement du vélo à bout de bras.

De plus, le van multifonctionnel est placé sur les essieux. Une disposition logique pour le bien-être des passagers, mais cela suppose de gravir trois marches pour y accéder. Une démarche difficile à exécuter tout seul sur les vieilles voitures surbaissées, où il faut tenir des deux mains les portes coulissantes qui s'ouvrent sur les marches et se ferment dès qu'on les lâche.

Une fois arrivé dans le van, il reste à poser le vélo dans l'unique porte-vélo, et non un de chaque côté comme sur les anciennes semi pilotes, de l'autre côté figurant en effet une banquette non rabattable. Seuls 5 vélos peuvent donc être accrochés, du moins s'ils sont de hauteur variable et que les guidons ne se gênent pas, car le râtelier d'attache ne laisse pas beaucoup d'espace entre chaque fixation. Le système d'attache est d'ailleurs assez complexe : difficile d'accrocher un vélo après le départ du train avec deux mains. Il est de plus bien souvent inadapté : certains cadres peuvent ne pas laisser prise à l'attache, laquelle est métallique, et risque donc d'endommager la peinture du vélo. Quant à la hauteur du porte-vélo, elle rend impossible l'insertion de la roue arrière dans l'espace prévu à cet effet lorsque le diamètre des roues excède 28 pouces.

La FUAB préconise donc de revenir au système précédent, plus rustique, mais plus souple, moins complexe d'utilisation et moins coûteux: celui de crochets recouverts de caoutchouc et des banquettes rabattables de chaque côté. A travers cet exemple, on lit l'importance de la connaissance pratique des usagers confrontés à des problèmes concrets dans l'espace du train, qui pourrait bien inspirer les constructeurs et transporteurs.

[70]cf. FIAB Lombardia, Legambiente Lombardia, WWF, UTP (*Utenti Trasporti Pubblici*) (2006), « *Nuovi treni per il trasporto regionale Vivalto. Osservazioni su ll'accessibilità del nuovo materiale rotabile alle biciclette* », 9 p., www.fiab-onlus.it/treno/Vivaltodef.pdf

3. le train, instrument de la communication publique et politique

Le train est aussi utilisé en Italie pour une communication publique, jouant sur le symbole de modernité du train. Le train, en effet, va souvent de l'avant dans l'imaginaire linguistique français ou italien, comme dans les expressions « être sur des rails », « être en train de », « prendre le train en marche », etc. Ainsi des publicités qu'on affiche dans les trains, de part et d'autre des portes de sortie des salons MDVC, dans les vestibules des Eurostar, ou bien encore suspendues aux porte-bagages dans les trains régionaux et InterCity.

On peut prendre l'exemple de la publicité pour la bière « qui te fait gagner », vantée par un pilote de Formule 1, ou bien celui de l'organisme de prêt financier Equilon, à travers deux publicités. La première, reproduite au document 13, représente un logo blanc sur fond bleu, représentant un passager assis sur un siège. La légende complète : « le prêt qui vous mène confortablement à destination ; depuis 2005, 25 000 personnes nous ont déjà choisies, montez vous aussi à bord ».

L'autre représente en perspective un train à suspension magnétique sur ses rails : « le prêt à Alta Velocità. De 0 à 15 000 euros en 48 heures. ». Toutes trois reposent sur un jeu de situation : le voyageur est concerné par la grande vitesse, ou qu'il en bénéficie lors de son voyage en Eurostar ou qu'il souhaiterait en bénéficier lorsqu'il utilise un train nettement plus lent ; il est de même concerné par le confort de sa position, assise ou debout, serré comme une sardine. **Ces publicités condensent donc fortement les attentes des voyageurs envers leur train**, en les détournant vers un produit ou un prêt de consommation substitutif.

Document 13 – Publicité pour un prêt à la consommation dans un train régional de Vénétie en avril 2006

La communication peut aussi servir des **objectifs militants**, au-delà des trains fonctionnels affrétés spécialement pour aller manifester à Rome ou Milan. L'exemple du « Train Vert » italien en est emblématique : depuis 1989, Trenitalia, Réseau Ferré Italien et l'association écologiste Legambiente, lancent sur les rails un l**aboratoire mobile** de mesure de la qualité de l'air et de la pollution sonore. Il prend dans chaque ville des mesures pour dresser une carte de la pollution des villes italiennes, aux résultats assez alarmants, et le train propose dans chaque gare une exposition sur le sujet. C'est une manière pour les *Ferrovie* d'inciter l'opinion à emprunter le train plutôt que la voiture et de souligner le service environnemental fourni par l'entreprise : « tous les jours, le service ferroviaire régional de Trenitalia soustrait aux routes du pays près de 500 000 voitures » commente le directeur de

Trenitalia[71]. Mais la logique du « train vert » s'inscrit aussi dans une plus longue durée, et rappelle le rôle pionnier du chemin de fer dans la lutte contre la malaria[72]. Le passage du train dans ces interstices interurbains y avait en effet permis une première identification du problème.

Elle affecte, à l'époque, tout particulièrement les cheminots et leurs familles, inquiètant les voyageurs, à qui il est recommandé « de ne pas dormir et de tenir la nuit bien closes les vitres des voitures, quand en été ils traversent des régions atteintes par la malaria. »[73] On perçoit ici que l'espace du train n'est pas entièrement détaché de l'espace traversé, et qu'il suppose un comportement adéquat. D'où la constitution d'une commission parlementaire d'enquête sur les conditions des chemins de fer, dont le sénateur membre Luigi Torelli parcourt en 1879-1880 toute la péninsule pour recueillir une série de données. Elle révèle que la malaria concerne près de 45% des voies ferrées. Deux ans plus tard, la première carte de la malaria est publiée. On découvre qu'elle affecte la côte tyrrhénienne de la Campanie à la Ligurie, l'adriatique de l'Isonzo à Ravenne et du fleuve Pescara au fleuve Ofanto, et plus au sud, dans la région de Bari, celle de Tarente, ainsi que les plages de la mer ionienne. Le problème sanitaire a donc été placé sur l'agenda public grâce à au système ferroviaire, **très innervé dans le milieu rural**, transversalement aux villes, **mais aussi centralisé**, coiffé au niveau national par une seule direction.

Enfin, le train est aussi utilisé à des **fins politiques**. Trois « Express » se donnent à ce sujet en exemple : l'Occident Express, le Margherita Express, et le Rita Express. **L'Occident Express** a été affrété en pleine campagne législative, le dimanche 2 avril dernier par Marcello Pera. Membre de *Forza Italia*, le parti de Silvio Berlusconi. Il est alors président du Sénat. De Rome à Bologne, ce train se veut le contre-pied de l'Orient Express, pour Marcello Pera associé à une « porte ouverte à l'islam » par l'*Unione* si elle gagnait les élections. L'Occident Express vise donc selon le journaliste, « Paris et Madrid, ou bien l'Atlantique et Saint-Jacques-de-Compostelle, alors que l'Orient Express porte à Istanbul ». Le train choisi a été emprunté par le pape Jean-Paul II lors de son voyage à Assise, et les différentes voitures sont spécialisées par thèmes, occupées par diverses personnalités : des catholiques traditionalistes dans la voiture « Racines chrétiennes », des hommes politiques dans la voiture « Nouveaux laïques », à la voiture « Europe et identité » de l'aile plus démocrate-chrétienne de *Forza*

[71] cf. LEGAMBIENTE (2005), communiqué de presse du 24 mars, « Italia fracassona », *Treno Verde 2005*, Rome, www.legambiente.com/documenti/2005/0121treno%20verde2005/dossier_finale_treno_verde.php
[72] cf. Stefano Maggi, *Le ferrovie*, op. cit., p. 88-90.
[73] A. Fedringhini, *La malaria e cautele per evitarne le febbri. Suggerimenti agli impiegati delle ferrovie meridionali*, Ancone, Stab. tip. Civelli, 1875, p. 148.

Italia, et aux jeunes militants des compartiments de la voiture « J'aime l'Occident », etc.[74] La fonction du train est ici surtout oppositive et conjuratoire, pour dramatiser l'enjeu électoral. Elle joue des peurs du même et de l'autre, crispées sur les questions identitaires et migratoires mises en jeu par le voyage, limité ici à un rassurant Rome-Bologne, en plein cœur de l'Italie.

Toujours pour la campagne des législatives des 9 et 10 avril, le **Margherita Express** propose un « voyage dans les talents et dans la qualité italienne », comme sur l'affiche reproduite ci-dessous au document 14.

Document 14 – « Voyage dans les talents et la qualité italienne » : le Margherita Express
Adhésif de campagne ; source : site internet[75]

Il s'agit en fait d'un InterCity composé de voitures « Grand Confort », recouvert d'affiches pour la Margherita, comme on peut le voir sur le document 15. L'affiche qui y figure est particulièrement intéressante, puisqu'on peut y observer une famille qui soulève un toit symbolique pour « rouvrir le futur ». Elle joue donc sur l'espoir de libération d'un espace trop étroit et contraignant, à l'image de l'espace des trains de *pendolari* dont le Margherita Express se veut une alternative[76]. Le cliché reproduit ici est pris par un militant du parti et

[74] « Occidente, in viaggio sul treno di Pera : "Senza identità l'Islam è un rischio". », *Il Giornale*, 3 avril 2006, p. 8. *Il Giornale* est possédé et dirigé par le frère de Silvio Berlusconi.
[75] http://www.margheritaonline.it/foto/index.php?id=58
[76] Certains tracts présentant le Margherita font référence aux polémiques médiatiques sur les dysfonctionnements des trains voyageurs, reprenant des manchettes des journaux.

tend à renforcer l'argument, le ciel bleu un peu nuageux de l'affiche trouvant une confirmation éclatante dans le firmament au-dessus du train.

Document 15 – Une vue du Margherita Express ; source : site internet de la Margherita

Sillonnant l'Italie du nord au sud, c'est tout un itinéraire en 28 étapes qu'a mené ce Margherita Express, le train étant ici encore un symbole de proximité à dimension nationale. Le train est vert, respectueux de l'environnement et comme associé au monde rural qu'il traverse. Les points d'orgue du train rêvé sont donc la marguerite et l'olive, qui s'insèrent comme une évidence, et constituent les symboles respectifs du parti et de la coalition de l'*Unione*. L'approche politique du train est toute autre que celle de *Rifondazione Comunista,* parti lui aussi dans l'*Unione*. Une affiche collée sur les panneaux officiels à Venise, reproduite au document 16, se concentre sur la situation « noire » des *pendolari* : « Des grands travaux : des trains pour les *pendolari* ».

Document 16 – Des grands travaux : des trains pour les *pendolari* ;
affiche de Rifondazione comunista pour les législatives du 9 avril 2006, à Venise.

Dans le froid et de l'humidité du quai du matin, les *pendolari*, la mine sombre, attendent le train, dont on aperçoit ici la locomotive au centre de l'image. Ce dernier motif rappelle la vision du train prolétaire, exaltée par la chanson de Francesco Guccini intitulée justement *La locomotive*. L'affiche reprend l'idée chère aux communistes des grands travaux et du grand œuvre pour les *pendolari*, par **opposition implicite aux grands travaux actuellement privilégiés**, ceux de l'*Alta velocità*.

Enfin, le **Rita-Express** a été organisé par de jeunes siciliens, étudiant dans le nord de l'Italie, pour envoyer 1000 de leurs « pays » à voter Rita Borsellino aux élections régionales des 28 et 29 mai derniers. Rita Borsellino se présentait en effet contre Salvatore Cuffarò de l'UDC, président sortant de la Région et finalement reconduit, représentant la coalition du *Polo* de Silvio Berlusconi. Rita Borseillino, en revanche, a été investie par la gauche italienne et érigée en symbole anti-mafia, car sœur du juge assassiné lors de ses enquêtes sur la mafia.

Rita Borsellino. Le train a été financé par des soirées spéciales, avec des ventes de *cannoli* siciliens à Florence ou des *panelle* à Turin et à Bologne. Un grand nombre de collectivités locales et de comités politiques locaux a aussi participé au financement. Partant le 25 mai à 14 heures 30 de Milano Centrale, le train se remplit progressivement à Parme, à Bologne surtout, qui constitue un grand nœud ferroviaire, puis Florence, Chiusi, Rome, Naples, Salerne, Paola, Lamezia et Villa San Giovanni.

Document 17 – Des comédiens de la troupe de Dario Fo au départ du Rita-Express de Milan Centrale, le 25 mai 2006

Sur ce train aussi, les voitures sont « thématiques », avec des textes et des photos accrochées dans les compartiments. Les haut-parleurs diffusent les programmes d'une radio spéciale, émettant dans le train. Sous la voûte métallique de Milano Centrale, le départ a donné lieu à un spectacle de mimes de la troupe de Dario Fo, le célèbre dramaturge, filmés et photographiés, comme sur le document 17.

Près du clown, on distingue une valise de carton renforcée par du scotch : une référence directe à l'accessoire des Italiens du sud, dans des trains bondés vers le nord, et dont le Rita-Express se veut en quelque sorte l'antithèse. C'est là l'occasion d'étudier plus avant le rôle du train dans la constitution nationale de l'Italie.

III – l'Italie et le Sud

Le train en Italie se nourrit d'un **lien particulier à la construction nationale**, **historiquement** très fort, renforcé par la **question des relations ferroviaires nord-sud**, non sans ambiguïté et **angoisse d'une Italie dans le sud**.

1. le train et l'unification italienne [77]

Le premier train en Italie a été inauguré le 3 octobre 1839, dans le Royaume des Deux-Siciles, entre Naples et Grananatello di Portici, 8 kilomètres plus loin. Mais à la veille de l'unification, le réseau ferroviaire national n'est pas encore constitué. La jonction des réseaux piémontais et lombards s'opère ainsi le 1er juin 1859, en pleine seconde guerre d'indépendance, sur le pont de Boffalora sul Ticino. Les troupes piémontaises franchissent immédiatement le fleuve, et battent 4 jours plus tard l'ennemi à Magenta. La participation du chemin de fer a donc été décisive.

Le chemin de fer a été immédiatement conçu comme un **vecteur d'unification nationale**. Stefano Jacini, ministre des Travaux publics en 1861, lance une politique de grands travaux saisis comme un exploit cimentant au sens le plus littéral l'unité nationale : « Ce sont les chemins de fer, qui, reliant avec la rapidité des moyens de transport les diverses parties de la péninsule, disjointes et inarticulées jusqu'à présent, plus que par les contraintes topographiques, par la multiplicité d'États distincts, par les principes disparates de gouvernement, et par les aspirations prépondérantes de tyrannie ou de défiance étrangère, doivent cimenter visiblement l'unité politique de la patrie à peine conquise, lui fournir la possibilité d'opposer à ses ennemis externes de prompts moyens de défense, et de dissiper toute crainte d'obstacles durables à son plus normal exercice de l'ordre interne. »[78]

L'acquisition d'une certaine familiarité avec les distances, avec les cartes géographiques et avec la diversité italienne est donc passée par le train. La gare constituant en quelque sorte l'étrange emblème du lien entre les Italiens. Comme nous l'avons vu *supra* à propos des paluds infestés par la malaria, le train a favorisé une certaine connaissance pratique du territoire italien. C'est aussi par le train que se diffuse **la pratique de l'heure fixe** non réglée sur l'heure locale. L'heure de référence est d'abord celle de la gare de départ du train : le chef de train y règle sa montre, confiée par les *ferrovie*, à l'horloge interne de la gare. Il communique ensuite l'heure à chaque station où le train passe. En 1860, il y a encore trois temps différents de référence, relatifs à Florence, Turin et Vérone. En 1866, alors même

[77] Les références historiques sont pour la plupart extraites de l'ouvrage de Stefano Maggi, *Le ferrovie*, op. cit.
[78] *Istituzione d'un comitato consultivo per le strade ferrate*, Turin, 1861, pp. 3-4

qu'elle n'est pas encore conquise, Rome devient la référence horaire, avant que l'horaire ne bascule sur l'heure de l'Europe centrale en 1893.

Toujours au service de l'unification italienne, en 1885, la « loi sur les conventions » concède l'exploitation du réseau à deux grandes compagnies ferroviaires, l'une côté ouest et côté est de l'Italie. Cette division longitudinale n'est pas due au hasard : l'intention du législateur est de développer les relations nord-sud. Durant la Première Guerre mondiale, le train est nommé « sixième armée combattante » pour son rôle considérable dans le transport des troupes, des blessés et des vivres, notamment dans les batailles du Frioul. Le train s'illustre aussi dans des rôles plus originaux, comme la surveillance de la côte adriatique. On peut aussi penser à l'extraordinaire plan-séquence de Bernardo Bertolucci dans *1900*, de 1976, où toute la Première Guerre mondiale est vue d'une fenêtre d'une voiture militaire. Du 29 octobre au 2 novembre 1921, le transport du soldat inconnu d'Aquileila, en Vénétie-Julienne jusqu'à l'autel de la patrie à Rome, s'est fait aussi par le train, ménageant une étape dans chaque gare importante.

Toutefois, le train a souvent fonctionné comme **artifice plutôt que comme moteur du changement économique et social de l'Italie post-unitaire**. Comme le souligne l'historien Stefano Maggi, « on avait en fait oublié que pour activer un processus de développement économique, il fallait la participation de tous les facteurs de production : c'était au mouvement commercial de promouvoir les chemins de fer et non l'inverse. »[79] Le chemin de fer a donc constitué, dans une ambiguïté fondatrice, **un promoteur et un motif de défiance de l'État central**, dont il reste sans doute encore prisonnier aujourd'hui.

Durant la période fasciste le train a été fortement instrumentalisé par le régime dès les premières années, pour affirmer l'ordre et obtenir un certain consensus de la population. Le **culte des « trains à l'heure »** en particulier a été développé par le ministre des Communications, Constantino Ciano, resté proverbial. Le slogan a fonctionné en fait comme une injonction intimée aux employés des chemins de fer. En nombre réduit d'un quart en 2 ans, des salaires fortement revus à la baisse à la base (par contraste avec les plus hauts salaires, nettement augmentés), surveillés par la milice ferroviaire, relayés par des tiers pour la surveillance des passages à niveau, les employés ont certainement fourni une productivité record, à l'image du tout nouveau système de direction unique instauré pour le quart des stations du réseau. C. Ciano déclare en 1925 que « les Italiens peuvent nourrir un vrai orgueil des chemins de fer, de leur fonctionnement, et de l'image qu'ils peuvent donner à

[79] *Le ferrovie*, op. cit., p. 74.

l'étranger. »[80] Et c'est en partie vrai, le célèbre guide Baedeker attestant par exemple de la fréquente ponctualité des trains.

La **typologie** des trains a de plus été complètement **refondue** et modernisée durant la période, par toute une série de projets volontaristes. Les trains **directissimes** tout d'abord, roulent sur des voies du même nom, au parcours optimisés, et présentées comme l'équivalent ferroviaire des autoroutes alors en construction. La directissime Rome-Naples est inaugurée en 1927, le jour anniversaire de la marche sur Rome, et la Bologne-Prato en 1934, toujours utilisée aujourd'hui, en attendant l'*Alta velocità*. Pour exploiter ces lignes, on recourt aux électrotrains, tel l'ETR 200, pour les exploiter. Ils sont emblématiques de **l'électrification contrainte** du réseau, du fait de l'embargo de 1937. Décidé par la Société des Nations, il portait sur le charbon et les combustibles liquides à la suite de l'invasion éthiopienne. Cela a constitué une révolution, puisqu'en quelques années, le trajet Milan-Rome est passé de 12 heures à seulement 5 heures et demi, soit mieux que les Intercity aujourd'hui ! C'est aussi juste avant la Seconde Guerre mondiale que l'Italie bat des records de vitesse mondiaux, l'ETR 200 atteignant en 1937 les 200 km/h entre Rome et Naples.

Les lignes d'intérêt régional ou local n'ont pas été oubliées. En 1932 Mussolini inaugure une nouvelle automotrice sur le trajet de Rome à Littora, ville construite *ex nihilo* sur les marais pontins bonifiés, symbole urbain de la lutte contre le palus[81]. L'automotrice est donc baptisée « **littorine** ». De plus, la catégorie des « **trains populaires** » fait son apparition à partir de 1931. Ces trains exceptionnels de seule troisième classe, à prix très réduits à partir de 1935, quittent les grandes gares pour rejoindre les plages ou la montagne l'espace d'une journée. Les trains partent vers 5-7 heures le matin, et rentrent à minuit. La fin de semaine est en effet devenue longue avec l'instauration du « samedi fasciste » et travaillé.[82] Certes ces « trains populaires » n'ont concerné qu'une partie très limitée de la population, celle des grandes villes, avec de 500 000 à un million de départs annuels jusqu'à la guerre. Mais les progrès conjoints des transports ferroviaires locaux et grande distance ont transformé la perception du train, lui qu'on appelait parfois au début du vingtième siècle « **mouvement des étrangers** » en référence aux nombreux touristes qui l'utilisaient. Dans l'entre-deux-guerres, le train se popularise certainement, en pleine dictature fasciste. Dans son film muet *Rotaie*,

[80] Cité par P. Berengo Gardin (1988), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di storia*, Rome, Riuniti, p. 171.
[81] L'inauguration fait d'ailleurs l'objet d'un des documentaires de l'Institut *Luce*, consacré au progrès technique. Il en est fait mention dans : « Treni e design », Vanni Pasca, art. cit., p. 389.
[82] Sur ce sujet, on pourra lire Andrea Giuntini (2002), « *Il turismo ferroviario in Italia dalle origini all'istituzione dei "treni popolari"* », XIII[è] Congrès d'Histoire Économique de Buenos Aires, 22-26 juin 2002, www.eh.net/XIIIcongress/cd/papers/4Giuntini.pdf.

chef d'œuvre de 1929, à une bourgeoisie décadente, Mario Camerini oppose un monde du travail plein de vitalité, incarné par la troisième classe.

En revanche après la Seconde Guerre mondiale, et particulièrement dans les années 1960, le train change d'image avec la généralisation de l'usage de l'automobile. Émerge en particulier l'idée du train comme un moyen dépassé, le **moyen de transport des pauvres**, particulièrement dans le cadre des migrations sud-nord. Toutefois peu après l'intensification du pendularisme, les limites corollaires du tout voitures et l'aventure de l'*Alta velocità* nuancent rapidement les représentations. D'autant que le terrorisme n'épargne pas le train : 10 attentats sont commis contre des trains dans la nuit du 8 au 9 août 1969. Cinq ans plus tard l'*Express Italicus* est touché. Enfin, l'attentat de la gare de Bologne, en août 1980 reste ancré dans la mémoire collective.

Le train conserve donc une fonction identitaire de l'Italie, symbolisée par une scène de *Good morning Babilonia*, de Paolo et Vittorio Taviani, sorti en 1987. Deux frères se trouvent au désespoir dans le désert américain, après la faillite de leur entreprise. Mais passe un train qui s'arrête. D'une voiture émane un chant en italien, « la vierge des anges ». Les deux frères s'approchent, découvrent un train composé d'Italiens émigrés, comme eux, et reprennent le chant à leur tour, comme si ce train était leur patrie, leur maison, comme s'ils s'en retournaient à leur enfance heureuse.

Par contraste, dans la scène finale de *Pain et chocolat* de Franco Brusati de 1974, le protagoniste joué par Nino Manfredi se retrouve lui aussi déconfit dans sa vie d'immigré. Décidé à retourner en Italie, il se retrouve dans le train avec les nationaux qu'il déteste le plus. Il ne résiste pas et tire le signal d'alarme pour s'enfuir. Malgré tout, mieux vaut la Suisse.

Dans ces deux cas, l'expérience du train est vécue comme celle d'une **Italie en miniature**, pour ces immigrés, **l'espace du train valant pour l'espace national**. Approfondissons la perspective en étudiant désormais ce qu'il en pour les migrations nord-sud en Italie.

2. les trains du sud

Les migrations intenses des Italiens du sud se sont faites par les trains, « coltinant valises ficelées et recouvertes de toiles »[83] accompagnées de paniers d'oranges. Des **« trains de l'espérance »** vers l'étranger, comme dans *Le chemin de l'espérance* de Pietro Germi.

[83] SCIASCIA Leonardo (2002) « La mer couleur de vin », in *La mer couleur de vin*, Paris, Gallimard, pp.37-72 (L'Imaginaire, trad. Jacques de Pressac) [*Il mare colore del vino*, 1973] « Il existe un train qui quitte Rome l'été à 20h50 annoncé par les hauts parleurs :"direct pour Reggio de Calabre et la Sicile".... »
Je remercie Jean-Louis Tissier de m'en avoir conseillé la lecture.

Sorti en 1950, il évoque l'émigration dans l'immédiate après-guerre vers la France, laquelle fut en fait surtout dirigée les mines belges et les usines suisses et allemandes. Et surtout tout particulièrement vers le triangle industriel italien Turin-Gênes-Milan. Lors du premier boom économique italien, 4 millions d'Italiens du *Mezzogiorno* ont ainsi gagné le nord, et en 1961 par exemple, 80 000 ont gagnés Turin. Une expérience vécue intensément et dont se fait l'écho Ettore Scola dans son *Trevico-Turin* de 1972. Au demeurant, le film qui fait figure de modèle du genre est sans conteste *Rocco et ses frères*, de Luchino Visconti, de 1960 : les 5 frères et leur mère, partis de leur Molise natale, se retrouvent à Milan Centrale, préoccupés et perdus, très chaudement vêtus, parce qu'ils imaginent la capitale lombarde comme un pôle nord…

L'armée a aussi favorisé à sa manière les migrations nord-sud, de manière à assurer un brassage et une unification culturelle du pays : les hommes natifs du sud sont envoyés à faire leur service dans le nord, et vice-versa. Comme cet interlocuteur, militaire de profession, natif de la province de Syracuse mais qui avait ses quartiers 1700 kilomètres plus au nord, à Udine.

Le premier de ces grands convois[84] a été la ***Freccia del Sud***, la « flèche du sud », reliant Syracuse à Milan. Elle est ensuite secondée par les glorieux Archimède, Cicéron, Tite-Live, Gregorovius, Von Platen, Maupassant et d'Annunzio. Palerme a aussi son train direct pour Milan, avec le Trinacre et la Conque d'or, mais aussi pour Turin, direct d'Agrigente : le mythique ***Treno del Sole***. Lorsque les régions du nord-est italien deviennent elles aussi attractives, le *ferrovie* créent le Triveneto, dont les deux convois de Palerme et Syracuse s'unissent à Messine pour rejoindre Venise, Trieste et le col du Brenner. Pour gagner le continent, le train s'engouffre voiture après voiture dans un ferry et gagne Villa San Giovanni après une demi-heure de traversée. Le sud de la péninsule proprement dite a bien sûr aussi été très impliqué, avec l'Express du Levant, de Bari à Milan, emprunté par Rocco et ses frères.

Aujourd'hui, ces trains n'ont pas disparu, y compris sous la catégorie « **Express** » à bon marché, et en UIC-X. La *Freccia del Sud* part chaque jour de Milan Centrale à 14h40, pour rejoindre le lendemain Syracuse à 9 h, et Agrigente vers 11h30. Elle est secondée par un autre express partant deux heures plus tard. De même, le *Treno del Sole* relie quotidiennement Turin à Palerme et Syracuse, avec 17 heures de voyage en compartiment de seconde classe. Enfin l'ex *Triveneto* s'intitule désormais la *Freccia della Laguna* et accomplit en l'espace de

[84] Pour une description du trajet : Massimo Ferrari, Emanuele Lazzati (1989), *Il Treno*, Milan, Idealibri, 191 p.

24 heures le trajet de Venise à Palerme et Syracuse. L'ancien Express du Levant, qui a perdu son nom, et la *Freccia Adriatica*, rejoignent Bari et Lecce, au départ de Milan et de Turin[85].

Il serait particulièrement intéressant d'étudier de plus près la fréquentation de ces trains, leur composition sociologique et leur fonction sociale, certainement atténuée comme nous l'avions suggéré *supra*. Non seulement parce que les autocars assument désormais une partie importante du transport nord-sud, comme nous l'avions évoqué (et il faudrait s'interroger sur les causes de cette perte de fonction sociale), mais aussi parce que la fracture de niveau de vie nord-sud et donc les jeux de migrations se situent désormais surtout entre les deux rives de la Méditerranée, impliquant d'autres moyens de transport.

Il n'en demeure pas moins que le train cristallise encore une partie des mouvements nord-sud de l'Italie, comme le Rita-Express le montre. Le slogan des organisateurs est : « voter pour descendre et non pas descendre pour voter », pour bien marquer leur espoir de retourner travailler dans l'île, en s'exprimant politiquement contre des pratiques mafieuses et pour un assainissement de l'économie de l'île. De manière significative, la carte du Rita-Express inverse le rapport nord-sud en bouleversant de 180 degrés **l'orientation traditionnelle septentrio-centrée** de la carte italienne, comme le montre le document 18.

En gardant à l'esprit **la relativité de l'opposition nationale à l'égard des inégalités méditerranéennes**, il est certain le nord et le sud de l'Italie sont divisés par des **inégalités ferroviaires importantes**. Il n'y a qu'à regarder la carte du réseau ferroviaire de l'Italie pour s'en convaincre : le maillage est plus lâche au sud, constitué fréquemment de lignes à voie unique. La publication d'un spot télévisé et radiodiffusé de Trenitalia a récemment démontré la sensibilité de cet aspect du clivage nord-sud[86]. Il évoque l'histoire d'un homme qui souhaite rendre visite à son oncle Pietro à Matera par le train. Mais Matera est l'unique capitale de Région à ne pas avoir encore de gare ferroviaire ! L'erreur de communication de Trenitalia n'a pas manqué de susciter une avalanche de réactions…

[85] Six autres Express assurent encore un service quotidien : Turin-Naples, Milan-Naples et Milan-Naples-Salente, Rome-Reggio Calabre, Rome-Lecce, Rome-Palerme/Syracuse, ainsi qu'un Express sud-sud : Bari-Sibari-Catanzaro Lido/ Reggio Calabre.

[86] Un clivage nord-sud complexe dont Dominique Rivière étudie les nuances à travers une approche stimulante de géographie régionale parue en 2004, *L'Italie : des Régions à l'Europe*, Paris, A. Colin, 252 p. (U Géographie).

Document 18 – La carte symbolique du Rita Express : pour un sud au nord
Source : site internet du Rita-Express[87]

Le sud est aussi touché par la vétusté de son matériel roulant: comme nous l'avons vu plus haut, l'introduction d'un train neuf sur les chemins de fer de Sicile date d'il y a moins de deux ans. Cette inégalité est renforcée par le fait que le tarif Intercity est identique à celui de la péninsule[88]. La climatisation est de plus rare dans le sud, là où pourtant elle est la plus utile. En Sicile comme dans le sud de l'Italie d'ailleurs, **les transports par autocars se substituent de fait bien souvent au train**. Dans un récit de voyage publié dans la *Repubblica*, un ami du narrateur manque le rendez-vous qu'il s'était fixé à la gare, faute d'avoir pu la trouver : « En Sicile, tout indique la pharmacie, la gendarmerie, les horaires des messes – mais pas la gare. Aucun panneau. Une omerta signalétique totale. Mais comment se fait-il ? Le président de la

[87] http://www.ritaexpress.it/
[88] En revanche, le prix des trajets régionaux est plus faible, comme nous le verrons, ainsi que celui de l'Eurostar, « déterminé par les conditions de marché » d'après Trenitalia, et en fait moins cher dans le sud, où le pouvoir d'achat est plus faible. Notons toutefois que l'Eurostar concerne peu de lignes de l'Italie du sud et est totalement absent de la Sicile.

Région et sa propre femme ne viennent-ils pas justement de cet arrière-pays agrigentin ? Arrivant en ville, tu comprends. Une rutilante flotte d'autocars à air conditionné t'attend. Les pancartes sur le pare-brise indiquent des destinations d'Intercity. L'un précise : "Agrigente-Rome, dix heures sans changement», mais c'est comme s'il disait « à climatisation garantie ». A qui appartiennent les bus ? A des concessionnaires favorisés par les financements publics et bien vus de la Région. » [89] Le propre frère du président de la Sicile est en effet à la tête d'une des principales entreprises siciliennes de transport en autocar.

Le sud est aussi particulièrement touché par la question des retards. Ainsi de l'étude conduite par l'association de consommateur Altroconsumo sur un échantillon de 706 trains longue distance lors des fêtes de fin d'année[90] : le retard moyen des trains à l'arrivée à Palerme a été de près de deux heures, de près d'une heure à Reggio Calabria et à Bari, soit nettement plus en **moyenne** que pour les gares du nord. Tout spécialement, les trains arrivent plus en retard dans le sens nord-sud que dans le sens inverse. Le retard en effet s'accumule en fait sur les tronçons sud, notamment sur les voies uniques où le passage des trains dans les deux sens augmente les risques de retard. Il est par la suite rattrapé ou réduit pour les trains vers le nord, mais se ressent en revanche en fin de course dans l'autre sens.

La question de l'équipement du sud est pour autant délicate. Si l'on prend pour critère la capacité de transport des lignes (le nombre de trains pouvant circuler sur une ligne), l'ensemble du *Mezzogiorno* à l'exception de la Campanie se retrouve sous la moyenne nationale : il y a un problème de qualité technique des lignes du sud. En revanche, quantitativement, le nord a un réseau ferroviaire sous dimensionné par rapport à son réseau routier. Le sud, en revanche, certes moins doté dans l'absolu en voies de chemin de fer, se trouve en meilleure situation relative. Le nord a donc un problème de couverture quantitative du réseau[91]. Ceci renvoie à l'inégal peuplement du nord et du sud italien : le sud possède des lignes de faible qualité peu fréquentées, et le nord des lignes de qualité mais trop fréquentées. La situation relative entre nord et sud n'est donc pas simple.

Il y a donc « du » sud dans le nord, et cela nous renvoie à une dimension très importante de la passion de l'opinion publique pour les dysfonctionnements ferroviaires.

---

[89] *Seconda classe*, récit de voyage en train, http://www.miol.it/stagniweb/due_uomi.htm

[90] Échantillon estimé non représentatif par Trenitalia, mais sans proposition alternative, données détaillées à l'appui : l'échantillon correspond aux trains partant et arrivant des gares de Milan Centrale, Turin *Porta Nuova*, Bologne, Rome Termini, Naples, Bari, Reggio Calabria et Palerme.

[91] *Reti e territorio. La dimensione dello sviluppo infrastrutturale nelle province italiane*, Istituto Guglielmo Tagliacarne, Ferrovie dello Stato, pp. 36-39

3. la peur des dysfonctionnements ferroviaires ou la hantise d'une Italie dans le Sud

Depuis trois, l'Italie connaît une **croissance considérable de la demande ferroviaire**, jusque là moribonde. Elle s'explique sans doute notamment par l'augmentation du prix de l'essence et la saturation des infrastructures routières. Mais cette croissance se fait surtout sentir dans la périphérie des grandes villes, de 20% à 30% d'augmentation annuelle, voire plus, sur certaines lignes des agglomérations de Milan, Rome et Gênes. Cette évolution positive n'en a pas moins provoqué une série de dysfonctionnements, et une partie de la presse a raillé les *ferrovie* incapables de prendre le train en marche. **L'année 2005-2006 est tout particulièrement émaillée de dysfonctionnements**, non seulement affectant les *pendolari* comme nous l'avons vu, mais aussi le transport grande distance.

Il y a d'abord eu une série d'affaires médiatiques concernant l'état de certaines voitures Intercity, qui a poussé le directeur de Trenitalia a remiser officiellement 500 des 8 300 voitures pour les remettre à neuf. Sans doute en fait près de 800[92], soit 10% du parc total de Trenitalia, déjà particulièrement limité faute d'investissements en capital fixe conséquents ces dernières années[93]. L'intention était de les restructurer au plus vite, mais les ateliers n'ont pas pu absorber une telle surcharge de travail, et de nombreuses voitures attendent encore dans les gares. Or le pic de fréquentation des fêtes de Noël a conduit à un accroissement de 30% de la demande en voitures par rapport à la normale. On estime donc que près de 40% du parc qui aurait été nécessaire a manqué pour les festivités. Rien qu'en décembre dernier, près de 7 000 trains ont été annulés, équivalent à 5 millions de places assises.

A ce problème structurel s'est ajoutée toute une série de défaillances conjoncturelles. Le retrait des voitures de la circulation n'a pas toujours été communiqué au système de réservation, qui a donc délivré des milliers de billets pour des places fantômes. De plus, le nouveau système des horaires mis en place le 11 décembre a bouleversé l'organisation des

[92] Comme le suggère Daniele Martini, dans son article : « Treni : perché non vanno », *Panorama*, 23 janvier 2006.

[93] L'achat de matériel roulant a subitement diminué depuis le changement du mode de financement de l'investissement, coïncidant avec la naissance de Trenitalia. Dorénavant, les *ferrovie* doivent trouver dans leur propre bilan les fonds nécessaires. Auparavant, l'investissement était financé par une augmentation de capital de la Société par Actions des *ferrovie*, et, lorsque les *ferrovie* avaient encore un statut public, par une loi les autorisant à faire commande du matériel auprès de l'industrie, avec dans le même temps, la création d'une ligne budgétaire spécifique dans le budget de l'État. Selon Marco Ponti interrogé sur ce point, les polémiques concernant l'état des voitures Intercity auraient pu être suggérées par Trenitalia elle-même pour obtenir des financements de remise en état du matériel.

convois, et n'a pas eu le temps d'être rôdé avant les fêtes. Enfin, la suppression en juin 2005 des divisions « Passagers » et « Transport régional » de l'entreprise a contribué à désorganiser le transport régional.

La **médiatisation de ces dysfonctionnements** s'est concentrée sur une série de points particulièrement intéressants pour comprendre la représentation du train en Italie, miroir des représentations nationales. Les dysfonctionnements ont été médiatisés par une série de **récits de témoignage** des voyageurs, comme dans La *Repubblica*. Le grand quotidien romain a en effet lancé un appel à témoignage par courrier électronique sur les mésaventures de Noël 2005 et sur les dysfonctionnements ferroviaires en général. Suite au flot de réponses, elle en a publié une synthèse en 4 articles. Le journaliste Valerio Gualerzi les introduit ainsi : « Le rapport qui lie les Italiens aux *ferrovie* est comme une histoire d'amour qui finit mal »[94]. Et il est vrai que ces récits obéissent souvent aux règles de la comédie à l'italienne, comique mais amère.

Le problème des **retards** constitue un lieu commun des *ferrovie* italiens et une vraie passion nationale. En 1899, devant l'allongement des retards, le parlement italien adopte une proposition de loi pénalisant littéralement le retard des trains, jusque lors reconnu comme une délit civil par la jurisprudence. Par la loi du 21 décembre 1899[95], les retards sujets à amendes au titre du règlement de 1873 constituaient ainsi une infraction au *Code pénal*, dont étaient personnellement et financièrement responsables les directeurs des compagnies !

Le tableau des départs et arrivées dans les halls et sur les quais des gares italiennes porte de plus la mention systématique « Rit. » ou « Ritardo », colonne spécifiquement réservée aux retards et à ma connaissance inconnue dans le reste de l'Europe[96]. Les retards peuvent prendre des proportions considérables, comme le titrait en une le journal pour *pendolari Metro* le 7 mars 2006 : « Une demi-heure de retard pour un train sur deux », reprenant les conclusions de l'enquête Altroconsumo évoquée *supra*. Mais au-delà de leur variabilité et de la tendance sur le temps long à la diminution, ils sont en quelque sorte vécus comme **à la fois permanents et inacceptables**.

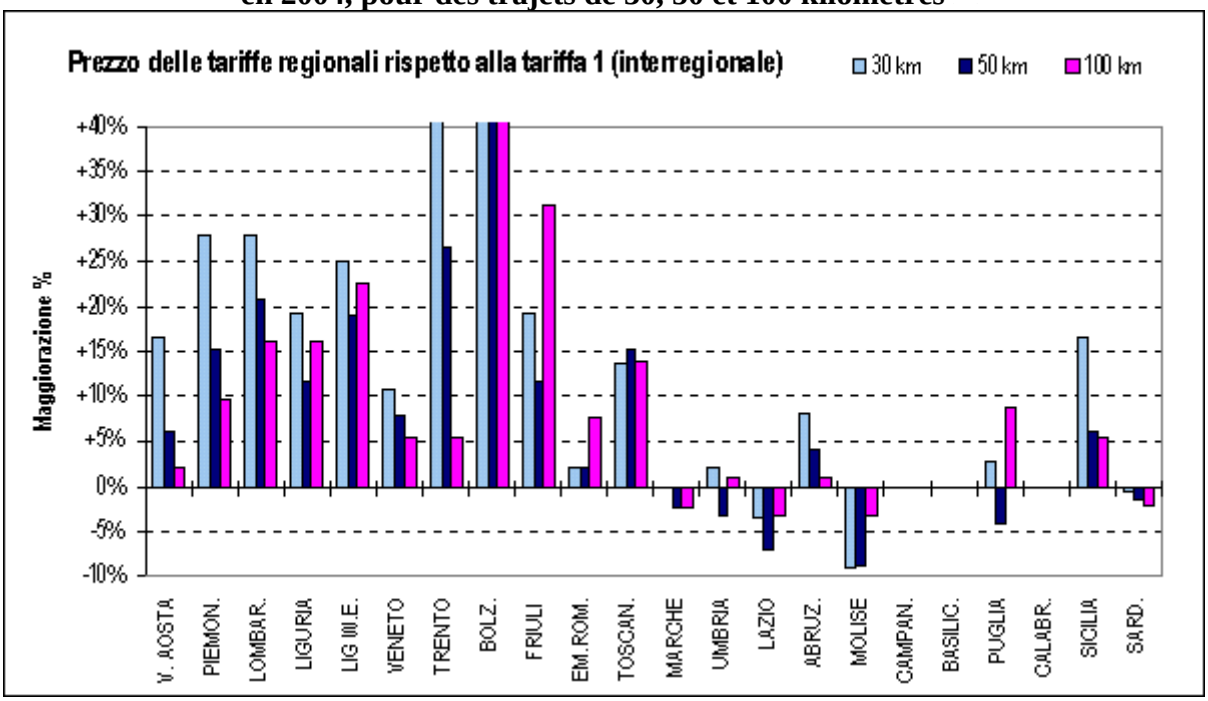
Objets de dérision, ils font **au sens propre « lieu commun »** pour les Italiens, jusqu'au terme utilisé en italien pour évoquer les correspondances, celui de *coincidenza*, au sens ambivalent puisqu'il signifie aussi « coïncidence », selon l'acception utilisée en français

[94] « Ferrovie, 35 anni buttati via. "Viaggio in piedi, come nel '71" », *La Repubblica*, 28 décembre 2005.
[95] Loi n° 466, « portant PROVVEDIMENTI de police ferroviaire, regardant les retards des trains », citée par Stefano Maggi, *Le ferrovie*, op. cit., p. 219.
[96] Découvrant la mention « ritardo » sur le panneau du quai, un certain nombre d'étrangers, inquiets, m'ont demandé si je connaissais l'ampleur du retard, ce qui montre que la mention par défaut de ce descriptif de variable ne va pas de soi.

pour ce mot[97]. Tout le contraire du terme de « correspondance », qui, au contraire, tend à valoriser une jonction permanente.

Le lieu commun du retard renvoie aussi à la traditionnelle méfiance entretenue à l'égard de l'État central, mais peut-être à l'avenir aussi à l'égard des Régions, même si leur rôle institutionnel n'est pas encore clairement défini, et *a fortiori* stabilisé dans l'opinion publique. Certes les Régions ont le beau rôle en mettant à l'amende Trenitalia, qui plus est sous forme d'abonnements à prix réduits. Mais, on l'a vu, leurs moyens de coercition sont assez incertains à l'avenir, et l'épineuse question financière pourrait bien les rendre moins populaires. Elles devront en effet assumer de plus en plus les lourdes charges du transport régional, quitte à augmenter encore le tarif régional, qu'elles ont toute autorité pour fixer. C'est qu'il y a, en Italie, 21 tarifs régionaux. Le tarif interrégional ou ordinaire est souvent un peu moins élevé et ne s'applique qu'aux trajets à cheval sur plusieurs Régions, ou plus exactement, aux trajets prévoyant le franchissement d'une des gares de confins régionaux définies par les *ferrovie*.

Document 19 – Le prix des tarifs régionaux relativement au tarif interrégional en 2004, pour des trajets de 30, 50 et 100 kilomètres [98]



L'augmentation des tarifs est surtout sensible dans les Régions du nord, comme on peut le noter sur le graphique du document 19. Ce dispositif a des conséquences surprenantes. Devant l'enchérissement des tarifs régionaux, certains *pendolari* prennent donc un

[97] J'emprunte cette réflexion à Claire Hancock.
[98] Toujours d'après Giorgi Stagni, « Le tariffe ferroviarie » (date inconnue) : www.miol.it/stagniweb/tarif00.htm

abonnement jusqu'à une gare d'une autre Région, pour bénéficier du tarif « ordinaire » interrégional. Ainsi Plaisance est en Emilie-Romagne mais c'est une gare de confins régionaux pour les *ferrovie*. Les *pendolari* de Plaisance travaillant à Milan achètent donc un billet Pontenure-Milan, Pontenure étant la première gare après Plaisance. Ils épargnent ainsi 150 euros par an.[99] Voilà qui nous met sur la piste des **limites à la régionalisation du transport ferroviaire**. Ces paliers régionaux des tarifs ont des effets discriminatoires : tous les *pendolari* n'ont pas leur résidence près d'une frontière interrégionale. Il y a aussi une certaine tendance des Régions à financer surtout des liaisons d'intérêt régional. Elles obéissent en cela à leur ancrage territorial et électoral, et contribuent donc à la raréfaction des trains interrégionaux à grande distance évoquée *supra*[100]. Ainsi, Bologne et Florence, séparées de seulement 97 kilomètres, ne sont pas directement reliées par un interrégional. Partant de Bologne, il faut prendre un nouveau train à Prato pour accomplir les 16 kilomètres qui séparent Prato de Florence *Santa Maria Novella*… Ces situations sont **vécues comme des « dysfonctionnements », en tant que manquement à la conception d'un service public** ent tant qu'homogène sur le territoire national.

Aux projets de nouveaux services mis en place par Trenitalia, la réaction est aussi très négative : le T-Biz, les massages shiatsu à bord du Rome-Milan, les leçons d'anglais à bord des Eurostar, ou la possibilité de louer des DVD pendant le voyage, sont en fait interprétés comme autant de synecdoques du train bourgeois, inadaptées à une réalité de trains prolétaires à peine en état de marche, ou pour reprendre l'expression toscane utilisée par une journaliste, une manière de « mettre une cravate au cochon », alors que les voyageurs se retrouvent « serrés dans des boîtes de sardines »[101].

Les **métaphores animales** ne sont pas ici innocentes et renvoient à tout un bestiaire aperçu dans certains trains nord-sud, à l'origine du scandale des voitures Intercity : moustiques, fourmis, tiques, poux, punaises, taupes, rats, etc. La très grande sensibilité de l'opinion à ce sujet, comme aux dysfonctionnements de la climatisation, s'exerce donc à l'égard d'**un milieu « naturel » fortement sud-méditerranéen**. Tout se passe comme si le train reflétait ici **le spectre d'une certaine Italie du sud**, assimilée à la saleté, à la souillure,

[99] C'est l'exemple pris par *La Repubblica* : « Treni, il paradosso delle tariffe. Una fermata in più e si paga meno », 1er octobre 2004.
[100] Ceux-ci sont un peu l'équivalent de ces « Intercités » évoqués *supra*, le tarif régional en France étant unique et confondu avec celui des Corails et Intercités. On en a souligné la dimension interrégionale plus qu'inter-urbaine, et la SNCF, estimant leur rentabilité insuffisante, souhaiterait en demander le financement aux Régions, qui s'y refusent…
[101] Daniele Martini, art. cit.

comme en témoigne le qualificatif péjoratif utilisé encore parfois à l'égard des Italiens du sud : les *terroni*, les terreux.

Nombreuses sont à ce propos les évocations de l'Italie ferroviaire comme une sorte de « **tiers monde** ». Pour prendre un seul exemple, le 27 juin 2005, l'association de consommateurs Codacons intitulait un de ses communiqués de presse : « Vacances : des interrégionaux comme des "wagons à bestiaux" de Bombay. La climatisation hors d'usage et des températures tropicales dans les wagons », ajoutant peu après : les trains en direction des localités de la côte « deviennent trop souvent de vrais saunas pour les passagers ».

Le train est donc conçu comme un **symbole trahi de l'Italie moderne**, d'une Italie qui voit dans ce sud affleurant le spectre d'un passé d'avant développement, d'un passé qui ne passe pas tout à fait. Le train comme symbole trahi de la fierté nationale et par là même **constitutif d'une identité paradoxale**, voici sans doute un des fils conducteurs majeurs des représentations du train en Italie. Il est très sensible dans un article de Francesco Merlo, publié dans le *Corriere della Sera* en 1998, qui s'intitule justement « Convois de troisième classe »[102].

« Plus qu'avec l'Europe, écrit-il, Burlando et Cimoli[103] doivent régler leurs comptes avec la Rome antique. Ce n'est pas le futur qui s'attaque aux nôtres, mais le passé. Ce n'est pas le progrès qu'ils ne réussissent pas à gérer, mais le passé. Encore hier Gramazio[104] a distribué aux journalistes un texte à prétention polémique, selon lequel l'état de choc des *ferrovie* ne résulterait pas d'un échec de la classe dirigeante italienne à moderniser le pays, mais serait le fruit d'une situation à la Feydeau, d'une sorte d'ébriété publique et privée de managers et de ministres. Si seulement c'était vrai. Mais le long des couloirs du train Italie, il y a tout une succession d'ombres délictueuses, un jeu d'iniquités, des apparitions et disparitions d'horribles *serial killers* qui habitent dans les toilettes, des agents secrets, des voies ferrées déracinées et des tragédies, des grands corrompus comme Necci, des saboteurs et des syndicalistes – des califes et des machinistes daltoniens[105] avec les mains souillées par le sang. Et résonne aussi le bavardage sociologique que le centre d'études Nomisma[106] (vous en souvenez-vous ?), le salon bolognais de Prodi, consacra, moyennant finances, à la modernité du train italien. Ce sera en revanche notre rendez-vous manqué avec l'Europe. A

[102] 3 juin 1998.
[103] Ministre des Transports et administrateur des *Ferrovie* de l'époque.
[104] Homme politique italien.
[105] La direction des *Ferrovie* tend à bien souvent rejeté la responsabilité des accidents sur les machinistes.
[106] Les *ferrovie*, sur demande de Romano Prodi, avaient commandé en 1993 un rapport qui a fait scandale sur l'*Alta velocità* à ce centre d'études, cofondé par Prodi en 1981. On lit notamment : « un train qui voyage à 300 km/h emploie la moitié du temps d'un train qui roule à 150 km/h ».

moins de faire comme au 19ème siècle, quand vinrent nous moderniser et nous sevrer les banquiers allemands, les ingénieurs belges, les industriels français de tram, les pâtissiers suisses, les négociants de textile et de vin anglais… ».

La gestion de l'espace ferroviaire fait donc l'objet d'un jeu d'acteurs particulièrement complexe qui entretient et est nourri par un jeu permanent et contradictoire d'oscillation des représentations du national au local, à travers par exemple la régionalisation, et du local au national, à travers la grande question du sud. Elle constitue donc une entrée très stimulante des dimensions culturelle et politique de l'Italie contemporaine. Mais à travers la question de la saleté des trains, omniprésente dans les récits de témoignage, ne renvoie-t- elle pas aussi la contradiction statutaire de l'espace du train, entre espace public et espace privé ?

Chapitre trois – penser le statut de l'espace du train

L'espace du train tel qu'il est utilisé par les voyageurs n'est pas sans ambivalence statutaire, mise en jeu notamment dans la question de la saleté, tant évoquée dans les discours sur le train en Italie. La plupart des Italiens attachent en effet une très grande importance à la propreté de leurs intérieurs, de leurs espaces privés, alors que l'espace extérieur et l'espace public ne mobilisent pas une telle attention. Tout se passe comme si le train, dans son ambivalence statutaire, était à la fois jugé « sale », au regard des critères qu'on attend d'un espace privé, mais parfois abandonné à la fin du voyage selon les règles moins exigeantes de l'espace public, l'utilisateur laissant des traces de son passage. Ce sont elles précisément qui empêchent l'utilisateur suivant de s'approprier comme il le souhaiterait l'espace public pour en faire un espace privé.

Certes, le problème de la propreté des trains renvoie aussi à de sérieuses limites dans la conception et dans l'âge des matériaux du train, à l'effet souvent « sale », ainsi qu'à un recours aux modalités discutables à certaines sociétés de nettoyage. Il n'en demeure pas moins vrai que le problème du « sale » renvoie à toute une conception de l'espace, selon qu'il soit apprécié ou déprécié socialement, selon les principes du « propre » et du « sale » qu'a notamment mis en évidence en anthropologie Mary Douglas[107]. L'espace du train hésite donc entre des usages sociaux ambivalents. Cherchons à cerner de plus près en quels termes on peut penser cette dualité. Trois perspectives peuvent être envisagées pour l'intègrer conceptuellement : celle de **non-lieu**, celle de l'« **habitat polytopique** » et celle du **cadre d'interaction**.

[107] DOUGLAS Mary (2005), *De la souillure. Essai sur les notions de pollution et de tabou*, Paris, La Découverte et Syros, 205 p. (Poche, Sciences Humaines et Sociales) [1971]

I – Un non-lieu ?

L'appréhension du train comme non-lieu est sous-jacente à de nombreux travaux ou réflexions. Partons donc de ses **sources théoriques**, pour saisir ensuite **l'ampleur de son utilisation dans les discours**, puis affronter la **difficulté persistante de l'ambiguïté statutaire** que l'abandon de l'usage de cette notion ne résout pas.

1. le non-lieu

L'ethnologue Marc Augé a fait des « non-lieux » le titre d'un de ses ouvrages[108], en fait surtout consacré à la « surmodernité » dont découlent les non-lieux. Il entend par surmodernité l'âge de l'après modernité, en tant que celui-ci est placé sous le signe de « l'excès ». Excès de temps présent, excès d'événements, excès de recherche de sens : tels sont les signes de la surmodernité que portent certaines « installations » spatiales, qui visent à la circulation accélérée des biens et des personnes. Les non-lieux sont de grands centres commerciaux, des camps de réfugiés ou bien encore, et surtout, des moyens de transport. Ils renvoient tous à une sorte d'antithèse du « lieu anthropologique ». Pour explorer cette fonction oppositive, cherchons à bien cerner ce dernier concept.

Le **lieu anthropologique** est défini comme « identitaire, relationnel et historique », dans une perspective somme toute assez proche de la conception de territoire développée par Joël Bonnemaison, investi d'affectivité. Mais plus précisément, pour Marc Augé, le lieu anthropologique renvoie à un « demi-fantasme de stabilité » sociale et de continuité historique, qui donne à résoudre les contradictions de pouvoir par la monumentalisation. L'inscription dans l'espace exerce une fonction symbolique, comme un bâton rompu, un *sim-bolon* dont le morceau concret et présent a une fonction de renvoi et de relais, esquissant comme en pointillés le morceau absent. Cette marque suggestive favorise ainsi l'articulation spatiale de l'identique et de la relation, d'Hestia et d'Hermès pour reprendre le couple proposé par Jean-Pierre Vernant.

Le non-lieu en revanche, est un pur produit de la surmodernité. Marc Augé fait même du non-lieu un véritable indicateur de comptabilité de la surmodernité, au point de suggérer d'additionner les voies aériennes, ferroviaires et autoroutières à celles des « habitacles mobiles, dits "moyens de transport" (avions, trains, cars, etc.) »[109] pour mesurer l'emprise spatiale de ce régime de l'excès. Outre sa fonction circulatoire (transport, transit, commerce),

[108] AUGE Marc (1992), *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 153 p. (La librairie du XX^{ème} siècle)
[109] *ibid.*, p. 101-102.

le non-lieu fonctionne dans un rapport spécifique à « l'installation ». Un rapport qui se joue dans « l'espace », dont l'abstraction et l'absence de structuration symbolique renvoient l'individu à « une autre image de lui-même ». Au contraire du rapport au lieu, l'individu est placé dans une position réflexive qui, en fin de compte, ne permet pas la relation.

Selon Marc Augé, l'identité de l'individu dans le non-lieu est abstraite, réduite à sa dimension juridique : « le contrôle *a priori* ou *a posteriori* de l'identité et du contrat place l'espace de la consommation contemporaine sous le signe du non-lieu ». Une fois bien identifié comme partie contractuelle, l'individu se trouve libéré de ses déterminations habituelles, et « sans doute, même, l'anonymat relatif qui tient à cette identité provisoire peut-il être ressenti comme une libération par ceux qui, pour un temps, n'ont plus à tenir leur rang, à se tenir à leur place, à surveiller leur apparence. »

D'où l'inversion fondamentale qui oppose lieu et non-lieu : « Alors que c'est l'identité des uns et des autres qui faisait le "lieu anthropologique" à travers les connivences du langage, les repères du paysage, les règles non formulées du savoir-vivre, c'est le non-lieu qui crée l'identité partagée des passagers. »[110] Il peut donc conclure que « c'est à la façon d'une immense parenthèse que les non-lieux accueillent des individus chaque jour plus nombreux »[111].

Mais comment cette mise entre parenthèse fonctionne-t-elle concrètement ? Pour Marc Augé, le non-lieu repose sur des interactions réduites au minimum, à une sorte de « mode d'emploi » nécessaire pour assurer la bonne mise en place des conditions de circulation. Il n'y a donc pas de communication personnelle, mais seulement des réponses (peut-être même seulement des stimuli) aux messages émis par des personnes morales et institutionnelles.

[110] *ibid.*, p. 127
[111] *ibid.*, p. 139

Document 20 – L'espace du train prescriptif ; cliché de l'intérieur d'un interrégional

La réflexion de Marc Augé sur la **dimension juridique du transport** est très intéressante, et enrichit l'analyse que nous avions pu en faire *supra*[112]. Tout d'abord parce que l'expérience du train est effectivement soumise à des injonctions inscrites dans l'espace même du train, à un emplacement particulièrement visible, comme sur cette fenêtre d'un interrégional qui en concentre les signes, sur la photo du document 20. De haut en bas, on rencontre d'abord un rappel sur le danger de se pencher au-dehors (le fameux « *è pericolo sporgersi* »), puis un logo d'interdiction de fumer sur la vitre elle-même, accompagné juste au dessous d'un texte évoquant lui aussi les règles de gestion de l'atmosphère aérienne : « Pour un meilleur confort, les voyageurs sont invités à tenir les fenêtres fermées. En cas d'avarie de la climatisation, demander l'intervention du personnel de bord pour débloquer la fenêtre. » Enfin, sur la barre de séparation horizontale traversant la fenêtre, la mention en quatre langues : « Ne jetez aucun objet par la fenêtre. » On voit par là même toute l'importance qui est accordée aux échanges entre intérieur et extérieur.

[112] cf. « Un droit de l'espace du train », dans le premier chapitre : « Le train comme terrain ».

L'approche par le non-lieu permet aussi d'évoquer ce qui, dans l'accès à l'espace du train, peut effectivement relever d'une sorte « identité provisoire » nouvelle, dans un certain anonymat qui laisse une marge de jeu à celui qui l'endosse. Mon interlocutrice Giulia, 35 ans, s'est vu par exemple un jour désigner une table dans un wagon-restaurant, comme c'est parfois la pratique sur les Eurostar. Le manager avec qui elle la partageait se révèle « particulièrement frimeur et sûr de lui », jusqu'à ce que ce masque tombe, lorsque sa mère lui téléphona, dévoilant sa vraie nature de *mammone*, de fils à maman.

Mais cet **anonymat relatif** est en fait assuré par l'absence d'interconnaissance des passagers, et non pas grâce au contrôle de la validité du titre de transport, qui au contraire peut révéler dans le train une part de l'identité réelle de son détenteur aux autres voyageurs. S'exprimer, fournir un titre de réduction, une pièce d'identité ou présenter un *texto* de portable comme billet, comme nous l'avions évoqué *supra*[113], en sont autant d'occasions. Mais les règles juridiques ne doivent pas être lues comme un pur « mode d'emploi » justifié par la technique. Le règlement des *Ferrovie* n'est pas pour l'essentiel une marche à suivre technique, il est lourd de normes sociales dont la violation n'entrave aucun fonctionnement mécanique du train, et de fait certains y ont parfois recours, s'affranchissant par exemple de l'interdiction de fumer. A trop attribuer aux exigences de la circulation et du transport, à considérer que leurs règles sont les seules sources de communication, appliquées systématiquement, on fait du non-lieu un espace surdéterminé de solitude collective. Marc Augé se prononce d'ailleurs en conclusion pour la constitution d'une « ethnologie de la solitude ».

Or, un peu plus haut dans son ouvrage, il s'interroge : « Comment imaginer l'analyse durkheimienne d'une salle d'attente de Roissy ? ». A supposer qu'une telle salle d'attente soit un non-lieu, on pourrait chercher à mesurer par exemple son effet d'anomie sur les individus. Cela pourrait nous mettre sur la piste d'une sorte de rituel du voyage d'acceptation plus ou moins difficile de l'isolement de l'espace de transport à l'égard du reste du monde, comme nous l'approfondirons plus tard[114]. Durkheim a après tout démontré que dans un cas aussi extrême de solitude que celui du suicide, le social avait un rôle explicatif considérable. Le non-lieu tend donc trop par moments à être vu comme une sorte de boîte noire fascinante, de frontière absolue des sciences sociales.

On peut partir du constat que les espaces de transport n'enferment pas en eux-mêmes des « sociétés organiques », mais cela ne permet pas de conclure à l'absence de formation sociale

[113] cf. « L'offre voyageur », *in* « Un droit de l'espace du train », *ibid.*
[114] cf. « Le rite de passage », *in* « L'ambivalente supension du voyage », chapitre 4 : L'espace du train pratiqué.

en leur sein, selon des modalités sans doute plus difficiles à saisir. La notion de « société organique » repose sur le concept de « solidarité organique » décrit par Durkheim, à propos des sociétés à division sociale du travail complexe. Or justement, on pourrait s'interroger sur la participation de ces espaces à la division sociale du travail, d'abord avec le personnel important qu'ils mobilisent, et qui font sans doute l'expérience au quotidien de cette organisation, le point de vue du passager étant sans doute trop exclusif. Mais on pourrait de plus s'interroger sur le rôle de ces espaces comme espace de travail pour les passagers mêmes, comme on le verra plus tard[115]. A prendre au sérieux la solidarité « organique », opposée par Durkheim à une solidarité plus « mécanique », on sent bien que l'importance de penser la complexité de nos sociétés. Les méthodes ethnologiques, qui s'appliquent généralement à des « communautés », doivent être totalement repensées lorsqu'elles empruntent des concepts sociologiques, lorsqu'elles s'appliquent à l'objet « société », pour reprendre le couple de concepts de *Gemeinschaft* et *Gesellschaft* proposé par Max Weber. Il y a un réel ajustement de l'analyse à opérer.

La perte d'identité décrite par Marc Augé suscite certes un certain sentiment passif de liberté sociale, mais aussi, comme il l'évoque, un « plaisir plus actif du jeu de rôle ». L'atténuation de certaines caractéristiques identitaires est donc compensée par l'expression d'autres éléments, dont on peut reconnaître avec Marc Augé qu'ils peuvent être d'origine largement intentionnelle et manipulatoire, dans un jeu d'acteurs. Mais d'autres *a contrario* laissent transparaître le statut social de l'individu, dans la gestuelle, les vêtements, les valises ou d'autres signes qui viennent en rappeler la teneur, lors du contrôle des billets ou d'un coup de téléphone, comme on l'a vu à l'instant.

Mais si le non-lieu, comme le lieu, n'existe pas sous une « forme pure » selon Marc Augé, considérons le alors comme un idéal-type, et cherchons à voir s'il s'applique au train. Cet exercice pourrait bien contribuer justement à montrer que l**a théorie du lieu et du non-lieu n'intègre pas vraiment le passage** du lieu au non-lieu, et surtout du non-lieu au lieu, comme le souligne dans une autre perspective Alexandre Gillet[116]. Les sociologues Enzo Colombo et Gianmarco Navarini achoppent eux aussi à cette difficulté théorique, à propos de la gare de Milan Centrale, définie à la fois comme un lieu et un non-lieu en « transformation permanente »[117].

---

[115] cf. « Être tendu vers », *in* « L'ambivalente supension du voyage », *ibid.*

[116] « Dérives *a*topiques », *EspacesTemps.net*, Textuel, 08 mai 2006
http://espacestemps.net/document1975.html

[117] cf. COLOMBO Enzo, NAVARINI Gianmarco (1999), *Confini dentro la città. Antropologia della Stazione Centrale di Milano*, Milan, Angelo Guerini e Associati SpA, (Guerini Studio), p. 51

Y aurait-il deux types de trains, un de lieu, un de non-lieu ? C'est ce que suggère Marc Augé : « le train, naguère, n'était pas si rapide qu'il empêchait le voyageur de déchiffrer au passage le nom de la station – ce qu'interdit la trop grande vitesse des trains actuels, comme si certains textes étaient devenus pour le passager d'aujourd'hui obsolètes. […] On lui en propose d'autres : dans le "train-avion" qu'est un peu le TGV, il peut consulter un magazine […] [qui lui rappelle] la nécessité de vivre à l'échelle ou à l'image du monde d'aujourd'hui. »

Il semble bien qu'avec l'exemple du TGV, Marc Augé hésite dans sa classification. Ne pas réussir à lire le nom des stations est-il tant caractéristique du non-lieu du train, alors quelques lignes plus haut, il évoque les villes « devenues des noms sur des itinéraires » comme un des traits du non-lieu autoroutier ? On peut aussi douter de l'originalité de l'incitation à la mobilité du magazine du TGV, qu'on retrouve aussi dans les trains à basse vitesse, comme on l'a vu avec l'exemple des publicités pour la bière ou le prêt rapide[118]. Les différences de degré entre train classique et train à grande vitesse ne deviennent-elles pas de nature dans l'analyse ?

De manière remarquable, l'argumentation se fige sur la vision passée du monde extérieur vu du train : « Le train, de son côté, était plus indiscret [que la route], le reste encore. La voie ferrée, souvent tracée derrière les maisons qui font l'agglomération, surprend les provinciaux dans l'intimité de leur vie quotidienne, non plus côté façade, mais côté jardin, côté cuisine ou côté chambre et, le soir, côté lumière. » Cela n'exclut pas qu'il y ait aussi des expériences d'intimité dans le TGV, y compris urbaines, comme la traversée de Poitiers par le TGV atlantique, ou l'approche des gares parisiennes, toujours à vitesse très modérée.

Mais outre les paysages, l'espace intérieur concentre aussi toute une vie. Celle-ci affleure même dans l'ouvrage de Marc Augé puisqu'il évoque « le réseau serré de moyen de transports qui sont aussi des espaces habités »[119]. Dès lors ce qu'il perçoit comme un « espace abstrait [que les voyageurs] sont conduits régulièrement à lire plus qu'à regarder » ne « leur devient à la longue étrangement familier, comme à d'autres plus fortunés, le vendeur d'orchidées de l'aéroport de Bangkok ou le *duty free* de Roissy I »[120] que parce que cet espace est aussi sous le signe d'une concrétude. Il y a de la singularité dans cet espace qui n'est pas pure abstraction : c'est de cette vie aussi qu'il nous faut impérativement rendre compte.

Le train n'est donc pas un non-lieu au sens où l'entend Marc Augé, édifice conceptuel dont l'application hésitante au cas du train montre certaines faiblesses. Il pourrait bien en

[118] cf. « Le train, instrument de la communication publique et politique », *in* « La diversification des acteurs », chapitre 2 : « Du national au local ».
[119] *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, 1992, op. cit., p. 100
[120] *ibid.*, p. 123

revanche être **un non-lieu au sens de Michel de Certeau, dans *L'invention du quotidien***[121]. Le non-lieu y repose aussi sur la notion d'espace, mais non entendue négativement comme chez Marc Augé. Au contraire, l'espace est conçu comme un détournement du « lieu de l'urbaniste », pratiqué par des « marcheurs innombrables » et ordinaires qui tracent des itinéraires et inventent des fonctionnalités nouvelles et subversives dans l'élément du quotidien. Il se rapproche donc plutôt de « l'espace anthropologique » au sens des phénoménologues, vu comme un « flux d'expériences », un « espace mouvant » à l'échelle de la personne, pour reprendre des expressions chères à Merleau-Ponty[122]. Une perspective qui nous met sur la piste de l'importance de la *metis*, de la tactique, instrument du faible profitant des temporalités pour saisir au vol les opportunités qui s'offrent ponctuellement à lui.

On pourrait même lire le train comme une sorte « d'**hétérotopie** », pour reprendre le concept de Foucault détaillé dans une conférence de 1967[123]. L'hétérotopie se vit dans l'expérience de l'hétérogène, lorsque des espaces sont « en rapport avec tous les autres emplacements, mais sur un mode tel qu'ils suspendent, neutralisent, inversent l'ensemble des rapports qui se trouvent, par eux, désignés ». Et Foucault de citer certains exemples institutionnels de « contre-emplacements », tels que les maisons de repos, les prisons ou les cliniques psychiatriques. Mais le train en lui-même n'en offre-t-il pas les caractéristiques, n'est-il pas justement un espace qui se met en rapport avec les différents lieux, tout en suspendant la liaison qu'il établit le temps du parcours, dans une sorte de neutralisation se jouant de la liaison dans un isolement paradoxal ? Nous verrons toute une série d'exemples qui nourrissent cette perspective[124].

Mais avant de trancher la question de savoir si le train constitue en définitive un « lieu anthropologique », cherchons à mesurer la portée historique et axiologique de l'argumentation de Marc Augé, qui renoue étrangement avec toute une certaine réception du chemin de fer en Europe, toujours persistante aujourd'hui.

---

[121] CERTEAU Michel de (1990), *L'invention du quotidien.* Tome 1 : *Arts de faire*, Paris, Gallimard, 350 p. (Folio Essais) [1980]
[122] Rapprochement esquissé par Alexandre Gillet dans « Dérives atopiques », 2006, art. cit.
[123] « Des espaces autres », in *Dits et écrits 2, 1976-1988*, Paris, Gallimard, 2001, pp. 1571-1581
[124] Ainsi peut-on penser l'ensemble du chapitre 4 : « L'espace du train pratiqué ».

2. « partir c'est mourir un peu »[125] : le train comme principe de mort

Alors que nous cherchons des pistes théoriques sur l'espace du train, il me paraît essentiel de s'arrêter sur une **perspective vivace qui aborde sous un angle particulièrement négatif l'espace du train**. Wolfgang Schivelbusch, dans sa fameuse *Histoire des voyages en train*[126], s'en est tout particulièrement fait l'écho, sans s'en détacher toujours. Cet ouvrage très documenté analyse les représentations du voyage en train dans les premiers temps du chemin de fer en Europe. Il mêle de manière stimulante les dimensions juridique, sociologique, économique, voire satirique du phénomène, mais pour souligner tout particulièrement les réactions très négatives des classes supérieures à son égard.

En référence aux voyages en diligence, le voyage en train est souvent vu par l'élite des contemporains comme une **certaine destruction de l'espace intermédiaire** séparant départ et arrivée. Cette perte de « l'ici et maintenant » des lieux est d'autant plus mal vécue que « l'unité technique du rail et du wagon » désavoue la circulation individuelle et contraint au monopole du transport, selon des horaires bien précis. Le passager se vit comme un simple paquet, attaché à un « projectile » dont il ne contrôle en rien l'atterrissage destructeur…

Georges Simmel et ses théories sur « l'intensification de la vie nerveuse » propre aux grandes villes sont mobilisées pour dresser une véritable **pathologie du train**. A regarder la fenêtre, l'accumulation quantitative des représentations paysagères à traiter par le système nerveux est vécue comme terriblement dangereuse. L'introduction de la lecture dans le train est vécue par certains contemporains comme une compensation de la « volatilisation » du monde extérieur par la vitesse. Mais elle est aussi jugée nocive pour la vue lors d'un congrès médical consacré à ce sujet en 1866, dénonçant l'effet ravageur de la perception instable des caractères. D'autant que la lecture contribue à la volatilisation de l'attention, portée surtout sur les journaux, dont la consommation augmente fortement au détriment des livres dans les kiosques de la maison Hachette[127]. Ces « pathologies » ont une telle importance que Wolfgang Schivelbusch y consacre au moins quatre chapitres : « Pathologie du voyage en chemin de fer », « Accident de chemin de fer », « Accident de chemin de fer, *railway spine* et névrose traumatique », et « Le pare-excitation ou la conscience industrialisée ».

---

[125] Titre d'un ouvrage intéressant dans la perspective développée *infra*, à en faire une lecture critique : IMBRÒ Maria Grazia, MAZZOLENI Gilberto (1979), *Partire è un pò morire. Per una etno-storia del treno in Italia*, Rome, Bulzoni, 119 p.

[126] SCHIVELBUSCH Wolfgang (1990), *Histoire des voyages en train*, trad. Jean-François Boutout, Paris, Le Promeneur, 252 p.

[127] *ibid.*, pp. 73-74

Une telle réception du train est celle des membres de première et deuxième classes, qui nourrissent de **nostalgiques souvenirs du « voyage »**, dont l'essence aurait disparu avec le développement chemin de fer. John Ruskin ou Henry James, ultimes voyageurs du Grand Tour, utilisent ainsi certes le chemin de fer naissant, mais marquent une nette préférence pour la voiture de poste. C'est typiquement ce genre de discours que le sociologue Jean-Didier Urbain a déconstruit dans *L'idiot du voyage* [128] : ils renvoient à cette opposition mythique entre le voyageur authentique et le touriste, c'est-à-dire celui qui banalise le monde, à la manière du train. « Le chemin de fer, note un contemporain en 1890, nivelle tout, galope comme un furieux, chassant le pittoresque : il n'y a pas d'autre ressource que de sauter en croupe et de galoper avec lui ».

On reproche au train une « domestication de l'itinéraire et du monde ». Le souci sous-jacent est de se différencier socialement, dans une **stratégie de distinction**, alors que la mobilité se fait moins clivante, et que « les » troisième et quatrième classes entrent dans le monde du voyage avec le chemin de fer, sans nostalgie possible de ce qu'ils n'ont pas connu.

Distinction donc, dans ces critiques permanentes de la collectivisation des transport, du pathétique de l'abolition du temps véritable du voyage, dans la peur du syndrome « Phileas Fogg » du voyage mécanique, du voyage « comme une valise », ou bien encore de « l'artificialisation du transport » et de « l'immatérialité illusoire » de la vitesse. Appuyées parfois par des données objectives, et notamment les dramatiques accidents des premières années du chemin de fer, ces discours ont contribué à nourrir tout un imaginaire qui vaut aussi pour lui-même. Celui de la locomotive qui s'emballe vers la mort ou des drames de compartiment, grands faits divers que la littérature et le cinéma ont très largement investi[129]. C'est toujours cet imaginaire qui rejoue dans les polémiques médiatiques sur les dysfonctionnements des *Ferrovie* : chaos, odyssée, enfer, débâcle, tels sont les termes les plus couramment utilisés pour les titres des manchettes, et qui renvoient au péril mortel ou métaphysique du voyage.

Dans cette perspective, le choix du terrorisme ferroviaire, qui a été particulièrement fort en Italie, ne s'explique peut-être pas seulement par une recherche d'ampleur de l'impact, mais aussi par la très grande impression qu'elle suscite en réactivant cet imaginaire[130]. Ainsi, dans

---

[128] URBAIN Jean-Didier (1993), *L'Idiot du voyage : histoires de touristes*, Paris, Payot & Rivages, Petite Bibliothèque Payot, 270 p. [1è édition : 1991]

[129] On pourra notamment se référer à la thèse d'histoire de Stéphanie Sauget (2005), *A la recherche des pas perdus : dans la matrice des gares parisiennes*, 498 f., Thèse de doctorat : histoire : Paris I : 2005, ainsi qu'à l'émission de France-Culture « Concordance des temps » consacrée à ce sujet, diffusée le 25 mars 2006.

[130] Marc Augé y voit plutôt le fait que le non-lieu soit une forme absolument contraire à l'utopie, n'abritant pas de société organique.

les entretiens menés, Luca et Chiara m'ont affirmé intégrer le risque d'accident dans le choix de leur wagon, excluant l'accès à la voiture de tête, la plus affectée en cas de choc frontal. La pensée de l'accident vient aussi à l'esprit de Chiara, lorsque la ligne est très fréquentée, comme entre Padoue et Venise. Ou bien, comme Giulia, lorsqu'elle aperçoit un feu de signalisation ferroviaire ou à l'approche d'un tunnel, les attentats jouant parfois de l'effet de souffle qui s'y trouve singulièrement renforcé. Ettore ou Guido évoquent au contraire la sécurité du train, comme pour s'en persuader. Les dernières statistiques publiées des *Ferrovie* pour la sécurité datent de 2003. Cette année là, ce sont les meilleures d'Europe, comme depuis longtemps grâce à la présence obligatoire de deux employés dans la cabine de pilotage. Toutefois, des accidents d'une rare intensité se sont produits depuis, et ont pesé sur les chiffres probablement, réactivé la peur de l'accident, plus sûrement.

La perspective développée par Marc Augé fait donc écho à toute une série d'opinions sur le train, qui fonctionne sur des **effets de nostalgie** et un principe de mort, collective et sociale. L'article de M. Colombo sur l'innovation dans les gares ferroviaires est emblématique de ces discours très normatifs sur la mobilité[131]. Quant à l'ouvrage d'Alessia Ferrarini consacré à la gare, surtout, et aux « trains dans l'imaginaire collectif », est entièrement orienté dans cette perspective[132]. L'un des deux chapitres consacrés au train est ainsi symptomatiquement consacré à « la perte du voyage ». On ne saurait cependant oublier le statut traumatique du train dans le monde de l'après Seconde Guerre mondiale, instrument du processus de froide destruction mécanique et industrielle de la Shoah, qu'évoque Gillo Pontecorvo dans son film *Kapò* de 1959.

3. ni lieu, ni territoire ?

Le train n'est pas un non-lieu au sens de Marc Augé, mais est-il pour autant un « lieu anthropologique » ? Nous avions remarqué que le « lieu anthropologique » relevait plutôt de ce qu'on appelle **territoire** en géographie culturelle. Christine Chivallon retient du territoire, en dernière analyse, qu'il s'agit d'une « "expérience totale de l'espace", qui fait se conjuguer en un même lieu les diverses composantes de la vie sociale : espace bien circonscrit par la limite entre intérieur/extérieur, entre l'Autre et le semblable, et où se donne à lire dans le

[131] COLOMBO M. (1997), « Tempo, spazio e informazione nella città mobile. L'innovazione nelle stazioni ferroviarie », *Studi di sociologia*, 1997, 35 (1) : « Tempi urbani e luoghi dell'attesa », pp. 31-54, 103.
[132] *Forme e icone del moderno. La stazione e i treni nell'immaginario collettivo*, Bologne, Pendragon, chapitre 3, pp. 85-98

rapport fonctionnel et symbolique à l'étendue matérielle, un ensemble d'idéalités partagées. »[133]

De ce point de vue, l'expérience du train se fait bien dans une limite claire entre intérieur et extérieur, cette silhouette qui marque sans doute le plus les représentations du train, telle que la dessinent par exemple les enfants. On montrera sans grande difficulté que les relations d'usage du train sont investies de significations particulières, et réductibles à certaines aspirations communes : le train comme espace public soumis à un droit d'accès, dans lequel on doit pouvoir séjourner à une certaine place le temps prévu pour l'accomplissement d'un certain carnet de route. On peut aussi parler d'une certaine limite entre l'Autre et le Semblable, l'Autre ne pouvant s'introduire dans le train que si on le suppose Semblable, détenteur lui aussi d'un droit d'accès. De manière révélatrice en effet, l'absence ostensible de ce droit devant les contrôleurs, puis le refus de la régularisation, entraînent l'exclusion systématique à la prochaine station.

Reformulant, toutefois, et par là même retravaillant, le concept un peu plus loin dans son article, Christine Chivallon rajoute une autre condition : le territoire « fait référence, dit-elle, à une expérience particulière de l'espace de l'ordre de la durée et de la singularité communautaire ». Or la durée est précisément ce qui manque à notre communauté de voyageurs : le temps de parcours est limité d'entrée de jeu, convenu d'avance. C'est même ce qui rend cette communauté isolée « supportable », acceptable socialement. Le train n'est donc pas un territoire dans la mesure où l'on distingue bien « le dispositif conceptuel qui permet d'entrer dans n'importe lequel des modes de construction de relation sociale par l'espace – dispositif souvent référé par les géographes par le terme de territoire [et qu'on peut nommer spatialité] – [de] l'un de ces modes mêmes »[134] qui bénéficiera exclusivement de l'appellation de territoire.

Dans cette conception du territoire comme un « point d'origine d'une spatialité bouleversée », comme une « notion plus souple que rigide pour la tordre, la diffracter et la faire se déformer selon les réalités rencontrées », certes le territoire n'est pas un « type idéalisé renouant avec le mythe d'une communauté solidaire enracinée à une terre complice et bienfaisante »[135]. Mais force est de constater que l'espace du train repose sur une spatialité assez différente, une sorte de « **territoire provisoire** ». Même lorsqu'il est tissé notamment par les mêmes acteurs *pendolari*, les « places » sont remises en jeu après chaque trajet.

[133] « Fin des territoires ou nécessité de conceptualisations autres ? », *Géographies et cultures*, 1999, n° 31, p. 131
[134] ibid., p. 136
[135] ibid., p. 131

L'espace du train est aussi variable dans son étendue : certains wagons peuvent être ajoutés ou ôtés au convoi d'une fois sur l'autre, ou bien condamnés en l'absence d'un nombre suffisant de contrôleurs. Toute personne qui s'attarde dans cet espace est d'ailleurs rappelée à l'ordre par le contrôleur, comme j'ai pu le noter un jour à l'arrivée de l'Eurostar à Milan Centrale.

L'espace du train est-il alors un **lieu** ? Oui, dans la mesure où ses distances internes ne se révèlent pas très importantes à l'usage, au contraire, c'est plutôt la forte contrainte de l'extension limitée de l'espace qui l'emporte. En revanche, le train a très certainement une fonction de gestion des distances de l'espace qui lui est extérieur, constitué comme territoire à travers l'instrument technique qu'est le train. Il s'agit donc d'un lieu en tant que « le territoire est englobant alors que les lieux sont englobés et liés jusqu'à former une unité », comme le souligne Denis Retaillé dans le chapitre du *Monde du géographe* consacré au territoire[136]. Mais précisément, l'espace du train n'est pas seulement englobé, il participe très fortement à la liaison des lieux entre eux de manière non seulement symbolique, mais aussi politique, une dimension que réhabilite Denis Retaillé dans la définition du territoire. Et aussi fonctionnelle : il englobe et il lie les lieux du voyage dans une jonction cénesthésique.

Territoire et lieu ne sont pas vraiment différenciés dans la définition de Christine Chivallon, puisqu'elle définit le territoire comme une conjugaison de composantes de la vie sociale en un « même lieu ». Tout se passe comme si le lieu, expérience du territoire, se substituait à lui. La notion de « lieu anthropologique » entretient aussi l'incertitude. Dans un article plus ancien, la géographe souligne que l'espace des anthropologues, ou lieu anthropologique, est proche du territoire conceptualisé dans les années 1980 dans la géographie française, comme « une médiation et un moyen de générer de l'altérité » par l'espace. Mais pour le définir plus précisément, elle évoque « ces *emplacements* travaillés par le social, traités par l'esprit humain et qui deviennent pourvoyeurs de relations et d'histoire. »[137] Des emplacements territoires ? **La spatialité particulière du train est justement de conférer une certaine labilité réticulaire, d'être support de structuration du territoire par les individus, tout en restant un lieu.** C'est en cela sans doute qu'il fonctionne comme une hétérotopie, profitant de son statut de frontière mobile[138].

[136] 1997, Paris, Presses de Sciences Po., chapitre 3, p. 118

[137] 1996, « Repenser le territoire. A propos de l'expérience antillaise », *Géographie et cultures*, décembre 1996, n° 20 : « Spécial territoires », p. 46

[138] On pourrait enrichir à ce propos l'analyse d'Enzo Colombo et Gianmarco Navarini, dans *Confini dentro la città*, op. cit., qui utilisent les notions de frontière et de confins fréquemment à propos de la gare comme marge de l'espace urbain. Elles valent aussi et indissociablement par la fonction de connexion spatiale ferroviaire de la gare.

L'importance des discours dans la mouvance du « non-lieu » de Marc Augé, dont l'anthropologue a le mérite d'expliciter et d'étayer l'argumentation, contraint en retour à saisir l'espace du train dans sa complexité de spatialité orthogonale au territoire qu'il constitue pourtant. Mais il se constitue aussi comme hétérotopie à l'égard de l'habitat, dont il esquisse une forme alternative dans le cadre d'une société « d'individus mobiles », autre figure pour penser ensemble espace public et espace privé.

II – le train habité

Envisager l'espace du train comme un espace qu'on habite suppose de repenser conceptuellement l'habiter avec souplesse, pour l'envisager dans sa pluralité, dans ses modes d'habiter. C'est seulement une fois ces **aspects théoriques** assurés, qu'on pourra chercher à établir ce qui, dans l'expérience du train, relève de **l'appropriation personnelle et corporelle**, et en chercher **les limites dans le jeu des distances interpersonnelles**.

1. repenser l'habiter

Comme espace privé mais singulier, il me semble que l'espace du train peut être une entrée fort intéressante pour saisir des formes d'habiter plus transitoires. A travers deux articles[139], Mathis Stock propose d'étudier l'habitat relatif à une « **société à individus mobiles** ». A prendre plus en compte en effet le rôle de la mobilité dans l'expérience des individus, on est amené à douter de la pertinence de la congruence entre population et lieu telle que la propose la tradition de la géographie régionale, usant de la représentation cartographique du peuplement, assignant d'une certaine manière les individus à résidence. Non que les individus soient de purs mobiles, mais la prise en compte de leur mobilité modifie l'appréciation de leur investissement symbolique et pratique des lieux géographiques entre identité et altérité, entre familiarité et étrangeté.

Dans cette perspective, il ne s'agit donc pas de se pencher sur le rapport à l'oecoumène ou à la Terre en général, tel que l'ont particulièrement approfondi Eric Dardel, Anne Buttimer ou Augustin Berque. Il ne s'agit pas non plus de rendre absolue la centralité du lieu habité et la singularité de ses représentations, sur lesquelles reposent de nombreuses analyses de l'*experience of place* de la *humanistic geography*. Le domicile n'est sans doute pas le seul

[139] cf. 2004, « L'habiter comme pratique des lieux géographiques. », *EspacesTemps.net*, Textuel, 18 décembre 2004, http://espacestemps.net/document1138.html, et 2005, « Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? », *EspacesTemps.net*, Textuel, 25 mai 2005, http://espacestemps.net/document1353.html

modèle du lieu avec lequel on puisse tisser des relations d'intimité ou de proximité, et le modèle des coquilles du moi d'Abraham Moles[140] mériterait d'être réévalué : les gradients de familiarité ne s'organisant pas (ou plus) par cercles concentriques de l'espace proche au monde entier. La variable discriminante pour déterminer la familiarité aux lieux est probablement moins la distance que la fréquence, ce qui suppose d'être **plus sensible aux temporalités et aux différentiels d'accessibilité**.

Dans cette acception large de l'habitat, on peut définir un lieu habité dans la mesure où il est **pratiqué**. La liaison entre pratique et habitat de ne va pas de soi, elle donne sens au lieu. Elle dépend, outre de son accessibilité, des qualités physiques et symboliques du lieu, mais aussi des ressources stratégiques de ceux qui le pratiquent, un lieu pouvant s'associer de manière plus ou moins adéquate à une pratique considérée. La plupart des actions des hommes n'ont sans doute pas vocation à organiser l'espace géographique, mais à le pratiquer, et les lieux sont objets de projets divers. Il y a plusieurs manières de faire avec les lieux, et plusieurs lieux possibles pour des manières de faire.

Le lieu peut être pour certains acteurs un lieu non pas du quotidien mais de pratique décalée, moins affirmée et plus expérimentale. Ces espaces secondaires n'en sont pas moins importants, « parce qu'ils concrétisent la *distance au rôle*, note Jean Rémy[141], condition de *réflexivité.* Ceci donne une maîtrise qui permet de s'impliquer dans le social sans s'y laisser piéger. […] Vu ces mises à distance spatiales, la mobilité devient une ressource de plus en plus décisive au service d'une individuation du projet ». La réflexivité dans la mobilité n'a donc pas du tout le même rôle que celui que lui attribuait Marc Augé à propos du non-lieu.

L'habitat devient donc dans cette perspective « polycentrique » grâce aux diverses formes de mobilité qui le rendent possible. Toutefois, Mathis Stock n'évoque pas étrangement le lieu dont la pratique est favorisée par excellence par la mobilité : le moyen de transport lui-même, ici l'espace du train. Lui dont les diverses mobilités en rendent singulièrement la pratique possible, et en particulier le couple dégagé par Wilbur Zelinsky s'y applique. La pratique du train est prise entre « circulation » et « migration », selon que la mobilité s'engage sans ou avec rapport fort à l'altérité et l'ailleurs[142].

---

[140] « Vers une psycho-géographie », *in* Antoine Bailly, Robert Ferras, Denise Pumain (dir.), *Encyclopédie de la géographie*, Paris, Economica, 1995.

[141] Cité par Mathis Stock, « Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville », *in* Monique Hirschborn, Jean-Michel Berthelot (dir.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 142

[142] Cité par Mathis Stock, « *The hypothesis of the mobiliy transition* », *Geographical Review*, vol. 61, n°2, 1971, pp. 219-249

Plus qu'à l'opposition entre transport régional et transport longue distance, cela nous ramène au caractère transcalaire de l'espace du train : un Eurocity, dont on s'attend à ce qu'il soit plutôt de migration, peut être aussi emprunté pour un trajet de circulation, sur une distance moyenne, avec des pratiques fort diverses. Les phénomènes de migration et de circulation peuvent d'ailleurs être interdépendants. Cosimo, né près de Syracuse, est parti travailler comme chef de gare dans la province de Trévise, où retraité, il vit aujourd'hui. Auparavant, il profitait de son statut de cheminot, de *ferroviere*, pour « descendre » chaque fin de semaine « au pays ». Ces voyages entre nord et sud se jouaient donc comme une circulation, sur fond de répétition de la migration.

Cette approche suggère donc un lien, de prime abord paradoxal, entre mobilité et habitat. Il peut s'appliquer tout particulièrement à l'espace du train, lieu de pratiques diverses dont on cherchera à apprécier si elles sont plus ou moins spécifiques du train ou associées à d'autres lieux[143]. Cela nous permettra de mieux comprendre le « style d'habitat » du train.

La perspective de l'habitat polycentrique concerne à la fois l'espace privé et l'espace public, puisque habiter un lieu peut référer à des pratiques concernant l'un ou l'autre. Il ne permet néanmoins pas d'en penser plus précisément les rapports, sauf à comparer les pratiques. Cherchons d'abord à cerner quel est l'espace privé dans le train, puis ses limites interindividuelles.

2. avoir et occuper une « place », enjeu des corps

L'espace privé dans le train est surtout celui de la « **place** » qu'on y obtient, et dont nous chercherons à montrer qu'elle s'ancre essentiellement sur une sorte de support physique et symbolique. Classiquement, elle s'appuie sur un siège qu'on occupe. Il y a là tout un rapport du corps au train, qui doit beaucoup jouer dans l'expérience du train. On pourrait constituer toute une **grammaire des postures**, en les photographiant, en travaillant sur l'ergonomie et l'utilisation variée qui est faite du siège et de ses environs. Il serait possible de s'inspirer des travaux sur la géographie du corps[144] et sur les usages sociaux du corps, explorés depuis longtemps par les sociologues. Nous nous limiterons ici à quelques remarques qui soulignent l'importance de cette dimension pour comprendre l'espace du train.

---

[143] C'est l'enjeu de : « Être tendu vers » et « L'effet de distanciation », *in* « L'ambivalente suspension du voyage », chapitre 4 : « L'espace du train pratiqué ».

[144] cf. BARTHE DELOIZY Francine (2003), *Géographie de la nudité : être nu quelque part*, Rosny-sous-Bois, Bréal, 239 p. (D'autre part) ; pour la sociologie, cf. notamment BOLTANSKI Luc (1971), « Les usages sociaux du corps », *Annales ESC*, vol. 26, pp. 205-233

Nombre de mes interlocuteurs apprécient tout particulièrement le confort du siège de l'Intercity : comme nous l'avions vu, on peut y régler la hauteur de l'appui-tête, qui de plus a deux oreillettes, avec un dossier allongeable à volonté. Lorsque le siège n'a pas été « restylisé », il est de couleur beige-marron, souvent considéré comme sale, ce qui peut plus ou moins limiter l'appréciation positive de l'assise. De même, les Moyenne Distances possèdent des sièges jugés le plus souvent très confortables, munis de deux grandes oreillères et d'un espace important pour les jambes. Mais ils sont aussi considérés comme assez sales, l'âge des sièges, les couleurs sombres des tissus employés et le noir des oreillettes n'inspirant pas confiance. Fabio explique par exemple que nombre de femmes évitent le contact de leurs cheveux avec l'appui-tête, ce qui suppose une posture contrainte, une réelle discipline du corps. **Le confort et la propreté** tels que mes interlocuteurs en font l'expérience semblent en fait souvent de fait exclusives l'une de l'autre sur les trains italiens.

Les sièges des Eurostar, des TAF ou des Vivalto, sont en effet souvent perçus comme plus propres, car plus récents et de couleur plus vive. Mais on leur reproche une certaine raideur et l'absence d'oreillettes efficaces. L'Eurostar est dépourvu d'oreillettes et tenter de dormir y est rarement une expérience jugée facile. Quant aux TAF, aux Vivalto, ainsi que les autres voitures régionales restylisées, le plus souvent dans les mêmes couleurs bleues et blanches, le système de l'oreillette unique, prévue pour « favoriser la conversation », est souvent peu appréciée dans l'espace privé. A oublier sa présence, certains s'y heurtent la tête douloureusement, alors sa petite taille ne la rend pas très fonctionnelle : il est difficile de s'y reposer. Elle peut néanmoins servir comme appui-tête pour placer sa tête un peu plus en avant, afin de se pencher sur sa lecture par exemple. Mais la raideur des sièges ne rend pas la position très confortable, et les muscles de maintien de la tête travaillent beaucoup.

On reproche de plus aux TAF, aux Vivalto, aux Deux Étages et aux Surbaissées le peu d'espace pour les jambes, ce qui renforce la raideur de la position. Les Deux Étages non restylisés sont particulièrement critiqués pour leur banquette sans bras de séparation sur laquelle « on ne sait pas comment se placer » souligne Giorgio. Lors de la conception, c'était en effet la capacité qui avait primé, comme on l'a vu précédemment[145]. Au sein de la flotte actuelle, seuls les Minuetto et les InterCity Plus conjuguent aujourd'hui à la fois confort et propreté ressentie, pour laquelle le vieillissement des équipements est particulièrement

[145] cf. « Les anciens modèles » dans : « Les voitures de transport régional », *in* « L'espace du train entre technique et design », chapitre 1 : « Le train comme terrain ».

rédhibitoire.

Document 21 – Figures du corps et de l'espace personnel dans l'étage surbaissé d'un Train à Haute Fréquentation entre Padoue et Venise

Le corps peut aussi **dépasser l'investissement du siège**. Dans un TAF par exemple, on peut se pencher sur le siège voisin pour y feuilleter un journal. Le rebord qui fait office de plinthe le long des fenêtres peut être investi pour y poser le pied d'une jambe qu'on cherche à allonger à une certaine hauteur, l'autre sous le siège d'en face, comme sur la photographie ci-contre du document 21. Sur ce cliché s'expose toute l'organisation de l'espace personnel : les bagages sont posés en vis-à-vis, le téléphone portable sur la petite console de la fenêtre, le journal sur le siège voisin, la tête appuyée sur (non contre) l'oreillette unique, d'où un certain raidissement du port de la tête. Saisis dans le sens de la marche, tout semble indiquer l'orientation, voir une certaine tension vers l'arrivée, jusqu'à la montre placée en évidence, que le sommeil ignore.

Le corps dans l'Eurostar peut lui aussi chercher à s'étendre. Les consoles qui séparent les fauteuils en vis-à-vis sont considérées par Giorgio « comme un obstacle plus qu'une aide ». Si l'on veut par exemple utiliser son ordinateur en seconde, elles sont trop hautes pour écrire confortablement sur le clavier, les poignets travaillent trop. Giorgio place donc l'ordinateur

sur les genoux, l'ouverture de l'écran étant cependant limitée par la console. La console gêne aussi l'extension des jambes, notamment en direction du couloir, elle fait aussi obstacle à la circulation des grandes valises à roulettes. Elle a aussi un rôle limitant plus intentionnel : celui d'empêcher toute utilisation du siège en vis-à-vis comme repose-pieds. Elles rappellent ainsi l'aménagement prescriptif et prohibitif s'exerçant sur les usages du mobilier des espaces publics : il vise souvent à empêcher de s'y allonger pour dormir, à grands renforts de barres de séparation ou de dispositifs analogues. Toutefois, les consoles sont aussi détournées de leur usage traditionnel, justement pour dormir. La console supporte le haut du corps, plongé vers l'avant à l'horizontale, la tête sur les bras croisés. La console se substitue aux oreillettes et à une inclinaison généreuse des fauteuils, dont l'Eurostar en seconde est dépourvu.

La configuration change notablement si l'usager ne dispose **pas d'une place assise**. C'est une situation qui n'est pas rare dans le transport régional, mais non négligeable aussi sur les trains grande distance. Sur les régionaux tout d'abord, il y a souvent une poignée d'appui posée sur l'appui-tête. Elle fonctionne comme un « point d'ancrage », un **support** pour le corps debout, qui limite les effets des oscillations de la voiture sur l'équilibre. Les valises peuvent aussi faire office de support symbolique, en légitimant l'utilisateur dans l'utilisation de l'espace, différencié et singularisé : il marque un usage personnel, une « place ». Elles contribuent aussi au maintien physique du corps, par leur inertie plus importante, ou de support à la lecture. Les barres d'appui à la montée, les murs sur lesquels on s'adosse, les marches des escaliers ou courant le long des parois : voilà autant d'ancrages susceptibles d'ancrage si les places assises font défaut.

Quant aux places non assises des trains grande distance, il sera difficile d'utiliser les cas particuliers de l'Intercity Plus, des Eurocity, des Euronight et de l'Eurostar. L'usage de places non assises n'y est pas prévu, puisque la réservation y est obligatoire. Toutefois dans la pratique, l'absence de système de sur-réservation favorise ce type de situations. Si la réservation pour un train n'est plus disponible, certains usagers achètent un billet pour le train suivant de la catégorie. Mais ils montent dans le premier train dans l'espoir fondé d'y trouver de fait une place, où ils sont régularisés au tarif de 8 euros. Un nombre non négligeable de places réservées ne sont de fait pas utilisées dans les trains. Mais si de nombreux passagers font le même raisonnement, l'effet d'agrégation des comportements individuels peut conduire à la saturation des places assises. L'absence d'intégration de cette marge de sur-réservation dans le système de billets conduit ainsi à des effets pervers.

Reposons-nous donc plutôt sur l'exemple de l'Intercity, dont la portée pourra donc parfois s'étendre aux autres catégories assimilées. Contrairement au cas français, il existe des

strapontins disposés dans le couloir des compartiments. Les compartiments sont le plus souvent entièrement laissés aux détenteurs des places assises, et c'est dans le couloir que se crée l'essentiel des « places » surnuméraires. La fenêtre constitue le support de place par excellence, notamment sur les Express où celle-ci s'ouvre à moitié. Elle joue un rôle considérable parce qu'elle fonctionne comme un palliatif à la très grande occupation de l'espace. Outre ses fonctions de support et d'aération, elle se présente comme une échappatoire spatiale, mais aussi temporelle. A regarder l'avancée du train sur son parcours, on peut estimer le temps restant à attendre dans cette position, que l'arrivée soit proche pour soi ou pour un nombre significatif d'autres passagers. Le cas du Rita-Express en est exemplaire, ici au départ en gare de Bologne sur le document 22.

**Document 22 – Dans l'attente du départ du Rita-Express,
le 25 mai en gare de Bologne**

Il nous permet de lire ici la proximité des pratiques de l'espace de la fenêtre et l'espace de la porte d'accès au train. Fonctionnant comme autant de figures de seuil de l'habitat, elles sont l'occasion d'une expérience classiquement provisoires, lors des temps d'attente du départ ou de l'arrivée en gare.

A contrario, les formes les plus marquées de « place » dans le train sont celles des couchettes et surtout des wagons-lits, qui cherchent à reconstituer l'espace de la chambre à coucher, modèle de l'habitat par excellence. Mais toutes ces places, y compris les plus prestigieuses, sont provisoires, et l'espace du train en fin de course redevient public. C'est ce qu'ont bien compris ceux qui, à l'arrivée en gare, passent immédiatement dans les voitures pour récupérer les objets personnels oubliés, même quelques instants. Il s'agit d'une pratique fréquente à Naples d'après Luca, ou bien à Milan Centrale, selon les auteurs de *Confini dentro la città*[146]. Elle y est exercée par des groupes d'immigrés, de clochards et de toxicomanes.

Le **caractère provisoire de l'habitat** affecte aussi les « places » du chef de train, des contrôleurs, et du reste du personnel naviguant, mais encore les formes d'occupation du train hors du temps d'utilisation commerciale du train. On peut penser notamment à celles des mécaniciens, qui prennent parfois leurs pauses dans les voitures de première classe sur lesquelles ils travaillent[147], mais aussi à celles de *squatt* nocturnes. A Milan Centrale, ces *squatts* concernaient au début des années 1990 tout particulièrement deux trains. Le Volghera-Milan arrivait vers 23 heures, un poste chaud pour la nuit pris d'assaut notamment par les nord-africains qui lavaient les vitres des voitures aux carrefours de la ville lombarde, ainsi que le train en provenance de Bordeaux, particulièrement convoité, parce que les portes des compartiments étaient équipées de serrure[148].

Le train comme hébergement provisoire mais aussi précaire est particulièrement bien mis en valeur dans une scène du film d'Alberto Sordi *Polvere di stelle*, de 1973. Elle raconte l'histoire d'une compagnie qui se déplace toujours en train, une nuit surprise à dormir dans un train arrêté dans une petite gare :

« Mais que faites –vous donc ici ?, interroge un agent de la Police ferroviaire.

– Il nous faut prendre le train.
– A quelle heure ?
– A onze heures du matin.
– Et que faites-vous ici à huit heures du soir ?
– Nous ne voulons pas risquer d'arriver en retard. »

On perçoit bien ici les limites imposées par l'institution à l'usage personnel du train, quelles sont en revanche celles qu'impose la proximité des autres passagers ?

[146] COLOMBO Enzo, NAVARINI Gianmarco (1999), *Confini dentro la città.* op. cit., p. 77
[147] Je m'appuie ici sur le témoignage d'un mécanicien d'un grand atelier de la SNCF dans le sud de la France.
[148] D'après Claude Bernieri (1993), *Stazione centrale, ore 24. Storie di emarginazione,* Clusone, Ferrari, 287 p. Cité par Enzo Colombo, Gianmarco Navarini (1999), *Confini dentro la città*., op. cit., p. 158

3. les limites de l'habiter

Outre des limites temporelles, l'espace privé d'un individu connaît en effet des limites spatiales, à la frontière des autres espaces privés et de l'espace public. Pour mieux connaître ces limites, il me semble utile de recourir aux théories de **proxémie** proposées par Edward T. Hall dans *La dimension cachée* en 1966[149]. Elles font certes désormais partie intégrante de l'histoire de la sociologie, et à ce titre seraient particulièrement justiciables d'une critique de l'absolutisation implicite des différences culturelles dans la gestion des distances interpersonnelles[150]. Elles tendent à être figées dans de vastes « aires culturelles » assez imprécises, dans une perspective esquissée à grands traits, assez psychologisante, alors qu'il s'agit de normes de comportement résultant d'une construction subtile et complexe, qui sont susceptibles de varier et d'évoluer.

Cela n'invalide pas ce me semble la pertinence de l'objet, ni le rôle novateur de ses théories par ailleurs relativistes dans la contestation des « principes universels » de la *Charte d'Athènes* de 1933. Edward T. Hall a en effet été un des premiers à dénoncer l'ampleur du problème urbain américain et une de ses causes principales : la méconnaissance dans l'urbanisme de ce qu'il appelait des « besoins », des attentes construites socialement en matière d'espace. Pour mieux saisir l'intérêt de ses travaux, suivant l'anthropologue Françoise Choay dans sa postface à l'édition Points Seuil, il serait bon de résister à la tentation de le rattacher au courant culturaliste, et de le placer plutôt dans le paradigme de « l'environnement global », lié à l'évolution de la technique, à l'échelle des temps dilatés de l'école des Annales, et au niveau des mécanismes que la conscience ignore. C'est cette perspective qui l'a conduit à affronter des savoirs dont il n'était ni spécialiste ni praticien.

Si pour lui, « comme les molécules en mouvement qui constituent toute matière, les êtres vivants se déplacent et exigent des quantités d'espace plus ou moins déterminées », ces « **enveloppes spatiales** » ne sont donc pas figées comme les « coquilles du moi » que nous avions évoquées à propos de l'habiter. La variation de cette quantité d'espace dépend tout particulièrement du contexte architectural dans lequel l'individu se trouve. Or ce contexte est socialement construit dans ses dimensions : « l'expérience ne peut donc être considérée comme un point de référence stable, puisqu'elle s'insère dans un cadre déjà façonné par l'homme ». Comme nous le verrons, le choix par exemple du compartiment ou du salon à ambiance unique façonne et est façonné par une certaine structure des relations et des distances interpersonnelles.

---

[149] HALL Edward T. (1971), *La dimension cachée*, Paris, Seuil, 256 p. (Points) [*The Hidden Dimension*, 1966].
[150] Et d'une critique de genre portant sur certains de ses exemples…

Une telle perspective permet de penser à la fois la relativité et les effets de la **saturation** de l'espace du train. La notion est relative, en ce qu'un train de *pendolari* sera le plus souvent estimé « surpeuplé » ou « saturé » en Italie à une densité moindre que celle équivalente la saturation japonaise, dont on connaît la très forte occupation au mètre carré des trains de banlieue. Mais pour reprendre le paradoxe de Thomas, la justesse d'une représentation n'est pas pertinente par rapport à ses conséquences[151], et une saturation vécue comme telle dans un train encourage les tensions entre voyageurs ou à l'égard des contrôleurs, lesquels se cantonnent presque toujours dans leur espace réservé en cas d'affluence. Pour Edward T. Hall, « comme dans les lois de gravitation, l'influence qu'exercent deux corps l'un sur l'autre est inversement proportionnelle non seulement au carré, mais peut-être même au cube de la distance qui les sépare. A mesure que le *stress* devient plus sévère, la sensibilisation à l'entassement s'élève également – comme l'irritabilité – si bien que l'exigence d'espace ne cesse de croître en fonction de sa disponibilité. »[152]

Etward T. Hall se penche aussi sur la **richesse des registres sensoriels** dans l'expérience de l'espace. Il évoque notamment l'espace kinesthésique, tel qu'il nous est rendu par les divers efforts musculaires que nous y accomplissons : à se heurter sans cesse dans le couloir à une série d'obstacles, le wagon semblera particulièrement grand, par intensification des sensations kinesthésiques. Les quelques 300 mètres de longueur d'un Eurostar franchis en guise d'une promenade dans le train équivaudrait ainsi à une promenade de plus grande ampleur en extérieur.

Mais ses travaux les plus intéressants portent sur « les distances chez l'homme » évoquées au chapitre 10, où il dégage **4 types de distances interpersonnelles**, dont une souple utilisation serait particulièrement intéressante. La « distance intime », jusqu'à 40 centimètres selon lui pour un Américain blanc moyen, n'est pas normalement admise en public. La vision y est souvent déformée. L'odeur, la chaleur du corps et le rythme de la respiration y sont très sensibles. Toutefois, en cas d'affluence dans les transports en commun, ces rapports de proximité sont imposés. Ils seraient autrement considérés comme intimes, et s'accompagnent donc de stratégies défensives : rester le plus immobile possible, s'écarter si possible au premier contact de l'autre, et sinon, contracter localement les muscles impliqués. La détente et le plaisir étant interdits avec les inconnus, les mains se placent bien souvent le long du corps

[151] « *If men define situations as real, they're real in their consequences.* »
in THOMAS William I., THOMAS Dorothy Swaine (1928), *The Child in America: Behavior Problems and Programs*, New York, Knopf, p. 572.
[152] *ibid.*, p. 160

ou sur quelque support disponible, dont nous avions souligné plus haut l'importance, les yeux fixant quelque lecture ou l'infini, si possible par la fenêtre du train.

La « distance personnelle » permet déjà le maintien d'une petite « sphère protectrice ». Elle joue tout d'abord dans un mode proche, de l'ordre de 45-75 centimètres, où la saisie de l'autre par le bras est facile, le travail des yeux important. C'est dans ce mode que se jouent les communications entre sièges voisins. En revanche, le mode lointain s'organise plutôt de 75 à 125 centimètres environ, de la distance où l'on peut tenir quelqu'un à longueur de bras à celle où les bras des deux individus peuvent à peine se toucher. Les communications entre passagers en vis-à-vis se situent donc à la limite supérieure de ce mode. Hors de l'espace du train, à la « distance personnelle », on discute de sujets personnels, à hauteur de voix modérée.

Puis vient la « distance de sociabilité », celle à laquelle s'effectue normalement l'essentiel des conversations. Elle se situe au-delà de la limite du pouvoir sur autrui : les détails intimes du visage ne sont plus perçus et surtout, il n'y a plus de contact simple du corps de l'autre. Elle est de l'ordre de 1,2 à 2,1 mètres pour le mode proche, le regard intégrant une part croissante de la personne. Le mode lointain, de 2,1 à 3,6 mètres est revanche plus formel, avec un faible travail musculaire de la vision. Pour ne pas interrompre la conversation, il faut bien souvent se pencher ou allonger le cou afin d'éviter les obstacles. Il correspond typiquement à des conversations de part et d'autre d'un compartiment, ou bien d'une fenêtre d'un carré à celle d'en face, dans le cas d'un *open space*. La « distance publique », enfin, est hors du cercle ou l'individu est directement concerné : elle correspond ici par exemple aux sièges des autres carrés.

Par conséquent, **les distances sociales dans le train sont un peu plus resserrées que dans l'espace normal, quitte à faire assaut de conventions pour compenser l'absence suffisante de distance**. Les discussions s'effectuent plus favorablement en vis-à-vis, ou mieux encore en diagonale d'un carré de sièges, plutôt qu'entre deux sièges voisins, qui se prêtent peu à la conversation, en dehors des conversations personnelles. Comme nous le verrons[153], la distance publique dans le train n'est pas non plus négligeable.

L'approche par l'habiter nous a permis de repenser le rapport au lieu dans le sens des pratiques, notamment d'***hexis*** spatiale, de rapport social du corps dans l'espace. On a pu en délimiter les limites temporelles et spatiales, à travers le jeu des distances interpersonnelles appliqué à l'espace des sièges. Mais les limites spatiales sont aussi déterminées de manière

[153] cf. « Les limites de la sociabilité », *in* « La sociabilité », chapitre 4 : « L'espace du train pratiqué »

plus dynamique, dans le cadre d'une situation qui ouvre un espace à la négociation entre voyageurs.

III – Un cadre d'interaction

Après avoir établi **l'importance de la situation** dans le fonctionnement de l'espace du train, nous chercherons à **approfondir l'importance du cadre** de situation dans le train, et **les facteurs qui le déterminent**.

1. L'interactionnisme symbolique : penser la situation

Pour saisir les mécanismes et les formes de négociation de l'espace dans le train, on peut s'inspirer des travaux d'**Erving Goffman**, maître de l'interactionnisme symbolique. Dans *Les relations en public*[154], il s'affronte en effet à la « **coprésence corporelle** » en public, mais de manière complémentaire aux analyses d'Edward T. Hall. Il propose une microsociologie des acteurs sur le terrain de l'espace public, où l'essentiel des interactions vise à éviter les incompréhensions et à montrer qu'on ne cherche pas offenser.

Le gain de conceptualisation concerne déjà l'appréhension des individus eux-mêmes, en tant qu'ils constituent des « **unités véhiculaires** »[155]. Ce sont des sortes de coques mobiles, dont la circulation dans un espace comme celui du train suppose toute une série d'interactions d'ajustement. Elles reposent sur un « code de circulation », pour affronter les problèmes de collision. Celui-ci n'est cependant pas partagé par tous, et son extension socio-spatiale limitée est problématique : elle peut compliquer les interactions. Généralement, ce code de circulation dans l'espace public différencie les usagers de l'espace public et ses professionnels : dans le train, le chef de train, le contrôleur, le responsable du chariot « mini-bar », ou encore les policiers et les douaniers ont bien souvent la priorité.

Les différences de mobilité dans le déplacement sont donc intégrées par les individus, les moins chargés par exemple accomplissant un travail important d'évitement des autres « unités véhiculaires », et peuvent faciliter la mobilité des unités les plus lentes : un cas classique dans le train étant l'aide au transport des valises, notamment aux portes d'accès au train et pour les jucher sur les porte-bagages. Les personnes âgées, les femmes et les personnes les plus chargées, même dans la force de l'âge, sont ainsi susceptibles d'être aidées dans un certain

[154] GOFFMAN Erving (1996), *Les relations en public*, tome 2 de *La mise en scène de la vie quotidienne*, Paris, Minuit, 376 p. (coll. Sens Commun) [*Relations in public*, 1971]
[155] *ibid*, chapitre 1 : « les individus comme unités », pp. 21-33

code de conduite observé à de nombreuses reprises en France ou en Italie. Un code de conduite diffusé dans certaines couches des sociétés scandinaves tend en revanche à ne pas souligner ces inégalités de mobilité[156]. Cette préoccupation est souvent intégrée par les individus susceptibles d'aider, prenant le parti d'attendre une demande explicite ou une situation justifiant explicitement une intervention, et non de l'anticiper. Les différences subtiles de code impliquent donc des attentes différentielles de comportement dont l'espace du train peut mettre en scène les effets interactionnels, dans une sorte de « laboratoire urbain », notamment entre touristes étrangers et Italiens.

Les individus sont aussi envisagés comme « **unités de participation** »[157], ce qui constitue un grand apport de l'analyse des interactions par rapport à une appréhension ethnologique de l'espace public comme celle de Marc Augé[158]. Définies comme les unités fondamentales de la vie publique, elles sont formées d'un individu seul ou accompagné. Un « individu avec » est vu comme un individu dans un groupe d'individus, défini par une certaine proximité écologique et un rituel, lorsque l'individu intègre ou quitte le groupe. Un individu seul est en revanche relativement exposé au contact, mais il a un choix moindre des lieux où il s'assied, car le choix d'une place peut sembler une invitation ou une ouverture. Il a aussi une moindre liberté d'interaction avec les autres passagers, pour leur proposer ou leur demander de l'aide. S'il agit d'une manière considérée comme surprenante, il sera jugé plus durement que s'il était accompagné. C'est là une dimension essentielle de l'espace public qui a beaucoup joué dans mon travail de terrain. La marge d'initiative d'un seul enquêteur est nettement plus étroite, que ce soit pour observer ou pour interagir et réaliser un entretien.

Prendre par exemple des photographies en étant accompagné est interprété par les autres passagers comme une pratique interne au groupe. De plus, le fonctionnement social interne limite l'inhibition sociale à l'égard de la communauté des passagers. Les passagers auront en outre plus de difficulté à aborder un groupe plutôt qu'un simple individu, pour lui demander de justifier son comportement. La pratique en solitaire permet néanmoins une plus grande concentration dans l'observation, et après l'établissement du contact, peut se révéler un atout, favorisant l'intégration à une unité de participation. Comme le souligne Goffman, ces

[156] Enjeu suggéré par Claire Hancock dans une perspective de genre.
[157] *ibid*, ch. 1, pp. 33-41
[158] Enzo Colombo et Gianmarco Navarini, auteurs de *Confini dentro la città*, op. cit., doivent ainsi recourir à la notion d'unité de participation de Goffman (cf. n. 2, p. 45) pour définir des « tribus ». Les deux sociologues sont disent-ils perçus comme une « tribu à deux membres » (cf. p. 167). L'articulation entre anthropologie et interactionnisme n'est pas évidente dans l'espace public…

changements de statut, d'individu seul à individu accompagné et réciproquement, ont une importance particulière, que nous approfondirons dans le quatrième chapitre[159].

Mieux cerner l'individu permet aussi d'enrichir la connaissance de son espace privé, ce que Goffman appelle les « **territoires du moi** ». L'expression vaut sans doute plus pour le caractère heuristique de ses connotations éthologiques et symboliques, que pour les acceptions de territoire telles que nous les avons abordées *supra*. Ce « territoire » s'applique à une série d'objets, définie comme une « réserve », dans une logique d'ayant droit. Le grand intérêt de son approche est d'en détailler trois formes de gestion.

L'individu possède tout d'abord un « territoire » fixe, dépendant de lui-même et soutenu par la loi : son intégrité physique. Il gère aussi des territoires « situationnels », partie intégrante de l'équipement fixe du lieu, mis à la disposition du public comme biens d'usage, dans une location temporaire. Elle est particulièrement formalisée dans l'espace du train en cas de réservation d'une place assise, les termes temporels y étant clairement fixés comme on l'a vu à propos du règlement associé[160]. La situation est en revanche plus complexe pour l'occupation d'une place dont on ignore si elle a fait l'objet d'une réservation officielle, une incertitude non négligeable en Italie. Enfin, l'individu a aussi des réserves « égocentriques », les effets personnels surtout, qui gravitent autour de l'ayant-droit et sont typiquement revendiquées à long terme, mais pas toujours (les journaux sont souvent abandonnés ou donnés lors de l'arrivée).

Ces trois territoires sont interdépendants, et définissent l'espace personnel. Cela nous renvoie à l'analyse de Edward T. Hall, mais Goffman la précise. L'espace personnel est moins un contour qu'une sphère, car les exigences autour du corps sont plus fortes vers l'avant, limitées par la disposition des sièges alignés et se faisant face. Un individu qui fait face à un autre va donc plutôt nourrir un souci de l'espace personnel portant sur la distance en ligne droite qui le sépare de l'autre (on pense au jeu complexe des jambes des 2 personnes en vis-à-vis), et, pour l'étendre par procuration quand il se sent trop serré, concentrer son regard au-delà de la fenêtre[161]. Surtout, la légitimité de l'espace personnel varie beaucoup, par un mécanisme de justification dont les fondements se modifient sans cesse, tout particulièrement pour le train, celui de la densité locale de population. L'étendue de la réserve est donc situationnelle et temporaire. Dans un compartiment ou un salon, on devrait donc observer un ajustement systématique de la disposition à chaque gare, avec montée ou descente de

[159] cf. « La lutte des places », *in* « La vie interne ».
[160] cf. « Le droit dans l'espace du train », *in* « Un droit de l'espace du train », chapitre 1 : « Le train comme terrain »
[161] C'est l'intérêt de la note 2 pp. 44-45, Goffman, *ibid.*

voyageurs. Mais comme le note judicieusement Goffman, si les arrivées suscitent une redisposition des espaces personnels, il n'en est pas de même des départs. C'est qu'un individu quittant sa place pour une autre montre qu'il ne souhaite pas rester plus longtemps près de son voisin. Le jeu est complexe : il consiste à s'éloigner le plus possible, notamment lorsque la situation concerne deux personnes de sexes différents. Ne pas tenir compte du changement de densité pourrait être mal interprété. Mais il doit aussi veiller à limiter les « comportements d'évitement » trop offensants. Il peut donc y avoir des individus relativement proches dans une voiture ou un compartiment presque vide, sans entretenir de relation.

Erving Goffman enrichit aussi notre approche de la « **place** », même s'il ne l'envisage que sous sa forme classique, celle de la place assise. C'est un **territoire situationnel**, un bien rare, fixé dans un cadre, le plus souvent séparé par des accoudoirs : dans ce cas, les limites de la place et de l'espace personnel s'y superposent. « Faciles à voir, à revendiquer, et à défendre », les places assises sont au centre de stratégies qui absorbent une part importante de l'attention des individus durant le voyage. Lorsque arrivent de nouveaux voyageurs, le voyageur peut disposer une partie de ses effets personnels sur la place libre, afin d'obliger ceux qui la convoitent à les déplacer ou à lui demander de déplacer quelque chose qui symbolise sa personne. Il peut aussi utiliser une partie de son corps, ou quelque chose qui « contamine » la place (comme ses pieds). Tous ces éléments fonctionnent comme des « marqueurs » du territoire, mais quelques mots peuvent aussi en faire office. Enfin, il pourra détourner les yeux de ceux qui la recherchent, pour les décourager.

Le voyageur entrant, quant à lui, peut prendre un certain temps pour choisir une place, dans une phase de balayage de l'espace d'une ou plusieurs voitures. Lorsqu'il aura jeté son dévolu sur une place, il pourra ne pas en demander l'accès à ceux qui l'environnent si le trajet est court. Mais le plus souvent, il utilisera une formule rituelle : *posso ?, permesso ?, è libero ?*[162] S'il adopte la dernière formule, la plus impersonnelle, il impliquera le moins possible les deux passagers, puisqu'il s'agit d'une demande de renseignement, et non explicitement le commencement d'une interaction de courtoisie. Il obtiendra donc normalement une réponse plus immédiate, et sans doute plus favorable.

La perspective de l'interaction symbolique nous permet donc de penser en situation, dans le train, la co-création de l'espace privé et de l'espace public. Comme le souligne Isaac Joseph, « la force de la notion de scène [forgée par Erving Goffman] tient précisément à ce

[162] Respectivement : puis-je ?, ai-je votre consentement ?, cette place est-elle libre ?

qu'elle combine le phénomène et le terrain, le fait social comme accomplissement et le contexte comme lieu de l'action riche d'indices et lourd de risques. »[163] Examinons donc tout particulièrement le rôle de ce terrain.

2. le cadre n'est pas un décor

Se penchant sur une variété impressionnante d'espaces publics, on pourrait s'étonner de ce « travail de déclassement des terrains »[164] opéré par Erving Goffmann, qui mérite d'être analysé. Il s'agit pour lui de dégager les règles de l'interaction publique de ce qu'il appelle le « décorum » de la scène. Cela ne signifie pas que ce cadre de scène ne l'intéresse pas, mais qu'il en part comme d'un « système de référence » dont les individus tiennent compte ou font feinte de ne pas tenir compte. Dans l'étiquette de la rencontre et de la conversation, ils en jouent à un autre niveau, dans un cadre de référence qui a sa validité propre et qu'Erving Goffman cherche *in fine* à décrire[165]. Nous chercherons en revanche à nous attarder sur le premier « système de référence », celui des qualités du lieu, dont les structures pèsent d'un poids certain dans l'interaction.

Dans ce système de référence, celui de l'espace physique et socialement constitué du train, il y a d'abord des configurations architecturales qui sont plus ou moins « **sociofuges** » ou « **sociopètes** », pour reprendre les termes utilisés Edward T. Hall. Il me semble que de ce point de vue, l'opposition entre compartiment et *open space* condense deux conceptions de l'arrangement des espaces publics et privés[166] et de la sociabilité. Le compartiment est issu du modèle de disposition en U de la diligence, qui faisait lui-même référence à celui de la chaise à porteurs : l'espace de la diligence est comme l'équivalent de deux chaises à porteurs accolées.

Le **compartiment** fait donc référence à toute une tradition de la « conversation de voyage » exploitant commodément le face-à-face. Le **wagon américain** est au contraire organisé autour du couloir central, en ambiance unique, les sièges orientés dans la même direction : c'est le modèle Pullman qu'ont adopté les autocars. Wolfgang Schivelbusch souligne le grand consensus européen règnant sur le modèle du compartiment et la rareté des critiques qu'il a pu en trouver, malgré les tares très importantes qu'il lui attribue. Il insiste sur

[163] JOSEPH Isaac, QUÉRÉ Louis (1993), « L'organisation sociale de l'expérience », *Futur antérieur*, n°19-20/5-6, version électronique : http://multitudes.samizdat.net/L-organisation-sociale-de-l.html
[164] *ibid.*
[165] cf. *Les relations en public*, op. cit., pp. 19-20
[166] Je m'inspire ici du chapitre « compartiment » de l'*Histoire des voyages en train* de Wolfgang Schivelbusch (1990), *op. cit.*, pp. 73-93.

« le temps incroyable qu'il a fallu pour s'apercevoir du caractère non fonctionnel de la forme du compartiment. Ce qui est étonnant, pour lui, dans l'histoire de celui-ci, c'est qu'il soit demeuré si longtemps inchangé, puis se soit maintenu jusqu'à aujourd'hui sous une forme seulement modifiée [avec l'ajout du couloir de circulation] alors qu'il était d'emblée évident qu'il n'était nullement fonctionnel. »[167]

Le compartiment des premiers temps du chemin de fer est décrit par lui comme un face à face ennuyeux d'observation bourgeoise réciproque, en plein contraste avec les wagons sans séparation aucune des troisièmes classes, souvent très animés. Le compartiment se révèle un lieu de regret du temps béni de la diligence et de ses longues conversations, où l'isolement est pathologique et potentiellement dangereux : cela nous ramène à l'idée du train comme principe de mort développée au chapitre précédent.

En revanche pour lui, le wagon américain « possède tous les avantages dont l'absence caractérise le wagon européen. En raison de l'existence d'un espace public, le chauffage et les installations sanitaires, problèmes techniquement insolubles dans le système des compartiments, sont ici aussi peu problématiques que l'angoisse d'être assassiné pendant le voyage »[168]. Et de conclure que l'introduction du couloir latéral dans le système du compartiment est « un compromis avec la nécessité technique de créer une liaison. Il n'est pas une extension du compartiment, mais du marchepied […] Pour le public européen, c'est le compartiment qui est et qui demeure le véritable espace de voyage, c'est pour en conserver la paix et l'isolement, également sources de plaisir et d'angoisse, que le 19è siècle a produit une disposition de l'espace aussi monstrueuse […] et combien peu "naturelle" »[169].

Par sa position même, l'auteur de l'*Histoire du voyage en chemin de fer* démontre le **caractère socialement construit de deux dispositifs spatiaux, mais aussi de leur sociabilité potentielle**. On pourrait en effet s'étonner de la qualification sociofuge du compartiment selon Schivelbusch. Le dispositif de face-à-face serait trop explicitement consacré à la conversation, et créerait une sorte de malaise du huis clos entre personnes inconnues. Symétriquement, son jugement corollaire concernant l'*open space* valorise la centralité du couloir et la taille du wagon, qui sous tendraient une certaine ouverture sociale.

La plupart de mes interlocuteurs considèrent, au contraire, l'*open space* de l'Eurostar plutôt sociofuge, bien qu'il soit systématiquement disposé en « carrés », un dispositif rare et convoité dans le TGV. Le modèle du compartiment de l'Intercity est lui plutôt jugé sociopète.

[167] *ibid.*, p. 89
[168] *ibid.*, p. 90
[169] *ibid.*, p. 93

Il est vrai néanmoins qu'il ne s'agit pas d'un jugement sur l'espace toutes choses égales par ailleurs : le temps du trajet et la fréquentation sociale tendent plutôt à jouer en faveur de la catégorie Intercity, et donc du compartiment.[170]

Certains dispositifs spatiaux plus subtils favorisent une **sociabilité transversale** dans le train, à une distance « publique », pour reprendre la typologie d'Edward T. Hall. On peut penser d'abord à la sociabilité entre personnes debout dans le couloir central, qui ont en commun cette situation peu confortable, et peuvent s'échanger des sourires de complicité ou initier une conversation. On peut même ressentir un fort contraste entre ces individus sur pieds, discutant, et les autres *pendolari* assis, se reposant ou vaquant à leurs occupations personnelles en silence.

D'autres sociabilités peuvent reposer sur des **jeux de regards**, encadrés par l'architecture des lieux. Celle-ci ménage notamment de véritables « scènes » visibles d'un grand nombre de sièges. Sur le TAF par exemple, c'est le cas des plates-formes d'entrée. Elles se situent à un niveau légèrement surélevé par rapport à l'étage du dessous, et s'offrent donc dans une parfaite visibilité des sièges du bas. Réciproquement, le choix d'une place assise depuis la plate-forme en est facilité. Autre poste stratégique, la place extrême des banquettes de trois, placées aux extrémités de l'étage supérieur du TAF, qui donne pleinement sur le couloir. Ceux sont des lieux particulièrement intéressants pour qui veut observer la circulation dans l'espace du train, comme l'espace du couloir lui-même, qui autorise socialement un certain balayage de l'espace.

Les jeux de reflet sur les vitres-supports des porte-bagages du TAF permettent aussi d'avoir, d'une place, une vue plongeante sur une autre place, mais la position n'est pas naturelle et laisse donc très peu probablement lieu à une vision réciproque. De manière plus évidente, on peut noter de véritables lignes de fuite du regard, pour éviter le face-à-face. Elles se découpent dans l'espace entre les sièges d'en face, et concernent pour chaque place une autre privilégiée, comme le montrent la photo du document 24, prises sur un MDVC.

On note qu'elles se situent en diagonale d'un carré à l'autre, ce qu'on peut cartographier ainsi au document 23. Le train est vu de haut, la longueur du train correspondant à la longueur de la feuille. On note X les sièges d'observation réciproque, O les autres sièges. Les figures restantes des autres places se déduisant par symétrie.

[170] Les valeurs relatives du compartiment ou de l'*open space* ne laissent pas d'interroger. Un de mes interlocuteurs géographes, Carlo, voyait dans la généralisation du modèle *pullman* sur les autocars un moyen d'éviter de se sentir mal à l'aise, en permettant à chacun de regarder la route. Un problème inconnu sur les voies de chemin de fer, toujours à long rayon de courbure, et où d'autres modèles pourraient donc exister.

Document 24 – Un siège dans la ligne de fuite du regard sur un interrégional (voiture MDVC)

3. le cadre dans des structures

Au-delà du « terrain » proprement dit, les négociations d'espace sont étroitement dépendantes des **temporalités** diverses dans lesquelles elles s'inscrivent. Prenons l'exemple des trains régionaux de Padoue à Venise. Un jour de semaine, la diachronie est assez proche de la description esquissée par Marc Augé à propos du métro parisien[171]. Le premier train au petit matin, vers cinq heures, est rempli de corps souvent encore assoupis, qui épousent les formes des fauteuils. Ceux sont tout particulièrement des ouvriers, notamment de la zone industrialo-portuaire de Mestre. Les trains se remplissent ensuite plus intensément de *pendolari*, avec une sociabilité plus manifeste. Le pic de fréquentation est atteint vers huit heures. Les périodes creuses de la fin de matinée et du début de l'après-midi sont souvent plus sonores que celles d'affluence : les voitures y sont certes peu remplies, mais la sociabilité s'y déploie plus largement. Les retours quelques heures plus tard sont un peu plus dispersés que les départs, étalés de 17 à 19 heures 30 environ. Le dernier train se singularise, comme celui

[171] AUGE Marc (1986), *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Hachette, 125 p. (Textes du XX^{ème} siècle)

de Florence à Pise. Amartya, jeune étudiant indien, en a découvert la spécificité, lorsqu'il s'est retrouvé aux prises, l'empruntant un soir, avec un homme drogué. C'est un train à la marge des règles classiques, où l'on fume et l'on boit, souvent dans le prolongement de la soirée, rentrant de Florence ou de la Sérénissime. Quel contraste avec l'ambiance du Florence-Pise de 8h27, dont le wagon de queue rassemble les professeurs qui se rendent à la prestigieuse Université pisane[172] !

La palette diachronique se nuance aussi à l'échelle de la semaine : le contraste entre la semaine travaillée et le dimanche est préparé par la transition du lundi et du vendredi, où l'affluence et les valises augmentent sensiblement, tout particulièrement au carrefour ferroviaire de Mestre. Le train du samedi traduit en revanche l'ambivalence d'un jour entre semaine et le week-end.

Enfin, les variations au cours de l'année ne manquent pas d'être aussi sensibles : les voyages scolaires, concentrés de mars à mai, sont particulièrement identifiés par mes interlocuteurs. Les grands évènements de Venise marquent aussi des pics d'affluence : le Carnaval qui coïncide avec la période des examens de l'École d'architecture de Venise et qui contraint ses étudiants à s'y rendre sans pouvoir s'asseoir, la fête du Rédempteur, la Biennale, la Mostra de Venise, etc. D'autres se souviennent justement de certaines journées d'examen des étudiants d'architecture, portant de grandes maquettes protégées dans de grands paquets en plastique.

Mais les interactions jouant sur l'espace sont aussi encadrées par des **dispositifs organisationnels**, comme celui qui régit la **réservation**. Les espaces à réservation obligatoire tendent, toutes choses égales par ailleurs, à limiter les interactions entre voisins, puisqu'il n'y a pas normalement de négociation d'accès à la place selon les formules classiques *posso ?*, *permesso ?*, *è libero ?*. Mais plus fortement encore, j'ai pu noter à plusieurs reprises que la réservation globale de deux places s'effectuait normalement sur l'Intercity pour deux sièges en vis-à-vis, et non côte-à-côte. Je n'ai malheureusement pas réussi à m'entretenir avec des responsables de l'architecture du système de réservation[173], mais il serait intéressant de l'analyser dans ses incidences socio-spatiales. Il ne me semble pas que le système tende à regrouper les places réservées par type de tarif, hors de l'opposition entre première et seconde, mais plutôt qu'il les attribue en fonction de la date à laquelle elles ont été réalisées. Mais comment sont-elles ventilées ? De proche en proche, de wagon à wagon, et de compartiment à compartiment, remplis les uns après les autres ? Ceci nous donnerait une

[172] Je remercie Martine Bismut de me l'avoir indiqué.
[173] Un contrôleur interrogé ignorait tout de ces modalités.

répartition spatiale dans le train en fonction de la date d'anticipation du voyage, et il faudrait s'interroger sur la localisation des premiers réservants : à une extrémité du train, au centre ? De plus la simple concentration temporelle de offres promotionnelles pourrait favoriser la concentration spatiale de ses bénéficiaires : les offres contingentées « Libertà di viaggiare », pour les réservations à long terme, l'ancienne *Happy Train* ou la formule *Happy Train Europe* de dernière minute, pourraient ainsi avoir ce type d'effet. De plus, sur un grand nombre de voitures Intercity, deux compartiments sont toujours non-réservés (généralement les places 61 à 76), alors que les autres compartiments, susceptibles d'être réservés, ne possèdent aucun coupon l'indiquant, par économie[174]. Les places 61 à 76 concentrent donc uniquement des personnes n'ayant pas réservé : il y a là un effet d'agrégation spatiale par tarif.

Mais surtout, **la fréquentation des trains n'est sans doute pas le reflet exact de la diversité d'une société**. Il y a certainement des effets de structure qui pèsent de tout leur poids dans la constitution de l'espace social du train. C'est là un aspect absolument fondamental de l'analyse. Mais tout l'enjeu est de voir qu'il complète plutôt qu'il ne s'oppose à la perspective situationniste, à bien lire la théorie de Goffman. Celui-ci, dans *Les Cadres de l'expérience* précise bien les limites de sa perspective, avec une modestie mi-feinte mi-provocatrice. « Mon intention n'est nullement d'aborder les objets centraux de la sociologie, à savoir l'organisation sociale et la structure sociale. Ces problèmes ont déjà été étudiés et continuent de l'être sans qu'il soit fait appel à la notion de cadre. Je ne m'occupe pas de la structure de la vie sociale mais de la structure de l'expérience individuelle de la vie sociale. Je donne personnellement une priorité à la société et considère les engagements d'un individu comme secondaires ; ce travail ne traite donc que de ce qui est secondaire. Il est suffisamment vulnérable dans le champ qu'il s'autorise pour qu'on ne lui fasse pas grief de ne pas aborder ce qu'il ne prétend pas explorer. […] Loin d'aborder les différences entre classes favorisées et classes défavorisées, cette analyse semble s'écarter définitivement de ce type de questions. Je l'admets. Mais j'ajouterai que celui qui voudrait lutter contre l'aliénation et éveiller gens à leurs véritables intérêts aura fort à faire, car le sommeil est profond. Mon intention ici n'est pas de leur chanter une berceuse mais seulement d'entrer sur la pointe des pieds et d'observer comment ils ronflent. »[175]

[174] On comprend alors l'intérêt de la réservation obligatoire, qui évite la disposition de coupons de réservation. Celle-ci pourrait être évitée si des écrans s'y substituaient, comme au Royaume-Uni, mais c'est un investissement coûteux pour un matériel déjà âgé.

[175] 1991, Paris, Minuit, (Le Sens commun), p. 22, cité par Isaac Joseph et Louis Quéré (1993), « L'organisation sociale de l'expérience », art. cit.

Cherchons désormais à mettre en évidence les **disparités sociales de l'accès effectif au train**, pour lequel je n'ai pas trouvé une seule étude qui affronte la question. On a déjà évoqué le statut social attaché de fait par les acteurs aux diverses catégories de train. Un phénomène que j'ai pu observer en gare de Bologne condense ce travail de classement social : alors que le Rita Express attendait le feu vert du réseau ferroviaire pour partir, le T-Biz a marqué son court arrêt sur la voie qui lui faisait face, de l'autre côté du quai. L'arrivée du T-Biz a été sifflée, et l'ouverture des portes accueillie par un slogan scandé par les étudiants aux fenêtres, claquant les mains sur les vitres : « *dignità !, dignità !*». Alors que les hôtesses, le sourire au lèvre accueillaient les passagers (masculins) de cette « classe affaires » pour le train, les protestations symboliques se sont amplifiées : « le Cuffarò [président sortant de la Sicile], nous ne le voulons plus ! », et les jeunes siciliens aux fenêtres d'entonner *Bella ciao*…

D'autres exemples qualitatifs nous laissent suggérer une certaine orientation sociale des trains. On peut de ce point de vue opposer les trains de nuit vers la Sicile, qui comportent un grand nombre de couchettes, à ceux longeant l'Adriatique et qui en sont beaucoup moins pourvus. De plus, le coût d'un trajet Venise-Palerme en couchette 6 places est de l'ordre de 70 euros, supérieur ou égal au prix d'une place sur un vol *low cost*. Pour Gabriele, étudiant à Venise, le retour *a casa* en train ne se justifie donc que pour rapatrier ses affaires en Sicile. En revanche, les vols *low* cost concurrencent beaucoup moins les trajets du nord au sud de l'Adriatique. Telles Cecilia, jeune consultante commerciale travaillant à Mestre et originaire de Bari, de nombreuses personnes passent les 9 heures de trajet dans l'Intercity *Notte*, dont le prix du billet est 15% moins cher qu'en journée. On peut donc s'attendre à ce que la fréquentation sociale des deux types de train de nuit, sicilien ou adriatique, soit au moins légèrement différente.

La **différence socio-spatiale entre trains** s'est aussi manifestée concrètement lorsque des étudiants de Paris I ont emprunté, de Bologne à Milan, l'Intercity *Notte* en provenance de Lecce, à l'extrémité septentrionale des Pouilles. Certains d'entre eux ont fait l'expérience pour eux très surprenante d'un « monsieur qui dor[mait] » dans un compartiment. Une expérience frappante, d'abord parce qu'ils n'imaginaient pas qu'une personne « bien habillée » puisse dormir dans un train hors d'une couchette ou d'un lit, jetant pour eux un trouble sur son statut social. Ensuite, parce qu'ils avaient pris conscience qu'en pénétrant par hasard dans « son » compartiment, ils avaient investi son espace privé, s'offrant dans sa précarité au premier venu. C'est tout un fonctionnement du train Intercity qui était inconnu des étudiants : certains ignoraient par exemple le système d'affichage des coupons de réservation à l'entrée des compartiments, dont la connaissance est indispensable pour obtenir

une « place » lorsqu'on est dépourvu de réservation[176]. Ils avaient donc dû faire l'expérience d'autres espaces du train (ou d'aucun), où les pratiques sont radicalement différentes : celle du TGV, où la place est systématiquement localisée. Ou bien celle du RER et des TER, où elle n'obéit à aucune modalité officielle : le premier venu est habilité à s'en emparer.

D'où la **nécessité urgente d'évaluer quantitativement cette fréquentation**, dont on a vu certains signes originaux. Lors de mes recherches, j'ai pu trouver une évaluation sociodémographique des 4 179 personnes interviewées du 20 mars au 19 avril 2002 sur 202 trains régionaux de Vénétie, dans le cadre d'une enquête sur la qualité du train régional en Vénétie. Cette enquête, à mes yeux peu concluante, a été commandée par la Région au « Centre européen de recherches et d'études avancées » (CERSA)[177]. Elle a au moins le mérite de fournir un aperçu sociodémographique de la fréquentation. Cette évaluation n'est pas confrontée aux caractéristiques sociodémographiques de la population mobile, ou de la population résidente en Vénétie. La comparaison est d'ailleurs difficile, car les classifications utilisées ne suivent pas celles de l'Istat (Institut des Statistiques italiennes), qu'on pense aux intervalles d'âge ou aux intitulés des professions. La variable du sexe des individus n'a d'ailleurs pas été utilisée !

Il y a donc de sérieuses limites d'interprétation liées à la significativité des données : elles ne couvrent pas une année entière, mais une période de part et d'autre de la semaine des vacances pascales, cette dernière ayant été exclue pour sa faible représentativité. Elle l'est aussi par la construction des données, puisque la confrontation que je propose ici est menée en référence à la population résidente en Vénétie et non à la population mobile en Vénétie. Il faut aussi tenir compte du fait que l'entretien n'a sans doute pas été proposé aux enfants ! Il y a aussi une différence de date des données, puisque j'ai recouru à celles du recensement de 2001, ainsi qu'une reconstitution légèrement différente des intervalles d'âge. On obtient avec ces réserves[178], le tableau suivant du document 25, selon l'âge, le titre d'étude détenu et le statut d'activité (je n'ai pas pu trouver des données de la population régionale à partir de cette classification professionnelle originale).

Document 25 – La structure sociale des usagers du transport régional de Vénétie

[176] D'après un témoignage de Béatrice Collignon.

[177] REGION VENETIE (2004), *La qualità dei servizi ferroviari nella regione Veneto*, *Regione Veneto – Mobilità – Documenti e analisi*, II, (Regio Veneto, Assessorato alle politiche dell'Ambiente e della Mobilità, Servizio Trasporto pubblico locale), p. 35

[178] Les données d'âge sont néanmoins actualisées à 2002. Les intervalles d'âge de la population régionale servant à la comparaison sont 0-19 ans, 20-24, 25-34, 35-49, 50-59, 60 et plus. Une analyse plus poussée montrerait que cela n'affecte pas sensiblement l'interprétation des principaux résultats. La catégorie « baccalauréats » est celle utilisée par l'Istat, on a donc additionné les pourcentages de baccalauréat professionnel (*professionale*) et général (*superiore*) de l'enquête CERSA.

Catégories	Proportion de l'échantillon du train (CERSA, 20 mars-19 avril 2002) (A)	Proportion de la population de Vénétie (Istat, 2001) (B)	Taux de sur-/sous-représentation de la catégorie dans l'échantillon (A-B)/B
Jusqu'à 20 ans	11,9 %	18 %	- 0,33
De 21 à 25 ans	27,7 %	5,3 %	4,23
De 26 à 35 ans	26,6 %	15,7 %	0,69
De 36 à 50 ans	17,6 %	23,4 %	0,25
De 51 à 60 ans	6,8 %	12,9 %	- 0,47
Plus de 60 ans	3,9 %	24,6 %	- 0,84
Sans diplôme	1,4%	8,7 %	- 0,84
Licence élémentaire	0,9 %	27,7 %	- 0,96
Licence moyenne	10,2 %	31,1 %	- 0,67
Baccalauréats	55,1 %	25,9 %	1,12
Lauréat (Bac+3 ou +5)	27,6 %	6,5 %	3,25
Actifs	50,3 %	42,3 % (VERIF)	0,19
Lycéens et étudiants	44,2 %	36,5 %	0,21
Toutes catégories (effectif concerné)	100 % (4 179)	100 % (4 527 694)	Théoriquement 0, de fait négative : il faudrait tenir compte des non résidents mobiles en Vénétie dans l'univers de fréquentation potentiel

On peut donc remarquer que les 21-25 ans, très nettement, les 26-50 ans, dans une moindre mesure, sont particulièrement surreprésentés parmi les passagers, la part des 21-25 ans résidant en Vénétie étant multipliée par 4 en moyenne dans les trains. Si l'on peut douter de la valeur des données pour les plus jeunes (sans doute peu interviewés), la sous-représentation des personnes d'âge mur et âgée est remarquable. Les actifs, et la catégorie « lycéens et étudiants » sont aussi surreprésentés, les étudiants sans doute beaucoup plus et il aurait été intéressant de les isoler dans une catégorie à part. Mais surtout la surreprésentation des diplômés est très importante, d'un facteur 3 pour les titulaires d'un Bac+3 ou d'un Bac+5. Il serait donc tout particulièrement fructueux de se pencher sur les catégories et groupes socio-professionnels surreprésentés, ce qui n'a malheureusement pas pu être fait. Dans l'enquête, seuls 8 % d'ouvriers et 5,4 % d'artisans ou commerçants ont été recensés, mais 44% d'employés, 17 % de professions libérales, 14 % d'enseignants et 9 % de dirigeants publics ou privés, ces trois dernières catégories étant très probablement fortement surreprésentées.

Ainsi comme le souligne Isaac Joseph, « la force critique de la microsociologie (comme sociologie de l'organisation sociale de l'expérience) consisterait à transférer cette priorité du dehors de l'ordre des structures à l'ordre des situations (les moments et leurs hommes plutôt que les hommes et leurs moments). Elle serait tout entière dans ce parti résolument anti-psychologique d'examiner l'expérience individuelle non comme un « vécu subjectif » mais comme une activité située et *concertée* de production de l'ordre moral. » Mais il n'en demeure pas moins que les structures sociales conditionnent pleinement cette mise en forme de la coexistence - Simmel parle de *Vergesellschaftung*. Il faut rappeler qu'en règle générale, la mobilité, aujourd'hui norme sociale positive, tend à baisser avec l'âge, et surtout en descendant l'échelle sociale, à l'exception notable des immigrés[179].

On a ici cherché à esquisser quelques contours et hésitations théoriques témoignant de la complexité des usages sociaux du train : le train est un lieu original, qui possède une spatialité singulière, des formes originales d'habitat, délimitées dans le temps et négociées dans l'espace, en fonction de la situation et des déterminants de sa fréquentation. Armés de ces pistes théoriques, on peut les explorer à propos des pratiques du train en Italie.

[179] Eric Le Breton (2004), « Les épreuves de la dispersion : recherche exploratoire sur les expérience individuelles de la société dispersée », Rapport final du PREDIT 2002-2006 (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres), Groupe opérationnel n°1 : « Mobilités, territoires et développement durable », www.innovations-transports.fr/article.php3?id_article=491

Chapitre quatre – l'espace du train pratiqué

Comme le propose Maurice Genève, « il faudrait inventer la notion d'être-dans-le-train, tant ces moments d'existence ferroviaire diffèrent de la vie ordinaire. »[180] Mais cette expérience du train isolée, si elle suscite des **formes de sociabilité particulièrement originales**, peut aussi ne pas être toujours bien vécue et il faudra s'interroger sur les **pratiques qui cherchent à ancrer dans la continuité** de la vie de l'individu l'espace d'un voyage. Il n'en demeure pas moins que le train fonctionne aussi pour lui-même, avec une **vie interne** particulièrement riche.

I – la sociabilité

Après avoir examiné le **protocole** de l'enquête menée dans les trains italiens, nous chercherons à comprendre dans quelle mesure celle-ci constitue une **mise en abyme de la sociabilité confessionnelle du train**, laquelle est cependant régie par une série de **limites**.

1. l'enquête réalisée et ses modalités

L'enquête menée est de type qualitatif, reposant à la fois sur **l'observation participante et l'entretien semi-directif**, tant leur légitimité scientifique se nourrit de leur complémentarité, de l'aller-retour incessant de recoupement des matériaux qu'on en extrait. L'immersion toutefois se fait cependant ici dans un cadre répétitif mais provisoire, qui permet certes la multiplication des situations de paroles, mais peu ou pas la déritualisation de la relation entre enquêteur et enquêté selon ses modalités classiques.

Le **champ d'observation** s'est étendu du 19 janvier à la fin juin 2006, sur les 80 trains que j'ai pu emprunter, régionaux, Intercity, Intercity Plus, Euronight et Eurostar, de **l'Italie du Nord-Est et du Centre** (et entre ces régions et Paris), toujours en **seconde classe**.

[180] Max Genève, « Carnet de rail », *Le Monde*, 13 janvier 1990, p. 16

En particulier, mais non exclusivement, entre Padoue et Venise, Florence et Pise, ainsi qu'entre Florence et Padoue. Les entretiens, 17 au total, ont été menés plus tardivement¸ de mars à juin. Ils se sont déroulés pour l'essentiel dans le train, particulièrement concentrés sur les régionaux Padoue-Venise du 22 au 28 mai. Dans ce cas, ils sont d'une durée presque toujours équivalente au trajet, de l'ordre de 30 à 45 minutes. Les autres entretiens, réalisés sur des trajets longue distance ou hors du train, ont duré deux heures ou plus. Ils ont été de loin les plus denses. Les trois entretiens réalisés hors du train ont été menés avec des personnes que j'ai pu connaître par ailleurs, et non au hasard, ou avec du moins la forte intention de laisser jouer le hasard. J'ai mené aussi toute une série de discussions approfondies sur le sujet, dans et hors du train, qui, pour une raison ou pour une autre, n'ont pas pu se plier à la règle de l'entretien. Elles ont eu lieu dans le train et hors du train, notamment avec les élèves de la *Scuola Sant'Anna* et les étudiants de Padoue, deux publics complémentaires, étonnamment dispersés à travers toute la péninsule et ailleurs. Elles m'ont permis de recouper, d'une manière ou d'une autre, l'ensemble du matériel que j'ai finalement utilisé dans l'analyse.

Pour présenter quelques éléments de mon travail d'**analyse auto-critique**, l'obstacle linguistique que j'envisageais lorsque j'étais encore en France ne s'est pas révélé si important, car j'ai pu fortement améliorer ma pratique de l'italien. J'ai dû cependant manquer une large part des subtilités d'interprétation linguistique que permet la connaissance approfondie d'une langue. Prendre le train pour enquêter a été une expérience ambivalente, parce que la situation me forçait à réviser mon rapport habituel au train. Originellement pensé, et pratiqué, comme un espace de disponibilité à mes préoccupations personnelles, au voyage, j'ai dû au contraire me concentrer sur son fonctionnement à chaque déplacement, quitte à faire du train un espace m'intimant de penser, mais dans une réflexion parfois flottante, mon rapport habituel au train surnageant de temps en temps. Cette ambivalence troublante a néanmoins été compensée par le plaisir la de découverte.

Il fallait se lancer, trouver des individus au hasard, et non pas selon mes préférences de conversation, pour lancer ce cadre exigeant et contraignant qu'est l'entretien. Il m'a parfois été difficile d'expliquer la nature de la situation de l'entretien qualitatif auprès de mon interlocuteur, qui se référait parfois à celle du questionnaire, ou des conversations de voyage. J'appréhendais aussi, et parfois à juste titre, la présentation de mon sujet, qui a été surtout bien saisi, constat qui ne laisse pas de me frapper, par des personnes dotées d'un certain capital social et culturel. Mon « savoir » sur l'espace du train et ma capacité d'écoute ont été attentivement sondées, souvent remises en cause, parfois confortées. Le statut d'étudiant étranger a plutôt été un avantage, sauf dans quelques rares cas, où il a été jugé

particulièrement faible : face à l'institution qu'est Baldassare le contrôleur, face à Filomena, mère de famille méfiante envisageant l'entretien comme un subterfuge pour sonder la vie intime de sa fille Nadia. Je n'ai alors pas été jugé suffisamment crédible ou accrédité pour que cela ne perturbe pas l'efficace de l'entretien. J'ai noté sur des carnets tout ce qui me frappait, sans savoir si ses notes, portant souvent sur des choses très petites, prendraient sens par la suite. Cette ignorance a accru ma disponibilité à l'écoute, mais a aussi nourri mes doutes sur l'exploitabilité du matériau jusqu'à son analyse et sa mise en perspective.

L'alternance d'expériences de trajets de longueur différente m'a aussi beaucoup apporté, notamment parce que l'observation et l'entretien ne s'y articulent pas de la même manière. Pour les entretiens sur les trains longue distance, j'ai toujours favorisé un temps long d'observation, de « disponibilité permanente et attentive » comme le souligne Daniel Terrolle, avant de procéder à l'entretien. Il fallait, pour un entretien dans des conditions favorables, que les personnes avec qui je m'entretenais soient seules dans l'espace immédiat de la conversation, le carré ou le compartiment. Pour gagner la confiance de mes interlocuteurs, je n'ai toutefois pas essayé la « technique de l'assoupissement » recommandée de Daniel Terrolle évoquant le chercheur navetteur, « qui, parfois préoccupé par d'autres soucis que celui de l'enquête ou fatigué et bercé par le mouvement du train, préfèrerait s'abandonner à ses réflexions intérieures ou au sommeil. De ces deux échappatoires, la seconde s'est avérée souvent plus bénéfique […] parce que cet abandon même, instaure, impose, de fait une intimité, la détente des corps jusque-là guindés, renouant avec des postures infantiles, la sérénité des visages avant cela crispés, la libération des sonorités intimes jusqu'alors contenues »[181]. Cette « méthode » joue involontairement de la confusion entre public et privé, dont l'aveu explicite favoriserait l'interaction.

Pour le **déroulement même de l'entretien et de l'observation**, je me suis particulièrement attaché aux méthodes de Florence Weber et Stéphane Beaud décrites dans leur ouvrage sur les techniques d'enquête[182], et au stimulant article de Laurent Matthey consacré à l'entretien compréhensif en 2005[183]. Je souhaiterais tout particulièrement m'attarder sur la perspective que développe le géographe de Lausanne, très fructueuse pour le travail critique du matériau, mais aussi pour comprendre la sociabilité de l'espace du train. **L'entretien compréhensif y est envisagé autant comme un instrument que comme une**

[181] « Entre-deux », art. cit., pp. 2-3
[182] BEAUD Stéphane, WEBER Florence (2003), *Guide de l'enquête de terrain*, Paris, La Découverte, 357 p. (Guides Repères, 1è édition : 1997)
[183] MATTHEY Laurent (2005), « Ethique, politique et esthétique du terrain : cinq figures de l'entretien compréhensif », *Cybergeo : Revue européenne de géographie*, n° 312, 31 mai 2005, 19 p.

posture intellectuelle et existentielle. Les limites de l'entretien ne sont donc pas seulement dans le matériel, dans la construction d'une communication, la compétence sociale du chercheur, mais aussi dans la situation d'entretien elle-même et son dispositif éthique. Le chercheur doit en effet renoncer à son statut d'expert pour se mettre à la disposition de celui qui parle. Cadrant par quelques consignes vagues, il cherche à accompagner et à relancer la parole. L'entretien est donc semi-directif, en ce qu'il renonce à la directivité des questions, mais non au cadrage de l'entretien. J'ai fait mien le parti pris d'une attitude « globalement congruente », limitant les signes d'opposition manifeste à ceux qui me semblaient paradoxalement indispensables pour garder la confiance de mon informateur. Je n'ai donc pas cherché à effacer ma présence, mais à contrôler mes expressions verbales, infra- et para-verbales dans ce sens congruent, et à les ajuster aux réactions que me renvoyait mon, ou plus rarement, mes interlocuteurs.

Cette acceptation de se lier, de se montrer à la fois sensible et dans une certaine mesure autonome, sans confidence réciproque, n'efface pas ce principe d'incertitude évoqué par Heisenberg, et selon lequel toute observation est une perturbation de l'expérience. Mais comme le souligne G. Devereux, « **la perturbation introduite par l'observation ne doit pas être appréhendée, en sciences humaines, comme un biais qu'il faut réduire, mais plutôt comme un matériel heuristique qui renseigne sur le monde observé.** »[184] On pourra donc interroger une part du matériau comme une construction d'une situation d'enquête et non la représentation de la réalité. Dans l'entretien, on ne parle en effet pas seulement de ce dont on est en train de parler : l'entretien fonctionne comme métaphore, retravaillant quelque chose comme **la figure de l'étranger** de Simmel. L'étranger étant entendu ici comme celui qui « n'a pas tout à fait abandonné la liberté d'aller et de venir »[185], et qui peut jouer comme une certaine figure de l'objectivité pour l'interlocuteur, en tant que dégagée de l'emprise des préjugés locaux, et surtout, à l'origine d'un jugement social décalé, qui n'aura pas vraiment d'écho dans le monde social de celui qui se confie.

L'opposition de Simmel entre l'étranger et celui qui ne fait que rester pour partir, le voyageur, ne joue en fait pas vraiment dans l'espace du train. C'est que « lieu utopique, univers suspendu, c'est un espace initiatique où nul n'est vraiment chez lui, ni l'étranger ni l'autochtone », comme le souligne Jean-Didier Urbain.[186] La discussion n'engage donc pas

[184] G. Devereux, (2000), *De l'angoisse à la méthode dans les sciences du comportement*, Paris, Aubier, p. 369 [1967]
[185] SIMMEL Georg (1994), « Digressions sur l'étranger », *in* GRAFMEYER Y., JOSEPH I., *L'École de Chicago : naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier, pp. 53-59-77 [1908]
[186] *L'idiot du voyage*, 1993, op. cit., p. 153

toujours une « moyenne profondeur de la vie des gens » telle que l'envisage Laurent Matthey, entre ce qu'on ne dirait pas au familier, ni à celui qui ne fait que passer sans manifester l'intention de rester quelque peu. Elle pourrait jouer plus encore en profondeur, comme on le verra au point suivant, et c'est la limite que le chercheur doit placer à la métaphore, en modulant bien la distance.

Il y a en effet le cadre institutionnel de l'entretien, ce mécanisme d'une confession qui sert ici à la « compréhension non de la personne mais du social qui y est incorporé », pour reprendre l'expression du sociologue Jean-Claude Kaufmann. Au-delà d'une certaine « naïveté savante », il repose sur une vraie violence symbolique de la recherche de la parole et une quête de reconnaissance sociale. Il s'agit d'une certaine **rencontrée ratée**, parce que « l'expérience du visage » de Lévinas, cette injonction sourde à parler quand on se trouve avec quelqu'un, est instrumentalisée par une volonté de savoir. D'où l'importance, dans la rencontre, d'une responsabilité dans l'exploitation de l'expérience de co-hospitalité de l'entretien dans le train. La conscience de son irréductible altérité doit constituer le signe de la bonne réception du don, comme le souligne Laurent Matthey – son *hau* en quelque sorte, pour reprendre la notion exposée par Marcel Mauss dans son « Essai sur le don ». Avec toutes ces précautions, on peut donc conclure que, **comme espace discursif en rupture, l'entretien cristallise une réalité en construction, celle de la sociabilité du train**.

2. le lieu clos, une dimension confessionnelle mise en abyme par l'enquête

Fascinante fonction publique du train, qui pourrait fonctionner comme « une ethnographie dans un fauteuil, *in vitro* en quelque sorte », comme le suggère Jean-Didier Urbain. « Par "**carottage**" et imprégnation, l'arrêt propose régulièrement une première représentation du monde humain traversé. A chaque station, le train "prélève" et, pour ainsi dire, s'imbibe d'un échantillon de population extérieure. »[187] Luca évoque ainsi les touristes, les « extracommunautaires » et « cette Italie que tu ne vois jamais et qui monte dans le train ».

Nanni Loy s'est d'ailleurs emparé du dispositif, comme d'une sorte de « **laboratoire urbain** », pour reprendre l'expression d'Erving Goffman, dans *Viaggio in seconda classe* (*Voyage en seconde classe*) (1977), un de ses programmes pour la télévision. Il s'agissait pour lui de « comprendre vraiment les Italiens ». « Nous avons caché, dit-il, des caméras et des microphones dans les compartiments qui montaient et descendaient la péninsule, ratissant en long et en large [le trajet] pendant cinq mois, réussissant à mettre ensemble des fragments

[187] *L'idiot du voyage*, 1993, op. cit., p. 153

d'une Italie à certains égards inconnue. […] Mes collaborateurs et moi-même étions assis au milieu des voyageurs : je me souviens que nous provoquions de discussions sur le divorce et sur l'avortement, et que s'allumèrent des débats des plus enflammés. » Et de rajouter que « dans les compartiments se rencontrent des fragments d'humanité avec des destins divers, petites fortunes et grandes disgrâces. Dans le train voyage la vie. »

C'est que le train est aussi un **lieu de parole**. Flaubert, à l'article « chemin de fer » de son *Dictionnaire des idées reçues*, note ainsi : « S'extasier sur leur invention et dire : "Moi, Monsieur, qui vous parle, j'étais ce matin à X, je suis parti par le train de X, là-bas j'ai fait mes affaires, etc., et à X heures j'étais revenu." ». Une définition très démonstrative de la capacité étonnante du train à produire du discours sur le déroulement de l'existence. Elle n'est d'ailleurs pas sans problème lorsque l'éloquence outrepasse le sujet de l'entretien, comme cela m'est arrivé avec Ettore, Cosimo et Guido, personnes d'un certain âge et surtout d'une certaine loquacité. D'ailleurs, dans la littérature, la dynamique narrative s'inspire parfois de l'efficacité du déplacement linéaire du train, à l'image de l'écriture cursive. Ainsi, dans le récit de Sciascia évoqué *supra*, le discours de la mère de famille épouse le rythme du train, travaillant les moments du « grand voyage » de la vie : « comme le train repartait, elle se lança dans les souvenirs de leur voyage de noces. »[188]

Le psychanalyste Jean-Baptiste Pontalis a consacré à ce sujet un collage de textes littéraires, un centon consacré à ces discours produits dans l'espace clos du train, sur une banquette qui se rapproche parfois du **divan psychanalytique**[189]. C'est cette situation toute particulière dont l'entretien est parfois proche, mais qu'il ne doit pas laisser affleurer.

Certains de mes interlocuteurs insistent beaucoup sur cette fonction de discours en public, tel Luca, 35 ans, qui a « rencontré un tas de gens dans le train, de toutes générations, comme cette vieille dame qui [lui] a raconté sur le Rome-Salerne la Seconde Guerre mondiale telle qu'elle l'avait vécue à Rome ». Ils la valorisent particulièrement, parce qu'elle est vécue comme précieuse dans un contexte où elle se raréfie. Nanni Loy l'évoquait déjà : « Dans le spectacle, mais aussi dans la vie, le train me fascine. On voyage détendus, finalement sans urgence, et c'est pour cela qu'on réussit à parler. Dans notre société, désormais les espaces de communication sont des plus réduits, en famille aussi on discute toujours moins : en train, il y a du temps pour bavarder, on redécouvre le plaisir de la conversation. » Il esquisse ainsi une critique proche de celle de Marc Augé à travers son concept de « surmodernité », mais où, ici,

[188] SCIASCIA Leonardo (2002) « La mer couleur de vin », op. cit., p. 47
[189] PONTALIS Jean-Bertrand (2001), *Ce temps qui ne passe pas ;* suivi de *Le compartiment de chemin de fer*, Paris, Gallimard, 230 p., (Folio Essais).

certains moyens de transport offriraient un refuge. Luca se souvient, lui, de la fonction sociale des bars, fonctionnant jusque dans les années 1970-1980 comme une **institution intergénérationnelle**.

Mais comment expliquer cette faculté à discourir particulière au train, qui reste au demeurant un espace rassemblant des personnes qui, bien souvent, ne se connaissent pas avant de monter dans la voiture ? La notion d'étranger évoquée plus haut joue certainement un grand rôle dans la réponse, de même que le psychanalyste est étranger au monde social (mais non psychique) de son patient. L'ambiguïté de la pratique de l'espace, privée et publique intervient aussi, très probablement. Mais il y a aussi cette « suspension » utopique, à la fois loin du départ et de l'arrivée : cette « mise entre parenthèse » évoquée par Marc Augé dans une toute autre perspective, qui produit sa propre temporalité, et joue à ne pas laisser affleurer le temps extérieur. Une **utopie** où chacun peut s'inventer un rôle, comme le manager du wagon-restaurant évoqué *supra* dans la discussion du non-lieu[190].

L'Intercity est un lieu fortement identifié comme espace de voyage. Il y règne une odeur de freins brûlés caractéristique, les fauteuils y sont confortables et on peut souvent y allonger les jambes, les corps se relâchant comme sur un divan. Le bruit rappelle la réalité du mouvement. Beppe Servergnini, dans son livre satirique sur la « psychologie des Italiens »[191], souligne en passant que « le bruit aussi est beau », il l'oppose à celui du monde des transports tendant vers l'insonorisation, où règne le léger son d'ambiance de l'air conditionné. On pourrait rajouter aussi tous les petits bruits de l'Eurostar, outre l'aération en basse continue, le son aigu du tremblement des rampes éclairage et des matières plastiques qui s'entrechoquent.

L'Intercity est aussi un lieu où la lumière s'éteint par moment, et cette obscurité suggère une certaine complicité. La communication avec le personnel du train est aussi importante, les retards annoncés par le haut-parleur ou de vive voix servent d'amorce à la conversation, comme tout autre évènement à bord du train, cette « agitation » créée par un manque de places assises par exemple, évoquée par Ettore. Par le haut-parleur, on commente l'accent et la prononciation du contrôleur annonçant les stations, Giulia y a même parfois entendu le dialogue entre conducteurs, retransmis par erreur sur le circuit voyageur, voire un soir, des supporteurs qui s'étaient emparés du micro. La partie commentée en direct, de la « musique démodée » et une demi-heure de transmission de l'émission « 90è minute » ont

[190] « Le non-lieu », *in* « Un non-lieu ? », chapitre 2 : « Penser le statut de l'espace du train ».
[191] SEVERGNINI Beppe (2005), *La testa degli italiani : una visita guidata*, Milan, Rizzoli, « quatrième jour : vers la Toscane », p. 85

alterné jusqu'à l'arrivée à Roma Termini : « Roma Termini ! », gare mythique au cœur du système ferroviaire et institutionnel des *Ferrovie.*

L'arrivée pressentie des contrôleurs, avec l'angoisse de la cérémonie que suscite la reconnaissance de son appartenance à la catégorie des passagers, sert aussi d'amorce à la conversation, comme sur ce Venise-Rome, où une passagère l'annonce : « c'est le contrôle des billets ». Sa voisine lui réplique, amusée : « C'est donc vous qui les contrôlez ? », avant que la conversation ne s'oriente sur les trois personnages institutionnels des *Ferrovie* : la jeune apprentie, qui « ne sait pas encore traiter les billets électroniques », la contrôleuse son aînée, qui la « supervise », et le chef de train, qui « suit sans rien faire »… C'est aussi l'occasion de converser sur le curieux droit d'accès électronique de certains membres du compartiment.

L'évocation de telle ou telle partie du paysage peut aussi rythmer la conversation, en tant qu'elle peut rappeler à chacun des lieux qu'il partage avec les autres, fréquentés lors de tel ou tel voyage : le Pô, le « plus grand fleuve que nous avons », mais « pas si grand que ça », Ferrare, « si belle », etc. Le coucher du soleil et l'arrivée de la nuit favorisent aussi la conversation, comme le suggère Luca. La chaleur, la luminosité relative du compartiment, le moment plus privé de la nuit y contribuent fortement. Marc Augé, dans son étude sur le métro, souligne d'ailleurs l'importance d'une certaine obscurité, comme un voile d'intimité et de moindre susceptibilité aux regards.

Il y a donc une **certaine efficace du train pour la rencontre**, surtout si le temps de voyage commun est estimé assez long. Dans l'Eurostar Venise-Milan par exemple, retourné à ma place après une petite heure d'exploration du train, j'ai été accueilli par mon voisin du siège d'en face, la cinquantaine : « on se demandait où tu étais passé, tu nous as laissés seuls ! on croyait t'avoir perdu ! ». Nous nous étions seulement salué lors de son arrivée, comme avec les deux jeunes filles qui complétaient le carré, mais le processus de sociabilité s'était largement développé durant mon absence. La conversation s'est par la suite entretenue, la complicité s'élargissant au jeune homme du carré voisin à propos d'un bébé, jusqu'à Milan où nous descendions certainement tous, l'arrêt de Brescia étant déjà passé.

Difficile pourtant très souvent d'obtenir des « histoires » sur le train auprès de mes interlocuteurs, à certaines exceptions notables, comme celle de Luca et de Giulia. D'abord parce qu' « avoir des histoires » sur un train régional est souvent interprété comme une demande curieuse, associée à « avoir des problèmes », être pris à parti, etc. Ensuite, parce que ces histoires sont souvent oubliées, elles exigent un certain temps avant de remonter à la surface, au fur et à mesure de la conversation. C'est qu'enfin et surtout, à la manière de

Cosimo, nombreux sont ceux qui déclarent avoir des histoires dans le train, sur lesquelles ils pourraient « en écrire des romans ». Mais lorsqu'on leur en demande un échantillon, ils ne réussissent plus à en trouver. C'est sans doute, comme l'a souligné Béatrice Collignon[192], que chaque acteur pratiquant un territoire se doit d'avoir des histoires qui l'y relie. Le train est construit culturellement comme un lieu d'aventures, et tout voyageur doit par conséquent s'en réclamer. Mais les histoires qui composent le rapport au train sont souvent l'agrégation de petits éléments singuliers, qui, en eux-mêmes ne semblent pas très spectaculaires. C'est la structure d'ensemble de ces traits, et la profondeur de leur ancrage identitaire qui en font la valeur. Ainsi pour Ettore qui évoque comme anecdotes ceux de ses voyages qui sont en fait "manqués" : lorsqu'il s'endort dans le train et se réveille aux confins, lorsqu'il prend le train pour Paris, pensant gagner la Sicile, etc.

3. les limites de la sociabilité

L'idée utopique d'un train comme cadre de sociabilité n'est pourtant pas sans limites, comme l'examen de certains facteurs favorables à la sociabilisation nous l'ont laissé pressentir. On est donc **loin de ce vieux rêve d'inspiration saint-simonienne** évoqué par Wolfgang Schivelbusch[193] : « L'industrie et surtout le chemin de fer, son spectaculaire fer de lance, apparaissent comme des puissances matérielles capables d'imposer l'égalité et la fraternité de 1789 plus efficacement que toute émancipation politique purement formelle. »

Il rappelle d'ailleurs la formule de Pecqueur dans *L'économie sociale* : « ce ne sont pas seulement les distances entre les lieux mais les écarts entre les hommes qui diminuent ». Une perspective qui n'est pas sans rappeler le volontarisme italien de l'unification, et partiellement contredite dès l'introduction du chemin de fer en France, avec sa tripartition en classes. Même si la dimension interclassiste d'égalité face à la technique existe, elle n'en a pas moins, comme nous l'avons vu[194], suscité toute une série de stratégies de distinction afin de la compenser.

Il est donc important d'identifier les limites de la sociabilité. Comme observé *supra*[195], la sociabilité repose d'abord sur une **limite temporelle** claire : celle de l'achèvement du voyage. Dans le passage statutaire d'individu seul à individu en groupe et vice-versa, se pose ainsi le problème classique de liquidation d'une rencontre dans un cadre temporaire, au sortir

[192] 1996, *Les Inuit : ce qu'ils savent du territoire*, Paris, L'Harmattan, 254 p. (Géographie et cultures)
[193] SCHIVELBUSCH Wolfgang (1990), *Histoire des voyages en train*, op. cit., pp. 75-76
[194] cf. « Partir c'est mourir un peu », *in* « Un non-lieu ? », chapitre 3 : « Penser le statut de l'espace du train »
[195] cf. chapitre 3 : *ibid.*

du train ou de la gare, avant de retrouver ses proches. Ou bien *a contrario*, celui de maintenir le lien, comme l'ingénieur arrivé en Sicile, dans la nouvelle de Sciascia : « Peut-être n'est-il pas sage d'essayer de donner suite à notre rencontre au-delà du terme de notre voyage, mais je tiens quand même à vous dire que j'aimerais vous revoir. »[196]

L'agrégation spatiale que suppose la sociabilité entre aussi en concurrence avec le confort de l'emplacement, dans cet espace étroit qu'est le train. Ainsi dans la nouvelle de Sciascia : « Il était déjà minuit. "Ici, on ne pourra pas dormir" pensa l'ingénieur et il se demanda s'il ne valait pas mieux changer de compartiment, puisqu'il y en avait d'autres presque vides. Mais la vérité est qu'il n'avait pas sommeil ; et à l'irritation d'être tombé sur des gens d'une telle incontinence verbale, et sur ces deux enfants terribles, avait succédé l'amusement, et maintenant, au moment où il songeait à abandonner le compartiment, quelque chose de vague et d'indéfini qu'il serait exagéré de nommer attachement, mais qui ressemblait à de l'attachement. » Pour conclure, alors même que les autres compartiments étaient presque vides, l'ingénieur et la famille « échangèrent aimables protestations et force paroles courtoises pour décider enfin que personne ne quitterait le compartiment. »[197]

Francesca, étudiante en architecture à Venise, ne choisit pas sa voiture au retour, puisqu'elle est toujours accompagnée de ses amis. De même, Fabrizio, informaticien *pendolare* entre Padoue et Mestre, ne trouve que rarement 3 ou 4 places lorsqu'il monte dans le train avec ses amis, et il voyage avec eux souvent debout. Une position des corps qui est d'ailleurs souvent associée à l'espace de sociabilité, comme le souligne Béatrice Collignon à propos du rôle des places publiques dans les villes italiennes. Xavière Lanéelle suggère, quant à elle, une lutte plus active de groupes d'habitués pour obtenir un emplacement commun, dans un article consacré à la sociabilité des navetteurs TGV entre Paris et Le Mans[198]. Roger et son équipe en font partie : « on ne se met jamais à notre place attitrée, on essaie même de refaire

[196] SCIASCIA Leonardo (2002) « La mer couleur de vin », op. cit., p. 56
[197] ibid., p. 48
[198] LANÉELLE Xavière (2004), « Va et vient. Entre deux lieux, entre recherche et récit. », sur les navetteurs TGV Paris-Le Mans, *EspacesTemps.net*, Textuel, 7 avril 2004. Elle évoque ces « espaces que le *designer* du TGV Atlantique, Roger Tallon, a prévu pour la conversation : salon, kiosque, carrés bar. On les propose aux familles ou aux groupes […], et la SNCF ne les alloue à un voyageur seul que lorsque les autres places disponibles font défaut. De fait, ces espaces sont souvent libres et les navetteurs les investissent. Chaque espace à ses adeptes : Delphine ne veut que le palier pour avoir une conversation intime, ou quand elle veut être seule, ou le carré pour une conversation à plusieurs […] chaque espace a aussi ses détracteurs : Claude ne veut pas entendre parler du kiosque […] au contraire, l' « équipe » de Roger s'y trouve très bien. L'appropriation spatiale se fait au détriment des autres voyageurs, ce que n'avait sans doute pas prévu la SNCF. Que de scandales réglés parfois aux dépens du navetteur après recours au contrôleur, au sujet d'une place dérobée à celui qui en a la réservation pour pouvoir voyager ensemble ! »

l'organisation du train, c'est-à-dire qu'on échange nos places pour essayer de se retrouver dans des carrés ».

A l'inverse, deux personnes qui se rencontrent sur le quai peuvent se limiter à regretter d'avoir des places réservées dans des compartiments différents, la séparation étant vue comme évidente. J'ai été confronté au même positionnement sur le Paris-Venise : une dame âgée évoquait, avec un accent de coquetterie, l'invitation à compléter leur compartiment de quelques membres de son groupe de voyage, mais que, « pas folle », elle n'avait pas accepté, ce qui lui avait permis de bénéficier d'un compartiment semi-vide, et donc d'un meilleur confort. L'arbitrage est ici tranché dans l'autre sens.

A la limite du modèle de sociabilité évoquée dans le point ci-dessus, il y a aussi ce que Fabio, appelle la **« sociabilité passive ».** *Pendolare* depuis 6 ans en Vénétie, il n'a jamais eu une grande conversation dans le train et y connaît peu de gens. Mais exposé aux coups de téléphone ou aux discussions des uns et des autres, il se reconnaît une forme de sociabilité qui ne passe pas par la parole, sauf lorsqu'il salue quelques habitués, mais par le regard, l'écoute, la gestuelle et la proximité des corps.

On peut aussi évoquer toute une série de **sociabilités-limites, sur un modèle nostalgique et rêvé**. Par exemple celle qu'Ettore désigne lorsqu'il parle de ces histoires entre femmes et militaires, évoquées dans le train « au temps où les voyages duraient éternellement ». Cela nous renvoie au thème amoureux dans le train, particulièrement investi dans la littérature ou le cinéma. On pense par exemple aux amours dans les trains bruyants d'étudiants, filmées dans *Les Lunettes d'or* par Giuliano Montaldo (1987). Mais parfois, comme dans cette évocation d'Ettore, c'est surtout **la représentation du désir masculin** qui l'emporte, comme dans le film *L'avventura di un soldato* (1962), de Nino Manfredi, inspiré de *L'amore difficile* d'Italo Calvino. Il s'agit d'un petit film muet où, dans un compartiment de troisième classe, un soldat désire une aventure avec une passagère qui le laisse agir et agit sans prononcer un seul mot, jusqu'à ce que le soldat soit rappelé à l'ordre par son supérieur.

L'articulation du voyage ferroviaire et du désir masculin dans l'imaginaire italien est particulièrement sensible dans le film *Le diable* de Gian Luigi Polidoro (1963), illustrant, sur un train de l'Italie à la Suède, le rêve d'un homme convaincu de pouvoir conquérir l'entière population féminine de la Scandinavie. Quittant son épouse très en chair et d'âge mûr, il s'attend, comme on le lui a laissé espérer, à un accueil spectaculaire à la gare de Stockholm. Un lieu où des dizaines de femmes attendent les trains d'Europe du sud, pour capturer des hommes comme lui, aux cheveux et aux yeux sombres, portant les couleurs de la Méditerranée… La dimension érotique affleure, lorsque ce pauvre homme profite de

l'étroitesse du couloir pour obtenir une vue plongeante sur la poitrine d'une Suédoise. Mais l'exemple le plus abouti de cette sociabilité limite est sans doute incarné par Mastroianni dans *La cité des femmes* de Fellini (1979) : son personnage, Snaporaz, jusque lors endormi dans le compartiment, entrouvre ses paupières. Il aperçoit des bottes féminines, et, levant lentement le regard, s'aperçoit qu'elles appartiennent à une belle dame assise devant lui. Il ne cessera pas de chercher un sens à ses obsessions du train.

Ces sociabilités limites renvoient à la **dialectique du voyage, fascinant mais dangereux,** qu'on brillamment illustré Blaise Cendras, dans *La prose du transsibérien* (1913), Agatha Christie dans *Le Crime de l'Orient-Express* (1933) et Patricia Highsmith dans *L'Inconnu du Nord-Express* (1948). Elle est ici sous **le signe de l'aventure masculine et de l'insécurité féminine.** Si Luca entre volontiers dans un compartiment libre pour lire tranquillement, Giulia, à partir d'une certaine heure, ne s'y hasardera pas. Elle parle de ces Express de nuit, où elle a vécu des expériences peu agréables. Les couchettes des Intercity Notte sont d'ailleurs systématiquement séparées en Italie entre hommes et femmes[199], non sans poser quelques problèmes d'organisation, et des négociations d'accès. Les réservations des couchettes pour hommes épuisées, un passager pourra en effet en acheter une dans un compartiment pour femmes, sous réserve qu'ultérieurement les passagères du compartiment l'acceptent...

Autres sociabilités limites, et limitées, celles qui touchent non plus vraiment aux questions de genre, mais de **minorités**. Certaines font parfois l'objet d'une soigneuse « **désattention civile** », pour reprendre l'expression de Goffman. Ainsi par exemple des Sénégalais qui vendent toutes sortes de gadgets, de souvenirs, de mouchoirs ou de livres, et qui sont appelés en Italie les « *vuccompra* ». Ils proposaient en effet dans les premiers temps leurs produits en associant le « vous » de politesse français (*vu*) au « vous achetez » italien (*compra*). L'appellation, concurrencée aussi dans l'usage par celle de « Marocains », est typiquement étendue à tout un spectre de la population immigrée. Tant qu'il reste des places ailleurs, ces Sénégalais, dans les trains régionaux toscans, sont le plus souvent isolés, seuls dans leur carré, ou bien dans le salon qu'ils occupent sur les classiques Surbaissées de Toscane. Rass, Sénégalais *pendolare* qui vend des livres dans les rues de Pise pour une association toscane, explique ainsi que certaines personnes réagissent parfois mal au fait qu'il s'assoie à leurs côtés. « Mais lorsqu'il n'y a plus de place ailleurs, je n'ai pas le choix », dit-il, intériorisant la contrainte d'une séparation spatiale que souhaitent établie certains passagers.

[199] Une situation différente du cas français, où des compartiments uniquement, accessibles sur demande, ont cependant été créés après le drame du Calais-Vintimille.

Il y a aussi les « *portughesi* » (les « Portugais »), ceux qui ne paient pas leur billet. Parmi ceux-ci, ceux qui tentent de se dissimuler sont l'exception, comme ce jeune homme du Trentin qui utilise les toilettes de l'Intercity telle une cachette, de Vérone à Padoue. Baldassare le contrôleur évoque ainsi la diversité des stratégies d'invisibilité : « tout ce que tu peux imaginer existe ». Selon le directeur des Relations publiques de la direction régionale en Vénétie de Trenitalia, Roberto Pagotto, les fraudeurs sont surtout des tziganes et des « extra-communautaires », vague appellation désignant en fait les immigrés africains ou d'Europe centrale et orientale. Les scènes de contrôle qu'évoquent Fabio sont récurrentes, un « combat de pauvres » face au contrôleur, s'appuyant souvent sur l'argument des composteurs en panne : « *machinetta rotta ! machinetta rotta !* ». Il souligne aussi que, parfois, le contrôleur ne passe pas dans la dernière voiture où ils se regroupent. On pourrait aussi évoquer ces clandestins invisibles, ces « voyageurs sans bagages » dont rendait compte un article de *la Croix*[200] en 2003 sur le train de nuit Rome-Paris : une fois le train parti, impossible de les repérer, certains se cachent sous les couchettes par exemple, d'autres dans des recoins inconnus. On les retrouve au petit matin en gare de Bercy, appréhendés le plus souvent par la police, représentatifs de ces clandestins qui tentent toutes les nuits de traverser l'Europe.

Tous ces exemples de limites à la sociabilité, de sociabilité limite ou évitée invitent donc à regarder la sociabilité décrite au point précédent comme une sociabilité située dans tout un spectre d'autres formes d'interactions sociales. On peut d'ailleurs lire en creux la sociabilité comme une forme compensatrice ou contraignante du fait qu'il n'est pas toujours aisé de faire avec l'effet d'isolement du voyage.

II – l'ambivalente suspension du voyage

L'espace du train est sans issue possible durant le voyage. Parfois hermétiquement clos sous pressurisation aéronautique comme dans l'Eurostar, il peut être vécu comme un lieu d'enfermement, comme dans *Detenuto in attesa di giudizio* de 1971 (*Détenu en attente de jugement*). Nanni Loy y dirige un Alberto Sordi transporté de train en train dans un hallucinant voyage dans l'enfer carcéral italien. Le caractère public du train se fait parfois envahissant, telle cette dame parlant avec une amie en plein compartiment, mais, gênée, qui tente de conclure la conversation en lui proposant de la rappeler quand elle sera « plus au

[200] Nathalie Lacube (2002), « Les voyageurs sans bagages du train Rome-Paris », *La Croix*, 15 avril 2002, p. 28

calme ». Certains quittent aussi le compartiment pour parler plus à leur aise dans le couloir, comme Luca le propose à Giulia, peu après qu'une dame du compartiment lui demande : « je vous ai vu à la télévision, non ? ».

Examinons la **pratique rituelle du voyage**, puis les **stratégies de mise en continuité** de l'espace-temps du train **avec le monde extérieur**, et enfin les pratiques au contraire qui **s'en distancient**.

1. le rite de passage

L'analyse du voyage comme rite de passage me semble particulièrement riche pour saisir toute la maîtrise par un dispositif symbolique de ce phénomène à bien des égards inquiétant. Elle a été proposée par **Daniel Terrolle**, inspirée par un article de Julian Pitt-Rivers sur le voyage en avion comme rite de passage[201]. Trois étapes très simples sont distinguées par l'ethnologue : **la préparation du voyage tout d'abord**. L'anticipation du déplacement implique un certain nombre d'étapes obligées, comme l'achat du billet, les bagages à prendre et les activités à mener dans le train. La séparation de son domicile et des siens, la peur de rater son train et l'anticipation de l'ailleurs favorisent une certaine angoisse, manifeste dans les gares : se renseigner à de multiples reprises sur le quai ou l'horaire, arriver très à l'avance, s'inquiéter de la présence du billet ou le perdre, sont autant de comportements révélateurs d'une inquiétude au demeurant souvent plus modérée. La séparation d'avec les siens passe par des signes échangés pour se rassurer, les gestes se substituant aux mots après le départ. De multiples franchissements de seuils accompagnent le départ : celui du logement, du hall de la gare, des souterrains, du quai, du train et du compartiment ou du salon.

C'est que le voyage est associé à des **connotations symboliques métaphysiques** dont nous avons souligné la prégnance *supra*, et notamment le thème du dernier voyage [202] ou de l'accident. On fume par exemple la dernière la cigarette avant de partir. De même, si le départ du Rita-Express à Bologne, retour symbolique à la terre natale, est accueilli par des cris de joie par les étudiants appuyés aux fenêtres, on agite encore les mouchoirs lors du départ pour le dramatiser, un groupe d'étudiants ayant distribué des mouchoirs en papier.

L'entre-deux, étape du voyage proprement dite, peut prendre la forme de cette sociabilité du huis clos évoquée plus haut, Daniel Terrolle s'interrogeant sur la portée de ces « confessions spontanées » : on-t-elles rapport avec l'angoisse de mort ? Dans la nouvelle de

[201] 1986, « Un rite de passage de la société moderne », *Les rites de passage d'aujourd'hui* (Actes du colloque de Neuchâtel, 1981), CENTLIVRES P., Hainard J. (dir.), Lausanne, L'Age de l'Homme, pp. 115-130

[202] Daniel Terrolles fait référence au *Rondel de l'adieu* d'Edmond Haraucourt : « Partir, c'est mourir un peu » (1891).

Sciascia, l'ingénieur est ainsi traversé par la pensée « qu'un voyage est comme une représentation de l'existence, par synthèse, par contraction de l'espace et du temps ; un peu comme le théâtre, en somme : et s'y recréent intensément, sur un fond inconscient de fiction, les éléments, les raisons et les rapports de notre vie." »

Mais d'autres évènements peuvent appuyer la **maîtrise du voyage**, comme les pauses dans les gares intermédiaires, la voix métallique annonçant la station, traversant les portes ouvertes ou les fenêtres. Du nord de l'Italie à Rome, il y a notamment la pause cigarette ou sandwich de 15 minutes à la gare florentine de Santa Maria Novella, aujourd'hui remise en cause puisque les Intercity ne s'y arrêtent plus. Le passage du contrôleur joue aussi un rôle certain, lui qui rappelle l'institution, l'autorité, le monde extérieur, les horaires et l'arrivée.

La **fin du voyage** est notamment accompagnée par une progression sonore remarquable : les remerciements du personnel de bord et l'annonce de l'achèvement du voyage, le bruit sourd des aiguillages à proximité du nœud ferroviaire, les passagers se levent progressivement. On perçoit ensuite l'ambiance de la gare et sa voix caractéristique[203], le son du freinage final qui s'y superpose, le bruit l'ouverture des portes, puis le retour de l'ambiance de la gare, devenue plus sensible au travers des portes ouvertes.

2. être tendu vers : le train comme espace interstitiel ou transitionnel

Au-delà de la pure dimension conjuratoire du rituel, les passagers organisent de différentes manières cet espace-temps du voyage **entre un avant et un après**. Il peut déjà être vécu comme un **pur temps volé**, un interstice pendant lequel on ne fait rien d'autre qu'attendre. Comme le souligne le sociologue Giorgio Gasparini[204], on peut différencier l'attente prévue, celle du temps officiel du trajet, de l'anticipation de la réalisation d'un certain évènement, l'expectative d'un retard, toujours probable, du train. Cecilia, jeune consultante commerciale qui aspire à faire ses trajets de *pendolare* en voiture, se plaint de ses 30 heures dans le train perdues chaque mois, avec 1h15 de trajet quotidien. De même, Cosimo, militaire à la retraite, n'aime pas prendre le train, « parce qu'on y est toujours en attente de l'agir ». Giorgio Gasparini, dans son article sur le temps d'attente dans les gares, interroge aussi, dans son entretien 33, la pratique dans le train, vécue sur le mode d'un temps vide, bien qu'elle puisse aussi revêtir une connotation positive, de relaxation et de réflexion :

[203] Elle varie assez notablement sur les trains grandes lignes italiens : souvent automatique, féminine ou masculine, elle est à Bologne celle d'un employé en temps direct, notamment une femme avalant son texte à toute vitesse, sans toujours articuler.

[204] GASPARINI G. (1997), « Tempi delle ferrovie e tempi dei viaggiatori : L'attesa nelle stazioni », *Studi di sociologia*, 1997, 35 (1) : « Tempi urbani e luoghi dell'attesa », pp. 13-30, 103.

« Et dans le train, que faites-vous quand vous voyagez?

– Je ne sais pas. J'attends l'arrivée. »

L'attente dans l'expectative d'un retard est beaucoup plus difficilement appréciée. Alice, étudiante à Padoue, a pris le 1er août 2005 l'Intercity Notte de Milan à Foggia, bondé, soumis à une chaleur très forte, sans climatisation, avec des familles entières, sans possibilité physique de se déplacer jusqu'aux toilettes, elles aussi d'ailleurs utilisées pour le transport. Assailli par des voyageurs qui tentaient en vain d'y rentrer, le train eut deux heures de retard, ce qui a été particulièrement mal vécu. Dans ces cas là, le rôle couloir comme un espace tendu vers l'arrivée prend beaucoup d'importance, s'il n'y a pas trop d'affluence, on peut notamment y téléphoner en faisant les cent pas, pour répercuter le retard à ses proches.

Les communications téléphoniques, comme liaison avec le monde extérieur, sont d'ailleurs particulièrement sensibles sur les Eurostar, parce qu'elles ne sont pas couvertes par d'autres sons, parce que les passagers sont plus pourvus en capital économique, peut-être aussi parce que l'Eurostar est plus **tendu vers l'arrivée**. Toute l'architecture intérieure de l'ETR 500 peut en effet être interprétée dans ce sens : le plafond donne l'impression d'une rampe d'accès de spectacle, éclairée par des lampes posées de proche en proche, renforcée par l'arrête des porte-bagages transparents, puis un peu plus bas, par une série de néons quadrillés en clayettes. Il y a toute une tension de l'aménagement du train vers la longueur, qui donne comme l'impression d'être dans une antichambre, une loge de spectacle. Le logo de l'Alta Velocità, deux rails convergeant vers l'infini, adopte la même perspective. Certains comportements tendent justement à anticiper et optimiser le temps de sortie du train, comme Antonio, qui se place à cette fin toujours près de la porte, en bas s'il y a deux étages. On pourrait aussi évoquer d'autres formes de tension vers l'arrivée, comme celle des trains de supporters.

D'autres en revanche se placent dans la **continuité du temps précédent**, tel ce couple évoqué par Xavière Lanéelle, qui « prend tous les matins son petit-déjeuner, faisant du train le prolongement de la cuisine domestique »[205]. Giorgio Gasparini souligne lui aussi la fréquente continuité entre le temps d'attente dans la gare et celui du temps de voyage : le premier est souvent promesse et complément du second, même si la richesse du temps du voyage est plus grande. Le contexte d'interaction y est en effet plus durable et plus rassurant, on y dort plus volontiers, on joue aux cartes, on y coud même parfois (entretien 57, réalisé à Gênes), cette dernière activité étant plutôt d'ordinaire réservée à l'espace domestique.

[205] (2004), « Va et vient. Entre deux lieux, entre recherche et récit. », art. cit.

L'espace du train est parfois pris en revanche comme un **pur espace de transition**, comme dans *Vices et caprices* de Tinto Brass en 1987 (*Capriccio*) : les deux héros concluent dans le secret d'un compartiment leur long voyage dans la transgression érotique et onirique. Le train y fonctionne comme un retour tranquillisant à la maison, reproduisant le confort de l'intérieur domestique.

Une question des plus centrales est celle non pas du prolongement, de la tension vers ou de la transition, mais du **temps de travail dans le train**. En 1998, les *Ferrovie* lançaient une campagne sur le train comme « bibliothèque, séjour, bureau », préoccupés de faire du temps du trajet un temps « utile ». Les sociologues britanniques Gayle Letherby et Gilian Reynolds se sont penchées tout particulièrement sur la question, tout en ayant bien conscience que l'espace du train ne se prêtait certainement qu'à certaines tâches relatives à certaines professions, tout particulièrement « intellectuelles et supérieures ». Elles rapprochent ces pratiques de celles du *hot-desking* dans le monde du travail, où les employés n'ont pas de bureau propre, mais un espace alloué en fonction de leurs nécessités du moment. Toutes leurs affaires personnelles sont stockées ailleurs[206], non sans poser certains problèmes d'intimité. Le phénomène du travail dans le train, suggèrent-elles, pourrait être représentatif d'un certain changement de fond dans l'organisation générale du travail[207].

A travers 12 entretiens semi-structurés réalisés à l'automne 2000 au Royaume-Uni, elles étaient leur hypothèse. Ainsi Gerry témoigne de la confusion entre espace public et espace de travail : « *It doesn't happen very often, but people do try to talk to me when I'm working. I've got this piece of work, and I've got to do it before I get into work.* »[208] Ce travail dans le travail modifie certainement la planification du travail en général, Gerry assignant certains tâches spécifiquement au temps de travail du train. Le passage des stations fonctionne comme un repère temporel dans le travail, comme en témoigne Rhian : « *I've got myself into a system where I say that I'm going to have done so much work by a certain station* »[209]. La rigueur du temps ferroviaire est ici singulièrement utilisée comme le temps dans le monde du travail, c'est-à-dire un objectif intermédiaire ou un critère pour mesurer une activité économique. Les sociologues insistent aussi sur le fait que la reconnaissance de ce lieu de travail pourrait s'inspirer de celle du travail domestique des femmes établie notamment dans

[206] LETHERBY Gayle, REYNOLDS Gillian (2003), « Making connections : the relationship between train travel and the processes of work and leisure », *Sociological Resarch Online*, vol. 8, n°3, 31 août 2003 http://socresonline.org.uk/8/3/letherby.html, 4.2
[207] *ibid.*, 4.4
[208] *ibid.*, 4.5
[209] *ibid.*, 4.12

les *gender studies* des années 1970, en tant qu'il ne s'agit pas d'un temps de travail rémunéré, reconnu, passé sur le lieu de travail.

Mais l'espace du train est aussi un **lieu de distraction du travail** et Rhian, le ressent aussi: « *There are a number of times when I have traveled when there have been quite a few incidents that have been quite interesting that have distracted me from working. There seems to be quite a lot of hassle that people working as guards on the train have to put up with. That can be quite distracting because you are put in a position where you think do I get involved ?* »[210] La hiérarchie entre seconde et première classe rejoue ici, puisque la probabilité de ne pas trouver de place assise ou d'être dérangé en seconde est plus forte, par exemple puisque s'y joue plus souvent une scène de contrôle d'un voyageur sans billet. Il y a donc une inégalité de capacité de travail, telle que selon l'expression de Janet, « *so any work I had planned to do at that point was totally out of the window* » [211]. *A contrario*, Carlo a déjà pris l'Eurostar pour avoir de longues heures hors de son bureau de l'Université, sans sollicitation aucune, le téléphone éteint. S'étant emparé de l'alibi de faire parvenir un manuscrit jusqu'à Rome, il en a profité pour organiser son temps comme il le souhaitait.

Si comme Giorgio, beaucoup cherchent à faire du train un bureau entre le départ et l'arrivée, nombreux sont ceux qui reconnaissent la tentation dans le train de ne pas travailler, ou de prendre son temps pour le réaliser, alternant singulièrement les activités. Le train est alors un espace de pratiques singulières, permises par la position u-topique, à la marge, du train.

3. l'effet de distanciation

Le simple fait de **prendre son temps** est à ce titre caractéristique. Un jeune *pendolare* peut par exemple prendre 3 minutes pour s'emparer de son lecteur MP3, puis de son cahier de mathématiques. La lecture du journal tourne parfois à la cérémonie, écartant le journal soigneusement pour tourner une page. Beaucoup évoquent cette fonction de relaxation du train, comme Antonio, à la tête d'une petite entreprise de chauffage trivénète, qui s'y éloigne un peu de ses préoccupations professionnelles. Francesca et Fabrizio font du train un espace de lecture, dont ils ressentent l'utilité lorsqu'ils ne l'empruntent plus : leurs lectures diminuent sensiblement. Luca, qui travaille dans une maison d'édition, profite tout particulièrement de son temps de lecture dans le train : « c'est extraordinaire comme on lit bien dans le train ». Certains y écoutent un peu de musique, dans une isolation sonore qui fait écho à l'effet

[210] *ibid.*, 4.5
[211] *ibid.*, 4.8

d'isolement du train par rapport au monde extérieure. L'Eurostar favorise cette écoute, puisqu'il y a une prise pour casque à chaque siège, comme sur les ICE allemands.

Le **rôle de la fenêtre** est central dans cet effet de distanciation du monde extérieur, mais aussi peut-être du monde du train lui-même. La **vision paysagère** est, comme l'ont montré de nombreuses études, distanciée du monde inter-urbain, du départ et de l'arrivée. C'est uniquement dégagé des contraintes de l'exploitation du sol, dans une vision d'urbains qui ont quittés les campagnes, que naît le paysage en Europe. Il y a, au-delà de la jouissance esthétique, des logiques de distinction, dans une certaine **fonction élitiste**[212] du paysage. L'esthétique de la vision du paysage par le train est un sujet particulièrement intéressant, et une certaine littérature le nourrit. On peut étudier comment le train a créé un nouveau paysage, le panorama, comme le propose Marc Desportes dans *Paysages en mouvement*[213], dans une vision un peu cependant déterministe de la technique : les représentations culturelles ont aussi joué réciproquement. Le panorama néglige le premier plan, flou vu du train, pour valoriser la stabilité lointaine des grandes perspectives, et quelques détails que l'œil accroche en passant. On pourrait insister aussi sur les influences réciproques du train et du cinéma, avec cet effet *travelling*, de l'anglais voyager ; ou bien entretenues avec la peinture, avec l'impressionnisme et le futurisme[214] ; mais aussi très étroitement avec la photographie, comme le propose dans un bel article Clément Cheroux[215]. Photographie et paysage du train fonctionnent tous deux sur la surprise de l'instantané, rendue par une machine, à voir ou à se mouvoir.

On pourrait aussi insister sur l'importance du paysage vu du train dans l'expérience géographique, et celle du « paysage en mouvement » vu d'un moyen de transport plus généralement. Y ont contribué François Béguin[216], se penchant sur les rapports entre littérature et géographie à propos des paysages vu du train, et surtout René Thom[217], donnant quelques conseils simples et efficaces pour décoder le paysage.

---

[212] Je remercie Claire Hancock d'avoir insisté sur ce point.

[213] DESPORTES Marc (2005), *Paysages en mouvement : transport et perception de l'espace (XVIII^e^- XX^e^ siècle)*, Paris, Gallimard, 413 p., 117 illustrations, (NRF : Bibliothèque illustrée des histoires).

[214] cf. Claude Frontisi (1994), « La machine à figurer le temps. Les futuristes et leurs trains. », *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, printemps-automne 1994, n° 10-11 : « Arts et chemins de fer », pp. 56-69, Eric Darragon, « Correspondances ferroviaires dans l'art des XIX^è^ et XX^è^ siècles », *id.*, pp. 70-75

[215] 1996, « Vues du train. Vision et mobilité au XIX^è^ siècle », *Etudes photographiques*, n°1, novembre 1996 http://etudesphotographiques.revues.org/document101.html

[216] BÉGUIN François, « Paysages vus du train. Littérature et géographie », *Revue d'Histoire des Chemins de fer*, *ibid.*, pp. 34-39

[217] THOM René « Par les fenêtres du train. La notion de référentiel appliquée à l'art de voyager par le train. », *Revue d'Histoire des Chemins de fer*, *ibid.*, pp. 19-31

Le paysage par sa **fonction esthétique**, dépasse heureusement parfois sa fonction élitaire. Et de ce point de vue, il me paraît important de noter que mes interlocuteurs *pendolari*, même s'ils font deux fois par jour le même trajet, ont un rapport au paysage différent, étendu sur la longue durée, sensible à ces variations saisonnières. Mais pas seulement : l'effet d'ouverture du paysage est quotidiennement apprécié, que ce soit l'étendue de la lagune vénitienne vue du pont ou, comme entre Padoue et Venise, l'horizon dégagé sur les Alpes dolomitiques[218]. Ivana monte souvent à l'étage supérieur afin de mieux apercevoir le paysage, et tout particulièrement l'hippodrome de *Ponte di Brenta*. Le doublement en cours de la ligne Padoue-Venise pour l'*Alta Velocità* nourrit toute une préoccupation des *pendolari,* car on y dresse progressivement des panneaux anti-bruit, qui bloquent la vue. Ils font l'objet de certaines conversations. Fabio explique par exemple qu'on plaisante sur les premiers panneaux anti-bruit posés, entièrement opaques : « on dit que ce sont les Français qui les ont donnés, parce qu'ils n'en voulaient plus… » Pour lui, le trajet de Castefranco Veneto à Padoue est « une demi-heure » de campagne, particulièrement appréciée en Vénétie, où l'urbanisation diffuse tend à limiter la vision paysagère le long des axes routiers. Giorgio, qui préfère habituellement s'asseoir côté couloir, pour se déplacer plus commodément, essaie toujours d'obtenir une fenêtre pour le trajet entre Florence et Rome.

Dans *Le conformiste* (1970), Bernardo Bertolucci a parfaitement illustré **l'effet de distanciation du monde extérieur**. Les deux héros vivent en train leur lune de miel, et de la fenêtre ouverte le monde semble très loin, comme vu du hublot d'une navette. Dans le train, les regards vers la fenêtre permettent d'éviter la confrontation visuelle directe entre passagers. Ils peuvent ainsi permettre une sociabilité subtile, jouant du reflet des visages sur la vitre. Mais la fenêtre est aussi **une échappatoire au monde du train et à sa sociabilité**, comme Fellini l'a bien montré dans un de ses deux spots publicitaires. Un gros personnage assez antipathique est assis en face d'une jeune fille blonde qui s'ennuie. Lui cherche par tous les moyens à entretenir la conversation, mais elle, visiblement ennuyée, s'empare d'une télécommande, et change la scène qu'on entrevoit de la fenêtre : les panoramas les plus beaux d'Italie défilent, jusqu'à la place des Miracles de Pise, dans laquelle se découpe, avec la tour penchée, la bouteille d'un célèbre apéritif italien.

N'est-il pas aussi singulier que pour les documents de communication de Trenitalia, notamment les publicités, l'espace du train soit toujours presque vide, autour d'un ou deux

[218] Pour une description détaillée du paysage aperçu du train sur le trajet Padoue-Venise, cf. ASSAËL RIUS Sarah (2003), *Enjeux actuels d'un rapport entre Venise et sa plus immédiate terre ferme : Mestre*, Mémoire de maîtrise : Géographie : Paris I : 2003, pp. 14-18

passagers ? La dimension collective n'est presque jamais mise en valeur. Bien au contraire, comme le montre une récente publicité de Trenitalia, reproduite sur le document 26. Le slogan renvoie à une expérience paysagère individuelle : « Comment est le paysage à 300 à l'heure ? », présentant un train étrangement vide d'hommes et de bagages, sauf une jeune femme au premier plan. La fonction isolatrice du paysage est ainsi pleinement marquée.

Même un travailleur dans le train comme Gerry s'interrompt à la traversée de certains lieux : « *Whatever I'm doing I have to stop and look at the sea while we're going through Teignmouth and Dawlish. It's such a wonderful part of the journey, especially when it's rough and the sea is coming over the train. It's kind of like "we're there now, we're there".* »[219] La fenêtre est parfois cependant aussi l'objet de nuisances ponctuelles, lorsque passent des trains à grande vitesse, comme cet Eurostar passant à proximité de l'Eurocity Rome-Vienne, mal accueilli par un couple d'Autrichiens occupant les places fenêtres : « ils auraient dû l'éviter !». La fenêtre réactive aussi parfois la fonction mortifère du train, comme en témoigne Grace, qui évoque l'intervention un jour au micro d'un chef de train : « *"Please do not – I repeat, do not – look out of the windows on the left hand side of the train". Well, of course, everyone craned their necks to have a look, and it was a body lying, beside the tracks. After we'd gone past and the train was speeding up, the driver came on again and said "I just wanted to spare you that". It was quite bizarre really.* »[220]

[219] *ibid.*, 5.14
[220] *ibid.*, 5.12

Document 26 – « Comment est le paysage à 300 à l'heure ? », publicité de Trenitalia dans le supplément Venerdi de *La Repubblica* (mars 2006)

Ainsi, l'effet de séparation du train, d'une durée certaine, est une préoccupation constante des passagers, qui cherchent par diverses pratiques à l'intégrer. « Sa vitesse, son volume, sa longueur, ses couloirs, ses compartiments, la durée de son lieu clos… Le chemin de fer propose toujours un voyage singulier », comme le note Jean-Didier Urbain. Il « résulte d'une étrange conjonction : celle de la dynamique extérieure du paysage avec l'immobilité intérieure de la promiscuité. Dans cet intervalle s'annulent des contraires : la fuite et la séquestration, la solitude et la convivialité, le détachement et la rencontre, l'enfermement et la découverte. Le train est un lieu de mystères et de révélations, d'isolements et de contacts mêlés. »[221] Mais outre ces préoccupations qui se concentrent sur le rapport entre intérieur et extérieur, il y a aussi tout un fonctionnement interne du train, qui s'établit à une échelle plus étroite, celle des stratégies d'acteurs, exploitant les ressources du train.

[221] URBAIN Jean-Didier (1993), *L'Idiot du voyage : histoires de touristes*, Paris, Payot & Rivages, Petite Bibliothèque Payot, [1è édition : 1991], p. 151

III – la vie interne

Cette vie interne se structure tout particulièrement par une **sorte de lutte des places**, qui accapare toujours fortement l'attention des voyageurs, tout comme la **question de l'usage collectif**, source de nombreuses préoccupations. Il y a aussi tout **un monde et une économie du train**, qui constitue à certains égards une sorte de « contre-société ».

1. la lutte des places

La lutte des places commence **bien avant le départ**, par le choix du train, dans le cadre d'une stratégie *ad hoc*, comme dans le raisonnement du narrateur à l'*incipit* de la nouvelle de Sciascia : « Ce train possède une voiture de première classe Rome-Agrigente : énorme privilège, obtenu et maintenu par trois ou quatre députés de la Sicile occidentale. En vérité, de tous les trains directs qui vont vers le sud celui-ci est le moins bondé. En seconde classe, rares sont les voyageurs qui ne trouvent pas de places assises ; et en première, spécialement dans la voiture d'Agrigente, il est possible d'avoir un compartiment pour soi tout seul : il suffit d'éteindre la lumière, de baisser les rideaux et de répartir bagages et journaux sur les banquettes, au moins jusqu'à Naples ; et si l'on veut être prudent, jusqu'à Salerne. Après Salerne, on peut s'installer pour dormir, en maillot de corps si cela vous chante, ou même en pyjama, car personne ne viendra plus chercher une place dans votre compartiment. Mais cet avantage, quant aux places, est largement contrebalancé par l'inconvénient des horaires ; c'est pourquoi les Siciliens préfèrent l'express qui, partant deux heures plus tôt, arrive à Agrigente, dernière gare de la ligne, avec une avance d'au moins sept heures sur le direct. »[222]

Alice, étudiante à Padoue, emprunte souvent le Bari-Venise pour « descendre » *a casa*. 4 fois en 4 ans, sa réservation a été associée à un wagon fantôme, l'obligeant à déplacer toutes ses affaires vers un autre wagon, dans la précipitation du départ. Elle a noté que les wagons retirés étaient toujours les derniers, et demande désormais systématiquement une réservation dans les premières voitures. Dans une autre perspective, Marcello, de Venise à Palerme, réserve toujours une couchette du milieu, celle du dessous étant trop étroite. Il exclut aussi celle du dessus, qui confère certes l'avantage de mieux contrôler ses bagages, mais s'il y a trop de valises, les étagères supérieures n'y sont plus rabattues, et la nuit passe difficilement…

[222] « La mer couleur de vin », op. cit., pp. 37-38

Les positionnements stratégiques interviennent **déjà sur le quai**, avant l'arrivée du train. On s'inquiète de la composition des trains, notamment les personnes âgées. Pour rationaliser les mouvements à l'arrivée du train, Giorgio souhaiterait d'ailleurs que la composition soit plus précise, tracée nettement sur le quai et sur les parois du train. Il aimerait aussi que les voitures soient non seulement numérotées, mais ordonnées en intervalles entiers continus, ce qui n'est pas toujours le cas. Il propose d'indiquer clairement à quels numéros de places correspondent les portes d'accès à droite et à gauche des voitures, pour éviter un chassé-croisé complexe dans le couloir. Il regrette aussi l'absence d'organisation de l'échange de flux montants et descendants. L'échange provoque il est vrai des retards importants, les voyageurs désirant monter se concentrant en arc de cercle autour des portes, pour entrer rapidement et avoir un meilleur choix de place. Fabio propose quant à lui que les trains de *pendolari* prévoient explicitement une porte de montée et une porte de descente, pour permettre une séparation des flux.

Préalablement, le **choix de la voiture** a souvent été fait. Une grande part des passagers se concentre à proximité de l'escalier du passage souterrain. Ses rebords sont autant de supports pour s'asseoir, poser les valises ou feuilleter le journal. Bien souvent les *pendolari* et les voyageurs novices remplissent ainsi le centre du train (dans les gares non terminus), et tendent à peu se déplacer après avoir accédé à la voiture. Fabio par exemple, *pendolare*, ne l'estime pas nécessaire, puisqu'il considère que la population des voitures tend à s'équilibrer, d'autres que lui se déplaçant. Mais Giorgio au contraire, note de considérables différences et se déplace (j'ai pu moi aussi constater qu'à traverser une partie ou la totalité du train, on peut bien souvent obtenir plus de « place »). Ce phénomène d'inertie est particulièrement important en cas de place réservée : Amartya en témoigne, ou l'ingénieur Bianchi de la nouvelle de Sciascia qui ne bouge pas de sa place, bien qu'il ait jusque là toujours « scrupuleusement observé la règle de ne pas s'asseoir dans des compartiments où se trouvaient de jeunes enfants »[223].

Intervient ensuite le **choix de l'étage**, le cas échéant. Le critère de la température peut rentrer en jeu : les TAF et les Vivalto, souvent jugés trop chauds l'hiver et trop froids l'été (d'où certains rhumes chroniques), connaissent des différences de température non négligeables, la partie supérieure étant plus chaude que la partie inférieure. Comme on l'a vu, il n'existe en effet qu'un seul réglage de climatisation pour l'ensemble du train. Mais ce sont surtout d'autres critères qui rentrent en ligne de compte, outre celui paysager envisagé au

[223] « La mer couleur de vin », op. cit., p. 48

point précédent. Luca et Giulia ont ainsi un certain amusement à monter à bord de ces trains duplex qui leur rappelle les bus à impériale londoniens et ont « toujours un plaisir d'enfant » à se placer au-dessus, comme les groupes scolaires qui s'y placent aussi préférentiellement.

Francesca, qui parcourt quotidiennement le trajet Vicence-Venise, s'installe aussi au-dessus, parce que l'étage y est moins fréquenté que celui du bas, ce dernier étant d'ailleurs exposé à la plate-forme d'accès et donc à plus d'animation. C'est que l'étage surbaissé, préféré par Cecilia, ménage plus d'espace par place et se trouve plus proche de la sortie, argument comme on l'a vu de poids pour Antonio. De plus, les fenêtres y sont plus grandes, et surtout, on s'évite la peine de monter les bagages, disposition qui convainc particulièrement les femmes, les personnes âgées ou lourdement chargées.

Le **choix de la place** obéit lui aussi à des critères assez variés. Les habitués, après s'être salués, « vont chacun à leur place » selon Fabio. Une pratique très étendue dont Daniel Terrolle et Xavière Lanéelle, navetteurs eux aussi, ont eu du mal à se défaire pour mener leurs enquêtes. Le comportement de ses habitués se caractérise par des gestes entièrement calculés, à chaque situation spatiale s'appliquant un schème de comportement incorporé, sans accaparer particulièrement leur attention. La lutte des places se concentre l'été sur les places fenêtres mais à l'ombre: par exemple, pour un train nord-sud comme celui de Fabio, l'important est de se placer à l'est au retour. En l'absence de climatisation, sur les trains de type régional, l'idéal n'est pas de se placer près de la fenêtre ouverte, mais là où va le vent, près de la porte de sortie du salon. Une place appréciée aussi par Giorgio, qui peut y placer ses affaires à côté de lui (le carré y est en effet incomplet), même si les entrées et les sorties par la porte du salon compensent partiellement l'attrait de la place. En tout état de cause, il opte bien souvent pour les places aux extrémités, où se situent six prises pour le nettoyage des voitures, qu'il utilise pour son ordinateur portable. La présence de prise influence aussi fortement son positionnement dans les Eurostar classiques, où il cherche à s'emparer de la place 11 ou de la 96, qui en sont équipées.

Il y a donc toute une hiérarchie des places et des positionnements, au gré des usages qu'on désire en faire et des conditions extérieures. Mais tout **ce savoir pratique échappe à certains utilisateurs**. Il y a d'abord la question des réservations non indiquées par des coupons sur les Intercity diurnes, le tableau affichant ainsi par défaut pour les six places : « non réservé », alors que de fait les places sont susceptibles d'être réservées. Ce flou a troublé particulièrement Amartya, qui y oppose la situation de certains trains en Inde, où le contrôleur sait parfaitement où sont les différentes places réservées et joue un rôle décisif dans l'allocation des places. Amartya propose, sur les trains de nuit, un système indiquant

clairement combien de personnes occupent effectivement chaque compartiment, de manière à ne pas les déranger. Plus généralement, certains aspects du savoir pratique du train échappent souvent aux étrangers : on a déjà souligné le cas des étudiants de Paris I sur le Lecce-Milan, Giorgio souligne par ailleurs que la lecture même du billet et le repérage de la numérotation elle-même peut s'avérer problématique. Dans un train pour la Sicile, Amartya s'interrogeait, lui, sur la partie du train où il devait se placer, l'une partant pour Palerme et l'autre pour Syracuse.

L'ingénieur Bianchi fait lui aussi figure d'étranger : « Mais on avait conseillé à l'ingénieur Bianchi, qui se rendait pour la première fois en Sicile, précisément à Gela, et point du tout en voyage touristique, de prendre le direct, puisqu'il n'avait pas réussi à trouver de place dans l'avion, et de faire une réservation dans la voiture Rome-Agrigente ; sinon, il risquerait de passer la nuit dans le couloir. Conseils plus mauvais l'un que l'autre, surtout celui touchant à la réservation, car dans un compartiment de places réservées, chacune d'elles est généralement occupée, tandis que dans les autres compartiments, sans réservation, on a toutes les chances de se retrouver seul. Pour avoir suivi ces conseils, l'ingénieur Bianchi fit – comme il arrive toujours dans ces cas-là – un voyage des plus inconfortables. »[224]

En revanche, d'autres sont particulièrement experts de la réservation de l'espace, grâce à divers **marqueurs**. Ambrogio, jeune étudiant de Vérone, pose dans un carré vide son sac sur le siège voisin. Il limite ainsi la proximité des corps : le passager qui accède au carré tendra à se placer sur l'un des deux sièges en face, le plus souvent en évitant celui en vis-à-vis d'Ambrogio. En revanche, Fabio pose son sac sur le siège d'en face, de manière à pouvoir dormir tranquillement, les jambes écartées sans qu'elles puissent toucher celles de son voisin, et donc le réveiller. Dans l'ordre des ruses mensongères, on peut penser au jeune acteur Aldo Fabrizi, qui dans les années 1930 en troisième classe, simulait le tuberculeux avec un mouchoir maculé de tomate, pour disposer de l'intégralité le wagon. Marcello et Grazia, lors de la montée des autres étudiants à Bologne sur le Rita-Express, cherchent eux aussi à protéger l'intimité de leur compartiment. A une étudiante qui leur demande s'il reste une place, Grazia réplique : « Non, tout est pris. Je crois que les places pour Bologne sont plus loin. » Il existe aussi cependant des signes de solidarité, comme ces propositions d'échanges de place pour maintenir la cohésion des groupes familiaux.

Toutefois, la question des places peut revêtir une certaine **tension entre acteurs**, comme en témoigne Fabio. Les jours où un train est annulé, ses occupants potentiels se

[224] « La mer couleur de vin », op. cit., p. 38

rabattent sur un autre, et il observe parfois des scènes « d'offense territoriale », pour reprendre l'expression de Goffman. Ayant obtenu une réponse négative à sa demande de disponibilité d'une place, un passager néglige parfois ce marqueur oral en répliquant : « je l'occupe quand même ». D'autres concurrences d'espace sont plus discrètes, comme lorsqu'un des deux passagers cherche à dominer l'accoudoir : Fabio s'en est vu repoussé progressivement, au fur et à mesure que son voisin tournait les pages du journal. Cela nous ramène à une vision peu consensuelle du territoire, telle que l'évoque Donald Mitchell dans son introduction critique à la géographie culturelle[225], qui rappelle toute l'ambivalence de l'espace public.

2. l'usage collectif

Les **groupes**, et notamment scolaires, sont de plus en plus nombreux sur les trains italiens, parce que le transport y est plus sûr. Les passagers adoptent autant que possible une stratégie d'évitement, laissant souvent le salon ou le compartiment au groupe. Mais comme le remarque Giorgio, les membres du groupe effectuent souvent des va-et-vient dans l'espace global du train, s'y retrouvant, s'interpellant, jouant parfois à cache-cache, se rendant aux toilettes. Celles-ci, quand elles sont à porte automatique comme sur les TAF, peuvent faire l'objet de tout un jeu : ouvrir et refermer la porte, s'enfermer à plusieurs, etc. Les déplacements collectifs des groupes de supporters peuvent prendre un tour assez problématique, et sont parfois accompagnés en prévention par la Police ferroviaire. Les comportements bruyants sont aussi l'œuvre de groupes plus restreints. Quoi qu'il en soit, ces « individus avec », pour reprendre l'expression de Goffman, sont aussi particulièrement peu appréciés par le reste des voyageurs parce que ces groupes déjà constitués avant le voyage « rentrent en concurrence avec le reste de la communauté », comme le souligne Daniel Terrolle, alors les « rapports très feutrés » dominent dans la communauté, pour « protéger l'autonomie et l'individualité de chacun. » [226]

Les voyageurs doit affronter des problèmes de **réglages techniques** dont le choix devrait incomber à tous, même s'il est souvent plus discrétionnaire dans les *open space* : Fabio évoque les tensions autour du réglage du chauffage dans les Express transformés en MDVE de sa ligne : il y a deux régulateurs par wagon, qui bien souvent sont « l'un sur le chaud, l'autre sur le froid ». Dans la nouvelle de Sciascia, les enfants se disputent significativement à propos de l'éclairage du compartiment pour dormir[227]. La gestion de la

[225] *Cultural Geography: A Critical Introduction* (2000), Oxford, Blackwell., XXI-325 p.
[226] « Entre-deux », art. cit., p. 12
[227] « La mer couleur de vin », op. cit., p. 48

fenêtre est elle aussi potentiellement conflictuelle : ouverte ou fermée, avec ou sans rideau tiré (surtout si le rideau est vertical : la fenêtre ouverte, il risque de battre au vent). Les fenêtres des trains italiens sont très généralement fermées quand le train est climatisé, non sans poser problème quand la climatisation tombe en panne, un cas malheureusement fréquent pour ce type d'équipement. Sur certaines lignes, après la chaleur de l'été 2003 et le mécontentement très vif des voyageurs, l'ouverture des fenêtres a été réactivée, d'où certains usages contradictoires, associant fenêtre ouverte et climatisation.

La communauté des voyageurs s'affirme plutôt dans le **marquage des places** déjà occupées et la **surveillance réciproque des bagages**, du moins dans une certaine limite. Les bagages constituent en effet un vrai frein à la mobilité des voyageurs dans le train. Dans la nouvelle de Sciascia, elle réactive la discussion sur l'opposition nord-sud : « "C'est vrai, les valises…" dit le professeur consterné. Et avec la volupté qu'éprouvent les Siciliens à se dénigrer, il expliqua à l'ingénieur qu'approchant la Sicile il était de bonne règle de ne jamais laisser une valise sans surveillance ; il en allait tout autrement dans le Nord, où les valises, imaginait le professeur, ne se déplacent qu'avec leurs légitimes propriétaires, comme des chiens. »[228] Certains se déplacent plus librement lors de l'ultime ligne droite du parcours, comme le remarque Daniel Terrolle sur le Clermont-Ferrand-Paris, après Orléans. La communauté peut aussi se souder pour revendiquer des droits, comme lorsqu'à trois heures du matin, les co-passagers du compartiment couchette de Giulia ont voulu lancer un mouvement de protestation, parce que le thermostat ne marchait pas.

La communauté des voyageurs est cependant provisoire, surtout constituée lors d'un voyage sur des longues distances, plutôt que sur les trains régionaux où son sens s'étiole parfois. Ses membres d'ailleurs défendent leurs droits, sa structure ne permet de prendre en compte l'après communauté, le futur usage de l'espace du train. Le **problème de la saleté** créée (et non pas trouvée) n'entre pas dans ses préoccupations. Il renvoie à une absence de conception de l'espace commun au-delà du cadre du voyage.

Giorgio parle ainsi d'une « absence de culture du train ». Giorgio, Luca ou Ivana retiennent particulièrement l'attitude salissante des « anglo-saxons » (et plus précisément, Etatsuniens et Australiens), mettant les pieds sur le siège d'en face pour reposer leur jambes ou placer aisément leurs affaires sur les porte-bagages. J'ai pu par moi-même observer effectivement ce phénomène à plusieurs reprises. Une attitude particulièrement mal vécue par mes interlocuteurs, parce que ces « anglo-saxons » « ne feraient jamais cela chez eux »

[228] ibid., p. 60

résume Luca. Ils dénoncent **l'image de l'Italie sale**, du sous-développement, qu'ils pensent encore persistante dans certaines représentations étrangères de l'Italie, et que les *Ferrovie*, par leurs dysfonctionnements, alimenteraient. Beppe Severgnini ne souligne-t-il pas que le spectacle des gares rassure les étrangers, en « entretenant un film néoréaliste qui n'oblige pas à quelque mise à jour fatigante »[229], alors qu'il laisse perplexes et insatisfaits les Italiens ? On retrouve là d'une variante de la question du sud telle que nous l'avions envisagée *supra*.

Retenons cependant que certains signes interprétés par Giorgio comme synonymes de saleté, ne le sont pas tant que cela pour Giulia ou Lucca, qui évoquent avec intérêt certaines traces de passage des autres voyageurs : les inscriptions « divertissantes » qu'on trouve dans les toilettes très sales, et certaines affaires personnelles, comme des journaux « qu'on n'achèterait jamais », ou des choses plus insolites, tel ce photo-montage d'un homme brûlant des billets de 500 euros. Des traces qu'on retrouve sur les Intercity, plus que sur les Eurostar, où les autres passagers et les messages diffusés rappellent au voyageur de récupérer ses effets personnels. D'une certaine manière, ces traces permettent justement de dépasser la communauté provisoire actuelle des voyageurs, pour s'étendre à tous ceux qui se sont succédés sur le train.

Dans les discours des passagers de première classe en France, recueillis et analysés par la sociologue Marianne Canto-Klein au milieu des années 1970[230], les acteurs de la saleté sont toujours les autres en général. Mais ils ont beaucoup de caractéristiques communes avec voyageur de seconde tel qu'il est décrit. Laissant des traces de leur passage, ils empêchent de s'approprier l'espace, la dimension collective du voyage devenant trop évidente.

On comprend dès lors **la fonction oppositive de la première**, qui tend à atténuer le caractère collectif du voyage, imitant l'intérieur bourgeois : « on y est comme chez soi ». L'espace y est perçu comme moelleux, feutré, spacieux, intime, d'une manière voisine à celle qui qualifierait leur intérieur de référence. L'« individualité [y est donc] respectée et protégée dans et par l'espace ». La lutte des places n'a donc pas le droit d'exister en première, même s'il serait intéressant de se pencher sur son existence probable, même feutrée, dans la pratique. Or justement, comment fonctionne le train dans toute la subtilité de ses subdivisions, de sa longueur ? On pourrait faire une économie du train, comme on parle de l'économie d'un roman.

---

[229] SEVERGNINI Beppe (2005), *La testa degli italiani : una visita guidata*, Milan, Rizzoli, « quatrième jour : vers la Toscane », pp. 83-84

[230] CANTO-KLEIN Marianne (1975), « A propos de la représentation de l'espace et du temps : étude sur un type de voyage en chemin de fer », *Cahiers internationaux de la sociologie*, juillet 1975, 59 (D), Évry, Presses Universitaires de France, pp. 355-366

3. l'économie du train

Dans le monde du train, l'opposition entre première et seconde classe joue certainement un certain rôle, sous forme par exemple d'une **« lutte de classes »**. Il serait particulièrement intéressant d'étudier la composition socio-économique de leurs usagers, et les caractéristiques de leurs interactions. On peut déjà constater que dans l'Eurostar, première et seconde classe sont séparées l'une de l'autre grâce à la voiture restaurant, qui fait en quelque sorte « tampon ». Les voitures de première doivent donc n'être pas ou très peu traversées par les voyageurs de seconde, puisque le positionnement du wagon-restaurant, prétexte le plus fréquent des promenades dans un train à réservation obligatoire, l'évite soigneusement. Les premières classes peuvent d'ailleurs éviter tout contact avec les secondes, et boire et manger sans se rendre au wagon-restaurant, grâce au chariot qui se déplace dans leurs voitures.

Le **wagon-restaurant** lui-même reproduit d'une certaine manière la division entre première et seconde classes, le tiers côté première étant consacré au restaurant proprement dit, avec une architecture jouant sur la chaleur du bois de cerise, rehaussée par les roses artificielles entourées de verdure disposées devant chaque fenêtre. Les banquettes rayées horizontalement de rose bonbon et de rouge framboise y sont particulièrement confortables. Après le tiers réservé au personnel, longé par un couloir sans décoration, un peu « technique » et qui fait office de transition, on trouve le bar, côté seconde, avec ses petites tables en plastique haut perchées, qui vibrent au moindre mouvement du train. Il serait sans doute très intéressant de réaliser quelque entretien avec des serveurs du bar, mais je n'ai pas eu le temps d'en obtenir l'autorisation.

Dans l'économie du train, le service n'est pas seulement de transport des femmes et des hommes, mais aussi de leurs **marchandises**. On pense notamment à toutes ces caisses ou paquets d'oranges, de vin rouge ou de charcuterie transportées du sud au nord, pour le voyage et pour la famille. Grazia parle ainsi d'un train sud-nord en provenance de Palerme, où une dame croyait avoir une bombe dans sa valise (on retrouve ici aussi la dimension mortifère du train). Cherchant à l'ouvrir, une grande part de son contenu, des fèves qu'elle portait à sa fille, s'étale dans le compartiment. Le service est aussi hygiénique, et dans le grand voyage vers le sud, le papier toilette manque généralement à Florence, l'eau pour se laver les mains à Naples, les réservoirs n'ayant pas été remplis à Rome à cause du retard récurrent du train.

Le train nourrit parfois tout un **commerce souterrain**. Luigi Zampa l'a évoqué dans Rome-Paris-Rome (*Signori in carrozza*, 1951). Un pauvre commerçant illégal exerce dans le train pour Paris, instrumentalisant sa parenté avec le responsable d'une voiture wagon-lit,

Peppino De Filippo : arrivé à Paris où le responsable a une maîtresse, il le fait chanter en exigeant sa complicité dans affaires qu'il y manigance. Les trains entre la France et l'Italie n'ont d'ailleurs pas tout perdu de cet esprit de commerce parallèle, certains employés de la société Artesia se proposant par exemple de régulariser les passagers selon des modalités douteuses.

Nettement moins manipulateur, Nino Manfredi s'illustre comme vendeur illégal dans *Café Express* de Nanni Loy, en 1979. Travaillant dans les trains nocturnes directs pour le sud, trains, voyageurs et abus sont passés au filtre d'un regard désenchanté mais tendre, évoquant les amères vicissitudes d'un pauvre vendeur. C'est l'emblême de ceux qu'on appelle parfois les « *bibitari* », et qui existent toujours dans le sud, vivant de la vente illégale, sur les trains longues distances[231].

Il y a aussi ce commerce qui se trame **à la limite du train**, sur le quai ou à travers les fenêtres. Sciascia les évoque dans sa nouvelle : à Naples, on perçoit « pendant que le train se gliss[e] le long du quai, le cri : "*Sfogliate, sfogliate* " », renvoyant à ce « millefeuille fourré de crème. » Puis en gare de Paola, « à peine éteint le grincement des freins », le cri : « "Fraises, fraises"»[232]. Marcello évoque aussi l'étape de la granite à Messine.

D'autres passagers font la **quête** dans le train, la justifiant par l'achat du billet de régularisation, alors que certains sourds-muets sur les interrégionaux du nord-est italien, déposent un petit gadget sur les tablettes ou les sièges, avec un petit mot demandant quelques euros. J'ai tenté de communiquer avec eux pour réaliser un entretien, sous quelque forme que ce soit, mais ils ne l'ont pas souhaité, comme on pouvait s'y attendre.

Les trains ont parfois été, sont encore probablement, au moins ponctuellement, des lieux de **prostitution**. Luca cite ainsi les régionaux et interrégionaux entre Padoue et Ferrare, ou de Reggio Emilia à Modène, qui étaient jusqu'au milieu des années 1990 le cadre de la prostitution masculine maghrébine. Mais le rapport des trains à la prostitution est surtout un rapport de *pendolari,* comme en témoigne un article de la revue *Giudizio universale*[233]. Prenant l'exemple des trains de Turin à Milan, Matteo Sacchi témoigne des déplacements des prostituées *pendolari,* tout particulièrement en fin de semaine, dans les trains de 19 heures et plus. Sur l'Intercity de 20 heures, il recense 16 prostituées le vendredi 15 juillet, et 13 le mercredi précédent. Elles descendent travailler entre Turin et Milan, ou bien dans la capitale

[231] Ils sont évoqués dans COLOMBO Enzo, NAVARINI Gianmarco (1999), *Confini dentro la città*, op. cit., p. 128

[232] « La mer couleur de vin », op. cit., p. 45 puis p. 56

[233] SACCHI Matteo (2005), « *Treno in stazione, scendere sul marciapiede. Intercity Torino-Milano* », *Guidizio Universale*, septembre 2005, I : 5, p. 96. Je remercie Daniela Cardidan de m'avoir conseillé la lecture de cette revue.

lombarde elle-même. Originaires surtout du Nigeria et du Benin, elles parlent le plus souvent un mélange d'anglais, de français et de langues du Bénin. Repérables, elles ont toujours néanmoins un habit de rechange qu'elles endossent après le voyage, leur présence suscitant des interactions diverses avec les autres passagers. Le journaliste évoque surtout de dures conversations entre prostituées, ou avec leurs « mamans », revendiquant l'exclusivité de tel ou tel emplacement.

Le train peut donc s'avérer un lieu de pratiques en marge, y compris non commerciales, de l'ordre de **l'économie des plaisirs**. Celui de fumer par exemple, l'interdiction dans les trains italiens étant le plus souvent respectée, mais les Intercity font parfois exception : « trains d'un autre âge où l'on avait le droit de fumer » selon Luca, la pratique est favorisée par la possibilité d'ouvrir les fenêtres. Les toilettes sont parfois investies pour fumer caché, comme j'ai pu le noter sur un train Artesia. Un jeune contrôleur sur un Intercity *Notte* fume même au creux de la nuit du haschisch dans son compartiment, se servant comme papier d'un billet de train italien, toujours dépourvu de bande magnétique.

La dimension érotique du train peut aussi être exploitée plus concrètement, comme le suggère l'article d'un magazine italien qui livre tout un mode d'emploi spatial de l'amour dans le train : « attendre d'être presque arrivé à destination. Lors de l'ultime course nocturne, le chef de train invite parfois les passagers à se réunir dans la voiture de tête, ne vous laissant que l'embarras du choix pour jeter votre dévolu sur un des wagons vides. Cherchez à maintenir le plus de distance possible du wagon réservé au personnel de service et assurez-vous que le contrôleur a effectué sa tournée de contrôle des billets. »[234]

Enfin, le train peut aussi servir de cadre à des **réunions** formelles, comme l'assemblée générale ordinaire et quotidienne de l'AVUC, l'Association des Voyageurs et Usagers des Chemins de fer, qui se réunit chaque soir de semaine dans le wagon-restaurant du TGV Atlantique Paris-Le Mans. Le train vire aussi parfois à la fête, comme au sein du même TGV, où un étudiant peut inviter ses compagnons de voyage de tous âges à fêter sa réussite à un examen[235], ou bien organisée par les comités de *pendolari* des lignes italiennes. La fête dans le train nous renvoie ici au caractère éphémère, et à certains égards exceptionnel, du voyage.

L'espace du train tel qu'il est pratiqué en Italie est donc marqué par une diversité étonnante de ses usages, autant de modes d'investissement d'un espace-temps imposé et détourné, angoissant et excitant, entre tension et détente. Quel que soit le mode de résolution

[234] « Sesso al letto ? No, grazie », *Lui Guidemagazine,* mai 2006, n°5, p. 31
[235] LANEELLE Xavière (2004), « Va et vient. Entre deux lieux, entre recherche et récit. », art. cit.

ou d’investissement de ces paradoxes par ses usagers (sociabilité, continuité ou rupture avec l’avant et l’après, économie parallèle) l’expérience du train n’est jamais une expérience vide : le non-lieu, dans la pratique italienne du moins, n’existe pas.

Conclusion

Le train, « un lieu statique comme une pièce, lancée toutefois dans une course ; un lieu dans lequel on est tranquillement comme à la maison, mais où on est contraint à se mouvoir avec circonspection ; un lieu familier, mais inévitablement rempli d'intrus ; un lieu sûr, mais d'équilibre étonnamment précaire; confortable, mais provisoire Indissolublement lié à l'imaginaire de chacun, le train évoqué ou réinventé par le cinéma ressemble à un tapis volant qui survole villes et campagnes tout en restant miraculeusement isolé du monde qu'il traverse. »[236] Mais le train est aussi un lieu qui fonctionne, ou non, qui s'attarde dans le territoire qu'il relie et qui l'anime, qui risque l'accident ou la saturation.

Si l'espace du train fonctionne comme une parenthèse, pour reprendre la formule de Marc Augé à propos du non-lieu, c'est parce qu'il en possède toutes les ambiguïtés discursives. Discontinuité marginale dans le discours du monde et de l'existence, l'espace du train n'en amène pas moins à le nuancer, à en offrir une perspective suggestive, elliptique et critique. La liberté qu'il ouvre se referme avec la parenthèse, irrémédiablement rabattue après l'articulation de trois ou quatre groupes essentiels. Quels sont-ils ?

D'abord, **le rapport de l'homme à l'espace technique et fonctionnel**, en tant que celui-ci constitue le un espace physique présent dans l'élément du quotidien, dont on ne maîtrise pas toujours très bien le savoir, les logiques techniques, économiques, et juridiques sous-jacentes, qu'on pratique parfois à tâtons, mais de manière aussi innovante et surprenante. On pourra suivre Edward T. Hall lorsqu'il écrit : « « L'homme et ses extensions ne constituent qu'un seul et même système. C'est une erreur monumentale de traiter l'homme à

[236] BERNARDI Eugenio, SPILA Piero, (dir.) (1988), *In treno al cinema. Immagini per un viaggio in Italia*, Rome, Peliti Associati, p. 17

part comme s'il constituait une réalité distincte de sa demeure, de ses villes, de sa technologie ou de son langage. Cette interdépendance de l'homme et des extensions devrait nous faire accorder plus d'attention à celles que nous créons. »[237]

Ensuite, celui de **l'intérêt de la description** topographique, iconographique, de l'observation, de l'analyse littéraire ou cinématographique pour penser l'espace pratiqué, pour contourner les lacunes d'autres sources statistiques ou scientifiques. Comme le souligne justement Isaac Joseph, « on sort ainsi de ce que Wittgenstein appelle "le milieu de la cause ou de l'influence". Ce qui est mis en doute, sous cet aspect, c'est la capacité d'une démarche qui ordonne le monde à partir des catégories et des exigences du discours rationnel de rendre compte des conditions d'avènement de ce monde intelligible et sensible sans observer le travail, situé et pratique, de mise en forme, de mise en scène et de mise en sens effectué par les acteurs de l'intérieur des structures de leur expérience. »[238] Non-lieu selon Michel de Certeau, habiter polytopique ou cadre d'interaction sont autant de concepts qui encouragent à penser en ce sens.

Enfin, dernier groupe essentiel, celui de **la portée même de ce « laboratoire »** qu'est l'espace du train en Italie, de cette partie qui pourrait refléter, telle une monade, une expression du tout. Un laboratoire dont on aimerait qu'il ne se replie pas sur une parenthèse conclusive exclusivement nationale, travaillée entre espace régional et espace étatique. On a cherché à étudier les représentations, les pratiques et le terrain de l'espace du train en Italie, mais si certains traits en sont spécifiques, la plupart des enjeux dans les autres espaces du train en Europe se posent probablement, même si en des termes certainement différents. D'autant que dans les années à venir, on peut s'attendre à une accélération de l'européanisation du transport ferroviaire, qui bouleverse radicalement la donne. Déjà la mondialisation des échanges à l'échelle de l'Europe a transformé l'espace du train italien, le Vivalto n'étant par exemple que peu différent du TER français de seconde génération par exemple. Les évolutions de la mobilité, et particulièrement le phénomène des mouvements pendulaires, seront elles aussi cruciales.

En dernier lieu, peut-être faut-il savoir accepter de fermer la parenthèse, de se détacher du train, pour le confronter à d'autres espaces publics, ou bien d'autres moyens de transport. Pourquoi ne pas réfléchir par exemple aux espaces du vélo ?

---

[237] HALL Edward T. (1971), *La dimension cachée*, op. cit., p. 122

[238] « L'organisation sociale de l'expérience », art. cit.

BIBLIOGRAPHIE

ASSAËL RIUS Sarah (2003), *Enjeux actuels d'un rapport entre Venise et sa plus immédiate terre ferme : Mestre*, 167 f. dactyl.
Mémoire de maîtrise : Géographie : Paris I : 2003

AUGE Marc (1992), *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 153 p. (La librairie du XX^{ème} siècle)

AUGE Marc (1986), *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Hachette, 125 p. (Textes du XX^{ème} siècle)

BAVOUX Jean-Jacques, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent, ZEMBRI Pierre (2005), *Géographie des transports*, Paris, Armand Collin, 232 p. (U Géographie)

BEAUD Stéphane, WEBER Florence (2003), *Guide de l'enquête de terrain*, Paris, La Découverte, 357 p. (Guides Repères, 1^{è} édition : 1997)

BERNARDI Eugenio, SPILA Piero, (dir.) (1988), *In treno al cinema. Immagini per un viaggio in Italia*, Rome, Peliti Associati, 224 p.

BOSONI Giampiero, NULLI Andrea (1998), *Il piacere del viaggio. Storia degli interni della carrozza ferroviaria dalle origini ai nostri giorni*, Milan, Mondadori, 190 p. (co-éd.: Ferrovie dello Stato)

BOSONI Giampiero, NULLI Andrea (1999), *L'epopea del treno : dall'Ottocento ai nostri giorni. La storia delle carrozze ferroviarie tra industria, tecnica e design*, Milan, Mondadori, 189 p.

BUTOR Michel (1957), *La modification*, Paris, Minuit, 317 p. (« Double »)

CANTO-KLEIN Marianne (1975), « A propos de la représentation de l'espace et du temps : étude sur un type de voyage en chemin de fer », *Cahiers internationaux de la sociologie*, juillet 1975, 59 (D), Évry, Presses Universitaires de France, pp. 355-366

CERTEAU Michel de (1990), *L'invention du quotidien.* Tome 1 : *Arts de faire*, Paris, Gallimard, 350 p. (Folio Essais) [1980]

COLOMBO M. (1997), « Tempo, spazio e informazione nella città mobile. L'innovazione nelle stazioni ferroviarie », *Studi di sociologia*, 1997, 35 (1) : « Tempi urbani e luoghi dell'attesa », pp. 31-54, 103.

COLOMBO Enzo, NAVARINI Gianmarco (1999), *Confini dentro la città. Antropologia della Stazione Centrale di Milano*, Milan, Angelo Guerini e Associati SpA, 179 p. (Guerini Studio)

CREPALDI Gabriele (dir.) (2003), *In treno tra arte e letteratura*, Milan, Electa Mondadori, 192 p.

DESPORTES Marc (2005), *Paysages en mouvement : transport et perception de l'espace (XVIII^e^- XX^e^ siècle)*, Paris, Gallimard, 413 p., 117 illustrations, (NRF : Bibliothèque illustrée des histoires).

ELIAS Norbert (1996), *Du temps*, Paris, Fayard, 223 p. [*Über die Zeit*, 1984]

FERRARINI Alessia (1999), *Forme e icone del moderno : la stazione e i treni nell'immaginario collettivo*, Bologne, Pendragon, 151 p. (*Le sfere*)

FERROVIE DELLO STATO (1997), *Evoluzione comparata dei principali parametri ferroviari. Serie storica 1905-1997*, 51 p.

FOUCAULT Michel (2001), « Des espaces autres », in *Dits et écrits 2, 1976-1988*, Paris, Gallimard, pp. 1571-1581 [1967]

FREMONT Armand (1999), *La région, espace vécu*, Paris, Flammarion, 288 p. (Champs) [1ère édition : 1976]

GASPARINI G. (1997), « *Tempi delle ferrovie e tempi dei viaggiatori : L'attesa nelle stazioni* », *Studi di sociologia*, 1997, 35 (1) : « *Tempi urbani e luoghi dell'attesa* », pp. 13-30, 103.

GERONDEAU Christian (2004), *Les danseuses de la République*, Paris, L'Harmattan, 287 p.

GILLET Alexandre (2006), « Dérives *a*topiques », *EspacesTemps.net*, Textuel, 08 mai 2006 http://espacestemps.net/document1975.html

GODOLI Ezio, LIMA Antonietta Iolanda (dir.) (2004), *Architettura ferroviaria in Italia. Novecento*, Palerme, Dario Flaccovio, 522 p.

GOFFMAN Erving (1996), *Les relations en public*, tome 2 de *La mise en scène de la vie quotidienne*, Paris, Minuit, 376 p. (coll. Sens Commun) [*Relations in public*, 1971]

GRESILLON Boris (2002), *Berlin, une métropole culturelle*, Paris, Belin, 351 p. (Mappemonde)

HALL Edward T. (1984), *Le langage silencieux*, Paris, Seuil, 243 p. (Points) [*The Silent Language*, 1959]

HALL Edward T. (1971), *La dimension cachée*, Paris, Seuil, 256 p. (Points) [*The Hidden Dimension*, 1966].

IMBRÒ Maria Grazia, MAZZOLENI Gilberto (1979), *Partire è un pò morire. Per una etno-storia del treno in Italia*, Rome, Bulzoni, 119 p.

ISFORT (1999), *Il trasporto locale oltre la crisi : mercato e politica nella transizione dei sistemi territoriali di mobilità*, Rome, Gangemi, 437 p.

ISTITUTO GUGLIELMO TAGLIACARNE, FERROVIE DELLO STATO (1995), *Reti e territorio : la dimensione dello sviluppo infrastrutturale nelle province italiane*, 57 p.

JOSEPH Isaac, QUÉRÉ Louis (1993), « L'organisation sociale de l'expérience », *Futur antérieur*, n°19-20/5-6
http://multitudes.samizdat.net/L-organisation-sociale-de-l.html

LANÉELLE Xavière (2004), « Va et vient. Entre deux lieux, entre recherche et récit. », sur les navetteurs TGV Paris-Le Mans, *EspacesTemps.net*, Textuel, 7 avril 2004
http://espacestemps.net/document153.html

LE BRETON Eric (2004), « Les épreuves de la dispersion : recherche exploratoire sur les expérience individuelles de la société dispersée », *Rapport final du PREDIT 2002*-2006 (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres), Groupe opérationnel n°1 : « Mobilités, territoires et développement durable »,
www.innovations-transports.fr/article.php3?id_article=491

LETHERBY Gayle, REYNOLDS Gillian (2003), « Making connections : the relationship between train travel and the processes of work and leisure », *Sociological Resarch Online*, vol. 8, n°3, 31 août 2003
http://socresonline.org.uk/8/3/letherby.html

MAGGI Stefano (1997), « La difficile privatisation des chemins de fer italiens (1985-1995) », *Revue d'histoire des chemins de fer*, printemps-automne 1997, n°16-17 : « Les chemins de fer en temps de concurrence : choix du 19è siècle et débats actuels », pp. 284-302.

MAGGI Stefano (2003), *Le Ferrovie*, Bologne, Il Mulino, 252 p. (L'identità italiana)

MATTHEY Laurent (2005), « Ethique, politique et esthétique du terrain : cinq figures de l'entretien compréhensif », *Cybergeo : Revue européenne de géographie*, n° 312, 31 mai 2005, 19 p.
http://193.55.107.45/articles/312.pdf

MERGER Michèle (2005), « La grande vitesse ferroviaire, reflet des pesanteurs et des atermoiements politiques et institutionnels de l'Italie », *in* Graziano Manlio (dir.), *L'Italie aujourd'hui. Situation et perspectives après le séisme des années 90*, Paris, L'Harmattan, 189 p. (Questions contemporaines)

MOUREAU François, POLINO Marie-Noëlle (1997), *Écritures du chemin de fer : actes de la journée scientifique organisée en Sorbonne le 11 mai 1996* par l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France, AHICF, et par le Groupe de recherche sur la littérature des voyages, GRLV, Paris, Klincksieck, 160 p.

PANDOLFI Marzia (2005), « *Design e colori* », *La tecnica professionale*, février 2005, n°2, pp. 19-24

PRINCIPE Evaristo (2002), *Nozioni sui veicoli FS per viaggiatori*, Vicence, Editrice veneta, 342 p.

PONTALIS Jean-Bertrand (2001), *Ce temps qui ne passe pas ; suivi de Le compartiment de chemin de fer*, Paris, Gallimard, 230 p., (Folio Essais). (psychanalyse)

RAIL PASSION (2003), *Hors Série – Le rail en Italie*, juillet 2003.

RÉGION VENETIE (2004), La qualità dei servizi ferroviari nella regione Veneto, *Regione Veneto – Mobilità – Documenti e analisi*, II, 87 p. (Regio Veneto, Assessorato alle politiche dell'Ambiente e della Mobilità, Servizio Trasporto pubblico locale)

RÉGION VENETIE (2004), Quaderno di Sintesi, *Piano regionale dei Trasporti del Veneto*, 78 p. (Regione Veneto, Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità)
http://www.regione.veneto.it/NR/rdonlyres/C0570538-BC12-47F5-95ED-36C6374F00E3/0/QuadernodiSintesi.pdf

REGION VENETIE (2004), Rapporto finale, *Piano regionale dei Trasporti del Veneto*, 576 p. (Regione Veneto, Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità)
http://www.regione.veneto.it/NR/rdonlyres/0C718D47-3A36-4FBB-8936-EF0AC1290AC4/0/RapportoFinale.pdf

RETAILLE Denis (1997), *Le Monde du géographe*, Paris, Presses de Sciences Po., ch. 3 XXX

RIVIERE Dominique (2004), *L'Italie : des Régions à l'Europe*, Paris, A. Colin, 252 p. (U Géographie).

SCHIVELBUSCH Wolfgang (1990), *Histoire des voyages en train*, trad. Jean-François Boutout, Paris, Le Promeneur, 252 p.

SCIASCIA Leonardo (2002) « La mer couleur de vin », in *La mer couleur de vin*, Paris, Gallimard, pp.37-72 (L'Imaginaire, trad. Jacques de Pressac) [*Il mare colore del vino*, 1973]
« Il existe un train qui quitte Rome l'été à 20h50 annoncé par les hauts parleurs :"direct pour Reggio de Calabre et la Sicile".... »

STAGNI Giorgio (date inconnue), « *Le tariffe ferroviarie* »
http://ww.miol.it/stagniweb/tarif00.htm

STOCK Mathis (2004), « L'habiter comme pratique des lieux géographiques. », *EspacesTemps.net*, Textuel, 18 décembre 2004
http://espacestemps.net/document1138.html

STOCK Mathis (2005), « Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? », *EspacesTemps.net*, Textuel, 25 mai 2005
http://espacestemps.net/document1353.html

TERROLLE Daniel (1993), « 'Entre-deux' », *Ferveurs contemporaines. Textes d'anthropologie urbaine offerts à Jacques Gurwith, réunis par Colette Pétonnet et Yves Delaporte*, Paris, L'Harmattan, pp. 243-259. (coll. Connaissance des Hommes)
http://halshs.ccsd.cnrs.fr/halshs-00003996

URBAIN Jean-Didier (1993), *L'Idiot du voyage : histoires de touristes*, Paris, Payot & Rivages, Petite Bibliothèque Payot, 270 p. [1è édition : 1991]

Cartographie chronologique du chemin de fer italien (1870-1900)
http://www.train.eryx.net/italie/aaaa.htm

Carte du réseau actuel
http://www.bueker.net/trainspotting/map.php?file=maps/italian-network/italian-network_italian.gif

Références artistiques

BERTOLUCCI Bernardo (1970), *Le conformiste*, 115 min. [*Il Conformista*] [film]

BERTOLUCCI Bernardo (1976), *1900*, 318 min. [*Novecento*] [film]

BRASS Tinto (1987), *Vices et caprices*, 99 min. [*Capriccio*] [film]

BRUSATI Franco (1974), *Pain et chocolat*, 100 min. [*Pane e cioccolata*] [film]

CAMERINI Mario (1929), *Rotaie*, 91 min. [film]

FELLINI Federico (1979), *La cité des femmes*, 140 min. [*La città delle donne*] [film]

GERMI Pietro (1950), *Le chemin de l'espérance*, 105 min. [*Il cammino della sperenza*] [film]

LOY Nanni (1971), *Detenuto in attesa di giudizio* (*Détenu en attente de jugement*), 99 min. [film]

LOY Nanni (1977), *Viaggio in seconda classe* (*Voyage en seconde classe*) [programme pour la télévision]

LOY Nanni (1979), *Café Express*, 100 min. [film]

MANFREDI Nino (1962), *L'avventura di un soldato* (*L'aventure d'un soldat*), segment de *L'amore difficile* (*L'amour difficile*), 125 min. [film]

MONTALDO Giuliano (1987), *Les Lunettes d'or*, 110 min. [*Gli occhiali d'oro*] [film]

PANNAGGI Ivo (1922), *Train en mouvement*, Palazzo Ricci (Macerata : Marches) [*Treno in movimento*] [peinture]

POLIDORO Gian Luigi (1963), *Il diavolo* (*Le diable)*, 103 min. [film]

PONTECORVO Gillo (1959), *Kapò*, 118 min. [film]

SCOLA Ettore (1972), *Trevico-Turin (voyage dans le Fiat-nam)*, 101 min. [*Trevico-Torino (viaggio nel Fiat-Nam)*] [film]

SORDI Alberto (1973), *Polvere di stelle* (*Poussière d'étoiles*), 142 min. [film]

TAVIANI Paolo et Vittorio (1987), *Good morning Babilonia*, 117 min. [film]

VISCONTI (1960), *Rocco et ses frères*, 177 min. [*Rocco e i suei fratelli*] [film]

ZAMPA Luigi (1951), *Rome-Paris-Rome*, 100 min. [*Signori in carrozza*] [film]

Adresses internet valables au 17 juillet 2006

TABLE DOCUMENTAIRE

1 : Le réseau ferroviaire italien par Régions (carte de la *Rete ferroviaria italiana*) ..... p. 3
2 : Des sièges mobiles pour voiture à ambiance unique (présentation) ..... p. 23
3 : ***Train en mouvement*** **(peinture d'Ivo Pannaggi, 1922) ..... p. 23**
4 : Les principaux modèles de voiture type Intercity (tableau) ..... p. 25
5 : L'intérieur d'un compartiment Z1 non restylisé, en service sur l'Intercity Milan-Venise (photo) ..... p. 27
6 : Les électro-trains Eurostar (tableau) ..... p. 29
7 : Les principaux modèles de voiture pour le transport régional (tableau) ..... p. 31
8 : Évolution du coût kilométrique du billet « ordinaire » (graphique) ..... p. 41
9 : Évolution du coût kilométrique du billet Intercity (graphique) ..... p. 42
10 : Variation du coût kilométrique du billet ordinaire (graphique) ..... p. 42
11 : Variation du coût kilométrique du billet Intercity (graphique) ..... p. 43
12 : La carte des lignes régionales les plus congestionnées, avec tableaux des temps de parcours moyens et de longueur des lignes (carte et tableaux) ..... p. 53
13 : Publicité pour un prêt à la consommation dans un train régional de Vénétie en avril 2006 (photo) ..... p. 57
14 : « Voyage dans les talents et la qualité italienne » : le Margherita Express, adhésif de campagne (photo) ..... p. 59
15 : Une vue du Margherita Express (photo) ..... p. 60
16 : Des grands travaux : des trains pour les *pendolari* ; affiche de *Rifondazione comunista* pour les législatives du 9 avril 2006, à Venise. (photo) ..... p. 61
17 : Des comédiens de la troupe de Dario Fo au départ du Rita-Express de Milan Centrale, le 25 mai 2006 (photo) ..... p. 62
18 : La carte symbolique du Rita Express : pour un sud au nord (carte) ..... p. 69
19 : Le prix des tarifs régionaux relativement au tarif interrégional en 2004, pour des trajets de 30, 50 et 100 kilomètres (graphique) ..... p. 73
20 : L'espace du train prescriptif ; cliché de l'intérieur d'un interrégional (photo) .. p. 80
21 : Figures du corps et de l'espace personnel dans l'étage surbaissé d'un Train à Haute Fréquentation entre Padoue et Venise (photo) ..... p. 94
22 : Dans l'attente du départ du Rita-Express, le 25 mai en gare de Bologne (photo) p. 96
23 : Les diagonales visuelles (schéma) ..... p. 107
24 : Un siège dans la ligne de fuite du regard sur un interrégional (photo) ..... p. 108
25 : La structure sociale des usagers du transport régional de Vénétie (tableau) .... p. 113
26 : « Comment est le paysage à 300 à l'heure ? », publicité de Trenitalia dans le supplément *Venerdi* de *La Repubblica* (mars 2006) ..... p. 136