

Université de Montréal

L'information de localisation à Montréal
Une exploration

par

Alexandre Laurin

Département de communication
Faculté des Arts et sciences

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de M. Sc.
en communication

Août 2011

© Alexandre Laurin, 2011

Université de Montréal
Faculté des études supérieures et postdoctorales

Ce mémoire intitulé :

L'information de localisation à Montréal : une exploration

Présenté par :
Alexandre Laurin

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Thierry Bardini (UdeM), directeur de recherche

Line Grenier (UdeM), membre du jury

Will Straw (McGill), membre du jury

Résumé

Ce mémoire de maîtrise est une recherche exploratoire sur les expériences de localisation vécues dans l'espace urbain montréalais par des sujets en relation à l'information dite « de localisation ». La localisation est un processus d'orientation spatiale où l'emplacement d'un lieu dans l'espace est un problème à résoudre. Cette exploration est basée sur la théorisation de l'information proposée par Bateson (1972) et le développement du concept de dispositif par Belin (2002) et Agamben (2007) à la suite de Foucault, la localisation étant le concept empirique exploratoire. Le processus de localisation est investigué quant à son caractère médiatique : l'information de localisation est le *medium* qui, en étant un résultat et une cause de l'action, donne forme à ce processus mené par l'effort. Un travail de terrain ethnométhodologique déployé par le biais d'observations empiriques et d'entrevues qualitatives permet d'identifier certaines conditions qui rendent possibles, dans la vie quotidienne, les relations entre l'information de localisation, l'espace urbain et un sujet. Étant majoritairement vécue lors de déplacements présents, futurs ou passés, la localisation est ainsi conceptualisée en tant que *wayfinding* : l'action de déterminer quelles voies ou trajets emprunter pour se rendre d'un point A à un point B. Ce mémoire est en réalité une problématisation ouverte qui vise à explorer et identifier certains enjeux qui sont au cœur des processus de localisation dans l'espace urbain montréalais. Si « [l]e fait humain par excellence », comme le souligne Leroi-Gouhron (1965) « est peut-être moins la création de l'outil que la domestication du temps et de l'espace » (p. 139), le fait d'habiter en un certain temps et en un certain espace est en soi une relation problématique de confiance. Le vivant et le non-vivant habitent des espaces aménagés qui sont continuellement transformés par leur détermination mutuelle. En partant du constat que l'environnement construit se déploie en étant produit et aménagé dans des dispositions où certains de nos gestes sont délégués, peut-on envisager être libre sans (se) faire confiance ?

Mots-clés : Localisation ; Information ; Disposition ; Exploration ; Montréal ; *Wayfinding* ; *Medium* ; Vie quotidienne ; Effort ; Confiance ; Délégation ; Emmanuel Belin.

Abstract

This master's thesis is an exploratory research on localization experiences lived in Montreal's urban space by subjects in relation to 'location' information. Localization is a spatial orientation process where a place's location in space is a problem to be solved. This exploration is based on a theorization of information proposed by Bateson (1972) as well as on a development of the concept of apparatus (*dispositif*) by Belin (2002) and Agamben (2007) following Foucault's; localization being an exploratory empirical concept. The localization process is investigated regarding its media character: location information is a *medium* that, being a result and a cause of action, shapes this process that is driven by effort. An ethnomethodological fieldwork is enacted by empirical observations and qualitative interviews that permit to identify certain conditions that make possible, in everyday life, relations between location information, urban space and a subject. Being mostly lived regarding actual, future or past movements, localization is thus conceptualized as wayfinding: the act of determining which path or trajectory to follow to get from point A to point B. This master's thesis is actually an open problematization that aims to explore and identify some issues that are at the heart of localization processes in Montreal's urban space. If "[t]he human act *par excellence*", as put forward by André Leroi-Gouhrien (1993 [1965]) "is perhaps not so much the creation of tools as the domestication of time and space" (p. 313), the fact that we dwell in a certain time and in a certain space is a problematic relation of trust (*confiance*) in itself. The living and the non-living inhabit spaces that are continuously transformed by their mutual determination. Starting from the observation that the built environment is deploying itself while being produced and developed (*aménagé*) in dispositions where some of our gestures are delegated, is it possible to consider being free without trusting?

Keywords : Location ; Localization ; Information ; Disposition ; Exploration ; Montreal ; Wayfinding ; *Medium* ; Everyday life ; Effort ; Trust ; Delegation ; Emmanuel Belin.

Table des matières

Liste des figures.....	v
Remerciements	vii
Un / Introduction	1
Jouer avec le quotidien	4
Chercher Montréal	7
‘Sujet divisé’	9
Deux / Problématisation	11
L’information	11
La localisation	18
La disposition	18
Cadre.....	22
Trois / Méthodologie	23
Méthode de terrain.....	24
Participants	28
Quatre / Mise en contextes	31
Apprivoiser Montréal	31
Un rendez-vous manqué	32
Adapter sa vie aux espaces mésadaptés.....	32
La mobilité comme émancipation	33
Un taxi la nuit	34
Être intermédiaire à la propriété	35
Pour une [dernière] nuit (blanche) ensemble.....	36
Tes rideaux	37
Patrouiller la métropole	37
14,000 minutes de cellulaire par mois	39
Je suis mon propre GPS.....	40
Moi	41

Cinq / La localisation, ce processus d'orientation spatiale.....	43
La localisation	43
Mobilité et orientation	47
Wayfinding.....	50
Six / L'information de localisation : localiser, se localiser, être localisé	58
Localiser, c'est mettre en relation	59
Se localiser, c'est s'inclure dans la relation.....	66
Être localisé, c'est être central à la relation	69
Sept / L'effort de localisation	73
La situation et la délégation.....	75
L'usage de <i>media</i>	79
Le moyen de transport utilisé pour se déplacer	84
Huit / Pratiques, usages et buts I : temporalisation	91
Pratiques et usages.....	91
Temporalités et temporalisations.....	93
Prévoyance et rétroaction	97
Routine et anticipation.....	99
Neuf / Pratiques, usages et buts II : représentation	102
Représentation	102
Visibilité, (télé)présence et absence	106
Savoir connaître.....	111
Cognition socialement distribuée	115
Dix / Conclusion.....	118
Rebrousser chemin	118
Réflexions à l'usage(r) de ce mémoire.....	121
Conduire et être conduit : pratiques de la liberté et de la confiance.....	128
Onze / Bibliographie.....	133

Liste des figures

Figure 1. L'intérieur de la voiture de Paul	38
Figure 2. Facebook, une autolocalisation de Philippe, 24 juin 2011.....	71

*Perdre le nord et m'égarer ; te retrouver.
Merci à Natasha, la femme de ma vie.*

*« And now I know the only compass that I
need is the one that leads back to you. »
Jamie Lidell, *Compass*, 2010.*

Remerciements

Aux gens qui ont décidé de participer à ma recherche, merci de votre générosité.

À Thierry Bardini, mon directeur de recherche. Tu as été là pour moi, même quand je ne le méritais pas. J'ai beaucoup de chance d'avoir un directeur qui ne me contraint pas à faire ce que lui veut. Merci pour l'inspiration, le support et la liberté. Au plaisir d'évoluer encore quelques années avec toi Jack.

À Line Grenier et Will Straw, membres du jury. Vous êtes des personnes remarquables tant sur le plan intellectuel que personnel. Vous avez été fantastiques avec moi. Merci.

À mes amis du SNS, avec qui je vis vraiment une belle complicité. Merci de m'avoir poussé Sans Ne jamais m'avoir découragé. Merci Sarah, Ghislain, Philippe et David.

À mes collègues étudiants et professeurs pour les conversations qui font grandir, les belles expériences qui sont partagées, et bien sûr, les exploits, les réussites et les conquêtes qui font rêver.

À Consuelo Vasquez. Merci pour ton aide, ton support et pour m'avoir fait croire en moi.

Au département de communication de l'Université de Montréal et au Conseil de recherche en sciences humaines du Canada. Merci de m'avoir permis de faire ce que je dois dans d'excellentes conditions.

À mes amis et ma famille qui me supportent et m'endurent, je vous aime et je m'ennuie de vous.

Merci papa, entre autre, pour m'avoir aidé à imprimer toutes ces pages.

Merci finalement à toi Nana parce que tu es toi. Merci d'être là, surtout quand je suis insupportable™ et que tu n'as nulle part d'autre où aller.

La vie continue... et elle donne des coups dans ton ventre.

Alexandre

Montréal, août 2011.



Un Introduction

« *Perdre son chemin, c'est reconnaître la route.* »
Proverbe swahili.

L'aménagement par l'humain de son environnement est un trait fondamental de sa nature sociotechnique. C'est dans cet espace que se trouve l'information de localisation. Comme le souligne l'anthropologue André Leroi-Gouhron (1965) : « Le fait humain par excellence est peut-être moins la création de l'outil que la domestication du temps et de l'espace, c'est-à-dire la création d'un temps et d'un espace humains » (p. 139). Cet aménagement humain de l'espace et du temps n'est pas uniquement un « simple fait physique, mais un produit social » (Tonkiss, 2005, p. 31). En fait, c'est un travail actif codéterminant : une relation sociotechnique où l'humain et la technologie coinfluencent leur développement respectif. La mise en commun de l'humain et la fondation des sociétés a produit des spatialisations et des temporalités « humanisées ». Comme le soulignait Georg Simmel (1997), un des pères fondateurs des études urbaines selon Thrift (2000, p. 242), notre sociabilité, se déroulant dans l'espace et dans le temps, a forgé des connexions sociotechniques dans notre environnement :

The people who first built a path between two places performed one of the greatest human achievements. No matter how often they might have gone back and forth between the two and thus connected them subjectively, so to speak, it was only in visibly impressing the path into the surface of the earth that the places were objectively connected. *The will to connection had become a shaping of things, a shaping that was available to the will at every repetition without still being dependent on its frequency or rarity.* (p. 171, mon emphase)

C'est par des pratiques sociales impliquant un déplacement routinier que cette relation sociotechnique dans l'espace naturel a développé ce que Simmel (1997) nomme « the miracle of the road: freezing movement into a solid structure that commences from it and in which it terminates » (*Ibid.*). Ce sont les différents motifs de se déplacer, pour « être là » et pour survivre, que nous aménageons l'espace. Ce milieu associé, comme le nomme Simondon (1969), est le « médiateur de la relation entre les éléments techniques fabriqués et les éléments naturels au sein desquels

fonctionne l'être technique » ; il est en fait « la condition d'existence de l'objet technique inventé » (p. 57). Quelles sont alors les conditions d'existence de l'être humain ?

Nous construisons pour habiter. Reste que cette question de l'aménagement de l'espace et du temps par le biais des activités humaines ne garantit pas que cet espace devienne un espace de vie. La relation entre les concepts de *building* (bâtiment / construire) et *dwelling* (logement / se loger) tel que développés par Tim Ingold (2000) à la suite de Martin Heidegger (1971) est utile pour bien comprendre nos rapports à l'aménagement de l'espace (et du temps). Heidegger (1971) lie l'acte de se loger (*to dwell*) avec le besoin d'être en paix :

To dwell, to be set at peace, means to remain at peace within the free sphere that safeguards each thing in its nature. *The fundamental character of dwelling is this sparing and preserving.* It pervades dwelling in its whole range. That range reveals itself to us as soon as we reflect that human being consists in dwelling and, indeed, dwelling in the sense of the stay of mortals on the earth (p. 149).

Habiter l'espace, c'est donc de trouver un équilibre qui nous permet de nous protéger et de nous préserver. En fait,

We do not dwell because we have built, but we build and have built because we dwell, that is because we are dwellers ... To build is in itself already to dwell ... *Only if we are capable of dwelling, only then can we build* (Heidegger, 1971 cité dans Ingold, 2000, p. 186).

Toutefois, comme le souligne Heidegger (1971) « not every building is a dwelling » (p. 145 ?) : « there must be more to dwelling than the mere fact of occupation » (Ingold, 2000, p. 185). Qu'est-ce que l'acte de construire alors ? Selon Ingold (2000),

Building [...] is a process that is continually going on, for as long as people dwell in an environment. It does not begin here, with a pre-formed plan, and end there, with a finished artefact. The 'final form' is but a fleeting moment in the life of any feature, when it is matched to a human purpose, likewise cut out from the flow of intentional activity. (p. 188)

Le bâtiment construit n'est pas nécessairement une maison : c'est la différence entre *house* et *home* (Lawrence, 1987 cité dans Ingold, 2000, p. 185). Comment construire [*to build*] cet espace afin que nous puissions nous y loger et en faire une maison [*dwelling*] ? La réponse de Ingold (2000) est très éclairante autant par sa simplicité que par son efficacité : « We may indeed describe the forms in our environment as instances of architecture, but for the most part we are not architects. *For it is in the very process of dwelling that we build* » (*Ibid.*). En d'autres mots habiter le monde, c'est le performer en train de se (dé)faire, c'est un *work in progress*. Les environnements, comme l'avance Ingold (2000), « are never complete but are continually under construction » (p. 172).

La ville est une de ces constructions dont on tente de faire maison. Notre demeure s'y trouve bien sûr, mais cet habitat qu'est la ville, on y vit, on tente d'y habiter. Ainsi, je conçois la ville, cet espace *très* aménagé, comme le géographe Nigel Thrift (2000) : en tant qu'espace performé, « *in use*, and therefore I see urban landscapes as essentially incomplete and only rarely in the hands of just one network of association » (p. 234). Il vaut mieux observer les relations qui surviennent dans la ville en gardant en tête que « there are in fact an incredible *multiplicity* of cities, and ways of talking about them. In addition, there are even more multiple and heterogeneous ways of experiencing cities, of living with cities (and in cities) » (Bell et Haddour, 2000, p. 1). C'est au niveau de cet espace aménagé que nous percevons par nos actions et que nous performons par nos expériences. La ville se produit en rendant possibles nos expériences vécues avec elle. C'est donc du point de vue des expériences des espaces-temps montréalais que je veux explorer la localisation dans la vie quotidienne.

Jouer avec le quotidien

« Le plus extraordinaire, c'est aussi le plus quotidien ;
le plus étrange, c'est souvent le plus banal. »
Henri Lefebvre¹

La vie quotidienne, de tous les jours, est le berceau des activités et des gestes routiniers et banaux qui sont impératifs au maintien de la vie. Toutefois le concept de « vie quotidienne » est ambivalent dans sa signification comme l'avance Ben Highmore (2002) :

On the one hand it points (without judging) to those most repeated actions, those most travelled journeys, those most inhabited spaces that make up, literally, the day to day. This is the landscape closest to us, the world most immediately met. But with this quantifiable meaning creeps another, never far behind: the everyday as value and quality – everydayness. Here the most travelled journey can become the dead weight of boredom, the most inhabited space a prison, the most repeated action an oppressive routine. Here the everydayness of everyday life might be experienced as a sanctuary, or it may bewilder or give pleasure, it may delight or depress. Or its special quality might be its lack of qualities. *It might be, precisely, the unnoticed, the inconspicuous, the unobtrusive.* (p. 1, mon emphase)

En fait chaque quotidienneté possède son caractère propre. Si « home is where the hatred is » pour certains comme le chantait Gil Scott-Heron (1971; Scott-Heron et Jamie XX, 2011), il n'en est pas ainsi pour tous. Une chose semble toutefois traverser l'étendue des expériences quotidiennes des espaces-temps montréalais : nous vivons dans l'omniprésence des *media*. Ainsi, dans les expériences des espaces-temps montréalais où se déploient des activités de localisation au quotidien, nous sommes en interaction constante avec des *media*². Ces interactions entre humains et *media* dans la localisation me semble très importantes quant aux conditions de possibilités de la localisation et de l'émergence de l'information de localisation. Je veux donc investiguer les usages de *media* et les pratiques qui les englobent lorsque des sujets font face à la localisation dans la ville au quotidien.

¹ Lefebvre, H. (1975). *Critique de la vie quotidienne II, Fondements d'une sociologie de la quotidienneté*. Paris, France : L'arche, p. 20.

² Le mot *medium*, devient *media* lorsque employé au pluriel, il signifie intermédiaire, milieu, quelque chose qui se trouve entre ([Medium, 2011](#), traduction libre).

Ce qui est le plus étonnant, comme l'a souligné Victor Chklovski (2008), c'est que malgré leur omniprésence, « [l]es objets perçus plusieurs fois commencent à être perçus par une reconnaissance : l'objet se trouve devant nous, nous le savons, mais nous ne le voyons plus » (p. 25). C'est la quotidienneté (*everydayness*) de nos rencontres avec les *media* qui fait justement qu'ils sont, pour reprendre les mots de Highmore (2002) « unnoticed », « inconspicuous » et « unobtrusive » (p. 1). Henri Lefebvre (1975) affirme qu'il est « [i]mpossible de saisir le quotidien comme tel en l'acceptant, en le 'vivant' passivement, sans prendre un recul. Distance critique, contestation, comparaison vont ensemble » (p. 56). Le but est donc de me détacher suffisamment de mes propres expériences de l'espace urbain *montréalais* afin de m'ouvrir aux relations sociotechniques que je ne vois plus (ou que je ne vis pas). Pour ce faire, je dois m'extirper du « confort médiatique » qui m'engourdit afin de me permettre de voir ce qui se cache et s'oublie derrière cette « illusion d'immédiateté » vécue à chaque instant (Bougnoux, 1998, p. 24). Ainsi, la ville, qui nous est souvent invisible autant dans le détail que dans l'évident, est constituée de *media* qui sont portés par des usages hétérogènes en son cœur. Les *media* selon Kittler (1996), enregistrent, transmettent et traitent de l'information (p. 722) et de l'autre côté il y a des usagers qui rencontrent ces *media*, et ils enregistrent, transmettent, traitent et *produisent* de l'information.

D'un autre point de vue, on peut avancer que le *medium* est ce moyen intermédiaire qui, sans nécessairement être produit ou producteur d'information, contribue à mettre en forme les expériences de ce qui interagit avec lui. Les *media* peuvent être conçus comme des extensions des sens humains (McLuhan, 1964) qui par leur aménagement forment un « environnement médiatique » (Meyrowitz, 1994, p. 73, ma traduction) dans lesquels nous extériorisons certaines facultés et à partir desquels nous intériorisons des pratiques et usages. Il faut bien noter que par l'étymologie du mot *medium*, on peut déduire qu'une technologie est toujours un *medium*, mais qu'un *medium* n'est pas toujours une technologie. Je choisis de mettre l'emphase, par mon usage de ce mot, sur l'inorganique, mais je reste convaincu que l'agentivité humaine est importante.

En reprenant une expression de Kittler (1996) la ville est elle aussi un *medium*, mais elle n'est pas une chose, elle est un construit de relations qui ne peut être caractérisé d'une seule façon et définitivement. Il est ainsi problématique de mettre l'emphase sur l'unicité de *la* ville. Il n'y a qu'une seule ville de Montréal, mais elle a différentes spatialisations et temporalités, différents rythmes et différents lieux. Pour reprendre les mots de Leong (1998), ce sont les « ruptures, déformations et dissonances » au sein de ces relations complexes qui constituent la spatialité de la ville (p. 203 cité dans Graham et Marvin, 2001, p. 204, ma traduction). C'est en tant que « génératrice de diversités » que Jane Jacobs (1961, pp. 143-151, ma traduction) décrit la ville, mais « [i]f space is the sphere of multiplicity, the product of social relations, and those relations are real material practices, and always ongoing, then space can never be closed, there will always be loose ends, always relations with beyond, always potential elements of chance » (Massey, 2005, p. 95). En d'autres mots, la ville est une production ouverte et changeante issue de relations hétérogènes performées dans le temps (*Ibid.*). Cette ouverture de la ville tient du fait que ses frontières, autant sémantiques, physiques, que politiques, etc., sont déplaçables par l'inertie des relations incorporées (*embodied*) qui y prennent place. Comme le rappelle Massey (2005) « Mobility and fixity, flow and settledness [...] presuppose each other » (p. 95) : on ne peut penser l'un sans l'autre. Quant à cette idée de réseaux de relations qui mettent en forme, Deleuze et Guattari (1980) soutiennent que la ville

n'existe qu'en fonction d'une circulation, et de circuits ; elle est un point remarquable sur des circuits qui la créent ou qu'elle crée. Elle se définit par des entrées et des sorties, il faut que quelque chose y entre et en sorte. Elle impose une fréquence. Elle opère une polarisation de la matière, inerte, vivante ou humaine ; elle fait que le *phylum*, les flux passent ici ou là, sur des lignes horizontales. (p. 539)

Néanmoins, cette polarisation où se concentrent des flux « can only be achieved through the construction of (temporary, provisional) stabilisations » (Massey, 2005, p. 95). Il ne faut pas oublier le caractère matériel de ces flux. Dans le cas de l'information – qui est souvent qualifiée « d'immatérielle » ou « virtuelle » –, on peut facilement soustraire la matérialité des infrastructures qui maintiennent les supports directs à l'information ainsi

que l'information qu'ils contiennent. Bowker et Star (1999) exposent le fait que les systèmes fonctionnels « disappear almost by definition » : « [t]he easier they are to use, the harder they are to see [...] the bigger they are, the harder they are to see » (p. 33). Il est vrai que « the normally invisible quality of working infrastructures becomes visible when it breaks: the server is down, the bridge washes out, there is a power blackout » (Star, 1999, p. 382). Cette invisibilité renvoie au fait que ces infrastructures sont des *media* « qui travaillent à se faire oublier » (Bougnoux, 1998, p. 23). Néanmoins, l'invisibilité des infrastructures n'est pas uniquement due à notre tendance à ne plus voir ce qui nous entoure par l'usure de l'habitude. Plutôt, un soin aurait été apporté depuis les années 1930 dans les villes occidentales pour cacher « matériellement et symboliquement » les réseaux sous terre (Kaika et Swyngedouw, 2000, p. 134, ma traduction). Travailler à rendre visibles les infrastructures, entre autre par leurs usages, c'est faire voir la ville en tant que processus sociotechnique complexe et dynamique (Graham et Marvin, 2001, p. 8).

Chercher Montréal

Montréal, la métropole du Québec, est le milieu de vie de près de 2 millions de personnes qui interagissent dans des espaces-temps urbains (qui induisent un certain rapport à l'espace et au temps). C'est aussi une ville en relation avec sa région « métropolitaine » qui compte presque la moitié de la population de la province. Cette ville est donc un espace physique, un lieu d'expérience, un produit de représentations, une interface, une polarisation de flux, etc. Par-delà son apparente étanchéité physique – elle est délimitée par des frontières administratives et géographiques déterminées – l'île de Montréal est constituée de relations sociales, techniques et sociotechniques performées par différents acteurs, en différents endroits, à différents moments, pour différentes raisons. Au quotidien, Montréal est « un espace urbain » dans lequel on *peut* se trouver et se déplacer. Cette présence aux espaces montréalais m'intéresse dans l'optique selon laquelle Montréal est un lieu aménagé où chacun vit des expériences de localisation.

J'ai décidé de concentrer mes efforts à comprendre les différentes articulations de l'information de localisation à Montréal. Mon point d'entrée a été la rencontre de sujets qui vivent des relations à l'espace urbain par l'entremise de l'information de localisation. Le concept de sujet est ici une base instrumentale et non un problème en soi ; quoique cette notion de « sujet » reste pour moi un excellent moyen de me plonger dans l'ambivalence³. Ce travail de recherche exploratoire a pour but de comprendre la mise en forme des expériences des sujets en identifiant les conditions contextuelles rencontrées lors d'interactions avec l'information de localisation. Le but n'est donc pas de chercher des variables ou des données qui visent une généralisation théorique, ni même une transférabilité empirique quant à d'autres études en communication médiatique. Ce travail a plutôt pour but d'investiguer les expériences montréalaises afin d'ouvrir un questionnement subséquent beaucoup plus important quant aux rôles de ces informations dans la « mise en forme » de la vie montréalaise. Il semble que les expériences des sujets utilisant ce type d'information soient méconnues dans le champ de recherche de la communication. Il est donc important d'aller minimalement défricher les usages et pratiques sociaux et médiatiques lors de recherches en contextes urbains. Ce travail de terrain se situe donc entre une recherche empiriste et une recherche subjectiviste : les comportements observables et la compréhension de la perception des sujets selon leur propre interprétation sont tout deux importants. Mon but était de m'immiscer dans l'*Umwelt* (Von Uexküll,

³ Je suis pris entre une conception « normative » Foucauldienne autour de cette « ontologie [historique] de nous-même » (Foucault, 2001, p. 1506) révélée à l'aide des discours afin de connaître le « champ actuel des expériences possibles » (*Ibid.*) et une conception orientée vers une construction sociale de l'identité. Guy Bajoit (1997) est un bon exemple de cette deuxième position que je souligne ici : « Etre sujet est à la fois la capacité d'échapper à l'emprise du social en se réalisant comme individu et comme acteur parmi les autres et en leur imposant ses attentes identitaires personnelles, et en même temps, la définition même de ce qu'il faut faire pour l'être est culturelle et socialement prescrite » (p. 116-117). Quoique je trouve cette seconde façon de voir la subjectivation intéressante, je me positionnerais de manière à y inclure les relations sociotechniques ; ce qui revient à dire que la relation de « socialité » se placerait, pour moi, autant avec l'organique que l'inorganique, le vivant et le non-vivant. Reste que, je ne suis pas fixé sur cette notion, est-

1957) de chaque sujet, « that is, the world as constituted within the specific life activity » (cite dans Ingold, 2000, p. 176). Pour ce faire, je me suis donné juste assez d'outils pour pouvoir partir explorer sans (trop) me perdre. La problématisation qui suit est donc *exploratoire*. Il aurait (et a été) contre productif de tenter de fixer trop solidement la problématisation. Ainsi, la conceptualisation est en dialogue avec le terrain et est central au travail d'analyse. Au final, l'exploration touche autant les concepts, que le terrain et la méthodologie.

‘Sujet divisé’

Ce mémoire est divisé en 11 sections numérotées. Chaque section a été écrite chronologiquement ; ce qui veut dire que les lignes que vous lisez ont été largement écrites dans le même ordre temporel, du début à la fin. Dire que c'était un choix d'écriture serait un mensonge : c'est plutôt moi qui me suis fait écrire. Ces 11 sections se suivent et s'emboîtent, la section précédente informant la suivante et ainsi de suite. L'analyse débute officiellement à la section Cinq, mais la frontière entre problématisation et analyse est, à mes yeux, purement artificielle dans cette exploration.

La section *Un* est cette introduction qui s'achève. La section *Deux* contient la problématisation où se développent les concepts d'information, de localisation et de disposition. La section *Trois* présente les choix méthodologiques ainsi que le travail de terrain qui a été fait. La section *Quatre* est une mise en contexte biographique des 12 sujets qui informent cette exploration. La section *Cinq* est la première section analytique, elle décrit la localisation en tant que processus d'orientation spatiale. La section *Six* développe davantage la localisation quant à l'information, démontrant les trois fonctions de l'information de localisation. La section *Sept* présente la localisation comme un processus déclenché par des conditions et soutenu par l'effort. Les sections *Huit* et *Neuf* présentent les processus de localisation quant aux pratiques, aux usages et aux buts. La section *Huit*, met

elle une construction historique qui ne nous libère pas de nos conditions de possibilités ou bien est-elle une preuve de notre individuation ?

l'accent sur les conditions et contextes liées aux temporalités, tandis que la section *Neuf* s'intéresse aux représentations et à la présence. La section *Dix* est la conclusion à proprement parler et consiste surtout en une réflexion sur ce qui a été présenté, développant une critique pour la suite des choses. Les références bibliographiques sont classées dans la section *Onze*.

Deux Problématisation

« Regarde avec quoi tu commences ta vie, quand t'es môme.
Tu commences ta vie avec des exercices qui s'appellent *des problèmes* ! Des problèmes, c'est comme ça que tu apprends l'éducation de base ! Le prof il rentre dans la salle : 'Allez sortez vos cahiers on va commencer les problèmes !' »
Gad Elmaleh, *L'autre c'est moi*, 2005

Un « problème » se pose en effet dans le cadre de cet « exercice » de recherche : comment définir minimalement mes concepts opératoires tout en laissant à leur définition suffisamment d'ouverture pour être eux aussi explorés ? Le but de cette problématisation est de dresser certaines frontières empiriques à l'aide de définitions conceptuelles préalables afin que le travail de terrain exploratoire soit cadré, tout en étant en mesure d'explorer ces mêmes concepts lors de la recherche. Cette problématisation que j'ai mise sur papier dans cette section respecte donc un développement chronologique de mon processus de recherche. Autrement dit, les définitions conceptuelles présentées ici sont identiques à celles qui ont été posées avant de débiter mon travail de terrain. Ainsi, bien que cette section ait été retravaillée par l'écriture après mon travail de terrain, son contenu reflète bien mon processus de recherche avant que j'entame mon analyse.

L'information

Comment concevoir l'information de manière à être en mesure de capturer optimalement la réalité empirique ? La définition de l'information proposée par Gregory Bateson semble une des plus complète et des plus enrichissante pour mon opérationnalisation. L'exposé de son raisonnement quant à la conception de l'information sera fait à partir de sa présentation *Form, Substance, Difference* publiée dans *Steps to an Ecology of Mind* (1972). Bateson se sert de la métaphore carte-territoire développée par Alfred Korzybski pour parler de relations de représentations :

“What is it in the territory that gets onto the map?” We know the territory does not get onto the map. [...] Now, if the territory were uniform, nothing

would get onto the map except its boundaries, which are the points at which it ceases to be uniform against some large matrix. What gets onto the map, in fact, is *difference*, be it a difference in altitude, a difference in vegetation, a difference in population structure, difference in surface, or whatever. Differences are the things that get onto a map. (Bateson, 1972, p. 451)

Bateson souligne toutefois qu'une différence n'est pas « une chose ou un événement »⁴ (*Idem*, p. 452, traduction libre). Où se trouvent-elles, les différences ? Le problème de localisation des différences n'est pas résolu dans l'essence des objets, ni dans l'espace entre des objets, ni dans le temps entre ceux-ci (*Ibid.*). Le problème se pose plutôt du fait qu'il y a une infinité de différences quant à un état de chose et que

Of this infinitude, we select a very limited number, which become information. In fact, what we mean by information – the elementary unit of information – is a *difference which makes a difference*, and it is able to make a difference because of the neural pathways along which it travels and is continually transformed are themselves provided with energy. The pathways are ready to be triggered. We may even say that the question is already implicit in them. (*Idem*, p. 453)

Le contraste important entre les trajectoires de l'information à l'intérieur du corps et la plupart de celles qui sont extérieures est dû à des différences au niveau du codage et de la transmission de l'information (*idem*, pp. 453-454). Bateson rejette l'idée qu'il y a une séparation nette entre l'esprit et le « monde physique » : « The mental world – the mind – the world of information processing – is not limited by the skin » (Bateson, 1972, p. 454). Se posent alors d'un côté les différences se trouvant dans la réalité physique et de l'autre, les perceptions qui produisent l'information par le tri « significatif » de ces différences. À cet égard, la représentation est toujours une abstraction se trouvant dans l'esprit. Ainsi, selon Bateson (1972) :

What is on the paper map is a representation of the man who made the map; and as you push the question back, what you find is an infinite regress, an infinite series of maps. The territory never gets in at all [...] Always the

⁴ On peut bien voir qu'il est difficile de ne pas parler de différences en terme de « chose », puisqu'il a lui-même utilisé l'expression dans la citation précédente.

process of representation will filter it out so that the mental world is only maps of maps of maps, ad infinitum. (p. 454-455)

Il semble que pour Bateson (1972), l'individu devient ce que nous pourrions nommer un moteur de différences : soit un corps effectuant une sélection continue, fonctionnant par action et rétroaction quant à l'information et à l'énergie contenue et produite autant en lui-même que dans son environnement (p. 455). Les « idées élémentaires » comme les désigne Bateson, sont les transformations de ces différences suite à ce tri (*Idem*, p. 457). Sachant que les différences sont infinies quant à leur nombre, cette sélection, qui permet de produire de l'information, s'opère par une différenciation entre les différences elles-mêmes. « Every effective difference denotes a demarcation, a line of classification, and all classification is hierarchic. In other words, differences are themselves to be differentiated and classified. » (*Ibid.*) Reste qu'il est difficile pour l'être humain de hiérarchiser les classes de différences puisqu'il n'a pas la capacité de traduire toutes les classes de façons hiérarchisables. Toutefois, nous pouvons « traduire » les classes de différences

which are created by the process of transformation whereby the differences immanent in the territory become differences immanent in the map. In the corner of every serious map you will find these rules of transformation spelled out – usually in words. Within the human mind, it is absolutely essential to recognize the differences of this class [...] (*Idem*, p. 458)

Il faut donc connaître les « règles de transformation » (*Ibid.*, traduction libre) des différences afin de pouvoir rendre l'information intelligible quant à ses relations à son référent. Bateson souligne quant à ces hiérarchies que « certain differences in the part have informational effect upon the larger unit and vice versa » (*Ibid.*). Il me semble que cette caractéristique avancée par Bateson quant aux différences « dans les parties » répond à sa conception de la communication analogique et de la communication digitale. Cette conceptualisation a été par la suite développée par les « disciples » de Palo Alto, à tort ou à raison, par un usage où analogique est égal à non-verbal et digital est égal au langage

verbal. Pour ma part, je tenterai d'aller au-delà de ces distinctions exclusives aux communications interpersonnelles.

À la base, la différence entre analogique et digital tient à l'intelligibilité et au décodage en communication en face à face :

We know, of course, why gestures and tones of voice are partly intelligible while foreign languages are unintelligible. It is because language is *digital* and kinesics and paralinguistics are *analogic*. The essence of the matter is that in digital communication a number of purely conventional signs – 1, 2, 3, X, Y, and so on – are pushed around according to rules called algorithms. The sign themselves have no simple connection (e.g., correspondance of magnitude) with what they stand for. The numeral '5' is not bigger than the numeral '3'. It is true that if we remove the crossbar from '7' we obtain the numeral '1'; but the crossbar does not, in any sense, stand for '6'. A name usually has only a purely conventional or arbitrary connection with the *class* named. The numeral '5' is only the *name* of magnitude. It is non-sense to ask if my telephone number is larger than yours, because the telephone exchange is a purely digital computer. It is not fed with magnitudes, but only with *names* of positions on a matrix. (Bateson, 1972, pp. 372-373)

Le « langage » digital est composé d'unités significatives discrètes (ou discontinues). L'idée de discrétion renvoie au fait qu'on peut virtuellement énumérer toutes les valeurs que celles-ci peuvent prendre. Ainsi par exemple, la langue française est constituée de 26 lettres, dont les voyelles peuvent être altérées par quatre signes diacritiques, sans oublier la cédille et les ligatures œ et æ. Ce code s'articule sous forme de mots dont le sens et l'usage sont arbitrairement constitués autant quant à leur signifié que leur grammaire. Bref, on peut prédire les possibilités et utiliser le code tel quel face à de nouvelles inventions. À l'opposé, le langage analogique est composé d'unité continues ou magnitudes pour reprendre le mot de Bateson. L'analogique se déploie dans l'approximation : il est impossible de déterminer les valeurs (ou les significations) avec exactitude, dans leur totalité. L'analogique, c'est l'infinitésimal : les magnitudes sont réelles et infinies. Par exemple, il est impossible de nommer la mesure d'une distance de manière exacte : celle-ci sera aussi précise que l'instrument de mesure au travail. Dans le cas de la communication observée par Bateson, la communication analogique se rattache à

la kinésique et au paralangage : au mouvement et au non-verbal. Bateson (1972) présente en guise d'exemple : « the magnitude of gesture, the loudness of the voice, the length of the pause, the tension of the muscle » (p. 374). Selon lui,

this separate burgeoning evolution of kinesics and paralangage alongside the evolution of verbal language indicates that our iconic communication serves functions totally different from those of language and, indeed, performs functions which verbal language is unsuited to perform. (Bateson, 1972, p. 412)

Malgré sa tendance à restreindre l'usage de ces termes dans une opposition entre verbal et non-verbal, il est clair néanmoins – et Bateson est très explicite là-dessus – que la communication digitale et la communication analogique se complètent mutuellement : le digital étant l'expression du contenu et l'analogique du cadre de la relation. Le code digital permet ainsi de métacommuniquer – de communiquer à propos de la communication – en explicitant l'état de la relation ; et conséquemment d'élaborer des réponses quant à la réception de signaux analogiques. Comme le souligne Bateson (1972), « We become very uncomfortable when somebody starts to interpret our postures and gestures by translating them into words about relationship. We much prefer that our messages on this subject remain analogic, unconscious, and involuntary » (p. 374).

La richesse de cette analyse, outre son pouvoir d'évocation quant aux problèmes de la communication, est qu'elle permet de comprendre la différence entre des types d'unité de base d'information (constituées de différences). Toutefois, c'est en utilisant ces concepts communicationnels à des fins moins interpersonnelles, qu'on peut faire émerger une manière de concevoir des relations incarnées de manière différente. Ainsi, ce travail de terrain utilisera cette théorisation de l'information en s'éloignant de son cadre « psychothérapeutique » original.

En résumé, cette conceptualisation ramène à deux langages : le langage analogique des relations et le langage digital des états de choses. Du côté de l'analogique, il semble que les magnitudes, soient des générateurs de différences qui ne soient pas « codés » dans notre arbitraire « naturel ». Par exemple, une déambulation dans l'espace : la trajectoire

d'un point A à un point B par un corps dans l'espace produit des données, des variables, des différences, des unités continues qui pour être codées, doivent être mesurées de façon discrète. Notre environnement est rempli de différences qui ne sont pas articulées (digitalement), qui ne renvoient pas à une codification consciente ou intelligible.

Ce que je propose, c'est de concevoir la ville comme un canevas sur lequel se déploient des mouvements qui sont codables ou incodables à différents degrés. Ces mouvements, ce sont les corps et les *media* qui interagissent par aménagement produisant toutes les différences qui peuvent potentiellement être perçues et triées par l'humain, la machine, l'animal. Afin de préserver ses qualités exploratoires tout en maintenant une ligne directrice, cette recherche vise à établir – entre autre par le concept d'information – un cadre conceptuel dont certains contours seront d'une imperturbable rigidité. Le but est de garder une ouverture opératoire (à l'aide d'idées qui seront présentées plus loin), tout en établissant des frontières empiriques, afin d'être réellement une exploration inductive cadrée.

Dans le cas d'une mise en forme opératoire du concept d'information, ajoutons que Bateson (1972) parle de « redondance » comme caractéristique qui permet d'envisager le décodage de ces informations, et par la bande, la capture des différences :

If we turn away from the narrow universe of message structure and consider the outer world of natural phenomena, we observe at once that this outer world is similarly characterized by redundancy, i.e., that when an observer perceives only certain parts of a sequences or configuration of phenomena, he is in many cases able to guess, with better than random success, at the parts which he cannot immediately perceive. (p. 414)

Cet élément de Bateson semble important pour opérationnaliser cette idée de différences digitales et analogiques qui signifient par leur différenciation : cette différenciation peut être incomplète tout en étant effective. Ainsi, lorsque nous localisons – car nous utilisons toujours de l'information lorsque nous localisons –, les différences perçues peuvent être incomplètes et tout de même guider le sujet. C'est que « if the receiver can guess at missing parts of the message, those parts which are received must, in fact, carry a *meaning* which

refers to the missing parts and *is information* about those parts » (*Ibid.*, mon emphase). Il semble toutefois que trop de redondances mène possiblement à l'invisibilité (Chlovski, 2008) ; il est donc important de savoir ce que le sujet perçoit dans son environnement de signifiant pour sa localisation : la relation personne-environnement est médiée par l'information. Néanmoins, il ne faut pas confondre perception avec perception visuelle, il ne faut pas négliger les aspects non-visuels de l'expérience humaine : le goût, le toucher, l'odorat et l'ouïe.

Il semble toutefois, à la lumière de cette définition, qu'on puisse concevoir l'information de deux manières distinctes : l'information comme contenu et l'information comme relation. Comment l'information peut à la fois être contenu et relation ? Cette contradiction est présente dès qu'on oppose les théories connexes à la *media ecology*, dont le présent travail s'inspire, aux études sur les médias (réception, diffusion, effets, etc.). D'un côté, le *medium* « intermédiaire » se situe en tant que véhicule relationnel pris dans un réseau contextuel : le *medium*, c'est le message pour reprendre McLuhan (1964) ; tandis que de l'autre, le média (de masse) est outils, plateformes et mécanismes de diffusion et de transmission de messages dans une mise en forme déterminée. D'un côté l'information se trouve dans la relation, de l'autre, elle se trouve dans le contenu. Encore plus, un média est toujours un *medium*, mais tous les *media* ne sont pas des médias. Ainsi, chaque média peut-être perçu quant aux relations qu'il induit, tout en étant facilement concevable quant aux contenus qu'il diffuse. En schématisant, il semble que le modèle de Bateson, spécifiquement en ce qui concerne les informations analogiques, renvoie aux *media* et que l'information digitale se trouve majoritairement dans les médias (Internet, publications, télévision, etc.). Cette contradiction peut sembler être un faux problème, mais si on prend le mantra « the medium is the message » au pied de la lettre, épistémologiquement, c'est compliqué.

La localisation

La localisation est l'activité centrale à mon exploration. Malgré cette importance, je n'ai pas cherché de définition préalable. Je suis plutôt resté dans le langage commun, dans les utilisations de tous les jours de ce mot. Ainsi, je n'ai même pas vérifié dans le dictionnaire ce qu'il voulait dire de façon officielle. Je suis resté près des usages – parfois étranges – de cette expression. Pour moi, la localisation était un moment où l'on doit savoir « où se trouve quelque chose ou quelqu'un ». J'ai préféré n'utiliser aucun cadre théorique ou approche particulière quant à la localisation pour vraiment rester près de ces moments qui surviennent dans « la vie quotidienne ». J'ai voulu que les gens qui m'en parlent présentent les aspects de leur vie et de leurs expériences qui, selon eux, ont rapport à la localisation.

En fait j'ai uniquement conçu que la localisation, lorsque ajoutée à l'information, devient un adjectif qui spécifie un type d'information servant à indiquer où quelque chose ou quelqu'un se trouve. L'information devient ainsi « de localisation » lorsqu'elle est un contenu ou une relation qui indique « où ». C'est avec la force de cette simplicité (in)volontaire que j'ai entamé mon travail de terrain. Toutefois, cette conceptualisation s'avère problématique et est problématisée tout au long de ce mémoire, particulièrement dans la section *Cinq* de ce travail.

La disposition

*« Personne ne joue avec les mêmes cartes. »
IAM, Nés sous la même étoile, 1997*

Ce qui me semble le plus évident, mais en même temps le plus difficile, c'est de voir les relations du sujet avec son environnement dans la médiation par l'information de localisation. Celle-ci semble se déployer par les visibilitées physiques et matérielles des affects, des décisions, des informations et des *media*. Plus spécifiquement, je dois rester attentif à ce qui est perceptible tout en me questionnant quant aux conditions qui permettent

qu'à un moment précis telle ou telle chose ait lieu, que telle ou telle chose soit « là ». C'est que s'il y a des moyens à notre disposition, c'est justement parce que cet environnement aménagé est disposé. Je renvoie ici au concept foucauldien de dispositif. Le dispositif sera, pour cette recherche, la fondation heuristique pour envisager empiriquement les relations complexes entre les humains et les *media* prenant place dans l'environnement aménagé montréalais.

Le philosophe italien Giorgio Agamben a produit le travail récent le plus discuté sur le concept de dispositif avec son livre *Qu'est-ce qu'un dispositif ?* (2007). Du travail de Foucault, Agamben (2007) isole trois caractéristiques, dont le fait « [qu']il s'agit d'un ensemble hétérogène qui inclut virtuellement chaque chose, qu'elle soit discursive ou non : discours, institutions, édifices, lois, mesures de police, propositions philosophiques. Le dispositif pris en lui-même est le réseau qui s'établit entre ces éléments » (p. 10-11). Ainsi, l'objet et son emplacement ne sont pas simplement réduits à leurs propriétés et « affordances » (Gibson, 1977) apparentes : ils se placent dans un réseau d'éléments sociaux et techniques qui constitue leur dispositif.

Le mot dispositif est utilisé couramment en français pour désigner toutes sortes d'objets. En tant que concept, le dispositif prend origine du mot latin *dispositio*, qui lui-même est une traduction du mot grec *oikonomia* (Agamben, 2007, p. 26). Agamben explique « qu'en grec, *oikonomia* signifie administration de *l'oikos* (c'est-à-dire de la maison), et, plus généralement, gestion, *management* » (*idem*, p. 21-22). L'idée de disposition possède ainsi un caractère non seulement hétérogène et relationnel, mais aussi organisateur : l'*oikonomia*, c'est une gestion de l'espace de vie. À la suite de Foucault, et par cette révélation étymologique, Agamben (2007) prétend souhaiter situer les dispositifs dans un nouveau contexte :

En donnant une généralité encore plus grande à la classe déjà très vaste des dispositifs de Foucault, j'appelle dispositif tout ce qui a, d'une manière ou d'une autre, la capacité de capturer, d'orienter, de déterminer, d'intercepter, de modeler, de contrôler et d'assurer les gestes, les conduites, les opinions et les discours des êtres vivants. Pas seulement les prisons donc, les asiles, le *panoptikon*, les écoles, la confession, les usines, les disciplines, les mesures

juridiques, dont l'articulation avec le pouvoir est en un sens évidente, mais aussi, le stylo, l'écriture, la littérature, la philosophie, l'agriculture, la cigarette, la navigation, les ordinateurs, les téléphones portables et, pourquoi pas, le langage lui-même, peut-être le plus ancien des dispositifs [...] (*idem*, p. 30-31)

Sa redéfinition du concept de dispositif, et conséquemment de l'idée de disposition⁵, élargit l'extension du concept, mais surtout, fait avancer l'explication des processus subjectifs vécus par les individus en relation avec leur environnement. Les informations de localisation formeraient donc un dispositif, dans le sens où un réseau d'éléments est disposé autour des sujets dans l'environnement et que celui-ci a une agentivité non seulement sur l'espace qu'il occupe, mais aussi sur les sujets qui entrent en relation avec lui.

Si la vision d'Agamben élargit la conception de ce que peut être un dispositif, il en va de même d'Emmanuel Belin, un jeune chercheur belge décédé avant qu'Agamben publie son livre. Belin (2002), décrit le dispositif foucauldien comme étant « concret » : soit un dispositif qui peut-être facilement identifié et étudié heuristiquement (p. 172-174). Ce qui est attrayant dans le travail de Belin est que, sans nier les aspects de domination et de pouvoir dans les dispositifs, il complète la conception foucauldienne en la projetant dans de nouvelles directions. Par exemple, Belin écarte les « dispositifs concrets » de Foucault, en ayant une vision différente qui est plus processuelle :

⁵ Cette idée que je nomme ici disposition a déjà sa propre résonnance dans les études urbaines et la géographie humaine. Par exemple, le géographe anglais Eric Swyngedouw dans son célèbre texte *Communication, mobility and the struggle for power over space* (1993) parle de l'importance des décisions sociales et économiques sur les *configurations* « territoriales » et « géographiques » (p. 306, ma traduction). Même chose pour le géographe Stephen Graham et l'urbaniste Simon Marvin qui ont conjointement publié *Splintering Urbanism* (2001) où ils se penchent sur l'importance à accorder aux infrastructures et à leurs expériences qui sont « très contingentes » : « We must therefore recognise how the configuration of infrastructured networks are inevitably imbued with biased struggle for social, economic, ecological and political power to benefit from connecting with (more or less) distant times and places » (p. 11.). Ne pas glisser un mot sur l'influence (autant pour moi que pour Graham et Marvin) du texte *The Ethnography of Infrastructure* de Susan Leigh Star (1999) serait un blasphème.

Le dispositif foucauldien, en somme, correspond à la notion de réseau et répond à une volonté de traiter beaucoup de choses en même temps ; notre approche, au contraire, consiste à distinguer, dans tous les éléments qu'il donne, certains gestes qui reposent moins sur l'édiction d'une loi que sur la mise en place de conditions. (p. 174)

Les conditions mentionnées par Belin sont liées au dispositif devenant une qualité d'être et de faire : les gestes, les médiations et les logiques deviennent « dispositives » (*idem*, p. 173). Le dispositif sert alors à « qualifier une manière de voir des manières de faire qui sont toujours plus complexes et mélangées » (*Ibid.*). La disposition devient une logique spatio-temporelle ; une virtualité qui s'actualise localement, dans l'action située, en contexte. La relation entre l'utilisateur et son environnement (construit et aménagé) devient déambulations à l'intérieur d'espaces où se produisent des actions disposées.

Pris en tant que méthode pour concevoir des relations et interactions, la logique dispositive est un outil puissant pour observer les subjectivisations et interactions en contexte(s). Le monde mobile dans lequel nous vivons et la « *elsewhere* » *reality* (Conley, 2009) où nous partageons notre vie quotidienne, est concevable scientifiquement en regardant où les gens prennent, ce que Belin (2002) appelle, « l'acte de disposer, de prendre nos dispositions » (p. 174). L'utilisateur a l'habileté de modifier son environnement et est capturé par lui en même temps dans certaines mises en actes qui créent des *patterns* d'usages et d'expériences. Comme l'a dit Belin, « [c]e qu'établit le dispositif n'est donc pas l'assurance de la satisfaction, mais celle de sa possibilité » (p. 221).

En me servant conjointement des idées de « dispositif concret »⁶ tel que développée par Agamben et de « logique dispositive » développée par Belin, je peux entrevoir autant les appareils de capture (Deleuze et Guattari, 1980) qui se trouvent dans l'environnement : ces éléments matériels disposés qui émergent en cachant le réseau qui les supportent ; que les gestes, les médiations et les logiques dispositives qui naissent dans les choix des sujets quant aux conditions de possibilités de leurs actions.

⁶ Dans le vocabulaire de Belin (2002).

Quelles sont les conditions de possibilité de l'émergence de l'information de localisation (et d'un processus de localisation) ? Comment, dans sa relation à l'information de localisation, le sujet fait-il face aux possibilités issues de la disposition de l'espace urbain ? Comment le sujet qui tente de (se) localiser gère-t-il ses intentions ?

Cadre

Plus en détail, le concept d'information est le point d'entrée auprès du sujet. C'est par l'opérationnalisation de ce concept (qui s'articule au gré des contextes), que les expériences des sujets peuvent émerger. Le concept de localisation est, quant à lui, la frontière empirique de cette recherche qui agit en addition au concept d'information. Ainsi, toutes les situations, actions et réflexions du sujet, doivent être en lien avec une activité de localisation (qui s'effectue par le biais d'information). Finalement, le concept de disposition, en tant que fondation heuristique, permet d'empêcher que la frontière rigide du concept de localisation évacue des aspects de réalité qui semblent dépasser les limites de cette recherche, mais qui en réalité sont pertinents à cette exploration. Il est évident que les actions se déroulant en interaction avec l'information de localisation ne soient pas *nécessairement* exclusives à la recherche, l'usage et la production d'information de localisation. En d'autres mots, la disposition de notre vie, nos actions et nos choix quant à un but ne répondent pas toujours exclusivement à ce but ; même volontairement. En somme, la disposition devient une fondation heuristique par laquelle je suis capable de concevoir des actions contextualisées. Pour moi, ce qui importe le plus, ce n'est pas d'élaborer une nomenclature des différents *media*, dispositions ou « bons » usages de l'espace, mais d'identifier les conditions de possibilités des expériences vécues avec l'information dans les environnements aménagés montréalais.

Trois Méthodologie

« *Don't know what I want, but I know how to get it.* »
Sex Pistols, *Anarchy in the U.K.*, 1976.

« *Any theorization of urban communications must confront the relationship of stability to impermanence, of stasis to mobility.* »
Will Straw, *The Circulatory Turn*, 2010.

En m'intéressant de façon exploratoire aux relations d'usages sociotechniques – la technique utilise l'humain et vice-versa – mon développement méthodologique est pensé de manière à pouvoir affronter les différents modes d'être dans l'espace-temps avancés par Straw (2010). Au fil de mon bref développement conceptuel, j'ai mis en place divers outils théoriques exploratoires qui me permettent d'ouvrir cette recherche aux différentes relations vécues en relation avec l'information de localisation dans l'espace-temps urbain. Le défi est de dresser des frontières empiriques lors du travail de terrain qui respectent la flexibilité et l'hétérogénéité du phénomène observé. Ainsi, les deux concepts principaux – information et disposition – forment, de par leur fonction respective, un nœud immanent (problématique) qui permet de conceptualiser minimalement les relations sociales et techniques entre un sujet et l'environnement aménagé, pour ensuite appliquer concrètement une méthodologie qui permet à la problématisation de révéler une partie du monde. Ainsi, chaque concept joue un rôle bien défini qui permet par son articulation à la fois de dresser les frontières de la recherche, de créer des *indicateurs* pour l'observation et de préserver assez de flexibilité pour ne pas aplanir l'hétérogénéité du phénomène observé.

Ce qui émerge d'un tel travail est une vision élargie des conditions actuelles en ce qui a trait à être connecté, être mobile, être perdu, être alphabétisé technologiquement, etc. Je ne dis pas qu'il y a un changement à l'heure actuelle dans notre façon de vivre et d'interagir avec la ville grâce à l'information. Je soutiens plutôt qu'il y a une tendance et qu'elle est bien amorcée. Parler des « NTIC » comme une nouveauté, c'est clairement être en train de traîner derrière (*laggard*), pour reprendre l'expression de Rogers (1962). D'un

autre côté, penser que « ceci tuera cela »⁷ est une vision très simpliste de la réalité. Je crois en effet que

[w]e are not experiencing some wholesale, discrete, break with the urban past that has been ushered in by the ‘impacts’ of new technology. Rather, we are experiencing a complex and infinitely diverse range of transformations where new and old practices and media technologies become mutually linked and fused in an ongoing blizzard of change (Graham, 2004, p. 19).

Méthode de terrain

Les sujets vivent différentes expériences qui diffèrent entre autre par les contextes différents dans lesquels ils se trouvent. Notre environnement est composé de ces contextes hétérogènes et c’est cette hétérogénéité des contextes qui me pousse à envisager les actions des sujets comme étant établies dans un réseau de relations multiples – qu’ils façonnent, qui les façonnent et qui sont façonnés par d’autres acteurs vivants ou non vivants. Plus important encore : cette hétérogénéité des relations construit des expériences différentes pour chaque sujet. Garfinkel (1967) appelait « expressions indexicales » (*indexical expressions*) les facteurs (*accounts*) qui étaient dépendants au contexte. Cette idée, même s’il en a diminué l’importance par la suite (Lynch, 1997, pp. 17-22), est à la base, une fondation de l’ethnométhodologie. Garfinkel (1967) écrit dans *Studies in Ethnomethodology* :

I use the term ‘ethnomethodology’ to refer to the investigation of rational properties of indexical expressions and other practical actions as contingent of ongoing accomplishments of organized artful practices of everyday life. (p. 11)

Mes motivations théoriques et conceptuelles semblent rencontrer adéquatement un travail de terrain dont la méthode scientifique de collecte de données est guidée par l’ethnométhodologie. L’ethnométhodologie consiste en des « detailed investigations of material displays of intention, orientation, and recognition, which are produced whenever

⁷ La télévision « tue » le livre, l’Internet « tue » la coprésence, etc.

persons converse, conduct embodied actions, and accomplish more or less specialized work practices » (Lynch et Peyrot, 1992, p. 114). Pour les ethnométhodologues, « la production d'ordre et de désordre dans les conduites » est liée aux détails du cadre (*Ibid.*, ma traduction). Ainsi, les ethnométhodologues

treat meaning *contextually*, which means that they endeavor analytically to unpack relational configurations that enable sense to be made and understood *in situ*. "Context" for ethnomethodologists is not a fixed set of social, cultural, environmental, or cognitive "factors" impinging upon specific instances of conduct as though from outside. Instead, the term describes a "reflexively" constituted relationship between singular actions and the relevant specifications of identity, place, time, and meaning implicated by the intelligibility of those actions. (*Ibid.*)

L'ethnométhodologie est l'approche empirique qui me permet de m'ouvrir à l'hétérogénéité des contextes qui doit être respectée dans cette exploration⁸. Toutefois, ma recherche porte uniquement sur les relations d'humains avec les informations de localisations dans leur disposition. Cela ne veut pas nécessairement dire, comme je l'ai dit auparavant, qu'un aspect en apparence éloigné n'y participe pas par la disposition. Ensuite, ce travail est centré sur les expériences montréalaises. Ce choix sert à établir, exploiter et questionner des frontières « géographiques », sémantiques et conceptuelles sous l'idée de « montréalité(s) ». Pour, moi, comme le soulignait Clausewitz, « l'essentiel est de se mettre exactement au point de vue des acteurs » (cité dans Agamben, 1990). Au départ, avant de débiter mon travail de terrain, j'avais dressé une liste de quatorze personnes « types » potentielles composées par « différentes conditions contextuelles ». J'avais toutefois en tête de rencontrer uniquement six de ces personnes.

⁸ J'ai probablement légèrement 'universalisé' des fonctions en dehors des contextes à certains moments. À cet effet, la rencontre entre mes tendances systémistes et l'approche ethnométhodologique crée certains conflits tout au long du travail. Sans vouloir entrer trop en détail sur ce point méthodologique, disons que l'ethnométhodologie me sert à faire émerger des conditions de possibilités, sans toujours être en mesure de les expliquer.

Outre la réalité professionnelle, les sujets ont différents usages, compétences et habitudes. Leurs dispositions sont, elles aussi différentes. Ainsi, le choix des sujets influence le choix des expériences. Le sujet étant mon unité d'analyse pour comprendre des processus communicationnels à plus grande échelle, je me suis rendu à l'évidence que des individus diffèrent sous certains aspects et se ressemblent sous d'autres : deux chauffeurs de taxi, deux étudiants ou deux voisins n'ont pas *nécessairement* les mêmes dispositions, pratiques et usages. En gardant en tête l'impératif contextuel auquel répond l'ethnométhodologie, j'ai conjugué deux applications méthodologiques exploratoires ayant différentes visées, mais pouvant être utilisées auprès d'un même sujet ou d'un même contexte : l'observation ethnographique et l'entrevue⁹.

L'observation ethnographique consiste, dans ce cas, à suivre des sujets en observant simultanément comment ils interagissent avec les *media* leur fournissant de l'information de localisation et comment ils utilisent cette information dans une activité de localisation. L'information, telle que définie précédemment, n'est pas uniquement des codes linguistiques (symboliques) qui représentent abstraitement des adresses fixes ; au contraire, l'idée de « différence significative », met en forme autant des éléments informationnels analogiques que digitaux. Ainsi, la recherche d'information dépasse la simple recherche « d'étiquettes » et devient une mise en relation et un tri constant de différences qui deviennent possiblement significations. J'ai pris des notes d'observations¹⁰ en simultané et dans un cas, j'ai pris des photographies sur le vif. J'ai noté, sur une même page, les actions faites par les sujets dans une colonne et les éléments contextuels que j'ai perçus dans une autre. La qualité est que j'ai pris des notes sur ce que je voyais au moment où cela se déroulait : l'observation est *in situ*. Dans certains cas, l'observation s'est même transformée

⁹ Dans tous les cas, les sujets sont toujours avisés que ce que j'observe fait partie de la recherche. J'ai toujours demandé le consentement écrit ou oral pour obtenir une participation.

¹⁰ Les transcriptions d'entrevues et les notes d'observation ne seront pas annexées au présent texte. Toutefois, les éléments provenant de ces rencontres seront fortement mobilisés dans l'analyse.

en « ethnographie mobile », ce qui revient simplement à participer « in patterns of movement while conducting ethnographic research » (Sheller et Urry, 2006a, p. 217).

Il était prévu que les entrevues semi-structurées soient menées en complémentarité avec l'observation pour mieux comprendre des gestes posés, mais finalement elles ont été dominantes dans ma démarche. Elles m'ont permis de mieux comprendre les dispositions des sujets. Les entrevues ont été enregistrées par la création d'une piste audio à l'aide d'un enregistreur numérique visible sur la table. Originellement, je concevais l'entrevue comme étant souhaitable dans les cas où une observation était impossible¹¹. Bref, l'entrevue m'a permis de comprendre certains aspects de la réalité du sujet quant à l'usage d'information de localisation dans l'espace urbain et de mieux cerner ses dispositions médiatiques. J'ai constitué une grille d'entrevue orientée autour de six thèmes. Le premier est ce que j'ai appelé « l'historique » : où ont-ils habités et vécus par le passé et quel est minimalement leur récit de vie ? Le deuxième est « localisation » : comment ils se localisent en général. Le troisième est « disposition personnelle » : faire parler les sujets des différents *media* auxquels il ont accès. Le quatrième est « le rapport à Montréal » : je cherche à savoir quelle est l'opinion personnelle de cette personne par rapport à Montréal. Le cinquième est « compétences » : je cherche à savoir quelles compétences (médiatiques, d'orientations spatiales, de mémoire, etc.) le sujet croit avoir (ou pas). Le sixième est « déplacement et mobilité » : je cherche à savoir les moyens utilisés pour se déplacer, la fréquence et la distance. La grille a servi pour les quatre premières entrevues, après ça j'ai cessé de l'utiliser : les catégories commençaient à être trop restrictives parce que des concepts s'ajoutaient. La grosse différence est qu'au fil du temps j'ai changé mon approche d'entrevue. Au début je cherchais à vraiment aborder chaque thème en détail, à tour de rôle. Il m'est apparu clair que la première question devait aller droit au but. Ainsi, j'ai changé ma « grille » en établissant une première question qui est restée jusqu'à la fin : « Quels

¹¹ J'avais ardemment souhaité interviewer un courrier à vélo – ce qui ne s'est pas produit finalement – je n'aurais pas pu être physiquement présent à ses côtés pendant qu'il / elle travaille. Ainsi une entrevue aurait été obligatoire.

moyens utilises-tu pour te localiser à Montréal? »¹². Cette question est plus « économique » au final, puisque les gens commençaient instantanément à parler des moyens, de leur disposition, de leurs compétences et plus encore.

Je me suis donné des concepts, et je suis promptement allé explorer. En d'autres mots, je ne n'ai pas développé un cadre théorique complet avant de débiter mon travail de terrain. Surprenamment, c'est finalement l'entrevue qui m'a permis de défricher un peu plus le terrain. L'entrevue était autant sinon plus riche que l'observation : elle était plus facile à exécuter en quantité (et exigeait moins de préparation), chaque personne a des expériences différentes, chaque entrevue est différente, mais nous sommes capables de couvrir plusieurs choses intéressantes en 30 minutes.

J'ai été extrêmement prudent afin que le travail de terrain reste inductif. J'ai dû me garder de suggérer des réponses et d'orienter certains contextes. Il est impératif que je n'oriente pas les conditions contextuelles qui rendent possibles les expériences des sujets (même si cela peut être extrêmement tentant en plein milieu de la nuit par un temps extrêmement froid).

Participants

Ma démarche pour trouver des participants a débuté à la mi-janvier 2011, mais c'est au début du mois février que j'ai commencé mes entrevues et observations. Mon terrain était officiellement terminé le 1^{er} avril 2011. À mi-chemin, soit au début du mois de mars 2011, j'ai décidé de changer ma stratégie de recrutement. Ce n'est pas que j'ai eu un quelconque problème à obtenir le consentement de participants ou que mes participants n'étaient pas bons. Au contraire, c'est plutôt que j'ai manqué quelques occasions par entêtement à chercher des profils. J'ai donc choisi de saisir les opportunités qui se déployaient sous mes yeux plutôt que de m'attarder à chercher des personnes « types » distinctes. Il faut dire que même après avoir pris cette décision, je n'ai pas toujours eu de quoi écrire et enregistrer, ce qui a fait que de beaux exemples ont tout simplement été

¹² Je reviendrai sur le « te localiser » de cette question dans la section *Six*.

oubliés, égarés ou perdus. C'est pour cette raison qu'il y a plus d'étudiants que ce que j'avais prévu originalement et que quelques participants sont des personnes que je connais bien. Toutefois, je ne crois pas que cela ait modifié mes résultats¹³. Au contraire, je crois plutôt que le travail inductif a réellement commencé quand j'ai décidé de me laisser emporter par les récits personnels qui me frappaient par leur surprise ou leur originalité : chaque personne a des pratiques et usages qui sont potentiellement surprenants. Avec ce constat, j'en arrive à dire qu'il suffit de parler avec quelqu'un assez longtemps ou d'observer quelqu'un assez longtemps pour que survienne un moment où on est réellement surpris de ce qui arrive. Reste que, plusieurs personnes ne nous laisseront pas aller jusque-là, pour plusieurs raisons. Ce qui peut être intéressant pour moi dans la vie de quelqu'un peut rapidement devenir inaccessible par pudeur, crainte ou excès de professionnalisme.

Finalement, toutes les personnes dont j'ai obtenu le consentement pour participer à mon étude sont mobilisées dans mon analyse. Chaque sujet sera présenté minimalement dans la section suivante (*Quatre*) afin que les éléments que je mobiliserai dans l'analyse soient bien mis en contexte. Tous ne jouent pas le même rôle dans la suite du travail, mais je tiens à donner une certaine « personnalité » à chaque individu. Ils seront donc nommés, mais par souci éthique, le nom de chaque participant a été changé pour un faux nom qui préserve leur identité. De plus, certaines caractéristiques permettant de reconnaître trop facilement les personnes sont camouflées ou omises. L'âge des personnes est en date de notre dernière rencontre (et toutes les rencontres ont eu lieu à l'hiver 2011). Absolument rien qui sert à l'analyse n'a été censuré. Ainsi, certains propos plus crus, vulgaires ou choquants n'ont pas été retirés ou omis. Néanmoins, je me dissocie de ce que j'aurais pu voir ou entendre personnellement : je relate. Au total, 13 personnes ont accepté de participer à ma recherche. Ce qui fait au final 11 « cas » (puisque par deux fois, ils étaient deux – un couple et une équipe de travail). Sur ces 13 personnes, j'en ai rencontrées 11 – sauf Richard avec qui j'ai discuté via Skype et Philippe qui a oublié notre rendez-vous. Sur ces 13 personnes, j'en ai interviewées 9 (pour un total de 9 entrevues) : je n'ai pas interviewé

¹³ Ce n'est pas un sujet que nous abordons au quotidien. Il est même gênant d'en parler.

Philippe qui a oublié le rendez-vous, ni Georges le journaliste, ni Joseph le visiteur de la Nuit Blanche (dans le cas de Joseph, j'ai opté pour Marie sa conjointe et dans le cas de George, j'ai plutôt interviewé Paul son collègue de travail). J'ai observé 7 sujets (pour un total de 5 observations). La durée des entrevues varie entre 20 minutes et une heure, tandis que la durée des observations oscille entre 30 minutes et 8 heures.

Quatre

Mise en contextes

« On observe, on regarde d'un ou de plusieurs points de vue, on les choisit parmi les millions qui existent. L'expérience est aussi un résultat du hasard et des facultés individuelles. »
Tristan Tzara

Chaque terrain est présenté ici sans ordre précis. J'ai donné un titre à chacun pour faciliter la mémorisation. Les noms sont fictifs, mais les histoires sont bien réelles. L'idée est de mettre en contexte chaque récit afin que l'analyse soit plus facile à comprendre.

Apprivoiser Montréal

Richard [26 ans] a grandi à Trois-Rivières et réside depuis 3 ans à Sherbrooke où il étudie en génie civil. Accompagné de trois personnes avec qui il étudie présentement à Sherbrooke, il est venu visiter l'École de technologie supérieure (ÉTS) à Montréal¹⁴ lors de la journée porte ouverte le 30 janvier 2011. Il a fait le voyage en voiture entre Sherbrooke et Montréal, pour ensuite se déplacer à pied sur le campus de l'ÉTS et autour de celui-ci. Au bout du compte, il a été accepté à l'ÉTS et y étudiera dès septembre 2011. Après m'avoir dit que, s'il était accepté, il déménagerait à Montréal « pour les études, 4 ou 5 ans, dans l'optique qu'après je pars de Montréal »¹⁵, Richard déménagera finalement à Longueuil avec sa copine pour qu'ils puissent se rapprocher de leurs lieux d'étude et de travail sans toutefois habiter sur l'île. Il m'a confié qu'il n'aimait pas Montréal : plusieurs fois par année il *traverse* la métropole pour visiter famille et amis sans vouloir s'y arrêter. N'ayant pas une bonne connaissance de la ville, il m'a avoué qu'il « a beaucoup de misère à se localiser dans Montréal » et qu'il « cherche à trouver là-bas quelque chose [qu'il] aime »¹⁶. Il semblait donc intéressant de voir quelles ont été ses impressions et comment il

¹⁴ L'ÉTS se trouve au 1110 rue Notre-Dame Ouest dans le Vieux-Montréal.

¹⁵ Entrevue personnelle avec Richard, 3 février 2011.

¹⁶ *Ibid.*

s'est débrouillé dans ses efforts de localisation. Quelques jours après sa visite, je l'ai interviewé pendant une heure via l'application Skype (sur le Web) ; ce qui revient à dire que j'ai eu une entrevue téléphonique avec lui. Nous avons discuté de son rapport à la ville de Montréal, de ses moyens de localisation et des épreuves qu'il a rencontrées lorsqu'il a visité la ville le 30 janvier dernier.

Un rendez-vous manqué

Philippe [33 ans] est un animateur de radio et DJ montréalais qui réside dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal. Il est un utilisateur actif de la fonction de géolocalisation « Places »¹⁷ de Facebook et utilise beaucoup les médias sociaux pour faire la promotion de ses *gigs*. Malheureusement, notre entrevue n'a jamais eu lieu car il a oublié notre rendez-vous : il n'était pas chez lui à l'heure prévue (ni dans l'heure suivante, je confirme). Néanmoins, j'ai pu être informé de son oubli – après coup – via Facebook. J'ai en effet pu savoir qu'il – et je cite – « chillait » dans le Vieux-Port (photo à l'appui) plutôt que d'être chez lui pour notre entrevue. Être localisé c'est aussi permettre à l'ironie d'une situation d'être exposée dans toute sa puissance.

Adapter sa vie aux espaces mésadaptés

Léa [27 ans] est une personne handicapée qui étudie au doctorat en psychologie au centre-ville de Montréal. Confinée à une chaise roulante motorisée, elle est née avec son handicap qui consiste en une paralysie au bas du corps et une coordination difficile de ses mouvements du haut du corps (incluant la parole). Elle habite à l'Île-des-sœurs avec sa mère dans un appartement qui n'est pas adapté et étudie dans une université du centre-ville de Montréal. Elle doit donc utiliser le transport adapté pour se déplacer entre son domicile et son lieu d'étude – ce qui n'est pas de tout repos puisqu'elle est dépendante d'un horaire

¹⁷ La fonctionnalité « Places » de Facebook s'appelle « Lieux » en français. Selon Facebook cette fonction sert à « Indique[r] où vous vous trouvez, ce que vous faites et qui est avec vous, le tout à partir de votre téléphone cellulaire » (Facebook, 2011).

de transport préétabli quelques jours d'avance. Toute la prévoyance nécessaire à ses déplacements se conjugue avec son insécurité venant du fait qu'elle a beaucoup été conduite par le passé et qu'elle doit maintenant se fier sur ses propres moyens pour se localiser et trouver son chemin. Selon elle, le fait qu'elle a toujours vécu avec son handicap fait en sorte qu'elle trouve le rapport à l'environnement plus insécurisant. Par-delà le fait que son lieu de domicile est clairement mésadapté à son handicap, elle doit se préparer en permanence aux intempéries et événements incontrôlables qui peuvent l'empêcher de se déplacer et qui font qu'elle se sent « un peu prisonnière »¹⁸. Par exemple : la neige qui l'empêche de sortir l'hiver, les lieux publics qui n'ont pas de rampe d'accès pour rentrer, les lieux qui n'ont pas d'ascenseurs pour monter à l'étage, les lieux qui ont des toilettes inaccessibles, les trottoirs barrés, le transport adapté qui est annulé, etc. À cet effet, Léa dit qu'il « faut tout prévoir quand tu as un handicap »¹⁹. De plus, elle avoue ne pas avoir un bon sens de l'orientation et se perdre souvent, particulièrement dans les centres commerciaux. Nous avons donc discuté de ses moyens de localisation et de déplacement ; du rôle de la prévoyance dans ses déplacements et sa localisation ; des infrastructures qui semblent banales pour quelqu'un qui vit sans handicap, mais qui deviennent rapidement un enfer pour quelqu'un comme Léa ; et aussi de son rapport à la ville de Montréal.

La mobilité comme émancipation

Nicole [23 ans] est une étudiante en littérature originaire de Princeville (dans la région des Bois-Francs au Québec) où elle a habité jusqu'à ses 17 ans. Au moment de notre entretien, elle habitait dans l'arrondissement Notre-Dame-de-Grace (NDG) à Montréal depuis à peine 7 mois avec son conjoint (qu'elle a rencontré à Sherbrooke). Entre son départ du nid familial à 17 ans et son emménagement dans la métropole, elle a habité en colocation étudiante à Victoriaville et à Sherbrooke. C'est donc la première fois qu'elle vit seule avec son amoureux et selon ses dires, elle l'a suivi pour qu'il puisse compléter ses études à

¹⁸ Entrevue personnelle avec Léa, 18 mars 2011.

¹⁹ *Ibid.*

Montréal. Elle m'a confié qu'elle n'avait pas de projets précis à Montréal : elle « voulait juste déménager »²⁰. On peut facilement comprendre pourquoi : elle m'a confié que n'ayant pas de permis de conduire, elle était à la merci, pour ne pas dire sous le joug de ses colocataires (et amies) qui contrôlaient ses possibilités de déplacement et de sociabilité. Il faut aussi souligner que son père qui réside toujours à Princeville est très inquiet du fait que sa fille habite à Montréal. À titre d'exemple, il lui a déjà dit qu'il a peur qu'elle « se fasse violer par des noirs »²¹. Pire, il évite de lui rendre visite à son nouvel appartement et l'appelle souvent sur son cellulaire, motivé par de vives inquiétudes quant à sa sécurité. Nicole vît donc de nouvelles expériences et une certaine émancipation par sa liberté de déplacement. Celle-ci est permise entre autre par le service de transport en commun montréalais. Nous nous sommes rencontrés le 5 février 2011 pour une entrevue d'une heure au département de communication de l'Université de Montréal. Nous avons discuté de ses moyens de localisation dans cette ville qu'elle ne connaissait pas avant d'y emménager ; des craintes qu'elle avait (et a toujours) quant à Montréal ; de son rapport au transport et surtout des changements qu'un tel déménagement implique dans sa vie (et celle de son entourage).

Un taxi la nuit²²

Mohammed [34 ans] est un chauffeur de taxi d'origine algérienne qui m'a reconduit chez moi dans l'arrondissement Côte-Des-Neiges dans la nuit du jeudi 10 mars 2011. Il était autour de 3 heures du matin quand je suis monté avec lui – il était stationné à un « poste » réservé aux taxis au coin des rues Rachel et Mentana à Montréal... en pleine tempête de neige. Le trajet de 6,8 kilomètres en taxi reliant cette intersection à mon domicile prend habituellement 15 minutes en temps normal et a finalement duré presque le double à cause

²⁰ Entrevue personnelle avec Nicole, 5 février 2011.

²¹ *Ibid.*

²² Ce titre est un clin d'œil au po(ète) Pierre-Léon, chauffeur de taxi de nuit qui déambule dans les rues de Montréal et partage depuis 2005 ses observations par de magnifiques récits. <http://taxidenuit.blogspot.com/>

des mauvaises conditions routières. Pendant ce temps, j'ai pu discuter avec lui de ses moyens de localisation, de son rapport au GPS, de son expérience en tant que chauffeur de taxi à Montréal et des règlements du bureau du taxi.

Être intermédiaire à la propriété

Henri [28 ans] est un agent immobilier d'origine française. Il habite à Brossard, tout près de l'artère commerciale « Quartier Dix-30 » et travaille à l'Île-des-sœurs dans l'arrondissement Verdun. Il a pratiqué l'immobilier dans la région parisienne avant d'emménager au Québec il y a 4 ans. Henri est un bourreau de travail qui se décrit comme « intermédiaire pour tout ce qui a trait à la propriété »²³. Selon lui, son plus grand rôle est de rassurer le client, car il fait « l'achat le plus important de [sa] vie »²⁴. Henri restreint ses services à un rayon de 50 kilomètres autour de la ville, mais préfère travailler sur l'île de Montréal et à Brossard. Henri est un jeune homme qui aime penser que le temps c'est de l'argent : il est quelqu'un de pressé, qui peut travailler douze heures par jour, sept jours sur sept. Au volant de son luxueux véhicule utilitaire sport, il se déplace pour faire visiter des propriétés à ses clients et pour gérer des problèmes multiples (souvent liés aux clés). L'automobile est donc centrale à ses déplacements puisqu'il est son moyen de transport exclusif. De plus, il a un GPS dans sa voiture, mais ne l'utilise pas car la carte n'est pas à jour, « pas le temps »²⁵ m'a-t-il dit. Il utilise plutôt l'application « Plan » de son iPhone 4 pour se localiser. Ses besoins de localisation sont variables, mais il semble que la carte soit nécessaire dès qu'il sort de l'Île-des-sœurs. Son travail se divise en deux parties. D'une part chercher des propriétés pour ses clients acheteurs à l'aide d'un système informatisé, tout en gérant les visites et communications pour ses clients acheteurs auprès d'autres agents immobilier par le biais d'un système de messagerie intégrée. D'autre part, il travaille sur la route pour faire visiter des propriétés à ses clients acheteurs après avoir pris rendez-vous

²³ Notes d'observation avec Henri, 21 février 2011.

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Entrevue personnelle avec Henri, 28 mars 2011.

auprès des agents « vendeurs ». Ces deux parties ne se déroulent pas au même moment. La recherche se déroule plutôt les jours de semaine et les visites de soir et de fin de semaine. Je l'ai observé au bureau de l'Île-des-soeurs le lundi 21 février 2011 au matin – un moment de recherche et de communication peu occupé – et j'ai fait une courte interview au même endroit avec lui le lundi 28 mars 2011 au matin.

Pour une [dernière] nuit (blanche) ensemble

Marie [23 ans] **et Joseph** [25 ans] *étaient* un couple de longueuillois qui ont participé aux festivités de la Nuit blanche lors du festival Montréal en lumière [à Montréal]. Plusieurs autres personnes étaient supposées se joindre à nous, mais ce ne fût pas le cas finalement. Nous nous sommes donnés rendez-vous en terrain neutre, à la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke à Longueuil, et avons terminé notre course dans le vieux port de Montréal autour d'une bonne bière froide. Je les ai ainsi observés de 19h le 26 février à 1h30 le 27 février. Nous avons bravé un intense -18 degrés Celsius pour visiter une ville transformée où les activités sont gratuites (et bondées), où la fatigue et le froid nous font la guerre et où les planifications pour la soirée ne peuvent pas toutes être menés à terme (se heurtant aux contraintes disposées). Lors de leurs déambulations dans la ville, je les ai observés se perdre, trouver leur chemin et modifier leurs choix en réaction au manque (de temps et) d'information disponible. Il est clair que la Nuit blanche n'est pas une expérience régulière du *nightlife* montréalais puisque les événements disponibles diffèrent grandement des autres nuits de l'année : les musées sont ouverts et gratuits, les bars et restaurants proposent des activités spéciales, des concerts extérieurs (et intérieurs) sont planifiés partout, un service d'autobus navettes est offert gratuitement, le métro est ouvert toute la nuit (contrairement à l'habitude où il ferme vers 1h30), etc. De plus, la foule est beaucoup plus abondante qu'à l'habitude et certains lieux peinent à contenir la surabondance de gens qui s'y présentent (le métro de nuit en témoignait).

Marie et Joseph résident à Longueuil en collocation, mais ne résidaient pas ensemble au moment de leur séparation. Marie est éducatrice en service de garde dans un

Centre de la petite enfance (CPE) – une garderie publique – au centre-ville de Montréal. Elle y travaille depuis environ un an. Elle a terminé ses études en Technique d'éducation à l'enfance au cégep du Vieux-Montréal et étudie présentement en éducation à l'Université du Québec à Montréal. Elle a grandi sur la rive-sud de Montréal, aime vivre en banlieue et a déjà eu une voiture. Joseph est ferblantier et travaille dans le domaine de la construction. Il a grandi en Montérégie et habite à Longueuil depuis quelques années. Il a lui aussi déjà eu une voiture bien que ce ne soit pas le cas en ce moment. Au moment de la nuit blanche, il s'était blessé au genou et marchait avec une canne. Suite à leur séparation, j'ai laissé la poussière retomber et j'ai décidé, après coup, de mener une entrevue avec Marie – qui était clairement la *leader* du couple ce soir-là – près d'un mois plus tard, le 16 mars 2011. Nous nous sommes rencontrés au pavillon Judith-Jasmin de l'UQAM (un lieu public à mi-chemin de nos lieux de résidence respectifs) où nous avons discuté de sa connaissance de la ville de Montréal, des moyens qu'elle utilise pour se localiser et des impressions que son périple dans la nuit montréalaise lui ont laissées.

Tes rideaux

Élyse [26 ans] est une de mes bonnes amies. Nous nous rencontrons souvent dans des bars ou des salles de spectacle : elle vient rarement chez moi qui est loin de chez elle [environ une heure de déplacement en transport en commun], nous nous rencontrons donc, à mi-chemin. Pour une rare fois, elle est venue souper chez moi le mercredi 2 mars 2011. Elle n'avait pas noté l'adresse mais, sachant qu'il y a deux multiplex distincts sur ma rue (et que je réside dans un de ces deux-là), elle a pu reconnaître le « bloc » appartement dans lequel j'habite grâce à la couleur de mes rideaux de fenêtre de bureau. Selon son interprétation, cela prouve à quel point elle est « ridiculement visuelle ».

Patrouiller la métropole

Georges [32 ans] et **Paul** [38 ans] sont deux collègues qui travaillent ensemble pour un quotidien montréalais. George est journaliste depuis 10 ans et Paul est photojournaliste

depuis 15 ans. A bord du véhicule utilitaire sport de Paul, ils arpentent les rues de la grande région métropolitaine à l'affut de nouvelles d'actualités fraîches.



Figure 1. L'intérieur de la voiture de Paul

Ce VUS spécialement équipé pour leur métier contient : 8 balayeurs d'ondes radio pour écouter les conversations des services d'urgence [entre les deux sièges avant], plusieurs téléavertisseurs et téléphones cellulaires [accrochés au centre du *dash*], un dispositif GPS [sous le rétroviseur], un ordinateur portable avec clé 3G pour naviguer sur Internet [sur les genoux de Georges], plusieurs appareils photo et vidéos [dans la valise !] ; sans oublier tout le matériel d'appoint : vêtements adaptés aux intempéries, matériel de sécurité et précieux lunches. Ce camion de patrouille est amplement équipé pour dompter la jungle urbaine.

Soumis à d'incertaines éventualités, il est impératif qu'ils se rendent sur les lieux de l'évènement le plus rapidement possible afin de pouvoir communiquer images, textes et

vidéos à leur éditeur dans les plus bref délais. La localisation s'effectue conjointement à l'obtention d'informations sur les événements à couvrir : ils écoutent les ondes radio et tentent de faire sens des informations qui sont souvent incomplètes. Ces informations doivent être contextualisée afin de pouvoir être décodées. Ils doivent savoir de quel service proviennent ces messages (est-ce pompiers, policiers, ambulanciers ?). Ils doivent savoir où se trouve ce service : rue, quartier, arrondissement. Ainsi, ils doivent souvent déduire les lieux qui ne sont pas nommés pour des raisons de sécurité et se servir de leurs connaissances pour contourner le blocage des informations par les relationnistes de presse. De plus, ils doivent, lorsqu'ils se déplacent, user de tactiques pour être capables de se rendre le plus près possible du lieu de l'événement – qui est souvent bouclé par un périmètre de sécurité policier. Ainsi, les chemins « évidents » à emprunter pour se rendre en ces lieux se transforment, lors de ces situations exceptionnelles, en chemins peu recommandables, voir impraticables pour un journaliste qui désire se trouver près de « la nouvelle ». L'expérience de Paul se mesure aux indications du GPS, c'est ainsi que la carte de la ville de Montréal se reconfigure au gré des saisons, des heures du jour et des événements. Je les ai suivis et interviewés le 22 mars 2011 pour un quart de travail (8h à 15h) qui nous a mené du centre à l'ouest de la ville en passant par Laval.

14,000 minutes de cellulaire par mois

Denis [49 ans] est un camionneur de près de 30 ans d'expérience qui réside près de Plessisville dans la région des Bois-Francs au Québec. Cinq jours par semaine il voyage aller-retour de deux à trois fois entre Plessisville, Québec et Toronto, Ontario. Il traverse l'île de Montréal plusieurs fois par semaine en s'y arrêtant rarement. Montréal est donc une ville de passage et un lieu franchi uniquement par le biais des autoroutes. Il traverse plus particulièrement Montréal par l'autoroute métropolitaine, la 40 – « le bordel »²⁶ comme il me l'a décrit. Au volant de son mastodonte « de 53 pieds de longueur », il parle plus de 10 heures par jour avec d'autres camionneurs et amis sur un de ses deux téléphones cellulaires

(avec casque bluetooth) – un pour ses amis Québécois et l'autre pour parler à son bon « chum » qui travaille sur la côte ouest des États-Unis et du Canada. Il parle au téléphone autant pour se tenir informé des conditions routières et des histoires de la route que pour parler de la vie... et des femmes. Comme il m'a dit en entrevue « avec un casque d'écoute *bluetooth*, c'est pareil comme si je parlais à côté de toi, comme si tu étais à côté de moi dans le camion »²⁶. Plus rarement, il écoute le C-B (*citizen band*, la radio à ondes courtes) pour savoir ce qui se passe tout près sur la route ou pour écouter les conversations des autres routiers lorsqu'il s'ennuie. Quand tout le monde dort et qu'il roule encore, c'est le volume bien au fond qu'il laisse « miauler » les guitares de Styx (son groupe préféré) dans le système de son de son « truck ». Sociable, fraternel et franc, Denis a partagé avec moi l'évolution de ses moyens de localisation : de la carte pliable, au livre de cartes plastifiées, jusqu'au GPS, sa dernière « bécasse ». Il a aussi souligné la nécessité pour un bon routier de développer son sens de l'observation. Il a aussi partagé avec moi sa perception de la ville de Montréal pour lui le gars de région qui ne jure que par le transport autoroutier. Par une belle journée de mars, je suis monté avec lui pour faire un voyage avec « 85,000 livres de chargement dans le derrière ». Nous sommes partis de Plessisville pour aller à Bécancour, pour remonter à Trois-Rivières, l'autoroute 40 en ligne droite jusqu'à l'autoroute 20 passé Montréal.

Je suis mon propre GPS

Ève [28 ans] est étudiante au baccalauréat en communication à l'Université de Montréal. Elle est originaire de Rimouski dans le Bas-St-Laurent et réside dans l'arrondissement Rosemont sur l'île de Montréal depuis deux ans. Grande voyageuse, elle a déjà résidé à plusieurs endroits dans la province de Québec et même en Europe. Étant une de mes amies, je ne pensais pas l'interviewer originalement, mais elle m'a parlé de la localisation d'une façon inédite : la localisation comme jeu cognitif. Ève est une personne qui aime beaucoup

²⁶ Entrevue personne avec Denis, 13 mars 2001.

²⁷ *Ibid.*

comprendre les choses et développer sa mémoire. Ainsi, lorsqu'elle se déplace (ou lorsque qu'elle observe une carte), elle adore mettre en relation les lieux et développer sa « carte mentale ». De plus, elle est très réflexive (et opinée) sur les moyens de localisation et de transport qu'elle utilise. Par exemple, elle est contre l'idée de se servir de prothèses qui remplaceront sa mémoire, elle est ainsi contre l'usage du GPS qu'elle juge aliénant. Comme elle le dit elle-même « je suis mon propre GPS »²⁸. Quant au transport, bien qu'elle prenne les transports en commun pour se déplacer dans la ville, elle adore conduire sa voiture qui lui procure un rapport différent à l'espace. Elle aime aussi l'utiliser pour sortir de la ville. J'ai mené avec elle une entrevue de 30 minutes – d'une très grande effervescence – au département de communication de l'Université de Montréal. Nous avons entre autre discuté des différences dans l'effort de localisation lorsqu'elle utilise divers moyens de transport, de son usage des cartes numériques, du rôle de la mémoire dans la localisation et du plaisir de se perdre.

Moi

Je, Alexandre [25 ans], suis un étudiant à la maîtrise en communication à l'Université de Montréal. J'habite à Montréal depuis le printemps 2005, mais j'ai grandi en banlieue sur la rive-sud de Montréal. Bien que j'aie visité certains lieux montréalais avec mes parents dans ma jeunesse, je n'ai pas mis les pieds volontairement à Montréal avant mon adolescence. Néanmoins, l'empreinte de cette ville s'est fortement imposée sur moi et ne m'a jamais quitté. Toute mon adolescence, j'ai vécu avec un idéal urbain et un dédain de la banlieue où je vivais. Conséquemment, j'ai rejeté plusieurs valeurs – que je considérais et que je considère encore jusqu'à un certain point – propre à la banlieue. Si Winn Butler, chanteur d'Arcade Fire chante dans sa pièce *The Suburbs* « In the suburbs I learned to drive », ce n'est clairement pas mon cas : je rejette toujours aussi farouchement l'automobile, n'ayant pas encore de permis de conduire. Mes déplacements à courte distance ont donc toujours été par les transports en commun ou mes propres moyens (marche et vélo), tandis que mes

²⁸ Entrevue personnelle avec Ève, 10 mars 2011.

déplacements plus longs ont toujours été dans une dépendance aux automobilistes (conjointe, famille, amis, etc.). La métropole est donc un endroit propice au style de vie que je défends et que j'ai finalement pu adopter. Mon rapport à l'espace, au temps et à la durée d'un déplacement est donc différent de celui des automobilistes. J'ai été très réflexif sur mes efforts de localisation au cours des deux dernières années et c'est pour cela qu'il vaut, quelque fois, que j'imisce mes expériences dans l'analyse qui suit à l'instant.

Cinq

La localisation, ce processus d'orientation spatiale

« And remember, no matter where you go, there you are. »
Confucius

‘Would you tell me, please, which way I ought to go from here?’
‘That depends a good deal on where you want to get to,’ said the Cat.
‘I don’t much care where—’ said Alice.
‘Then it doesn’t matter which way you go,’ said the Cat.
‘—so long as I get SOMEWHERE,’ Alice added as an explanation.
‘Oh, you’re sure to do that,’ said the Cat, ‘if you only walk long enough.’²⁹

Le trajet. C’est presque exclusivement en ces termes que les personnes rencontrées ont recours à la localisation : elles se demandent « comment vais-je me rendre-là ? », « par où dois-je passer pour aller là ? ». En d’autres mots, ces personnes cherchent à savoir quels chemins ils doivent emprunter (ou suivre) afin de pouvoir se déplacer vers un ou des lieux dans l’espace physique. Il a ainsi paru que pour les gens que j’ai rencontrés, la localisation était un processus vécu au quotidien, majoritairement, *dans le mouvement*. Pour être en mouvement, il ne faut pas nécessairement savoir où aller ou par où passer pour se rendre « là », mais il semble que pour les humains savoir par « où » aller est quelque chose d’instinctif. Néanmoins, si comme Alice perdue au pays des merveilles on ne sait pas « où » l’on va, on se rendra bien quelque part, car nous sommes toujours quelque part : on ne peut échapper à *toutes* les contraintes spatio-temporelles.

À partir d’ici, le but est de mieux comprendre ce qu’est la localisation, ce qu’elle fait et où elle se trouve. L’exploration se poursuit et mes outils s’affûtent à force d’être utilisés.

²⁹ La première conversation entre Alice et le Chesire Cat dans le roman *Alice in Wonderland* de Lewis Carrol (2008 [1865]).

La localisation

Selon le dictionnaire en ligne du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, la localisation, c'est « [l']action de déterminer l'emplacement où se situe une chose, un phénomène ou son origine » (Localisation, 2009). La localisation, c'est donc le processus de l'acte de localiser un emplacement. En anglais, le mot emplacement se traduit par « *a location* », ce qui renvoie à « a particular place or position » (Location, 2010). Tandis que pour un francophone, le mot location renvoie plutôt à l'action de louer quelque chose³⁰. L'emplacement désigne soit un « endroit choisi spécifiquement pour y construire ou plus généralement pour y faire quelque chose », soit la « place effectivement occupée par une construction [ou] une chose, dans un ensemble » (Emplacement, 2009).

N'est-il pas étrange que les termes « lieu », « place », « endroit » et « position » se chevauchent indistinctement autour de la localisation ?

En fait les mots localisation, localiser et *location* partagent la racine latine *locus* (pluriel *loci*) qui est la base étymologique du mot lieu (Lewis et Short, 1879 ; Lieu, 2009). Selon la définition *commune*, le lieu est une « portion déterminée de l'espace » (Lieu, 2009 ; Lieu, 2003, p. 868).

D'un autre côté, le mot français « place » et l'anglais « *place* » (traduit lieu en français) proviennent du grec *plateia*, qui renvoie à ce qu'on appelle une Place (comme la Place de la République à Paris) ou un *town square*, comme le Square Victoria à Montréal. La définition grecque (*plateia*) et latine (*platea*) de « place » désignait « une rue, une avenue, une voie large » ; *a broad way carrément* (Lewis et Short, 1879, P.67.platea1). Difficile de comprendre ce qui a fait glisser le mot grec *plateia* et son latin *platea* dans une définition courante si près de *locus*. Dès le 12^e siècle (1100), le mot « place » renvoi à « endroit, lieu, espace où se déroule l'action » (Place, 2009).

Le mot « endroit », troisième pseudo-synonyme de *locus* par son omniprésence dans les définitions et les usages, provient du vieux français « *endreit* » qui proviendrait du latin « *In directum* » (Du Ménil et Duménil, 1849, p. 92) qui signifie « droit devant » et

³⁰ En fait l'étymologie des deux sens de ce(s) mot(s) se rencontre à répétition.

« sans hésitation » (Ainsworth et Carey, 1820, p. 150). « *In directum* » est en fait une conjugaison de l'adverbe « *directim* » qui signifie « directement » et – en tant que nom – le « droit » dans le sens de la justice (Lewis et Short, 1879, D.38.directim). On utilise le mot « endroit » dans une forme vieillotte pour dire « à l'endroit de » (dans le sens de « en ce qui concerne ») (Clédat, 1885, p. 234) et plus couramment pour désigner une « partie déterminée d'un espace » (Endroit, 2009). Partageant la même définition *commune* que lieu, l'endroit, serait selon Marie-Èva de Villers (2003), une figure moins abstraite et moins générale du lieu (p. 868).

Le mot « position » tant qu'à lui, vient du latin « *positio* », et désigne « l'action de mettre en *place* » (Position, 2009, mon emphase)³¹. À cet effet, le mot « place » semble pouvoir désigner autant un endroit spécifique : comme cette grande place (*broad way*) ; qu'une position, la mise en relation d'une série : la première place, la *pole position*, chaque chose à sa place, etc. Le mot latin « *loco* » qui est la forme ablatif du latin *locus*³² pousse vers l'arrangement, le classement, l'organisation et la disposition ; comme l'expression latine « *primo loco* », la première place (Lewis et Short, 1879, L.29.loco). L'emplacement, serait ainsi plus spécifique que le lieu, il serait même l'endroit de sa mise en place (sa position). Selon la définition courante actuelle, la localisation est tout d'abord une action qui vise à *déterminer* l'emplacement d'un objet ou d'une personne.

Il faut noter que la localisation c'est aussi un certain *rapport* au lieu parce que lorsque le lieu « est », il se trouve quelque part dans l'espace, il a une place. Ce lieu, ce n'est pas uniquement un bâtiment ou un terrain, le *locus* c'est tout ce qui peut occuper un emplacement³³. Le lieu est dans la place, mais le lieu *a* surtout une place : le lieu occupe toujours un em-place-ment par rapport à un autre lieu, il se trouve dans une position de

³¹ Impossible de passer sous silence le lien avec le latin *dispositio*, traduction du grec *Oikonomia*. Deux termes à la base du concept de dispositif comme l'a démontré Giorgio Agamben (2007).

³² Le *loco* a évidemment d'autres significations, comme « au bon endroit et au bon moment » et « entre deux lieux » trouvant encore son sens dans le mot « locomotive ».

localité puisqu'il a toujours rapport à un lieu ou des lieux³⁴. Prenons en exemple l'Université de Montréal. Ce lieu est toujours mis en rapport avec l'emplacement d'autres lieux : il est situé dans l'arrondissement Côte-Des-Neiges, il est situé sur le Mont-Royal, il est situé sur l'île-de-Montréal, il est entre autre sur la rue Édouard-Montpetit, il est situé au Québec, etc. Ce sont tous des lieux, mais leurs emplacements diffèrent.

Par la mise en relation des fondements étymologiques de la localisation et de ses espaces (endroit, lieu, place, emplacement et position) avec ses usages courants contemporains, on peut conclure que, d'un point de vue relationnel, *la localisation est un processus qui consiste à positionner un lieu quant à la place qu'il occupe dans l'espace*. Le positionnement est compris aujourd'hui comme « l'action de déterminer la position géographique [de quelqu'un ou de quelque chose] » (Positionnement, 2009). Ainsi, « la place occupée dans l'espace » renvoie à « l'emplacement » qui lui même renvoie à la « position », la mise en place. Dans mon optique, le positionnement est un travail actif d'analyse intrinsèquement lié à des conditions de savoir (information) et de pouvoir (action). En fait, le lieu et l'emplacement seraient les deux faces d'une même médaille, la disposition : « là » où les conditions de possibilités d'une action se trouvent physiquement³⁵. On ne peut avoir un rapport au lieu sans penser à la place qu'il occupe dans l'espace.

Ainsi, cette relation entre le lieu et son emplacement fait en sorte que repérer ou positionner un emplacement c'est en fait le résultat d'un travail de localisation qui fait émerger la place occupée par le lieu. Être *actif* dans un processus de localisation, c'est faire ce qui s'appelle le *locum habere* en latin : l'action de trouver un emplacement (Lewis et Short, 1879, L.29.loco). Le lieu et son emplacement sont toujours quelque part, en train de se (dé)faire. En reprenant la définition d'information que j'ai élaborée précédemment à

³³ Ce mot latin était utilisé par exemple pour désigner la partie d'un discours ou d'un écrit. Il est aussi utilisé dans la mnémotechnique communément appelée Palais de mémoire. Le « *Ars memoriae* » est aussi connu comme étant la méthode des loci (pluriel de *locus*, lieu).

³⁴ Le mot « local » vient du latin « *localis* » qui est une forme adverbiale de *locus* (lieu) qui signifie « qui à rapport à un lieu ».

³⁵ Dans l'immatériel et le virtuel aussi !

partir de Bateson, le lieu, c'est la variable continue et l'emplacement, c'est l'unité discrète : le lieu, on le qualifie et on le « vit » tandis que son emplacement, on le mesure et on le détermine quantitativement selon une grille digitale. Pour en faire un exemple qui vous aidera provisoirement : Montréal ce lieu *hétérogène* se trouve à la longitude 73° 35' Ouest / latitude 45° 30' Nord, c'est son emplacement sur le globe vu en tant que croisée d'axes binaires. Reste que la mesure de son emplacement sera toujours aussi précise que les outils qui exécutent cette mesure, selon nos besoins et *approximations*. Sans oublier selon la qualification du lieu. Le travail qui fait émerger de la *grille* ces informations pour la conscience et qui fait que cet emplacement dans l'espace est ainsi positionné sur une carte ou d'une autre façon, s'appelle la localisation. Ainsi, la « place » est centrale à ce processus perceptif du lieu. Ce n'est pas pour rien qu'on se dé-place dans l'espace quand on emprunte un trajet, qu'on suit un chemin. On change de lieu alors on change de place. Il faut alors voir la relation à l'espace en tant que déplacement d'emplacement : on se déplace continuellement et ainsi on change d'emplacement continuellement.

Mobilité et orientation

Ce qui a été le plus frappant, ça a été de constater, comme je l'ai mentionné plus tôt, que le déplacement des corps et l'élaboration de trajets sont les deux aspect fondamentaux à la localisation pour les sujets que j'ai rencontrés. Ce qui est intéressant donc, du point de vue du sujet, c'est l'expérience (dans le sens d'expérience vécue et de savoirs cumulés par l'habitude) des déplacements des humains (et de leurs prothèses médiatiques) sur la surface terrestre quant à l'orientation. Le moyen de se déplacer a une incidence sur l'expérience spatiotemporelle et ainsi, sur la localisation. Concrètement, au niveau humain, localiser lors d'un déplacement, c'est avoir certains besoins d'orientation. S'orienter, c'est « déterminer la *position* de (quelque chose, plus rarement quelqu'un) par rapport aux points cardinaux, ou par rapport au soleil, ou à une direction, à un objet déterminé » (Orienter, 2009). L'orientation à la base, c'est une mise en relation pour produire de l'information qui permet de positionner *son propre* emplacement dans l'espace. Ce qui revient à positionner des

lieux quant à leur emplacement et à l'emplacement d'autres lieux qui sont en relation avec ceux-ci.

Mais qu'est-ce qu'un lieu ? Se demander où est son emplacement, ce n'est pas dire ce qu'il est. Utilisé en tant qu'unité de base de la localité et du processus de localisation (qui sert à déterminer la place qu'il occupe dans l'espace), le lieu mérite une conceptualisation plus subtile. Graham et Marvin (2001) définissent le lieu

as diverse *social* process rather than, as so often imagined in the utopian diagrams of modern urban planners and infrastructure engineers, a simple, bounded piece of 'Euclidean' territory to be designed and 'rationally' controlled, through physical plans and the configuration of infrastructure networks. Places are not contiguous zones on two-dimensional maps. They are not, suggests Doreen Massey, 'areas with boundaries around' (1993, 66). Rather, they are 'articulated moments in networks of social relations and understandings' (ibid.). It is how these 'articulated moments' in the diverse circuits and space-times of urban life come (and do not come) together within a place that shapes the dynamic nature of that place. (p. 203)

Comme le dit Doreen Masey (2005) « what is special about place is precisely that throwntogetherness, the unavoidable challenge of *negotiating* a here-and-now (itself drawing on a history and a geography of thens and theres); and a negotiation which must take place within and between both human and nonhuman » (p. 140, mon emphase). Laissons de côté la référence latourienne, il y a bien aussi du vivant et du non-vivant, de l'organique et de l'inorganique qui cohabitent dans certains espaces-temps dont ils produisent les lieux. C'est le *ici* et le *maintenant* qui sont importants quant à ce que Massey (2005) nomme « the event of place », l'événement³⁶ du lieu (*Ibid.*). Le lieu n'aurait pas de « point stable » (*Idem*, p. 138, ma traduction) parce qu'il est toujours en train de se faire et de se défaire. Non seulement le lieu s'érode, se dé-place, se transforme et s'enfouit, sa nature relationnelle fait coexister en lui diverses trajectoires qui font qu'autant son emplacement que lui-même restent toujours changeants. Un certain lieu montréalais, le parc du Mont-Royal par exemple, n'est pas le même à différentes temporalités, en hiver et

³⁶ Ne serais-ce pas plutôt un avènement ?

en été par exemple, il change selon ce qui s’y trouve et selon les décisions qui le préserve ou le défigure. C’est un lieu dont les expériences qui en sont faites peuvent différer d’un individu à l’autre. Ainsi, attribuer, autant une objectivité expérientielle qu’une frontière au lieu est un exercice – non pas futile nécessairement –, mais du moins artificiel : le lieu est multiple et ouvert. Comme le dit Tuan (1974) « Places can be as small as the corner of a room or as large as the earth itself » (p. 245). Reste qu’au quotidien, nous pensons les lieux en tant que « choses » fixes et fixées ayant un emplacement certain et stabilisé. Est-il possible que nous pensions que le lieu *est* « son » emplacement ? Les relations sont invisibles et le physique est apparent. Réduisons-nous l’étendue du lieu en déterminant son emplacement par cette simplification approximative ? La carte devient le territoire ?

Il faut reparler des trajets – et nous y retournerons souvent. Bien que la plupart du temps on se déplace d’un point A à un point B, il ne faut pas restreindre notre orientation à quelque chose de linéaire, c’est un processus. Il peut arriver que le point d’arrivée nous soit inconnu, que nous y soyons guidés sans savoir comment nous en sortir et que notre trajet de retour soit une déconstruction approximative du trajet initial en divers points plus ou moins établis. C’est le cas pour Mohammed, le chauffeur de taxi, par exemple. Il m’a confié utiliser souvent son GPS lorsqu’il ne sait pas où il est, *non pas pour savoir où il va*, mais pour savoir « *d’où* » *il va*. Il m’a raconté que lorsqu’il est guidé par un client dans les racoins d’une ville de banlieue qu’il ne connaît pas bien, il tente de savoir *où il a été mené* pour pouvoir s’en sortir (à l’aide de son GPS qui positionne son emplacement sur une carte numérique) afin de « retrouver l’autoroute au plus vite » pour retourner à Montréal³⁷. Il faut donc savoir l’emplacement du lieu (dans ce cas l’adresse de la maison d’un client) pour ensuite pouvoir y aller et simultanément nous devons savoir où nous sommes par rapport à cet emplacement pour savoir quel(s) chemin(s) emprunter pour nous rendre à ce lieu.

La capacité de se déplacer, de pouvoir être mobile, semble donc être l’invisibilité quotidienne ultime. Songez-y une seconde, quand pensons-nous concrètement à nos capacités de mouvement ? Mon expérience personnelle semble laisser croire que je songe à

³⁷ Entrevue personnelle avec Mohammed, 12 mars 2011.

mes capacités de mouvement lorsque justement je suis incapable de me déplacer à cause de diverses contraintes (de temps, d'heure, de température, de configuration, d'accès, de congestion, etc.). La mobilité est donc un aspect fondamental de l'expérience humaine. À ce titre, les sociologues Mimi Sheller et John Urry exposent depuis plusieurs années l'importance de l'étude des mobilités en sciences humaines et sociales :

Even while it has increasingly introduced spatial analysis, the social sciences have still failed to examine how the spatialities of social life presuppose (and frequently involve conflict over) both the actual and the imagined movement of people from place to place, person to person, event to event. (2006a, p. 208)

Il faut tout de même souligner que bien que Sheller et Urry s'époumonent à présenter les vertus des « *mobilities studies* » et du « *mobilities paradigm* », l'importance de la mobilité dans la mise en place des activités humaines n'est pas une conception nouvelle dans les sciences humaines et sociales. Pour preuve, le planificateur urbain Kevin Lynch écrivait déjà en 1960 dans *The Image of the City* que

Moving elements in a city, and in particular the people and their activities, are as important as the stationary parts. (p. 2)

Il faut quand même admettre que Sheller et Urry (2006b) ont raison (jusqu'à un certain point) d'expliciter l'importance de la mobilité dans les sciences sociales et urbaines. L'observation de relations sociotechniques doit inclure, justement, la mobilité comme action et information, sans toutefois diminuer en importance les infrastructures et les autres modalités d'être dans l'espace-temps. La mobilité est essentielle aux activités humaines, mais elle n'y est pas exclusive.

Wayfinding

Il est important d'aborder frontalement ces idées de trajet et de chemin à emprunter qui sont centrales à la localisation au quotidien. Historiquement, comme le souligne le géographe Reginald Golledge (1999), « the need for people to communicate or move necessitated the development of skills and procedures to travel » (p. 5). Selon le

planificateur urbain Kevin Lynch (1960), l'habiletés d'organiser « [the] definite sensory cues from the external environment [...] is fundamental to the efficiency and to the very survival of free-moving life » (p. 3). Ainsi, la mobilité ne serait pas ce qu'elle est sans l'organisation des perceptions.

En fait, il y aurait deux types de processus d'orientation spatiale lors de déplacement, la navigation et le « *wayfinding* » (Golledge, 1999, p. 6-7). La navigation concerne la localisation et la préparation des trajets des bateaux et des avions, ce qui ne concerne pas la présente recherche. Toutefois, le *wayfinding*, parfois surnommé *pathfinding* (Bovy et Stern, 1990 cité dans Golledge, 1999, p. 7), « involves selecting paths from a network » (Golledge, 1999, p. 7)³⁸. Le choix du trajet, le berceau principal de la rencontre entre l'information de localisation et le sujet qui cherche à s'orienter dans un déplacement actuel ou futur, serait l'activité du *wayfinding*. Est-ce que la localisation est exclusive au *wayfinding* ? Absolument pas. Avec la définition développée plus haut, on peut voir que localiser quelque chose, c'est se trouver dans plusieurs processus possibles. Toutefois, l'inverse est-il vrai ? Le *wayfinding* est-il exclusivement un processus de localisation lors d'un déplacement ? Selon le cognitiviste Romedi Passini (1984), pour qui le *wayfinding* est « un acte de résolution de problèmes spatiaux » (p.53, traduction libre), s'orienter spatialement et trouver son chemin dans l'espace sont deux approches différentes issues du même phénomène (*Idem*, p. 45). Plus spécifiquement,

the term “spatial orientation” should be used to describe a person’s ability to understand the space around him and to situate himself, while wayfinding would be reserved for the ability to reach a place. (*Ibid.*)

Bref, la différence entre l'orientation spatiale qui est entre autre un processus de localisation et le *wayfinding* qui est un processus de résolution de problèmes spatiaux est que le second est intimement lié aux trajets. Ainsi, lorsqu'on pense la localisation comme processus vécu dans la mobilité (ce qui est le cas plus souvent qu'autrement), le *wayfinding* est applicable pour décrire la situation vécue.

³⁸ Le concept de « *paths* » (voies) sera présenté plus en détail dans la prochaine section.

Toutefois, parler de *wayfinding* au singulier est foncièrement impossible. Le camp dominant autour de ce concept est composé de chercheurs fortement ancrés dans une vision cognitiviste et behavioriste de l'expérience humaine. Ils mettent l'emphase sur l'image, ce que Passini (1984) décrit comme étant « a complex and often vague body of knowledge » (p. 44). Ils croient que nos comportements dans l'espace sont informés par cette *image* qu'ils appellent aussi « mental map » et « cognitive map ». Entre cette carte mentale à biais visuels et nos comportements se trouvent des processus de prise de décision. Pour eux, le *wayfinding* est une histoire de représentation, de visibilité, d'image et d'abstraction. S'oppose à cette vision *map-oriented* quelques voix mineures qui proposent d'autres avenues. Celle qui m'a été la plus agréable est la vision processuelle écologique et relationnelle de Tim Ingold, que j'utiliserai ici. Mon but est d'affronter brièvement ces deux manières de concevoir, afin de pouvoir minimalement développer une théorisation de la mise en forme des trajets lors de la localisation.

Alors, le *wayfinding*, comme je me le demandais plus tôt, est-il exclusivement un processus de localisation lors d'un déplacement ? Cela dépend bien de ce que le processus de localisation recoupe dans cette activité qu'est le *wayfinding*. Les deux conceptions s'entendent, à la base, sur ce en quoi consiste le *wayfinding*. Le géographe behavioriste Golledge (1999) définit le *wayfinding* en tant que « process of determining and following a path or route between an origin and a destination » (p. 6). Tandis que l'anthropologue Ingold (2000) le définit en tant que mouvement d'un lieu à un autre dans une région (p. 219). Là où il y a un profond désaccord, c'est sur l'idée de carte, qu'elle soit réelle ou métaphorique. Les chercheurs cognitivistes et behavioristes, qui ont fondés l'étude du *wayfinding*, sont très à cheval sur l'idée de carte mentale (*cognitive map*). Selon eux, celles-ci existent – elles ne sont pas une métaphore – et elles sont incontournables pour toute orientation. Tim Ingold n'est pas d'accord : il soutient que les cartes mentales n'existent pas. Il propose comme point de départ l'exemple d'un autochtone qui est « unable to specify his location in space, in terms of any independent system of coordinates, and yet will still insist with good cause that he knows where he is » (*Ibid.*).

La différence dans la localisation réside ici : la localisation cognitive prenant appui sur « any independent system of coordinates » comme le nomme Ingold (*Ibid.*) construit un système fonctionnant avec de l'information digitale. Comment un individu dépourvu de cette codification – sans représentation extérieure ou sans « carte » mentale, sans image – serait-il alors capable de s'orienter lors d'un déplacement ? Ingold soutient que c'est parce que nous ne pensons pas les lieux par rapport à leur emplacement (*location*), mais plutôt par leurs histoires (*histories*) (*Ibid.*). Pour Ingold, le *wayfinding* est un certain rapport au lieu, et non à l'emplacement :

Bound together by the itineraries of their inhabitants, places [*lieux*] exist not in space but as nodes in a matrix of movement. I shall call this matrix a 'region'. It is the knowledge of the region, and with it the ability to situate one's current position within the historical context of journeys previously made – journeys to, from and around places – that distinguishes the countryman from the stranger. Ordinary wayfinding, then, more closely resembles storytelling than map-using. (*Ibid.*)

En fait, ce que Ingold rejette clairement ici, c'est cette idée d'abstraction qui est intrinsèque à la carte. L'usage de la carte (*map-using*) comme il le souligne, mais aussi la fabrication de cartes (*map-making*) sont processus d'abstraction, ils sont un mouvement « hors-là » comme le dit Michel Serres (1994). La carte ne se trouve pas à la même échelle d'expérience spatiale que l'expérience incarnée (*embodied*) vécue au quotidien. Une échelle, c'est un degré de relation, un niveau de présence : « a 'level of representation' » (Johnston, Gregory et Smith, 1994 cités dans Marston, 2000, p. 221). Comme le souligne Roszak (1972) « we forfeit the whole value of a map if we forget that it is not the landscape itself, or anything like an exhaustive picture of it » (p. 408). En fait Ingold (2000) fait une distinction très claire entre l'usage d'une carte et le *wayfinding* :

To use a map is to navigate by means of it: that is, to plot a course from one *location* to another in *space*. Wayfinding, by contrast, is a matter of moving from one *place* to another in a *region*. (p. 219)

Ce qui est explicite c'est que l'échelle n'est pas la même entre la carte et la « région ». Pour Ingold, le *wayfinding* n'est pas uniquement différent de la carte au niveau de la représentation, c'est aussi un rapport plus étroit à l'environnement. Lorsqu'on cherche notre chemin (*wayfinding*), c'est dans une région, cette « matrice de mouvements » produite (*Ibid.*, ma traduction) et non dans l'espace mesurable, discret, géométrique de l'emplacement (*location*). Le rapport à l'espace lors du déplacement avec ou sans carte est donc foncièrement différent : le *map-using* est rationnel, « cartésien », visuel ; tandis que le *wayfinding* est plutôt personnel, performatif et incarné. Dans le cas du *wayfinding* de Ingold, c'est notre propre histoire de la « région » qui est mise en relation dans notre mouvement, pas une représentation abstraite qu'on aurait enregistrée dans notre « image » mentale. Pour Tim Ingold (2000), il y a problème « if the only way to understand our own creative involvement in the world is by taking ourselves out of it » (p. 173).

Alors, est-ce vrai ? Fonctionnons-nous au quotidien sans représentations abstraites de l'environnement dans lequel nous nous déplaçons ? Avons-nous un rapport plus personnel (historique) ou au contraire plus représentationnel de l'espace physique dans lequel nous nous déplaçons ? En approfondissant mes données de terrain, je me suis rendu compte qu'il y a en quelques sortes deux pôles extrêmes entre lesquels nous nous trouvons. D'un côté nous avons une expérience personnelle absolument incarnée de notre environnement, de notre « région » mise en forme par nos mouvements quotidiens. De l'autre, nous faisons face à des environnements qui sortent de notre « région » et qui nous poussent à aller chercher des représentations qui nous permettent de « naviguer d'un emplacement à l'autre » (Ingold, 2000, p. 219, ma traduction) en se sentant quelque fois un brin perdu entre ceux-ci. Dans les deux cas, nous vivons l'espace de manière différente étant pris dans des relations bien différentes.

Reste qu'il ne faut pas tomber dans le piège de simplifier la carte comme représentation « pure », fonctionnelle et entièrement arbitraire. Bien qu'une carte (*map*) soit une production issue d'une certaine autorité dans la représentation (Dorling et Fairbairn, 1997, p. 71), il semble qu'elles fonctionnent uniquement

by naturalizing themselves, by reproducing a particular sign system and at the same time treating that sign system as natural and given. But, map knowledge is never naïvely given. It has to be learned and the mapping codes and skills have to be culturally reproduced. (Pickles, 2004, p. 60)

Ainsi les cartes sont des productions sociotechniques mises en forme par un certain codage qui donne aux cartes un certain langage. Donc les sujets qui utilisent les cartes – les représentations spatiales codifiées – deviennent ainsi des usagers. L’usager en soi est autant une représentation abstraite du concepteur³⁹, « l’usager réflexif » (Bardini, 2000 ; Bardini & Horvath, 1995), qu’un producteur de la carte par les pratiques qui englobent son usage⁴⁰. Ainsi, il y a l’usage prévu par les concepteurs et les pratiques produites par les usagers. Kitchin et Dodge (2007) soulignent que les usages des cartes sont ouverts puisque celles-ci sont elles-mêmes

transitory and fleeting, being contingent, relational and context-dependent. Maps are practices – they are always mappings; spatial practices enacted to solve relational problems (eg, how best to create a spatial representation, how to understand a spatial distribution, how to get between A and B, and so on). (p. 335)

³⁹ Bardini (2007) décrit les comment les représentations des concepteurs sont à l'origine des modes de configuration de l'usager : « La notion de configuration implique un certain arrangement d'éléments opérationnels ou fonctionnels. Une configuration renvoie donc à une représentation active, orientée vers un but : elle n'est pas rêve, mais bien fiction opérationnelle (Woolgar, 1991). Il s'agit donc d'un terme de passage, d'un processus d'actualisation : les représentations des concepteurs s'opérationnalisent en configurations qui actualisent l'usager, en se différenciant au contact du réel. À ce titre, les configurations ont une valeur programmatique ; prises dans leur ensemble, elles définissent un programme d'action, celui des concepteurs vis-à-vis des usagers en devenir. Par ailleurs, ce processus d'actualisation est concomitant à un processus de réalisation de l'usager. En effet, l'imaginaire des concepteurs est nourri par leurs traductions de pratiques réelles co-existantes, qui signifient autant de possibles relais ou d'ancrages effectifs pour leur programmation. Dans ce sens, les prescriptions et proscriptions synthétisées dans les configurations de l'usager résultent aussi des descriptions des pratiques concrètes correspondantes, mises en oeuvre dans les phases de test ou bien encore par analogie. Au total, l'imaginaire des concepteurs, source de représentations, s'actualise en dispositifs socio-techniques configurant — c'est-à-dire contraignant et habilitant — l'usager. » (Bardini, 2007, p. 14-15)

⁴⁰ Je reviendrai plus en détail sur les pratiques et usages dans les sections *Huit* et *Neuf*.

En fait il faudrait comprendre les cartes en tant que processus, « mapping as a set of practices aimed at solving spatial problems » (*Idem*, p. 337). La carte reste toujours dans un processus de résolution de problème et non de construction d'une histoire spatiale subjective. La carte est une production sociotechnique qu'on doit s'approprier, c'est qu'il y a une « variability in the ability of people to mobilize the representation and to solve particular problems » (*Idem*, p. 339). Denis, le camionneur d'expérience qui habite en campagne, est un grand utilisateur de cartes routières, et comme il me l'a dit en entrevue

« Il faut que tu saches lire la *map*. Parce que la *map*, il y en a plusieurs qui ne savent pas lire ça. Quand même que toi tu vires, il ne faut pas que tu vires la map ! »⁴¹

Il y a donc un certain processus de subjectivation dans la relation qui se vit à travers l'usage de la carte. Quand on utilise la carte pour trouver son chemin, on commence à penser l'espace à travers les codifications de la cartographie qu'on superpose jusqu'à un certain point à l'histoire personnelle de nos mouvements. Y aurait-il des gens qui ont des pratiques qui sont ancrées davantage dans un processus cartographique et d'autres qui sont plutôt dans un processus narratif de leur espace de mouvements (la « région » de Ingold) ? Comme le dit William James (1912), « Knowledge of sensible realities [...] comes to life inside the tissue of experience. It is *made*; and made by relations that unroll themselves in time » (p. 57). Comme le dit Ingold (2000) en paraphrasant Gregory Bateson « stable features of the world remain imperceptible unless we move in relation to them » (p. 18). Nous faisons l'expérience des cartes, comme nous faisons l'expérience d'un environnement immédiat, et de différentes façons ces deux surfaces se rencontrent lors de nos déplacements. Il est bien vrai que l'expérience incarnée de l'environnement est bien différente de la navigation topographique de la carte, mais comment ces deux types d'expériences qui ont des rapports d'échelles bien différents à l'espace physique s'articulent dans la réalité quotidienne ?

⁴¹ Entrevue personnelle avec Denis, 13 mars 2011.

Il est aussi à noter que le *wayfinding* dont parle Tim Ingold n'est pas un processus qui positionne un emplacement, c'est plutôt une trajectoire qui s'accroche dans des histoires et d'autres trajectoires, c'est l'expérience du lieu – et non de l'emplacement – qui se performe, qui se vit et qui change. Ce *wayfinding*, il n'est pas celui du GPS, de la carte routière, de Google Maps, de Tous Azimuts, etc. Il a un codage subjectif qui appartient au sujet, il n'est pas cartographique. C'est donc la trame analogique de l'esprit dans un corps qui se déplace et qui expérimente les lieux. C'est la plus difficile des cartes à faire : une mémoire qui ne fonctionne pas dans les termes de son codage digital. Reste que cette expérience a toujours un ou des emplacements qu'on peut mettre sur la carte ; il faut toutefois se résigner à ne pas pouvoir tout coder.

Ce sont bien deux processus mnémoniques qui s'articulent de façons bien différentes. D'un côté le *stories-so-far* (Massey, 2005) du lieu qui est un processus mnémonique « autobiographique » (Ingold, 2000, p. 101). De l'autre, la cartographie de l'emplacement qui est un processus mnémotechnique, composé de pratiques et de « techniques conçues pour garder la mémoire » (Stiegler, 1998, p. 192).

Alors peut-on laisser de côté le lieu dans la localisation ? Non puisque le lieu et l'emplacement sont les deux faces d'une même médaille : la disposition.

Six

L'information de localisation : localiser, se localiser, être localisé

« So I rang up my local swimming baths.
I said 'Is that the local swimming baths?'
He said 'It depends where you're calling from.' »
Tim Vine

La localisation – qui semble être vécue non pas exclusivement dans la mobilité, mais majoritairement dans des processus de *wayfinding* – est mené par des actions productrices d'information. Rappelons que l'information peut-être soit digitale ou soit analogique. Elle peut être codée arbitrairement par un langage artificiel dans le cas du digital ou fonctionner iconiquement (à l'opposé du langage) et dans l'approximation dans le cas de l'analogique.

J'ai rencontré des gens qui ont côtoyé, cherché et produit de l'information. Ces interactions ont révélé que l'information émerge d'un tri de différence dont le produit est ensuite utilisé comme outil pour agir dans le monde. À cet effet, l'information qui n'existe que dans l'action est toujours orientée vers une certaine *fonction*. J'utilise ce mot dans le même sens que Watzlawick, Beavin et Jackson dans leur livre *Une logique de la communication* (1972 [1967]). Ils soutiennent l'idée de fonction en tant que signe qui sert à « exprimer une combinaison » à partir d'une « infinité de situations possibles *de même caractère* » (*Idem*, p. 22, mon emphase). Les fonctions de l'information de localisation sont donc mises en forme par différentes actions. Pour un sujet, c'est justement *dans l'action* que cette différence qui fait une différence acquiert une fonction. Comme le définissent Rogers et Kinkaid (1981) « action is information and all information is the result of action » (p. 52). L'information participant au processus de localisation, en faisant suite à différentes intentions, émerge dans l'action et change de fonction selon qui l'utilise et pour quel but. Ainsi, les fonctions de l'information de localisation sont imbriquées dans des processus téléologiques.

Au fil de cette exploration, il m'est apparu que l'information de localisation utilisée en tant qu'outil a trois fonctions : « localiser », « se localiser » et « être localisé ». Ces trois fonctions de l'information de localisation peuvent coexister et opérer simultanément. De

plus, dans l'idée de trajet qui a été dominante lors de mes entretiens et observations, il est clair que mouvement, localisation et information sont imbriqués ensemble dans un processus commun en rapport à *l'incertitude* dans l'espace. La localisation (de l'emplacement) devient la mise en branle d'un processus de résolution de problèmes spatiaux (Passini, 1984 ; Kitchen et Dodge, 2007) occasionné par son propre mouvement dans l'espace où l'information joue un rôle central. Toutefois, certains processus de localisation se déroulent dans des situations qui sont étrangères au trajet et au déplacement. Celles-ci ne seront pas laissées de côté pour autant. De plus, les distinctions qui ont été faites entre les processus de *wayfinding* cartographique et autobiographique dans la partie précédente valent encore pour ces trois fonctions : les deux types de processus cohabitent dans chaque fonction. Dans un cas, l'emplacement est primordial, dans l'autre c'est le lieu ; ainsi, la localisation – entendue comme positionnement de l'emplacement d'un lieu – privilégie le premier au dépend du second. Toutefois le lieu se déploie dans l'approximation, ainsi son emplacement est en quelque sorte aussi exact que la définition du lieu en question. En même temps cela ne veut pas dire que mes sujets ne tentent pas de localiser exclusivement à l'aide du lieu, sans information digitale ! Ainsi, il est important de bien comprendre en quoi ces trois fonctions de l'information – localiser, se localiser, être localisé – interviennent sur (et proviennent des) actions, buts et dispositions. Pour illustrer ces trois fonctions, je me servirai d'exemples tirés de mes entrevues et de mes propres observations.

Localiser, c'est mettre en relation

L'emplacement d'un lieu, pour être déterminé et positionné, doit être comparé à l'emplacement d'autres lieux, il doit être mis en relation. Reste que cette évidence sous-tend que nous n'avons pas besoin de tomber dans une régression infinie pour trouver un emplacement. Par exemple, lorsque je cherche une intersection dans ma vie quotidienne, je n'ai pas besoin de mettre le croisement de ces deux rues dans une relation avec chaque autre intersection qui se trouve en ville pour connaître cet emplacement. En d'autres mots,

je n'ai pas besoin de savoir toutes les intersections qui chevauchent les deux rues d'une intersection donnée. Pourquoi n'ai-je pas besoin de savoir toutes les rues qui croisent la rue Papineau pour trouver l'emplacement de l'intersection de la rue Papineau et de la rue Rachel ? Parce que nous utilisons des points de repères distincts. Ce faisant nous rendons l'environnement prévisible en faisant en sorte qu'elle soit facile à décoder. Cette rencontre entre l'esprit et la matière se joue dans la perception de l'environnement. D'un côté l'espace physique doit être décodable et de l'autre, le sujet doté de facultés mentales et sensibles doit être capable d'interpréter cet espace.

Lynch (1960), qui était intéressé par l'aménagement de l'espace physique, a nommé « *imageability* » les qualités qu'un objet a d'évoquer une image claire. Très attaché à la perception visuelle – qui ne doit pas, selon moi, ensevelir les autres sens malgré sa prédominance, particulièrement en Occident –, Lynch (1960) a classifié cinq types d'éléments qui nous permettent de classifier les lieux quant à des emplacements relationnels : *paths, edges, districts, nodes, landmarks* (p. 47-48). Il faut souligner que son emphase sur l'image et la perception – sans oublier ses positions plutôt cognitivistes – transforme celui (ou celle) qui se déplace en « observateur » (*observer*). Je ne peux être entièrement d'accord avec cette position épistémologique : le sujet est aussi actif et producteur de son espace. Il reste néanmoins que ces cinq types d'éléments qui composent un environnement urbain sont des outils conceptuels très utiles pour bien comprendre pourquoi nous ne nous emportons pas dans des régressions infinies de comparaisons relationnelles. Voici une brève présentation de ces cinq types d'éléments.

Les voies (*paths*) telles que décrites par Lynch (1960) sont

the channels along which the observer customarily, occasionally, or potentially moves. They may be streets, walkways, transit lines, canals, railroads. For many people, these are the predominant elements in their image. People observe the city while moving through it, and along these paths the other environmental elements are arranged and related. (p. 47)

Il est en effet évident que les rues, les avenues piétonnes, les autoroutes, les lignes de métro ou de train constituent les voies de transport que nous utilisons quotidiennement, devenant nos points de référence spatiaux de base. Nous donnons à ces voies (*paths*) des noms, des

numéros et des codes de couleurs afin de pouvoir les nommer et les distinguer. Toutefois, il est évident que chaque voie ne s'équivaut pas quant à l'expérience personnelle : une rue où j'ai grandi sera plus frappante comme repère que n'importe quelle autre, etc.

Les bordures (*edges*) ne sont pas considérées comme une voie en tant que telle, elles sont plutôt les frontières

between two phases, linear breaks in continuity: shores, railroad cuts, edges of development, walls. They are lateral references rather than coordinate axes. Such edges may be barriers, more or less penetrable, which close one region off from another; or they may be seams, lines along which two regions are related and joined together. (*Ibid*)

La bordure la plus évidente est bien sur le fleuve Saint-Laurent et les courants d'eau qui enveloppent l'île de Montréal. Ce n'est pas pour rien que lorsqu'on situe un lieu qui ne se trouve pas sur l'île, mais qui est dans la région métropolitaine de Montréal, on dit qu'il est sur la rive-sud ou la rive-nord⁴² de Montréal. À Montréal en tant que tel, plusieurs lieux sont divisés par des frontières naturelles et artificielles. Le centre de l'île, est divisé par le Mont-Royal qui doit être contourné par le chemin de la Côte-des-Neiges à l'ouest et le chemin de la Côte-Sainte-Catherine à l'est. En plusieurs endroits, des lignes de chemin de fer séparent des arrondissements : Outremont et Parc Extension, Côte-Des-Neiges et Ville-Mont-Royal, etc. Il est commun d'entendre dire « habiter de l'autre bord de la *track* [voie ferrée] », du côté plus pauvre.

Les arrondissements / quartiers (*districts*) sont très important à Montréal (et ce n'est pas le cas dans toutes les villes du monde), ils sont

the medium-to-large sections of the city, conceived as having two-dimensional extent, which the observer mentally enters "inside of", and which are recognizable as having some common, identifying character. Always identifiable from the inside, they are also used for exterior reference if visible from the outside. Most people structure their city to some extent in this way, with individual differences as to whether paths or

⁴² Qui commence à être aussi nommée « couronne nord », terme qui peut sembler ironiquement princier pour ce coin du monde.

districts are the dominant elements. It seems to depend not only upon the individual but also upon a given city. (*Ibid.*)

Ils serait inconscient de dire que Montréal n'est pas perçu d'une quelconque façon par ses arrondissements quant à la localisation. Les sujets que j'ai rencontrés qui connaissaient le mieux Montréal de l'intérieur faisaient une différence entre le Vieux-Montréal, le Centre-ville (Ville-Marie) et le Plateau-Mont-Royal (parfois même le Mile End); quatre arrondissements qui couvrent quelques kilomètres de l'île du sud au nord. Évidemment, l'échelle entre une rue et un quartier n'est pas la même. On positionne un quartier quant à un autre quartier. Les lieux ont différentes échelles.

Quatrième élément de la ville, les nœuds (*nodes*), terme commun dans les théories de réseau, sont des

points, the strategic spots in a city into which an observer can enter, and which are the intensive foci to and from which he is traveling. They may be primarily junctions, places of break in transportation, a crossing or convergence of paths, moments of shift from one structure to another. Or the nodes may be simply concentrations, which gain their importance from being condensation of some use or physical character [...] Some of these concentration nodes are the focus and epitome of a district, over which their influence radiates and of which they stand as a symbol. They may be called cores. Many nodes, of course, partake of the nature of both junctions and concentrations. The concept of node is related to the concept of path, since junctions are typically the convergence of paths, events on the journey. (*Idem*, pp. 47-48)

Les nœuds sont ces jonctions et ces concentrations qui sont facilement reconnaissables par leur force de polarisation. Ils sont ces lieux qui sont importants dans leur environnement parce qu'ils canalisent celui-ci. On a qu'à penser pragmatiquement à l'intersection Saint-Denis et Mont-Royal, lieu « noyau » (*core*) de la vie nocturne du Plateau-Mont-Royal. On peut aussi penser aux stations de métro qui se démarquent par leur emplacement ou leur rôle de transfert sur le réseau. Par exemple la station Berri-UQAM qui joint trois lignes de métro en plus de la gare d'autocars de Montréal (et héberge la « puck » ce banc central où les gens s'attendent et se donnent rendez-vous). Sans parler de l'échangeur Turcot, du Tunnel Ville-Marie, de l'autoroute Décarie (qui est revenue souvent dans les conversations

des sujets), le pont Champlain et le pont Jacques-Cartier, etc. C'est lieux peuvent aussi être des points centraux dans les existences de personnes quant à leurs expériences passées, actuelles ou futures.

Finalement, le cinquième type d'élément mis de l'avant par Lynch (1960) consiste en les monuments principaux (*landmarks*), qui à la différence des autres éléments sont majoritairement extérieurs, on ne peut s'y transporter :

Landmarks are [...] usually a rather simply defined physical object: building, sign, store, or mountain. *Their use involves a slinging out of one element from a host of possibilities.* Some landmarks are distant ones, typically seen from many angles and distances, over the tops of smaller elements, and used as radial references. They may be within the city or at such a distance that for all practical purposes they symbolize a constant direction. Such are isolated towers, golden domes, great hills. Even a mobile point, like the sun, whose motion is sufficiently slow and regular, may be employed. Other landmarks are primarily local, being visible only in restricted localities and from certain approaches. (Lynch, 1960, p. 48, mon emphase)

On peut souligner la croix sur le sommet du Mont-Royal, le stade Olympique, l'Oratoire Saint-Joseph, la Mairie de Montréal, l'université McGill, etc. Ce sont ces lieux dont l'emplacement peut être facilement mémorisé et qui peuvent ensuite servir à positionner d'autres lieux par une mise en relation.

Quoique ces éléments soient fort utiles pour comprendre la spécificité du rapport à l'espace urbain quant à ce qui le compose, il faut prendre soin de se rappeler que ces éléments sont en fait des catégories conceptuelles construites sur le réel et que celles-ci ne peuvent correspondre en tous points à toutes les expériences. Il semble néanmoins que les voies à choisir (*paths*) semblent être centrales au *wayfinding* – qui réside dans la sélection de voies, comme le disait Golledge (1999) – puisque tous les éléments sont toujours minimalement en relation avec celles-ci.

Par-delà les limites de la théorie, il y a aussi les limites de la perception induites par l'expérience. À cet effet, Lynch (1960) souligne que « [t]he image of a given physical reality may occasionally shift its type with different circumstances of viewing » (p. 48). Pas besoin de chercher bien loin pour en obtenir une preuve : une autoroute peut être à la fois

une voie (*path*) pour un automobiliste et une frontière pour un piéton (*Ibid.*). Ajoutons que la perception de l'autoroute dépend plus que du sens de la vue, même un automobiliste peut avoir une perception négative – percevoir l'autoroute comme une frontière –, particulièrement s'il réside à proximité et qu'il est incommodé par le bruit. Ces éléments ne peuvent ainsi être considérés comme absolument objectifs : ceux-ci doivent être mis en contexte quant au sujet qui vit une certaine expérience dans l'espace-temps. Néanmoins, ces cinq éléments sont un outil important pour voir comment les lieux peuvent être mis en relation par un sujet.

Par exemple, Henri, l'agent immobilier qui réside à Brossard et qui travaille majoritairement dans le quartier de l'Île-des-Sœurs (dans l'arrondissement Verdun), localise des propriétés à l'aide de son ordinateur lorsqu'il est au bureau. Il utilise une plateforme informatique intégrée de gestion d'inscriptions domiciliaires (dits *listings* dans le milieu) qui indique plusieurs informations quant à la propriété, son adresse entre autre. Cette adresse, une information de localisation, peut devenir un outil de représentation lorsque utilisé avec une carte numérique indexée (Google Maps par exemple). Henri localise des propriétés quant aux désirs de ses clients. Choisir des maisons, condominiums ou multiplex en fonction de leurs exigences quant à l'emplacement est central à son travail. Henri localise donc ces propriétés en référant leur position sur la carte numérique quant aux divers éléments représentés : quelles sont les voies à proximités, dans quel arrondissement se trouve la résidence, quels monuments et nœuds se trouvent à proximité, etc. ? Dépendamment de ces critères, l'emplacement d'un lieu peut avoir une certaine valeur, voir certains avantages. Un nœud à proximité veut dire qu'il y aura beaucoup d'achalandage, un monument peut ajouter du cachet, etc. En un instant, Henri *formaté* à trier ces différences évalue les emplacements et choisit les options à présenter à ses clients.

Sous un autre angle, il peut être difficile de mettre en relation les divers éléments constituant la ville lorsqu'on connaît mal nos points cardinaux ou qu'on a du mal à les placer. Certaines personnes à qui j'ai parlé ne savent pas orienter l'emplacement d'un lieu montréalais quant aux points cardinaux. Montréal est organisé comme une grille dont les rues horizontales sont orientées d'est en ouest (et vice-versa) ayant comme centre la rue

Saint-Laurent qui va du sud au nord⁴³. Lorsqu'on comprend ce fonctionnement il est facile de distinguer l'emplacement des lieux quant à l'est et à l'ouest (particulièrement lorsqu'ils sont près du centre). La perception de Denis, le camionneur, abonde dans ce sens :

« C'est facile Montréal, c'est une ville qui est faite carré. Tu as des grandes artères pis les grandes artères, on les connaît toutes, fait que c'est juste les petites rues de travers. Montréal c'est vraiment pas compliqué, Québec est plus compliquée parce que Québec c'est toutes des rues quasiment en virant. »⁴⁴

Reste que d'un point de vue nord-sud, Montréal est un peu plus difficile à distinguer. Où commence la partie nord de l'île ? Il y a bien un arrondissement nommé Montréal-Nord, mais celui-ci ne couvre pas l'entièreté du nord de l'île. Où est le nord et où est le sud de Montréal ? Simplement, Montréal n'est pas conçue ainsi. Le nord est une direction *qu'on emprunte* : les numéros de portes vont en augmentant vers le nord.

Marie, la technicienne en service de garde qui réside à Longueuil, m'a confié que souvent elle a de la difficulté à repérer les points cardinaux dans la ville. Elle ne sait pas toujours « où est le nord et le sud » et les points de repères qu'elle connaît ne sont pas toujours visibles :

« Quand je sors du métro, je suis incapable de dire il est où le fleuve souvent, il faut que j'y aille vraiment avec ce que je vois au loin où des affaires comme ça. C'est rare que je vais sortir du métro et que je vais faire « Tiens facile, le sud est là ». Si je ne vois pas un pont, où quelque chose que je connais, une bâtisse ou si ce n'est pas écrit nord / sud, [je ne sais pas]. »⁴⁵

Sans les éléments qu'elle reconnaît, dans le cas mentionné les bordures et les monuments, elle est incapable de trouver la bonne voie. Étant donné qu'elle ne sait pas localiser à l'aide d'un codage cartographique (les numéros de portes montent vers le nord ou vers l'est /

⁴³ Ces points cardinaux sans être entièrement erronés sont quelques peu approximatifs. Reste que le système fonctionne puisque toutes les directions sont respectées à l'intérieur de l'île.

⁴⁴ Entrevue personnelle avec Denis, 13 mars 2011.

⁴⁵ Entrevue personnelle avec Marie, 16 mars 2011.

l'ouest), alors elle se fie à ses repères connus et déjà empruntés, à son histoire. Même chose pour mon amie Élyse qui, plutôt que de se rappeler mon numéro de porte, reconnaît la couleur de mes rideaux pour localiser le bloc appartement dans lequel j'habite. C'est le lieu qui importe (selon une de ses qualités) et non l'information digitale qui sert à positionner pour son *wayfinding*.

Il arrive aussi qu'il soit impossible de localiser quelque chose parce que l'information est inexistante. Léa, l'étudiante handicapée qui se déplace en fauteuil roulant électrique et à l'aide du transport adapté, est dans une situation où il y est absolument impossible de prévoir l'emplacement des toilettes dans un lieu donné. Les édifices publics n'ont pas de cartes accessibles qui affichent l'emplacement et l'accessibilité de leurs toilettes (avant d'être sur place). Ainsi, il arrive souvent que Léa ne soit pas en mesure de savoir si elle pourra aller aux toilettes à un endroit donné, dans ces cas-là elle « ne boit pas l'avant-midi, ce qui [lui] permet d'être correcte »⁴⁶. Parfois ne pas avoir une information, ou encore ne pas avoir la bonne information, peut avoir plusieurs conséquences. Ce n'est pas pour rien que l'information et l'action sont imbriquées : autant l'information est un produit de l'action, autant l'information encadre, met en forme, dispose l'action. Comme me l'a dit Denis le camionneur :

« Donne moi une adresse je vais aller n'importe où à Montréal. N'importe où, *mais donne moi la bonne adresse*, pis là y'a pas de problème. »⁴⁷

Ainsi, localiser, c'est pouvoir positionner l'emplacement d'un lieu dans l'espace physique à l'aide de l'information. Se localiser, c'est faire le même processus en s'incluant dans la relation, qu'on soit humain ou non.

Se localiser, c'est s'inclure dans la relation

Lorsqu'on se localise, c'est que notre emplacement prime sur les emplacements qui nous entourent, et que notre rapport au lieu de destination vers lequel on vise aller est

⁴⁶ Entrevue personnelle avec Léa, 18 mars 2011.

incertain. Nous mettons en relation les divers emplacements selon différentes informations de localisation, comme des points de repères et éléments de la ville, en mettant notre propre emplacement au centre. Notre emplacement devient le problème à résoudre et les informations qui nous entourent deviennent les éléments de solution.

Marie, qui travaille dans un Centre de la petite enfance (CPE), m'a raconté que lorsqu'elle cherchait un emploi, elle avait déterminé un périmètre dans lequel elle aimerait travailler. Étant donné qu'elle doit se déplacer pour se rendre à son lieu de travail et qu'elle habite dans le Vieux-Longueuil, non loin de l'unique station de métro de Longueuil (qui mène à Montréal), elle a délimité les emplacements possibles à Montréal et Longueuil selon certains critères. Plusieurs critères étaient liés au transport : ces lieux devaient être près d'un métro ou tout au plus à 30 minutes de transport de chez elle. Sa méthode consistait à naviguer sur le site Web « Google Maps » en utilisant les mots clés « CPE Montréal » dans l'engin de recherche. Les résultats consistent en une indication de différents lieux dont les noms correspondent aux mots clés. Ceux-ci sont simultanément positionnés sur une carte graphique numérique. Ainsi, Marie peut consulter l'emplacement sur la carte de différents lieux de travail potentiels par rapport à différentes variables : la rue sur laquelle ils se trouvent, les stations de métros et les arrêts d'autobus avoisinants, les lieux connus aux alentours, etc. Finalement, ce que Marie voulait faire plus que tout, c'était de se localiser quant à ces lieux : en déterminant son emplacement sur une carte, elle mettait en relation différents lieux avec leurs emplacements toujours quant à son propre emplacement et les voies qui les lient. C'est la facilité du transport qui était l'aspect principal de la recherche :

« Il y avait un périmètre qu'il fallait que je respecte, [...] fait que là à partir de là, les plus proches étaient positionnés [sur la carte]. Puis après ça, j'utilisais [l'application Web de la Société de transport de Montréal] « Tous azimut » pour savoir comment me rendre, parce que là j'avais besoin de savoir ils étaient où sur la *map* pour savoir – admettons que c'est au centre-ville – si je vais avoir besoin d'une passe d'autobus pour y aller. »⁴⁸

⁴⁷ Entrevue personnelle avec Denis, 13 mars 2011, mon emphase.

⁴⁸ Entrevue personnelle avec Marie, 16 mars 2011.

Le trajet, encore. Marie devait savoir comment se rendre à l'aide des transports en commun (son moyen de se rendre au travail) afin de pouvoir évaluer le temps de déplacement requis, les différents chemins possibles et ce faisant, si un titre de transport mensuel est nécessaire pour ses déplacements. Elle a toujours cherché un lieu en impliquant ces critères dans sa recherche de lieux de travail. L'emplacement de ces lieux était ici la variable qui influençait les chemins à prendre pour s'y rendre. Elle devait donc impliquer le déplacement de son propre corps dans l'optique où elle se doit de se rendre de sa maison, qui a un certain emplacement dans le Vieux-Longueuil, à son lieu de travail, qui a un certain emplacement dans le Vieux-Montréal. Entre les deux, il y a une localisation constante, plusieurs voies possibles.

En fait, le meilleur moment pour se localiser, c'est lorsqu'on est perdu. À ce moment, on renverse notre questionnement pour que le « où est-ce » devienne « où suis-je ». Souvent cette question s'articule avec une autre : « (par) où vais-je ? ». Je suis rendu là. Il y a une incertitude assez grande lors de la localisation pour que nous ne sachions plus où nous sommes par rapport à ces autres lieux de références dont l'emplacement est plus ou moins déterminé d'avance. On ne sait plus par où, « par quelle route » comme le dit Denis⁴⁹, passer. Comme le décrit Kevin Lynch (1960)

To become completely lost is perhaps a rather rare experience for most people in the modern city. [...] But let the mishap of disorientation once occur, and the sense of anxiety and even terror that accompanies it reveals to us how closely it is linked to our sense of balance and well-being. The very word "lost" in our language means much more than simple geographical uncertainty; it carries overtones of utter disaster. (p. 4)

Comme nous le verrons un peu plus tard, se perdre n'est pas la fin du monde pour tous un chacun.

En fait, la frontière entre « localiser » et se « localiser » est constamment franchie. Nous basculons d'un processus à l'autre continuellement, nous sommes toujours en

⁴⁹ « Savoir passer par quelle route. » Entrevue personnelle avec Denis, 13 mars 2011.

quelque sorte en train de nous inclure dans des relations de localisation. Spécialement lorsque nous nous déplaçons, nous faisons souvent des approximations de temps écoulés ou restant aux trajets quant à plusieurs paramètres. Spécialement lors de voyages en voiture, la question préférée des enfants « Quand est-ce qu'on arrive ? » est répondue par un calcul mental de la vitesse de déplacement en rapport à la distance restante. Ainsi parfois il est difficile de dire si quelqu'un localise quelque chose sans se localiser. Une impression qui fait suite au terrain me pousse à croire que nous nous localisons davantage en situation de mobilité, tandis que nous localisons plus en situation d'immobilité.

Être localisé, c'est être central à la relation

Enfin, l'information peut permettre d'être localisé, ce qui revient à être impliqué dans la relation spatiale. Lorsqu'on localise, ce qu'on localise est localisé. Évidemment. C'est bien parce qu'on localise que quelque chose est localisé et c'est bien parce que quelqu'un / quelque chose localise que nous sommes localisés. Il est toutefois simpliste de penser qu'*être* localisé, c'est être un humain localisé par un autre humain. En réalité les trois fonctions de l'information coexistent et se supportent mutuellement dans des relations entre organique et inorganique. Nous pouvons ainsi être localisé volontairement – dans le sens de *vouloir* être localisé – ou à notre insu par du vivant et du non-vivant. En réalité, nous sommes toujours pris dans de possibles processus de localisation, que nous le voulions ou non. Reste qu'être localisé avec ou sans consentement, c'est mettre en relation celui qui localise et celui qui est localisé quant à leurs intentions. L'intention de l'action n'appartient pas uniquement aux êtres humains, d'autres êtres vivants, et même encore des machines peuvent nous localiser.

Les médias de localisation, – qu'on nomme en anglais : *locative media* – sont un certain type de machine qui a fait couler beaucoup d'encre ces dernières années. Comme le souligne Anne Galloway (2008)

as a descriptive adjective, the word 'locative' simply serves to locate or fix something in position for a certain amount of time. Put back in

technological terms, locative media always rely on some form of location or context-aware computing. (p. 212-213)

Être localisé à son insu, c'est un enjeu majeur des technologies actuelles. Il y a eu plusieurs controverses au cours des douze derniers mois à propos d'informations de localisation et de *locative media* qui mettaient en doute le respect de la vie privée des utilisateurs de certaines technologies. Soulignons à cet effet la controverse au sujet des données de géolocalisation captées, enregistrées et conservées dans un fichier sur les iPhones de Apple Inc.⁵⁰ Bien que celles-ci servaient à accélérer la localisation – en formant une mémoire tampon (*cache*) – sur les téléphones pour des opérations volontaires de la part d'un usager, elles étaient stockées à l'insu du propriétaire du téléphone (Helft, 2011). Cet exemple s'ajoute aux nombreux scandales qui ont éclaté suite à des locations non-désirées⁵¹.

D'un autre côté, la localisation de soi semble quelque chose de plus en plus commun. Plusieurs utilisateurs de *locative media*, les téléphones cellulaires « intelligents » entre autre, utilisent les capacités de localisation de leur téléphone en conjugaison avec la mise en réseau via le World Wide Web pour partager leurs emplacements, leurs déplacements et leurs fréquentations. C'est ce qui m'a intéressé chez Philippe, le DJ montréalais, que je n'ai malheureusement pas rencontré pour notre entrevue. Philippe est quelqu'un qui se localise volontairement à l'aide de son téléphone cellulaire et de la plateforme de « média social » Web Facebook. Voici de quoi ça à l'air :

⁵⁰ Voir Ihnatko (2011) au sujet des informations de localisation qui étaient consolidées dans un fichier sur les iPhones 4.

⁵¹ Citons en exemple les données recueillies par les voitures de Google Street View lors de la capture d'images dans les rues ; et les photos prises sur des téléphones cellulaires qui, lorsqu'elles étaient mises en ligne sur Twitter (par exemple), révélaient l'emplacement de la capture par leurs métadonnées.



Figure 2. Facebook, une autolocalisation de Philippe, 24 juin 2011.

Par ce « *post* » nous pouvons être mis au courant : de son emplacement – le lieu est indiqué sous la forme d’un hyperlien qui mène à une page informative du lieu, *intra* Facebook –, des gens avec qui il est – qui sont des usagers de Facebook –, ainsi que de l’heure à laquelle il a envoyé ce message. Nous pouvons aussi savoir qu’il utilise un téléphone de type iPhone.

Outre cet usage contemporain d’autolocalisation promotionnel (dans un régime d’attention vers soi), être localisé volontairement entres humains, c’est bien souvent de répondre au fameux « T’es où ? », ce « rituel d’interaction » médiatique par l’usage du téléphone cellulaire (Ling, 2008, p. 167). On appelle quelqu’un, on lui parle, mais on ne le localise pas puisqu’il est potentiellement aussi mobile que son téléphone (s’il est mobile). Alors où est le téléphone sur lequel tu as répondu à mon appel ? Dans ma main sur la rue, dans l’autobus ou à la maison, ou plutôt fixé sur le tableau de bord de ma voiture (ou de mon camion) qui file sur l’autoroute quelque part à Montréal ou ailleurs sur terre. Le téléphone est mobile alors la localisation est incertaine. Ça, c’est lorsqu’être localisé est quelque chose de volontaire. Avec ou sans l’aide d’un dispositif technique, nous pouvons

être localisé à notre insu. Le dispositif peut-être parental aussi, lorsqu'il demande à son adolescent « où sors-tu ce soir ? » (la première question avant le « avec qui ? »)⁵². Et je ne commencerai pas à parler de théories du complot, d'espionnage et de détectives privés aux trousseaux d'un conjoint ou d'une conjointe infidèle. Un peu plus d'information pour réguler le système ?

Être localisé, c'est être impliqué dans la relation de façon centrale : on devient le noyau de toute la relation. Reste qu'il est impossible que l'information de localisation (qui fait que nous sommes localisés) émerge sans que quelqu'un ou quelque chose localise ou puisse localiser.

⁵² Les anglophones ont un fantastique mot : « whereabouts(s) ».

Sept

L'effort de localisation

« As a final practical maxim, relative to these habits of the will, we may, then, offer something like this: *Keep the faculty of effort alive in you by a little gratuitous exercise every day.* That is, be systematically ascetic or heroic in little unnecessary points, do every day or two something for no other reason than that you would rather not do it, so that when the hour of dire need draws nigh, it may find you not unnerved and untrained to stand the test. »

William James, *The Principles of Psychology*, 1890.

Tout au long de mes rencontres, il m'a semblé que la localisation soit une question d'effort pour les sujets qui font usage de l'information. Si la localisation est un processus déclenché par l'incertitude, il est maintenu par l'effort. C'est un processus qui est issu de comportements spatiaux. Mon idée des comportement spatiaux est que ceux-ci doivent être vus comme des processus afin de pouvoir distinguer « between *goal-directed* human behaviors and the movement of *nonsensate* system elements that are generated by exogeneous force » (Golledge et Stimson, 1997, p. 6). C'est une rencontre entre l'intention subjective et les éléments disposés de l'environnement (où celle-ci se trouve), qui met en forme l'expérience. L'effort est défini comme étant la « mise en œuvre de toutes les capacités d'un être vivant pour vaincre une résistance ou surmonter une difficulté » (Effort, 2009). Serait-ce possible que l'effort puisse être qualitativement défini ? Peut-il y avoir un degré d'effort ? Doit-on mobiliser « toutes nos capacités » pour faire un effort ? En fait, l'effort « est un terme étroitement associé à la motivation » (Schulkin, 2007, p. xi, ma traduction). Schulkin (2007) souligne que fondamentalement « effort is tied to one's goal and intentions » (*Ibid.*). Il n'y a pas d'effort sans la volonté de surmonter une difficulté.

La localisation en tant que telle peut-être consciente ou inconsciente et ainsi notre effort à la localisation peut être plus ou moins actif. La définition de « *effort* » du *Free Merriam-Webster Dictionary* est claire sur l'idée de conscience intrinsèque à l'effort : l'effort étant « [a] *conscious* exertion of power » (Effort, 2011, mon emphase). En accordant cet aspect à la définition du pouvoir de Foucault (1982) soit « une action sur

l'action, sur des actions éventuelles, ou actuelles, futures ou présentes » (p. 1055), on peut penser que l'effort est une action consciente sur le déroulement d'autres actions. En ce sens, l'effort est une intervention autant sur soi que sur les forces extérieures. Toutefois, quant à la question du degré de l'effort, les autres définitions du *Free Merriam-Webster Dictionary* mettent l'emphase sur l'idée d'essai (« something produced by trying ») et de tentative (« a serious attempt ») (Effort, 2011). Ainsi, une action peut échouer ou ne pas avoir lieu tout en étant engendrée par un effort, l'idée est que notre volonté nous ait poussé à essayer. Nietzsche (2000) dit dans *Par-delà Bien et Mal* « Un homme qui *veut* –, donne un ordre à un quelque chose en lui qui obéit, ou dont il croit qu'il obéit » (p. 66). Nietzsche (2000) souligne, en réagissant à la conceptualisation de Schopenhauer, que

celui qui veut croit avec un haut degré de certitude que volonté et action sont en quelque façon une seule et même chose –, il attribue encore le succès, l'exécution du vouloir à la volonté elle-même et jouit à cette occasion d'une augmentation du sentiment de puissance qui accompagne tout succès. (*Ibid.*)

Je crois personnellement que ce qui se situe *entre* la volonté et l'accomplissement (ou la tentative), c'est l'effort. Bref, vouloir localiser, se localiser ou être localisé, c'est vouloir « rendre concevable », rendre intelligible une situation en y mettant un certain effort. Cette volonté, c'est la volonté de « soumettre » le monde (dans lequel nous sommes et que nous produisons par nos actions) à *son* entendement. Deleuze (1962) souligne que le concept de force chez Nietzsche est « celui d'une force qui se rapporte à une autre force : sous cet aspect, la force s'appelle une volonté. La volonté (volonté de puissance) est l'élément différentiel de la force » (p. 7). Et je crois que cette force appelle (à) l'effort.

Lors de mes entretiens, il a semblé que trois conditions différentes se placent devant la volonté, changent l'état de conscience à l'action et influencent l'effort de localisation. Il est à noter que nous ne sommes pas *confrontés* à l'environnement, mais plutôt en effort *dans* celui-ci comme le rappelle Ingold (2000). Le degré d'effort change lorsque : la situation est inhabituelle, lorsqu'on fait usage de *media* (vivants ou non-vivants), et dépendamment du moyen de transport utilisé pour se déplacer. Le premier a trait aux habitudes de localisation, tandis que le deuxième a trait à être dirigé et le troisième à être

conduit. À l'aide de mes entrevues et observations, j'expose ici plus en détail les différentes implications de chacune de ces conditions à l'effort de localisation.

Chacune de ces variables est dépendante non seulement du contexte, mais aussi des acteurs qui y sont confrontés.

La situation et la délégation

Comme le dit Suchman (1987), « If we look at the world commonsensically, the environment of our actions is made up of a succession of situations that we walk in to, and to which we respond » (p. 54). Ces situations sont variées. Elles peuvent consister, dans le cas de la localisation par exemple, à se déplacer, à utiliser une technologie ou encore à « trouver » de l'information. Schutz et Luckmann (1973) ont identifié deux types de situations qui influencent l'action : une situation routinière (*taken for granted*) et une situation problématique (p. 8). Lors d'une situation routinière,

the situation can be determined sufficiently with the aid of habitual knowledge. All unknown elements of the situation can be routinely defined, and the situation is not problematic. A plan is formed based upon a user's levels of goals, his/her knowledge and skills, and resources of a set of interactive intentions, and associated information-seeking strategies. As planned, a user normally moves to the next interactive intention, and selects its corresponding information-seeking strategy to fulfill his/her interactive intention. (Xie, 2000, p. 843)

Bref, lors d'une situation routinière, il n'y a pas de problème, donc pas de solution qui nécessite un haut niveau d'attention et d'effort. Il arrive toutefois que les situations ne puissent pas être déterminées par l'habitude. Dans ce cas, la situation devient problématique, ce qui revient à dire que

a user's knowledge is not clear enough, sure enough, or broad enough to handle the situation. Further clarification of the open elements of the situation is required. Unlike routine situations, users must either rearrange their old knowledge or acquire new knowledge and skills to clarify their present situations. The situated aspects have impacts on which facets of knowledge and skills are brought to bear, modifications and rearrangements of the set of interactive intentions and information-seeking strategies, and a clearer definition of levels of user goals. (*Idem*, p. 843-

844)

Le niveau de connaissance a plus à trait au fait qu'on ait l'habitude ou que ce soit une nouveauté. Ainsi, lorsque le chemin a été emprunté plusieurs fois, il n'y a pas un grand effort à mettre à la localisation puisque nous sommes tellement habitués qu'on n'y pense plus. Bien que Denis, le camionneur d'expérience, ne réside pas en ville sa connaissance est suffisante pour qu'il n'ait pas à toujours penser activement à sa localisation :

« C'est toujours les mêmes clients que je fais depuis 11 ans fait que je n'ai pas vraiment besoin de cartes, je n'ai besoin de rien. Quand il y a des imprévus, il peut y avoir un chemin barré, mais on sait tout le temps par où passer. Depuis le temps que je fais ça, je sais tout le temps par où passer. »⁵³

Paul, le photjournaliste a abondé dans le même sens :

« Moi ça fait 15 ans que je fais de la photo pis que je me déplace partout en ville fait que je la connais quand même assez bien la ville, je connais les quartiers, il n'y a pas grand quartier en ville où je ne suis pas allé. Le centre-ville je le connais comme le fond de ma poche. Il faut dire vite, je ne connais pas toutes les rues d'Outremont, mais comme l'orientation, les rues principales, même les sens uniques [je les connais]. »⁵⁴

Même que ce ne serait pas nécessairement une question d'années. Nicole, l'étudiante sherbrookoise qui vient d'emménager à Montréal, m'a dit que, dépendamment de la complexité des trajets, elle s'habitue vite aux nouveaux endroits qu'elle localise à l'aide de Google Maps : « je regarde deux fois et la troisième fois, je suis habituée ».⁵⁵

Bref, comme le dit Suchman (1987) : « While we can always construct rational accounts of situated action before and after the fact, when action is proceeding smoothly it is essentially transparent to us » (p. 53). C'est exactement comme l'a souligné Victor Chklovski (2008) au sujet de ces *media* que nous ne voyons plus par habitude (p. 25). À partir de ses propres réflexions sur ses pratiques de localisation, Ève, l'étudiante en communication, décrit très bien ce moment où l'invisibilité des *media* s'éteint et qu'un

⁵³ Entrevue personnelle avec Denis, 13 mars 2011.

⁵⁴ Entrevue personnelle avec Paul, 22 mars 2011.

⁵⁵ Entrevue personnelle avec Nicole, 5 février 2011.

effort conscient devient nécessaire pour poursuivre notre chemin :

« [La localisation] n'est pas un travail qui se fait tout le temps parce que un moment donné, dépendamment du chemin que tu fais, des fois il y a des choses que tu fais sans t'en rendre compte, c'est rendu une habitude. Tu t'en rends un peu moins compte, mais souvent, si c'est un chemin qui est nouveau, puis que tu as une recherche à faire, vraiment plus, il faut vraiment que tu sois activement présent parce que à chaque moment ton travail de localisation doit être là. »⁵⁶

Elle poursuit plus en détail sa description de son expérience du moment où la localisation devient un effort :

« À ce moment là, tu es toujours en train de vérifier si tu es où tu devrais être pour aller où tu vas. À ce moment-là je vais toujours me fier à ma carte mentale, dans le sens où je vais essayer d'évaluer ma position avec où je suis présentement, puis ce que j'ai vu et vers où je dois m'en aller. Fait que c'est ça qui me permet de me dire si je suis correct ou pas. Puis quand tu te perds, c'est là que ton évaluation est négative parce que tu revois la *map* puis tu fais « Wô attend minute là, je suis supposé être plus à l'est ». Fait que je te dirais que quand tu es plus en recherche, c'est quand c'est un chemin nouveau. Parce que quand c'est acquis, souvent tu vas le faire un peu... regarde, il y a des gens qui vont faire 10 minutes [de route] sans s'en rendre compte. Tu sais des fois ça fait ça. La journée où tu t'en rends compte, c'est la journée où « bang » la route est bloquée devant toi : « oh attend, recherche active ». »⁵⁷

Un obstacle inattendu peut parfois trahir les attentes que nous avons quant à une certaine situation lors de déplacement. L'habitude fait place à une improvisation. Par exemple, lorsque je voyage en autobus et que le parcours est dévié, il est toujours amusant de regarder les autres passagers qui ne sont pas au courant que le trajet régulier n'est pas respecté. Le lien de confiance habituel est rompu et soudainement, la peur s'installe : « l'autobus reprendra-t-il son parcours avant l'arrêt où je dois descendre ? » ou pire, « est-ce que l'autobus ira totalement dans une autre direction ? ». À ce moment, la « bienveillance dispositive » (Belin, 1999) s'est dissipée et nous ne sommes plus emmitouflés dans le confort habituel de notre prothèse sécuritaire. L'attention devient

⁵⁶ Entrevue personnelle avec Ève, 10 mars 2011.

⁵⁷ *Ibid.*

consciente et active, un effort est déployé : « où sommes-nous ? », « où allons-nous ? ». Même chose lorsque c'est nouveau, il faut « mettre à jour notre atlas mental » (Holloway et Hubbard, 2001, p. 48, ma traduction).

Comme Marie, la technicienne en service de garde, qui produit automatiquement un trajet à l'aide d'une carte numérique – un *medium* – lorsqu'elle doit se rendre à un endroit qu'elle ne connaît pas ou encore Henri, l'agent immobilier, qui utilise son GPS – un *medium* – avec plus d'attention lorsqu'il sort d'un périmètre qu'il connaît. Reste que chaque personne a des connaissances différentes, un rapport à l'improvisation et des moyens différents à sa disposition. En plus de Léa, la personne handicapée qui réside à l'île-des-soeurs pour qui plusieurs régions de la ville et même le réseau du métro⁵⁸ sont inconnus, les deux ex-sherbrookoises que j'ai rencontrés, Nicole (l'étudiante déménagée à Montréal) et Richard (le futur étudiant de l'ÉTS), sont confrontés (ou ont été confrontés) à Montréal en tant que nouveauté quasi-absolue. Richard est très éloquent quant à cette nouveauté :

« Je ne vais pas souvent à Montréal, je traverse Montréal plusieurs fois par année pour me rendre sur la rive-nord vers St-Eustache, sinon Vaudreuil. Fait que sinon, je traverse Montréal, c'est rare que j'arrête dans Montréal. C'est assez exceptionnel. »⁵⁹

Les connaissances géographiques de la ville que Richard possède se résument à quelques lieux connus et aux autoroutes qui traversent l'île :

« Je connais l'autoroute 40, l'autoroute 20, sinon la 13 ou la 15 si je ne me trompe pas qui traverse vers Laval, St-Eustache. Ça se résume pas mal aux grosses artères comme ça. »⁶⁰

⁵⁸ Léa a pris le métro une seule fois avec deux amies : « C'était dans le temps que ce n'était pas adapté du tout. C'était toute une expérience ! Je me rappelle que ce qui m'avait vraiment surpris, c'était la vitesse que ça allait. Pour moi, ça allait très vite. Encore là, c'est elles qui me disaient où aller parce que, je me disais « où est-ce que je suis, je comprends rien ! ». »

⁵⁹ Entrevue personnelle avec Richard, 3 février 2011.

⁶⁰ *Ibid.*

Toutefois, son effort n'est pas particulièrement actif parce qu'il utilise des ressources extérieures, des *media*, pour se localiser.

L'usage de *media*

Selon ce que Richard m'a dit en entrevue, autant quant à sa visite de l'École de Technologie Supérieure qu'à ses expériences passées, il se fie aux autres pour se localiser lorsqu'il est à Montréal :

« Je suis quelqu'un qui a beaucoup de misère à se localiser dans Montréal. La plupart du temps j'ai quelqu'un avec moi et souvent ce n'est pas moi qui chauffe (je ne possède pas de voiture). Mais si admettons, ma blonde connaît très bien Montréal, bien c'est elle qui va chauffer. Si c'est moi qui chauffe, *c'est elle qui me dirige*, parce que pour moi, il y a trop de panneaux... je pars un peu à l'aveuglette. »⁶¹

Ainsi, Richard est autant conduit que dirigé lorsqu'il se rend à Montréal. Ce qui est différent des autres personnes que j'ai rencontrées, c'est que pour se localiser à Montréal Richard se sert d'humains plutôt que de technologies. C'est ce qu'il a fait lorsqu'il est venu visiter l'ÉTS (l'école de technologie supérieure) en janvier :

« Pour l'ÉTS, je n'ai pas utilisé Google Maps parce que la personne avec qui j'embarquais savait exactement où c'était. Fait que je me suis laissé porter jusqu'à Montréal. [...] J'étais tout le temps égaré, les autres aussi, mais [notre ami qui nous guidait], lui il savait exactement où il s'en allait. Il savait Sainte-Catherine était où, puis que c'était à 5-10 minutes de marche de l'ÉTS. »⁶²

Il n'était pas très actif et n'a donc pas eu à exécuter un tri significatif. Il a donc été submergé par un déluge de différences qu'il n'a pas eu, ni réussi, à traiter. Cette saturation est apparente tout au long de l'entrevue où pour lui Montréal (où il s'est déplacé sur environ 6 intersections d'ouest en est au centre-ville) semblait un endroit extrêmement complexe, dense et même grand en superficie. Conséquemment, il n'a pas beaucoup de souvenirs des informations qui ont servi à la localisation, ainsi que des lieux qui ont croisés

⁶¹ *Ibid.*

⁶² *Ibid.*

son chemin :

« On est allé jusque dans le bout de Bonaventure, je crois, du terminus Bonaventure, du métro si je ne me trompe pas. Puis on a marché sur la rue je me souviens plus si c'était Peel ou quoi. On s'est rendu directement à pied à l'ÉTS. On a passé... le Centre Bell si je me souviens bien était pas trop loin, juste à côté. Si je ne me trompe pas, que c'est bien le Centre Bell qui est proche de là. Et puis après ça on est entré directement à l'ÉTS. »⁶³

Il ne faut pas sous estimer toute la nouveauté que représente ce lieu pour lui. Reste qu'il me semble que son effort de localisation était minimal et qu'en somme la mise en relation des différents lieux dans sa mémoire est insuffisante pour lui donner la capacité de refaire le même chemin ultérieurement. Son effort est délégué totalement à d'autres humains en qui il a confiance.

La conception des *media* par Marshall McLuhan (1964) en tant qu'*extension* de l'humain décrit bien l'usage que Richard a fait de ses comparses lors de sa visite à l'ÉTS. Bien que la théorie de McLuhan pense les *media* en tant que technologie, les « extensions » *humaines* de Richard ont suppléées ses capacités dans sa relation de dépendance volontaire pour se localiser dans la ville.

L'effort peut aussi, évidemment, être altéré par l'usage de technologies. Selon McLuhan (1964) « All media are active metaphors in their power to translate experience into new forms » (p. 57). C'est ce que souligne Bernard Stiegler (1998) lorsqu'il avance que la technique « abstrait l'évolution des êtres vivants que nous sommes hors des conditions strictement biologiques » (p. 194). Nos expériences de vie quotidienne ne sont plus soumises strictement aux limites de notre corps, elles sont extériorisées. Ainsi, nos facultés se trouvent potentiellement augmentées et déplacées (et dans certains cas remplacées). L'autre fondement de la technique selon Stiegler (1998) est qu'elle « est un phénomène de mémorisation, soit comme mémoire épiphylogénétique⁶⁴ en général, soit

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ « La mémoire humaine est indissociable de la technique en tant qu'elle est épiphylogénétique : je la qualifie ainsi dans la mesure où la troisième mémoire est à la fois le produit de l'expérience individuelle que l'on appelle épigénétique, et le support phylogénétique, c'est-à-dire constituant un véritable phylum culturel intergénérationnel, de

comme mnémotechnique à proprement parler » (*Ibid.*).

Prenons le cas de Marie, la jeune femme qui travaille dans un CPE et qui a visité différents musées lors de la Nuit Blanche à Montréal :

« Admettons, si j'ai une place à trouver puis que j'ai aucune idée c'est où, je vais souvent aller sur Google Maps. Ça c'est vraiment le principal. Sinon, je vais utiliser le site Tous Azimut, je vais juste rentrer l'adresse, puis je vais regarder un peu le trajet vu que je me promène en métro puis en autobus, je regarde le trajet que ça prend. *Puis tsé je ne sais pas vraiment plus c'est situé où sur la map, mais au moins je sais comment me rendre.* »⁶⁵ (Mon emphase)

Elle a spécifié lors de l'entrevue qu'elle utilise Google Maps (pour avoir des trajets en voiture) et l'utilitaire Tous Azimut fourni par la Société de Transport de Montréal (STM) (pour avoir des trajets en métro et autobus). Je ne suis pas en train de dire que d'utiliser une carte numérique indexée est automatiquement un effort moindre. Plutôt, je suis en train de souligner un usage particulier de la carte géographique qui transforme la représentation de l'espace en un guide qui donne des indications *sur cette représentation*. En d'autres mots, la carte ne sert plus à indiquer le plan de l'espace, mais à offrir *des directions* qui peuvent par la suite être suivies avec une certaine obéissance. La carte devient interactive et permet de gérer plus que la localisation d'emplacement sur une carte géographique, elle met en relation avec son déplacement actuel ou potentiel. Dans son usage des cartes pour obtenir des trajets Marie pousse la délégation de l'effort de localisation un plus loin :

« Je n'ai aucune idée comment les autobus fonctionnent, je ne sais pas s'il y a des numéros d'autobus qui indiquent que c'est dans un certain quartier. Fait que *je n'ai pas le choix* d'utiliser Tous azimuts parce que sinon je vais me trouver là-bas, puis je vais sortir du métro et je vais « *checker* » toutes les affiches d'autobus, pour essayer de trouver le bon. Ça fait que c'est trop compliqué. »⁶⁶ (Mon emphase)

l'accumulation des savoirs de ce que l'on ne peut plus simplement nommer l'espèce, mais bien le genre humain. » (Stiegler, 2004, p. 49)

⁶⁵ Entrevue personnelle avec Marie, 16 mars 2011.

⁶⁶ *Ibid.*

Utilisant moi-même Tous Azimut à l'occasion, je me demande à quel point, par l'usage de cette technologie nous sommes responsables de notre effort de localisation : sommes-nous en train de nous rendre incapables de vérifier que nous sommes au bon endroit parce que quelqu'un ou quelque chose le fait pour nous ? Paul, le photojournaliste, est très clair sur l'importance de ne pas *entièrement* déléguer :

« Ce n'est pas vrai que le GPS ça te donne toujours le bon chemin, ça peut te donner le point A (où tu es), puis où tu veux aller, *mais il faut savoir interpréter le GPS*. S'il me fait passer par le Métropolitain ou par Décarie à 3 heures [de l'après-midi], je ne vais pas aller me *pitcher* là, je le sais ! Fait que je vais contourner, mais je sais où je m'en vais parce que le point B où je dois aller (et je ne connais pas nécessairement où il est et j'en ai besoin) le GPS me le donne. Mais pour me rendre à peu près, bien je réajuste mon parcours. »⁶⁷ (Mon emphase)

En écoutant Paul, il est évident que le GPS n'est pas encore capable de gérer efficacement plusieurs variables qui ne sont pas intégrées à son fonctionnement. En effet, est-ce que l'optimisation de la distance – nombre de kilomètres – d'un trajet est nécessairement une optimisation du temps de déplacement ? Comme le souligne correctement Paul, les autoroutes congestionnées en fin d'après-midi ne seront jamais le chemin le plus court.

Ève, l'étudiante qui aime jouer à développer sa carte mentale m'a confié en entrevue :

« Je suis un peu contre le GPS parce que j'ai l'impression que je deviendrais passive. Fait que je dois quand même essayer de cumuler [des connaissances], j'essaie d'être mon propre GPS pour qu'en temps de réaction je sois *capable* de réagir. »⁶⁸ (mon emphase)

Sans croire qu'Ève a entièrement raison, l'idée qu'elle avance est de pouvoir réagir quand le *medium* ne peut pas : la capacité d'avoir une certaine responsabilité, de ne pas avoir à se fier exclusivement sur le *medium*. Comme le dit Denis, le camionneur, au sujet du *medium* GPS :

« Il ne faut pas que tu te fie là dessus à 100% parce que tu vas te ramasser

⁶⁷ Entrevue personnelle avec Paul, 22 mars 2011.

⁶⁸ Entrevue personnelle avec Ève, 10 mars 2011.

chez les Chinois. »⁶⁹

Léa, l'étudiante handicapée, a justement beaucoup de difficulté à se localiser dans la ville aujourd'hui parce que les gens autour d'elle ont fait l'effort pendant longtemps à sa place :

« Avec mon handicap, j'ai été un petit peu paresseuse, peut-être insécure. Je me faisais vraiment conduire d'un point A à un point B quand j'étais encore à l'école. Quand tu sais conduire, tu ne remarques pas, tu ne te fis à personne. Ils savaient où est-ce que j'allais, alors c'était bien. Donc j'ai vraiment plus voulu être autonome puis être capable d'aller où est-ce que je veux quand je veux. Donc, quand j'ai commencé à pouvoir être plus autonome et d'avoir vraiment à aller à un endroit X sans nécessairement prendre l'autobus adapté, sans avoir quelqu'un avec moi, c'est là que je me suis mise plus à comprendre l'importance de me repérer, d'être consciente des rues que je traverse, des noms de rues, etc. »⁷⁰

Aujourd'hui, bien qu'elle est encore conduite la plupart du temps, elle s'efforce de plus en plus à découvrir des lieux nouveaux :

« Je découvre des trajets, des trajets clés de mon environnement. Mais j'avoue que même aujourd'hui, je ne peux pas te dire que je vais n'importe où. Je ne suis pas encore assez sécuritaire. »⁷¹

Le cas de Léa est vraiment à mi-chemin entre être dirigé et être conduit : bien qu'elle fasse des efforts de localisation dans sa vie de tous les jours, elle sera toujours conduite par le transport adapté (pour les personnes handicapées) pour ses déplacements hors des environs de son domicile ou de son lieu de travail (et entre les deux). Ainsi, sa représentation de la ville est en quelque sorte surdéterminée par le transport adapté. Reste qu'il serait facile de caricaturer les pratiques de Léa. Elle est tout de même autonome jusqu'à un certain point : elle doit faire un effort de localisation très grand puisqu'elle n'a pas été *habituée* à le faire par le passé. C'est une question d'adaptation comme elle le dit elle-même :

« Ça m'est arrivé d'imprimer la carte quand c'est vraiment compliqué quand il y a beaucoup de recoins, de détours, là, je l'imprime plus la carte. Sinon, j'aime mieux juste *la mémoriser*, ça me force à me construire des

⁶⁹ Entrevue personnelle avec Denis, 13 mars 2011.

⁷⁰ Entrevue personnelle avec Léa, 18 mars 2011.

⁷¹ *Ibid.*

cartes dans ma tête. Plus je fais de trajets au sein d'un même environnement, plus je serais capable de me passer de carte ou de directions pour pouvoir me promener à ma guise. Comme ici, [près de son université], maintenant, je connais le quartier pas mal et je peux plus me déplacer à ma guise. » (Mon emphase)⁷²

Laissez-moi me servir des expériences de Léa une fois de plus pour introduire la troisième variable à l'effort : le moyen de transport utilisé – un thème qui est déjà apparu dans ses expériences avec le transport adapté.

Le moyen de transport utilisé pour se déplacer

Le moyen de transport utilisé semble avoir une incidence sur l'effort déployé pour se localiser. En fait, la localisation reste nécessaire peu importe notre moyen de déplacement : ce qui varie, c'est le niveau de conscience (*awareness*) lors du déplacement. Cet état de fait a été particulièrement apparent chez les sujets qui utilisent plus qu'un moyen de transport et dans le cas de Léa qui vit une situation très compliquée avec la mobilité. La mobilité est une partie essentielle de l'expérience humaine qui est modifiée par l'usage de technologies de transport qui métamorphosent autant nos pratiques que l'environnement dans lequel on se déplace. L'évolution des moyens de transport est dans une relation avec l'humain qui évolue lui aussi dans son appropriation du temps et de l'espace. Pooley, Turnbull et Adams (2006) ont bien raison de dire que « Every generation has had to cope with new forms of transport technology, and has had to negotiate the impacts of new mobilities on society » (p. 253). Reste que même à l'intérieur d'une même « génération », les modes de transport *disponibles* peuvent différer. Dans le cadre de ma recherche, l'expérience de déplacement variait sur plusieurs points d'un individu à l'autre. Reste que Léa était totalement différente des autres sujets rencontrés sur tous les aspects quant à ses expériences de déplacement.

⁷² *Ibid.*

Comme je l'ai déjà souligné, Léa est dépendante du transport adapté pour se déplacer sur des distances qui ne sont pas « locales ». Cela influence sa perception de la ville :

« Admettons [à l'université] et à la maison, c'est environ 15 km que je me promène autour : une demi-heure « à pieds » pas plus loin. Sauf que mon rapport à Montréal, c'est que je ne connais pas beaucoup. Je connais différents endroits parce que je vais à différents endroits, mais toujours avec le transport adapté. Donc, pour situer Montréal, si tu me demandes « où est Rosemont par rapport à ici », je te dirais « euh, quelque part » (rires). »⁷³

En réalité son rapport très distancé au transport fait en sorte qu'elle évalue très mal les distances et qu'elle ne met pas bien les différents morceaux (ce que Lynch appelle *district*) ensemble. Il semble impossible par exemple qu'elle se déplace à 15 kilomètres de chez elle à L'Île-des-sœurs puisque ce quartier ne fait même pas 10 kilomètres de long (et est une île). Lorsqu'elle dit qu'elle est « à pied », elle se déplace à l'aide de son fauteuil roulant motorisé, de son propre chef. À ce moment, elle est responsable de sa localisation, c'est elle qui doit faire l'effort de se diriger et de se localiser.

Ces deux modes de transport qui sont en réalité ces deux modes principaux (elle ne prend pas l'autobus, ni le métro et n'a pas de voiture) lui procurent des rapports très différents à l'espace et à l'effort. Si l'effort de prévoir son déplacement en fauteuil – parce qu'une personne handicapée doit tout prévoir, rappelez-vous les toilettes⁷⁴ – la libère de sa dépendance de mobilité, cet effort reste néanmoins très stressant pour Léa :

« Transport adapté c'est que tu te rends d'un point A à un point B donc tu es stressé parce que le *driver* peut arriver avec une demi-heure de retard, tu es stressé parce que tu peux arriver à destination avec une demi-heure d'avance. Tu prévois l'accessibilité du lieu où tu te rends, etc. Donc, c'est un stress. Quand je me rends à pied, c'est un peu différent parce que je peux plus contrôler mon heure. Je ne vais pas attendre après quelqu'un pour qu'il vienne me chercher, je pars moi-même et je n'ai pas du stress qu'ils ne vont pas être à l'heure. J'ai le choix, donc c'est une liberté. Le

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ Section *Quatre*, « Adapter sa vie aux espaces mésadaptés », p. 32-33.

stress c'est plus le trajet. C'est sur que je vais vérifier sur Googlemaps. »⁷⁵

Pour Léa, la localisation est un effort actif lorsqu'elle se déplace elle-même avec son fauteuil, c'est un effort qu'elle essaie de prévoir et d'amenuiser avant de devoir le faire, mais auquel elle fait face avec responsabilité lorsqu'elle est dans l'action. Le transport adapté au contraire est un effort de préparation, une gestion de prises de rendez-vous selon un certain fonctionnement très strict, qui une fois complété la capture dans une soumission à l'assiduité du transport adapté et aux bons soins de la personne qui la conduit. D'un côté elle est responsable et de l'autre elle est dépendante. Reste que sa responsabilité de déplacement est soumise à plusieurs facteurs dont la température, l'accessibilité aux personnes handicapées, les détours, etc.

Les moyens de transports utilisés ont aussi une incidence sur l'effort de localisation de gens qui sont toujours responsables de leur localisation à un certain degré. La différence entre devoir se localiser en étant conduit dans un autobus et devoir s'orienter en conduisant une voiture est que ces deux moyens de transport semblent procurer un effort et un état de conscience différents quant à l'espace dans lequel on se déplace. À cet effet, il a semblé, en écoutant Ève, l'étudiante en communication, et Marie, la jeune femme qui a visité Montréal lors de la Nuit Blanche, que leurs expériences de localisation sont fondamentalement différentes lorsqu'elles conduisent leur voiture ou qu'elles prennent le transport en commun. Ève utilise souvent les transports en commun, pour aller à l'école notamment. Elle préfère prendre l'autobus pour faire des trajets courts et directs plutôt que d'utiliser son automobile. Ève m'a dit que c'est la responsabilité qui différencie l'automobile de l'autobus :

« Quand tu es en voiture, ça marche différemment parce que tu vas être responsable de chaque « pas » que tu fais. [...] Je vois ça plus actif quand tu es responsable, c'est ça l'affaire, c'est que tu as la responsabilité de te retrouver quand tu es en charge soit de tes pieds ou du volant. »⁷⁶

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ Entrevue personnelle avec Ève, 10 mars 2011.

La responsabilité ne se restreint pas uniquement à l'automobile, il y a le fauteuil roulant de Léa, mais aussi la marche qui semble occasionner un effort de localisation. C'est le cas pour Marie aussi qui :

« [...] préfère la vue qu'on a en voiture ou à pied. Admettons si je marche... si je marchais à la vitesse de l'éclair, ça serait le fun aussi, mais... parce que tu vois Montréal différemment, c'est comme, tu *gage* [évalues] mieux, à pied, tu *gage* [évalues] mieux la distance réelle. En voiture ça peut paraître long à cause du trafic, on dirait que c'est grand aussi Montréal, mais à pied tu *gage* [évalues] mieux les distances. À pied tu peux te rendre vraiment plus vite à pied de Maisonneuve à Sherbrooke qu'en voiture. Parce qu'il y a trop de trafic. »⁷⁷

En plus de la responsabilité du déplacement en tant que tel en étant la personne qui conduit (ou se conduit), il y a pour Ève

« une grosse différence [...] quant à l'appropriation de l'espace à ce moment là. Parce que [...] quand je suis dans un autobus, l'autobus est bondé puis il y a de la buée sur les fenêtres, c'est bien dur de se repérer. Tu es tout le temps à regarder la rue vient quand parce que... moi je sens que tu ne t'appropries pas... c'est plus dur de *sentir* la ville, de voir les lieux, les pancartes, etc. » (Mon emphase)⁷⁸

L'enjeu que Ève soulève ici, c'est la perception de la ville. Pour Ève, la visibilité, l'image de la ville (et sa cartographie) sont importantes. On peut voir que pour elle l'autobus est un *medium* qui rend difficile la perception – par la visibilité surtout – de la ville. Comment se localiser si on ne perçoit pas les différences ? Il y a alors une difficulté à se localiser, voir même une impossibilité. Reste qu'il y a quelque chose d'étrange, par-delà l'effort, dans cette question de « sentir » la ville. Lorsque Ève dit qu'il est plus difficile de « sentir » la ville lorsqu'elle est conduite en autobus que lorsqu'elle conduit elle-même une voiture, il y a médiation dans les deux cas. Comment peut-on mieux sentir la ville si c'est en utilisant uniquement ses rues, tout en étant à une vitesse supérieure à la marche et que la proximité aux éléments est plus restreinte ? En voiture, la mobilité est augmentée, certes, l'effort

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ *Ibid.*

plus important aussi ; mais le rapport aux éléments de la ville est plus distant, la perspective plus restreinte, il me semble.

Si l'effort de localisation mis par Ève peut sembler accru dans l'autobus (par sa difficulté à percevoir des indications qui l'informent sur son emplacement). Il n'en est rien. Pour Ève, qui est quelqu'un qui aime mettre de l'effort dans sa localisation, l'autobus est un endroit où elle fait *confiance* à la personne qui conduit l'autobus :

« Moi je veux que ce soit plus une expérience, puis c'est sur que c'est pas la même expérience en autobus parce que dans l'autobus, je suis assise puis c'est quelqu'un d'autre que moi qui a la responsabilité : toute la responsabilité que j'avais c'était d'embarquer dans le bon *bus*, une fois que c'est là, je peux lire un livre puis il n'y en a plus de problème, pourvu que [l'autobus ne soit pas dévié]. Au pire on tourne parce qu'on est dévié puis je ne sais pas où est-ce qu'on est, ce n'est pas grave, [le conducteur] m'a dit qu'il m'emmènerait au métro. Fait que je le vois actif dans « va prendre la bonne ligne tu es responsable de ça », par contre si je te mets un volant entre les mains, là tu es responsable de tout, dans le fond tu fais face à tout, il faut que tu sois vraiment présent dans ton processus de déplacement mettons. »⁷⁹

Historiquement, les moyens de transport qui favorisent le contrôle personnel du déplacement auraient toujours été perçus avec avantage sur ceux où l'on est conduit de façon prédéterminée (Pooley, Turnbull et Adams, 2006, p. 256). Par-delà la responsabilité, son expérience de déplacement est différente en soi. Il semble que lorsque Ève doit se rendre à destination, le déplacement n'est pas une perte de temps, c'est du temps d'activité « utile » (Mokhtarian and Salomon, 2001, p. 701). Le déplacement est soit un temps de divertissement et détente – la lecture dans l'autobus –, ou un moment d'apprentissage spatial – la localisation « active » lorsqu'elle conduit une voiture.

Marie, la technicienne en service de garde, utilise elle aussi les transports en commun et la voiture. L'expérience automobile de Marie est semblable à celle de Ève, mais leurs perspectives sur l'usage du transport en commun diffèrent. Étant donné qu'elle habite

⁷⁹ *Ibid.*

près du métro Longueuil sur la rive-sud de Montréal et qu'elle travaille au centre-ville, elle utilise plutôt le service du métro :

« Je l'ai pris une *couple* de fois l'autobus, vraiment pas souvent. Parfois, vraiment rarement, pour des situations exceptionnelles, *genre pour aller à une place parce que tout Azimut m'avait dit d'aller.* » (Mon emphase)⁸⁰

Notez ici qu'elle suit encore les indications d'un *medium* qui la guide et qui la dirige. La différence pour Marie est que bien qu'elle soit guidée par l'obtention d'informations et de trajets issus de Tous Azimuts et Google Maps, son rapport à la mémoire est différent en voiture :

« Je trouve qu'il y a vraiment une différence. Genre je préfère de loin la vue qu'on a de Montréal en voiture parce que je trouve qu'on s'en souviens mieux. Parce que veux, veux pas, il faut que tu cherches les rues par toi même. »⁸¹

C'est bien d'effort dont il est question ici. Comme avec Richard qui s'est fié sur quelqu'un d'autre pour naviguer au centre-ville lors de sa visite de l'ÉTS, Marie n'a pas une aussi bonne reconnaissance des lieux, des trajets et des directions lorsqu'elle ne fait pas un effort soutenu par elle-même... en conduisant une voiture.

Les automobilistes que j'ai rencontrés avaient eux aussi un certain rapport à l'effort, ou du moins certaines dispositions qui font en sorte que certains éléments spatiaux qui sortent de leurs habitudes de conduite peuvent enclencher un processus de localisation plus intense. Les automobilistes qui se déplacent exclusivement en voiture sont responsables de leur conduite et conséquemment leurs connaissances sont beaucoup plus en lien avec l'automobile. J'aurais plusieurs exemples à présenter mais je me contenterai de deux.

Paul et Georges, le photojournaliste et le journaliste, sont toujours actifs quant à la localisation, mais lorsqu'ils m'ont offert d'aller me conduire à une station de métro après leur quart de travail, ils avaient de la difficulté à savoir où était la station la plus près par rapport à notre provenance. C'est bien parce que bien qu'ils aient couvert des événements à

⁸⁰ Entrevue personnelle Marie, 16 mars 2011.

⁸¹ *Ibid.*

quelques coins de rues récemment (comme ils me l'ont dit), ils n'utilisent pas le métro. Dans ce cas, le GPS n'était d'aucune aide puisqu'ils se déplaçaient rapidement et ne connaissaient pas le nom des stations à proximité.

J'ai aussi observé un rapport étroit au lieu qui est modifié par le regard automobiliste chez Henri et chez Denis. Henri a une mémoire géographique qui est presque exclusivement routière. Il ne connaît que les artères, autoroutes et boulevards principaux. En plus, il a une configuration mentale inclinée vers les adresses domiciliaires. À preuve, quand j'ai dû quitter le bureau de L'Île-des-sœurs, je lui ai demandé où était une certaine intersection (où il y avait un arrêt d'autobus). Il ne savait pas bien qu'elle était à 200 mètres du bureau. Quand je lui ai dit où était cette rue, il s'est défendu en disant qu'il ne la connaît pas parce qu'il n'y a pas de maisons dessus. Déformation professionnelle.

Huit

Pratiques, usages et buts I : temporalisation

«L'homme n'est homme que dans la mesure où
il se met hors de lui, dans ses prothèses.»
Bernard Stiegler (1998)⁸²

Pratiques et usages

Les sections *Huit* et *Neuf* tentent de développer de possibles ouvertures de recherche sur les pratiques, les usages et les buts lors de processus de localisation. Je ne veux pas dresser une liste, catégoriser à outrance ou faire une nomenclature. Simplement, mon but ici est de présenter des actions, gestes et activités disposées qui prennent forme dans des pratiques et usages qui répondent à des buts. Les buts sont intrinsèquement liés aux intentions du sujet qui a à se localiser et à sa volonté de mettre de l'effort pour arriver à ses fins. Pour décrire ces actions, gestes et activités, je dois bien sûr utiliser des mots – et bien souvent des mots qui n'ont pas été dits dans l'action. Le but n'est pas d'utiliser mon scalpel savant pour décortiquer ces pratiques, usages et buts selon mon unique point de vue extérieur. Mon but est plutôt de mettre en relation l'acte de localiser avec ses conditions de possibilités prises dans des contextes disposés. Il ne faut surtout pas négliger le rôle des contextes : certains gestes font d'autant plus de sens, qu'ils révèlent beaucoup quant aux pratiques, usages et buts dans la localisation urbaine.

Qu'est-ce qu'une pratique ? Qu'est-ce qu'un usage ? Bien que d'autres conceptions existent je préfère concevoir qu'une pratique est une activité englobante qui implique des rapports plus larges que l'usage. Fondamentalement sociale, la pratique se déploie dans les « grands domaines des activités des individus en société comme le travail, les loisirs, la consommation, la famille, etc. » (Breton et Proulx, 2002, p. 257). Dans une pratique, les relations d'un individu à ses activités dépassent toujours le rapport direct à l'objet. En contre partie, l'usage est une certaine relation d'utilisation d'un objet (ou d'un réseau d'objets qui forme un dispositif) sociotechnique où le sujet devient un usager opérateur

⁸² Stiegler, B. (1998). Leroi-Gouhran : l'inorganique organisé, *Les Cahiers de médiologie*, no. 6, p. 190.

d'un objet (ou dispositif) conçu par un ou des concepteurs. Comme le définit Jouët (1993) « l'usage est [...] plus restrictif et renvoie à la simple utilisation tandis que la pratique est une notion plus élaborée qui recouvre non seulement l'emploi des techniques (l'usage) mais les comportements, les attitudes et les représentations des individus qui se rapportent directement ou indirectement à l'outil » (p.371).

Madeleine Akrich (1998) qui s'est beaucoup questionné sur les usagers, souligne qu'ils « font très couramment subir [...] [aux] dispositifs un certain nombre d'opérations qui les transforment et les décalent par rapport à la définition qu'en auraient donné les concepteurs » (p. 3). Il ne faut pas alors sous estimer l'importance « des significations d'usage projetées et construites par les usagers sur le dispositif technique qui leur [est] proposé » (Mallein et Toussaint, 1994, p. 318). Ces significations participent à la production de l'usager.

Ainsi, une intervention sur l'objet technique qui modifie son cadre d'usage prescrit, tel un détournement d'usage⁸³ (Akrich, 1998), serait en fait une pratique d'usage servant à ajuster l'objet technique dans un cadre d'activité élargi qui ouvre ses implications potentielles. Ainsi, les pratiques de localisation impliquent souvent l'usage de technologies, mais mis à part l'usage d'information digitale, il n'est pas obligatoire, pour (se) localiser, d'utiliser un dispositif technique fabriqué. Une pratique est donc un ensemble mouvant de comportements, de savoirs, d'activités et de représentations qui assurent la quotidienneté de nos existences en nous mettant en relation avec l'altérité (sociale et technique) dans notre environnement. Dans cette analyse, les pratiques ne sont pas nécessairement les conditions de possibilité d'une action, mais elles participent à mettre en forme la vie sociale quotidienne. Bien que le champ social soit « centrally organized around shared practical understanding » (Schatzki, 2001, p. 3), la nature individuelle de l'humain semble plutôt (socio)technique. Comme le dit Bernard Stiegler (1998) : « L'homme n'est homme que dans

⁸³ Un détournement d'usage se produit « lorsqu'un utilisateur [se sert de l'objet technique] pour un propos qui n'a rien à voir avec le scénario prévu au départ par le concepteur et même annihile du coup toute possibilité de retour à l'usage précédent » (Akrich, 1998, p. 8).

la mesure où il se met hors de lui, dans ses prothèses » (p. 190). L'être humain socialise par ses pratiques et se constitue par la technicisation de son être et de son environnement.

Comme le rappelle Michael Lynch (2001) « the word 'ethnomethodology' literally means folk investigations of the principles or procedures of a practice » (p. 132). Il est donc logique que nous arrivions à ce point où les pratiques et les usages impliqués dans la localisation émergent finalement de mes observations. Plutôt que d'essayer de comprendre ce qui fait que l'humain est l'humain, j'essaie de voir ce qui fait qu'il habite le monde : où se manifestent dans ses pratiques et usages les conditions de possibilité de ses activités de localisation ?

Temporalités et temporalisations

Le rapport au temps est différent chez chacun parce que le rapport à l'espace est lui aussi différent. Comme je l'ai souligné, les personnes que j'ai rencontrées ont à se localiser, plus souvent qu'autrement, quant à des déplacements qui sont actuels, futurs ou passés. Ainsi, les gens qui se déplacent ont un rapport différent au temps parce qu'ils ne conjuguent pas tous de la même façon la distance et le temps de déplacement. La vitesse (conjugaison du temps et de l'espace dans le mouvement) est différente dépendamment du moyen de transport utilisé. Conséquemment le rapport au temps est divergent chez les gens qui ont à se déplacer. Cela ne veut pas dire que le temps est nécessairement relatif. Le temps passe, mais nous le concevons en tant que tel dans une unité de mesure arbitraire – le temps universel coordonné qui est basé sur le temps atomique international – construite pour pouvoir mettre en commun les activités humaines. C'est ce qu'on peut appeler « la domestication du temps et de l'espace » comme l'a écrit André Leroi-Gouhron (1965, p. 139). C'est plutôt dans la perception du temps et dans la disposition des activités que se trouvent les différences.

Bien que le temps soit arbitrairement composé dans un système articulé autour des rotations de la terre divisées en 24 heures – qui sont chacune composées de 60 minutes, qui sont elles aussi divisées en 60 secondes –, notre rapport subjectif au temps est lui aussi

différent. Nous ne vivons pas tous aux mêmes heures (quoiqu'il y ait un consensus à l'effet qu'il est « normal » de vivre durant les heures de clarté). Comme le dit le géographe Nigel Thrift (1996, p. 2) « time is a multiple phenomenon; many times are working themselves out simultaneously in resonant interaction with each other » (cité dans Amin et Graham, 1997, p. 419). Les activités humaines varient à toutes heures du jour et à notre époque il est commun que ces activités s'évasent *all around the clock*. En effet, de nombreux magasins sont ouverts 7 jours par semaines, plusieurs sont ouverts le soir, d'autres sont même ouverts 24. On peut bien voir dans les publicités certaines banques qui se vantent d'être ouvertes le dimanche, des compagnies d'assurances qui offrent un support téléphonique 24 heures. Encore, dans ma vie de tous les jours, je peux louer un vélo (Bixi) ou une voiture (Communauto) en libre service à toutes heures du jour sans frais additionnel. Ainsi, les nombreuses temporalités vécues aujourd'hui modifient l'offre et la demande des infrastructures de services et de transports.

Comme l'explique Wall (1996), ces activités et circulations imposent un rythme à la ville :

the experience of the city is increasingly subject to the flows and interchange generated by the increased circulation of people, vehicles and information. The rhythm of these flows, which changes the character and function of space over time, has come to have no less significance to the experience of the city than the height of its building, the width of its Streets, and the disposition of its monuments. The traffic of people, vehicles, and information are also the environment and material of the city. » (p. 159 cité dans Graham et Marvin, 2001, p. 32)

Nos activités et nos mouvements participent aussi à mettre la ville en forme. Nous sommes toujours en relation codéterminante : nous faisons (à) la ville et elle nous fait, pas nécessairement en retour, elle peut commencer. Lorsqu'une relation se déploie, il y a toujours au moins deux entités, comme « l'autobus [qui] s'élance dans les maisons qu'il dépasse, et à leur tour les maisons [qui] se précipitent sur l'autobus et se fondent avec lui » (Boccioni, 1975, p. 67).

Ceux qui ont eu la chance de visiter d'autres villes du monde ont peut-être eu la sensation très spéciale de ressentir un rythme différent par le pouls d'une ville étrangère. À

Montréal, l'hiver rigoureux et l'été festivalier modifient beaucoup le rythme des activités humaines et non-humaines qui s'y déploient. Les Montréalais vivent différemment au gré des saisons. Ainsi, bien qu'ils soient largement habitués au froid hivernal, lorsqu'ils se déplacent à l'extérieur en hiver, ils ont bien hâte de retourner au chaud. Lors de mon observation auprès de Marie et Joseph qui ont visité la ville durant la nuit blanche, le froid était quelque chose à braver pour se rendre au point d'arrivée. Bien que le froid n'ait pas changé leurs plans ou leur localisation, il n'en a pas été ainsi pour Richard lorsqu'il a voulu aller manger lors de sa visite l'ÉTS. En effet, il cherchait un certain restaurant, mais le froid et la faim ont contraint son groupe à se réfugier le plus rapidement possible dans le premier restaurant connu qu'ils ont rencontré⁸⁴. Il n'y a pas que la température qui ait un impact sur les déplacements et la localisation en hiver : la neige est très importante. Lors de tempêtes, il est courant que la visibilité et que les conditions routières (incluant les trottoirs) soient affectées. Henri, l'agent immobilier qui est originaire de la région parisienne, m'a confié que lors de ses premières expériences de conduite dans la région de Montréal, il avait de la difficulté à se repérer lors de tempêtes de neige à cause de la visibilité réduite. Il voyait mal l'information sur les pancartes : il n'était pas habitué au bruit de cette différence analogique blanche qui vient obstruer celles qui font la différence. Et que dire des arrêts d'autobus qui sont annulés à cause de l'accumulation de neige dans les rues (non déblayées) ? Bonjour l'effort de déplacement et de localisation ! Plan B !

D'un autre côté, l'été à Montréal est bien différent, particulièrement au centre-ville : festivals, concerts extérieurs, terrasses, rues piétonnes et températures chaudes (et humides) sont au rendez-vous. Le centre-ville l'été, c'est un *no man's land* pour les automobilistes. Paul et Georges, le photojournaliste et journaliste, m'ont confié que l'été, ils ne s'aventurent pas au centre-ville, spécialement près du quartier des spectacles⁸⁵ où certaines

⁸⁴ Entrevue personnelle avec Richard, 3 février 2011.

⁸⁵ Le quartier des spectacles est, selon leur site Web, un « quadrilatère de près d'un kilomètre carré [où se trouvent] plus de 80 lieux de diffusion culturelle, dont 30 salles de spectacles offrant près de 28 000 sièges. Son offre culturelle est diversifiée avec un nombre incalculable de manifestations culturelles se déroulant à l'intérieur comme à l'extérieur, dans le cadre de grands événements et festivals d'envergure internationale. [...] Se

rues sont fermées pendant plus d'un mois. À vrai dire ils n'y allaient plus depuis plus d'un an à cause des chantiers de constructions qui s'y trouvaient⁸⁶. Montréal est une ville où l'on sent le changement des saisons de façon prononcée. Ainsi, les rythmes de Montréal ont à voir avec les activités qu'on peut y faire selon la température. Montréal a plusieurs visages quant aux temps de l'année et au temps qu'il fait.

Quant aux différents rythmes de la ville et à la mise en forme de nos expériences qu'ils entraînent, il serait irresponsable de ne pas souligner le rôle d'Internet dans les changements de temporalités. C'est autant par la mise en relation de lieux globalisés que par l'accessibilité constante via les plateformes informatiques que le World Wide Web élastifie les temporalités vécues aujourd'hui. L'idée de temps en géographie est surtout étudiée en ce qui a trait au transport – ce qui s'avère important quant au rapport au temps, comme je l'ai souligné plus tôt –, mais les cybertechnologies y jouent elles aussi un rôle. Sans vouloir m'attarder aux temporalités de l'information et de l'informatique en réseau, il est vrai que la temporalité de ces réseaux ne fonctionne pas nécessairement de la même façon que les réseaux routiers et urbains⁸⁷.

Le rapport au temps quant à la localisation est donc une articulation de cette accessibilité à l'information, notamment via des technologies informatiques, ajouté aux moyens de déplacement disponibles pour nous permettre de nous rendre là où nous désirons aller. Reste que chaque personne a aussi des préférences et des dispositions personnelles quant à ses pratiques de localisation vis à vis du temps. On temporalise nos déplacements, ainsi on prévoit une localisation, on réagit à un problème de localisation ou encore on rétroagit sur nos problèmes de localisation. En d'autres mots, nous pouvons prévoir une localisation, nous pouvons avoir à nous localiser dans l'action et nous pouvons

déployant autour de l'intersection Sainte-Catherine—Saint-Laurent, le territoire du Quartier des spectacles est délimité par les rues City Councillors, Saint-Hubert et Sherbrooke et par le boulevard René-Lévesque » ([Quartier des spectacles, 2011](#)).

⁸⁶ Entrevue personnelle avec Paul, 22 mars 2011.

⁸⁷ Voir Couclelis (2009) « Rethinking time geography in the information age » pour en savoir plus sur cette problématique quant à l'étude du temps en géographie.

nous localiser après coup. Il faut bien ajouter qu'un même processus de localisation peut inclure ces trois phases.

Prévoyance et rétroaction

Certaines personnes que j'ai rencontrées sont « prévoyantes » : elles préfèrent toujours préparer leur trajet afin d'éviter d'avoir des doutes sur le chemin à prendre lorsqu'elles se déplacent. Reste que cela ne veut pas dire qu'elles ne rencontreront pas de problèmes ou d'imprévus en cours de route. Se préparer, ça peut être autant prévoir qu'anticiper. D'un côté, on visualise, on se fait une carte, on prépare les indications ; de l'autre, on met en relation les divers éléments, éventualités, changements et variables qui constitueront le trajet afin de prévoir nos actions en conséquence. La distinction entre ces deux actions est très importante. Prévoir, c'est visualiser un trajet, obtenir les directions à partir de Google Maps avant de partir par exemple. Anticiper, c'est chercher à savoir quels sont les imprévus et obstacles possibles, appeler la ligne d'information de transport Québec pour savoir les heures de fermetures de voies sur un pont ou les zones de construction par exemple.

Nicole, l'étudiante de région qui s'est installée à Montréal il y a 7 mois, prépare toujours ses déplacements selon une méthode de repérage, de type prévoyance, qu'elle a développée. Elle utilise toujours les transports en commun pour se déplacer, le métro plus particulièrement. Voici comment elle prépare ses escapades au centre-ville qu'elle fait toujours accompagnée de son copain :

« Souvent, on « google » le magasin, puis après ça on met l'adresse sur Google Maps (si on ne sait pas c'est où) : on regarde avec Googlemaps comment y aller, quel transport en commun prendre. Ça dit : « prend ce trajet-là », « marche jusqu'à telle place ». La dernière fois, on savait comment se rendre, alors c'était plus « quelle ligne ? », « sort où ? », « quelles rues ? ». Puis, comme on va souvent sur ces rues, on sait que ce sont des *one-way*. [Je me dis] « va dans le sens contraire du trafic » ou « va dans le sens du trafic ». J'essaie de retenir une rue que je vais croiser. Si on ne l'a pas passée, on n'est pas du bon bord. [...] Je suis vraiment bonne avec une carte, mais pas de carte, j'ai la petite panique d'être perdue, un petit instant. Il faut vraiment que j'aie des repères. Et là, tu

regardes, mettons, « prend la ligne [de métro] Orange jusqu'à telle sortie et à telle station sors ». Puis je me dis : « ok, traverse telle rue, un moment donné, tu vas voir [l'endroit] ». [...] Le but c'est plus de trouver une rue perpendiculaire, quelque chose du genre.

Tu prévois ton déplacement avant d'y aller ?

Si c'est une place que je n'ai jamais vue, oui. Sinon... Je le sais dans ma tête, alors je le prévois quand même... dans ma tête. »⁸⁸

Comme on peut le voir, Nicole s'est bâti un système de repères qui n'utilise pas les points cardinaux, mais plutôt la direction de la circulation des voitures sur la rue. Elle prévoit toujours ses déplacements à l'aide d'une carte géographique sur le Web, mais en même temps, elle traduit des éléments de la carte en repères qui seront visibles lorsqu'elle sera au niveau de la rue. Ainsi, elle utilise le système cartographique en traduisant ses éléments dans son propre système de repères (utilisé dans la région qu'elle produit par ses habitudes et mouvements). Reste néanmoins que ces repères sont minimaux, mais fonctionnels. Ainsi, il y a toujours un certain effort de localisation sur place, dans l'action.

La même chose se produit avec Marie que j'ai observée lors de la Nuit Blanche, sa façon de comprendre l'espace est très située et bien qu'elle prévoit toujours ses déplacements, ses points de repères sont tels qu'elle peut facilement les manquer. D'un autre côté, certaines personnes dont Denis (le camionneur) et Ève (l'étudiante pour qui la localisation est un jeu) la préparation est une prévoyance où le trajet est visualisé à l'aide d'une carte qui reflète vraiment leur mémoire spatiale. Comme le dit Denis,

« Je vais tout le temps voir mon chemin avant pour pas me faire fourrer pis je me fais fourrer quand même des fois. »⁸⁹

Lorsqu'on se trompe, qu'on s'est perdu ou que la localisation a été particulièrement difficile, on analyse après coup, on essaie de comprendre et surtout d'apprendre de nos erreurs. Même que souvent quand c'est nouveau et qu'on veut faire un effort en prévision d'y retourner, on peut se localiser tout simplement pour la prochaine fois. C'est le cas pour

⁸⁸ Entrevue personnelle avec Nicole, 5 février 2011.

Nicole qui découvre le centre-ville à tâtons, un arrondissement qu'elle aime beaucoup visiter car il est facilement accessible en métro, pas trop loin de chez elle et surtout que son chum y travaille. Elle m'a décrit ce qu'on pourrait qualifier de rétroaction :

J'essaie de remettre les choses dans l'ordre. Souvent, mes coins de rues sont à l'envers dans ma tête. Je me dis « est-ce que c'était de ce bord-là ou ce bord-là ? », mais quand je le revois 2, 3 fois, ça me revient. Ça se place dans ma tête. Je repense souvent. Si je vais quelque part, s'il faut que je revienne, là, c'est vraiment là qu'immédiatement j'y repense. « Qu'est-ce que j'ai fait, donc ? ». Surtout que c'est souvent plus difficile d'avoir Google Maps pour revenir parce que je ne suis pas chez moi. Donc, là, souvent, j'y repense, comme « qu'est-ce que j'ai fait ? ». J'essaie de le refaire à l'envers. »⁹⁰

Presque chaque personne que j'ai rencontrée m'a confirmé penser après coup à des localisations passées ou se servir d'expériences passées pour se localiser dans l'action.

Routine et anticipation

« Qui veut faire quelque chose trouve un moyen,
qui ne veut rien faire trouve une excuse. »
Proverbe arabe

J'ai eu la chance d'observer le journaliste et le photojournaliste au travail et ensuite d'interviewer Paul le photojournaliste. Je peux confirmer que ces deux-là sont maîtres dans l'art d'anticiper les conditions de lieux afin d'optimiser leur trajet. Ce qui est frappant c'est à quel point d'un côté ils font couramment face à l'imprévisible – ils sont soumis aux rigueurs de l'événement qui survient tout simplement –, tout en anticipant certaines activités autour d'eux qui se déroulent de façon routinière : les livraisons un matin de semaine sur la rue St-Laurent, la congestion automobile à trois heures de l'après-midi sur l'autoroute Décarie, etc. Golledge et Stimson (1997) définissent la routine en tant que « recurring set of episodes in a given unit of time » (p. 290). C'est par la récurrence que

⁸⁹ Entrevue personnelle avec Denis, 13 mars 2011.

⁹⁰ Entrevue personnelle avec Nicole, 5 février 2011.

l'on forme l'habitude et qu'ainsi nous pouvons anticiper qu'un événement ou une action aura lieu. Comme le dit Kevin Lynch (1972)

The world around us pulses in cycles great and small; we swim in a stream of time information. Some of these cycles are evident to our senses: the alternations of light and dark, of heat and cold, of sound and silence, the daily course of the sun and the phases of the moon. (p. 117)

En anticipant ce qui se produit cycliquement, cette équipe de journalistes qui doit se déplacer rapidement vers l'emplacement d'un événement, peut non seulement avoir une bonne connaissance des activités humaines qui se déroulent dans leur environnement, mais aussi avoir une vitesse de déplacement accrue et parallèlement un savoir avancé des localisations de la ville. Par exemple, Paul

« connai[t] les heures auxquelles [il] peu[t] rouler sur des rues. Parce qu'il y a des heures de la journée où tu ne veux pas aller jouer là, il y a trop de trafic, on veut contourner le trafic. Je connais les sens uniques, je connais les *shortcuts*. »⁹¹

Il connaît bien les événements qui se déroulent en ville, mais il faut bien comprendre que ces événements *constituent* la ville. Connaître les raccourcis, ce n'est pas uniquement de savoir comment se déplacer plus vite dans la ville, c'est connaître des emplacements liés au transport, c'est (se) localiser. Les événements et les activités qui se déroulent dans la ville sont prévisibles ou imprévisibles, cycliques et routiniers ou non ; reste qu'ils mettent en forme la ville et les expériences matériellement, physiquement, affectivement.

Pour souligner ce que je veux dire, prenons l'exemple du trafic automobile. Il est facile de se plaindre du trafic, blâmer le trafic pour un retard. Reste que cet état de fait peut être prévisible ou encore contourné. Pour Paul et Georges, être pris dans le trafic, « c'est le pire chemin, tu ne veux pas le pogner. »⁹² Ainsi, ils n'ont pas d'excuses pour être pris dans le trafic : ils doivent l'anticiper et le contourner. C'est pourquoi l'effort de localisation est si grand chez ces deux personnes : ils n'ont pas envie d'être perdus ou pris dans le trafic, ils

⁹¹ Entrevue personnelle avec Paul, 22 mars 2011.

⁹² *Ibid.*

ne veulent pas d'excuses pour y être et veulent vraiment arriver rapidement sur les lieux. Paul m'a expliqué que le temps est très important pour eux, ils veulent savoir si ça vaut vraiment la peine de se déplacer, et si c'est le cas, ils veulent être en mesure de le faire le plus rapidement possible en ayant l'information la plus exacte possible :

« C'est pas une surprise pour [les relationnistes de presse] qu'on veuille plus d'info : « c'est-tu bon ? », « le gars es-tu sérieusement blessé ? », « *by the way* c'est où exactement ? ». Sur les autoroutes aussi c'est difficile. Mettons qu'il y a un accident sur l'autoroute 40 en direction d'Ottawa, dans le coin Vaudreuil. C'est à quel kilomètre, c'est à quelle sortie ? Je ne veux pas aller me *pitcher* dans le trafic. Parce que s'il y a un accident sur l'autoroute, mettons direction Ottawa, l'accident est là, c'est sûr que si moi j'arrive par la 40 je vais me taper un bouchon de 2 kilomètres. Fait que ce que je veux, c'est contourner pour arriver en sens inverse. Pis là rendu là, je stationne mon truck sur le bord de la route de l'autre côté puis je traverse, tu comprends ? Fait que c'est important de savoir des fois le kilométrage exact sur l'autoroute. »⁹³

C'est de l'information de localisation très spécifique ajouté à une connaissance approfondie des lieux qui leur permet de bien faire leur travail. Autrement, ils arriveraient les derniers... bien après l'hélicoptère TVA qui aura épuisé les images en direct⁹⁴.

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ Comme le dit le mantra du milieu : « Pas d'images, pas de nouvelles ».

Neuf

Pratiques, usages et buts II : représentation

« A man's reach must exceed his grasp, or what's a meta for? »
Gregory Bateson⁹⁵

Représentation

Les pratiques, les usages et les buts lors de processus de localisation à l'aide de l'information sont pris dans des rapports de représentation. La représentation est aussi bien un concept qui capture des phénomènes de présence et d'interprétation qu'un 'problème' qui peut expliquer potentiellement tout et rien à la fois. Le but ici est d'assumer l'usage de ce concept en sachant très bien qu'il est insuffisant, mais nécessaire puisqu'il sert à cadrer un phénomène que j'ai observé quant aux pratiques, usages et buts lors de mon travail de terrain. La représentation est un rapport de présence à la chose par le biais d'un signe. Rendre présent une chose par la représentation, c'est témoigner de son absence, parce que pour qu'il y ait représentation, il faut que ce qui est représenté soit absent : c'est sa représentation qui le rend présent via le signe. Comme le dit Foucault, « le signe c'est la représentativité de la représentation en tant qu'elle est représentable » (1966, p. 79). C'est bien parce que le signe peut représenter qu'il représente. Mais qu'est-ce que le signe ? J'articulerai Saussure et Peirce pour qualifier le signe et comprendre son fonctionnement, je présenterai à nouveau la relation entre « la carte et le territoire » à l'aide de Korzybski et Bateson, pour finalement conclure avec Derrida quant à la présence qui est inhérente à la représentation.

Selon Saussure, le signe est l'association entre le signifiant et le signifié, deux termes en relation d'opposition (1989, p. 151). Un n'est pas l'autre : le signifiant permet de signifier l'autre, de le représenter – le rendre présent à l'esprit – en le nommant. Un signifiant peut évidemment avoir plusieurs signifiés, et vice-versa. Comme le dit Jacques Derrida (1967) « Le représentant n'est pas le représenté mais il n'est que le représentant du représenté ; il n'est pas le même que lui-même. » (p. 419). Le représentant n'est pas le

signe, il forme le signe – selon la définition de Saussure (1989) – par son association avec le signifié. C'est un rapport entièrement différent où l'arbitraire du signe – par l'association d'un signifiant et d'un signifié – est imposé sur la chose, la relation ou le concept.

Peirce (1932), avec son concept de « semiosis », montre bien que le système de signes est en lui-même un signe. L'interprétation est en fait autant quant au référent qu'à l'ensemble signifiant, le signe lui-même. Celui-ci « creates in the mind of that person an equivalent sign, or perhaps a more developed sign » (2.228). En fait, « the meaning of a representation can be nothing but a representation » (Peirce, 1931, p. 339). La représentation s'auto-référence (et est auto-réflexive⁹⁶) en étant prise dans la régression infinie de la codification du représentant. La carte, par exemple, tente de rendre présents les éléments implicites du territoire en leur donnant une visibilité par la force associative du codage de la carte avec les magnitudes et étendues du territoire. Reste que « la carte n'est pas le territoire » et elle « ne couvre pas tout le territoire » (Korzybski, 1998, p. 64). Comme le dit Bateson (1972) :

What is on the paper map is a representation of the man⁹⁷ who made the map; and as you push the question back, what you find is an infinite regress, an infinite series of maps. The territory never gets in at all [...] Always the process of representation will filter it out so that the mental world is only maps of maps of maps, ad infinitum. (p. 454-455)

Je retiens de Peirce trois types de signes qui me guideront dans l'analyse suivante : symbole, icône, index. Ils me seront utiles pour identifier *la forme* prise par l'information par le biais du signe. « [W]e only think in signs » comme le dit Peirce (1932, p. 302), ainsi nous utilisons toujours les signes dans une de ces trois formes.

Les symboles sont un type de signe qui réfère à l'objet de manière arbitraire selon des règles arbitraires « which operates to cause the Symbol to be interpreted as referring to

⁹⁵ Cité dans Bardini, T. et Boucher, M.-P. (2010). « The Metaphormatted Human: Bio-Artistic Practices of The Human Nexus », *Parrhesia*, no. 10, pp. 1-20.

⁹⁶ Voir : Korzybski, 1998 [1950]. « Le rôle du langage », *Une carte n'est pas le territoire*. Éditions de l'éclat : Paris.

that Object » (Peirce, 1932, p. 292). En fait le symbole est la forme⁹⁸ « which fulfills its function regardless of any similarity or analogy with its object and equally regardless of any *factual* connection therewith, but solely and simply because it will be interpreted to be a representamen. Such for example is any general word, sentence, or book » (Peirce, 1934, p. 73). Les signes symboliques sont toujours digitaux puisqu'ils sont codés en unités discrètes.

Les icones sont un type de signes « which serve to represent their objects only in so far as they resemble them in themselves » (Peirce, 1998, p. 460-461) : les icones « exhibits a similarity or analogy to the subject of discourse » (Peirce, 1993 [1885], p. 243). C'est bien parce que l'objet et la forme du signe sont analogues « by virtue of a character » (Peirce, 1934 [1903], p. 73) que le signe est dit iconique. Par exemple, selon Peirce une statue serait un signe iconique « by virtue of its shape » (*Ibid.*). Sans être parfait – s'il est parfait, il n'est plus une représentation, mais bien la chose représentée – le signe iconique « possesses the quality signified » (Peirce, 1998, p. 307).

Les index sont un type de signe « which represent their objects independently of any resemblance to them, only by virtue of real connections with them » (Peirce, 1998 [1909], p. 460-461). Une trace de pas laissée dans la neige ou le son d'une musique au loin par exemple.

Les icones et les index sont plutôt des signes analogiques. Ils peuvent comporter des caractéristiques digitales uniquement si l'objet qu'ils représentent est composé lui-même d'éléments digitaux. La photographie d'une affiche comportant des signes « symboles » en anglais par exemple serait un signe iconique composé de signes digitaux. La carte géographique, sans nécessairement être photographique, est composée de signes symboliques et iconographiques. Elle est analogue sous certains points formels, mais la

⁹⁷ Évidemment aujourd'hui les cartes (et représentations en général) ne proviennent pas nécessairement d'une entité humaine, ou du moins pas à 100%.

⁹⁸ Pour Peirce, la forme que le signe prend « to somebody for something in some respect or capacity » (Peirce, 1932, p. 228) est ce qu'il nomme le *representamen*.

carte n'est pas le territoire sur lequel on se déplace, il rend présent des éléments du territoire.

La représentation est un enjeu de présence. Le rapport de représentation, en tant que problématique de la présence, est qualifié de « supplément » par Derrida qui avance que « l'essence même de la présence, si elle doit toujours se répéter dans une autre présence, ouvre originellement la structure de la représentation » (1967, p. 439). Outre les enjeux de représentations inhérents à la topographie et à la géographie, l'écriture est elle aussi représentation : « L'écriture alphabétique n'a affaire qu'à de purs représentants. C'est un système de signifiants dont les signifiés sont des signifiants : les phonèmes » (Derrida, 1967, p. 423). Le signifié de l'écriture est toujours une représentation puisqu'il est une construction abstraite formée « non seulement des sons mais des étendues de sons parlés » (Saussure, 1989, p. 100). Le mot n'est pas la chose, il se présente (et passe) pour la chose... sans oublier que le mot dit est lui aussi une chose. Selon Walter J. Ong (1986)

« Literacy is imperious. It tends to arrogate itself supreme power by taking itself as normative for human expression and thought. This is particularly true in high-technology cultures, which are built on literacy of necessity and which encourage the impression that literacy is an always to be expected and even natural state of affairs. (p. 23)

L'usage de signes et de *media* pour représenter apporte bien une présence de la chose lors de son absence, mais sans jamais le posséder : « L'aliénation sans réserve est donc la représentation sans réserve. » (Derrida, 1967, p. 417)

La représentation comme activité de présence – rendre présents à soi des lieux, des emplacements, des informations, des *media*, etc. – c'est une facette importante de la localisation. La localisation par son caractère vécu dans un espace physique qui *peut être* à distance fait en sorte que, justement lorsque nous sommes absent, la visibilité, l'accès, le besoin de vérifier et de voir est intrinsèque à la présence. La relation entre cet emplacement qu'on peut représenter par le biais du signe et de ce signe qui est incomplet, désuet, inexistant ou impossible à mettre en relation constitue en lui-même un intercesseur qui sert à atteindre le territoire sans jamais ne le capturer, il n'y a que le signe lorsque le territoire

n'est pas 'là'. C'est donc quant à ces relations de représentation faciles ou difficiles des territoires que d'autres conditions émergent par les pratiques de représentation.

Visibilité, (télé)présence et absence

Léa doit souvent obtenir des informations spécifiques à propos de configurations physiques de lieux, entre autre la présence ou l'absence d'escaliers, d'ascenseurs, de rampes d'accès, de toilettes, etc. Spécialement dans le cas de restaurants, elle doit s'assurer qu'il n'y a pas de marches pour entrer dans l'établissement. Elle a développé certains moyens pour obtenir cette information. Elle m'a expliqué une pratique qu'elle a développée :

« Que j'aie n'importe où que je connais pas, il faut que je vérifie : ou j'appelle ou je cherche sur Google. Maintenant, il y a Google Street View. Je peux, des fois, avoir une petite idée. Je peux aller voir sur Google Street View et pouvoir voir, s'il y a une rampe, s'il y a une petite marche. Des fois, ce n'est pas clair, des fois c'est clair et je peux le voir. »⁹⁹

Outre le fait d'appeler le commerce pour obtenir l'information, elle peut contre vérifier l'accessibilité de l'endroit en utilisant Google Street View. Son usage de l'outil Google Street View n'est pas réellement un déplacement d'usage¹⁰⁰ (Akrich, 1998) – à quoi sert Google Street View si ce n'est pour avoir une représentation photographique d'un lieu ? –, mais reste tout de même quelque peu surprenant pour une personne qui n'est pas handicapée. Elle utilise Google Street View non seulement pour positionner l'emplacement d'un lieu sur une photographie immersive de manière comparative, elle utilise cette interface visuelle pour repérer – par la téléprésence – des éléments dans cet espace. La

⁹⁹ Entrevue personnelle avec Léa, 18 mars 2011.

¹⁰⁰ « Le déplacement consiste à modifier le spectre des usages prévus d'un dispositif, sans annihiler ce en vue de quoi il a été conçu, et sans introduire de modifications majeures dans le dispositif. Il s'agit d'exploiter la flexibilité relative des dispositifs : cette flexibilité est liée au fait que le concepteur produit en même temps que son dispositif un scénario de ses usages possibles. Pour la bonne réalisation de ce scénario il va choisir d'inscrire certains éléments dans le dispositif lui-même et à l'inverse en laisser d'autres à la charge des différents acteurs impliqués ou de l'environnement général. » (Akrich, 1998, p. 3)

différence entre présence et téléprésence tient à la façon de percevoir : « “presence” refers to the natural perception of an environment, and “telepresence” refers to the mediated perception of an environment » (Steuer, 1992, p. 76). Elle n’est pas présente sur les lieux, mais peut parfois percevoir les éléments qu’elle cherche comme si elle y était par des signes iconiques et symboliques (dans le sens peircien). Justement, n’étant pas sur place pour vérifier rien ne lui garantit que la photographie numérique du lieu correspond toujours au lieu actuel vers lequel elle prépare un itinéraire. Léa ne m’a pas confirmé si cette observation en téléprésence lui a déjà joué des tours. Si ce n’est pas le cas, ce n’est peut-être qu’une question de temps.

C’est que la carte doit être mise à jour parce que le territoire change. Ainsi, la carte – qui n’est jamais le territoire, uniquement une représentation arbitraire – ne peut toujours dépeindre le portrait exact des emplacements qu’il met en relation. Il peut y avoir un « retard du supplément » comme le dit Derrida (1967, p. 421). C’est pourquoi il serait logique d’envisager que la compagnie Google mette cycliquement à jour ses captures photographiques de ce qui est visible de la rue – Google *Street View* – afin d’avoir la carte la plus fidèle possible quant à ce qui est représenté. D’un autre côté, les commerçants peuvent bien modifier la façade de leur commerce autant d’un point de vue esthétique que physique (enlever ou ajouter une marche, justement). Ces lieux peuvent aussi changer d’emplacement ou de fonction. La carte et le territoire jouent ainsi un jeu de chat et de souris inévitable qui augmente la probabilité que la représentation – la relation entre le référent et ce qui est référé – devienne désuète avec le temps. Ainsi la relation entre le lieu, l’emplacement et la représentation est toujours dans un travail à parfaire.

Henri, l’agent immobilier, souffre quelque peu de la désuétude des représentations spatiales car il n’a pas mis la carte de son appareil GPS à jour. Il sait donc que son GPS qui repose dans l’habitacle de sa voiture fonctionne avec des informations partielles et manquantes. C’est pourquoi il conduit souvent avec son iPhone à la main pour localiser à l’aide d’une application, ce qui est moins sécuritaire. La carte de son iPhone étant mise à jour par le fonctionnement même de l’appareil, il est fondamentalement différent des

appareils GPS qui ne servent pas à naviguer sur Internet et qui doivent toujours être mis à jours en étant connectés à un ordinateur.

Vaincre les difficultés à distinguer les lieux et emplacements, c'est le métier de Paul, le photojournaliste qui conduit son véhicule utilitaire sport aux quatre coins de la région métropolitaine. Reste que c'est difficile parfois de trouver un emplacement, spécialement quand l'information à son sujet est incomplète. Paul et George obtiennent l'information à propos d'évènements (on peut lire ici incidents et accidents) en écoutant les radios ondes-courtes des services d'urgence (police, pompiers, ambulances). Étant donné que ces services savent qu'ils sont écoutés, parfois ils sont avares de détails comme me l'a raconté Paul :

« On s'entend que nous, l'information qu'on obtient, c'est nul, c'est non avvenu si je ne sais pas c'est où sur la map. Fait que des fois c'est aussi niaiseux que ça. J'ai déjà cherché, je te donne juste un exemple : c'est un chauffeur de taxi qui était porté disparu depuis deux jours pis finalement on a entendu sur les ondes les pompiers et la police commençait à jaser puis à faire venir le maître chien, je me disais « fuck il l'ont trouvé, le chauffeur de taxi ». Ils parlaient d'un boisé, ils parlaient de cadavre, ils avaient retrouvé son cadavre, mais esti je ne savais pas c'était où. Fait que c'était des heures et des minutes d'angoisse, quasiment, pour moi de tout le temps écouter attentivement s'il n'y a pas un policier qui allait s'échapper sur, mettons « je suis posté à telle rue au coin de telle rue ». *Fait que c'est ça notre défi, c'est de trouver c'est où.* Pis des fois c'est très très difficile. C'est ça qui est frustrant, mais comment je pourrais dire, c'est avec de la patience, ou on entend quelqu'un s'échapper sur les ondes, ou bien on appelle un relationniste [de presse à l'emploi d'un service d'urgence] qui va nous aider. »¹⁰¹

Leur travail, c'est de se rendre sur les lieux d'un événement afin de pouvoir capturer des images, des vidéos, du son, des informations journalistiques et des témoignages¹⁰². Pour eux, trouver l'emplacement de cet événement, c'est le processus de localisation qui présuppose un processus de déplacement. Souvent, ils doivent compléter une information

¹⁰¹ Entrevue personnelle avec Paul, 22 mars 2011, emphase ajoutée.

partielle à partir de leurs connaissances accumulées, mais comme le souligne Bateson (1972),

when an observer perceives only certain parts of a sequences or configuration of phenomena, he is in many cases able to guess, with better than random success, at the parts which he cannot immediately perceive. (p. 414)

Paul et Georges utilisent d'ailleurs l'engin de recherche Google pour corriger certains noms de rues ou de villes qu'ils ne savent pas comment écrire. S'ils sont incapables de les écrire, ils ne peuvent pas utiliser le GPS qui leur indique l'emplacement sur la carte numérique. C'est aussi arrivé à Paul de compléter l'information par habitude et mémoire, ce qui lui donne l'impression d'avoir été chanceux et d'avoir de l'instinct. Il m'a raconté avoir à déduire l'emplacement d'une opération anti-drogue de la police. Lors de ce type d'opération, Paul m'a confirmé que les policiers « sont chiches sur les adresses, ils ne veulent pas nous dire c'est où » :

« L'autre fois il y avait une grosse opération, on entendait sur les ondes qu'il y avait une opération mais ils savent qu'il y a plein de monde qui écoutent les ondes fait qu'ils sortaient aucune adresse. La *dispatch* disait « rendez vous au point A équipe 12, équipe 13 rendez-vous au point B ». Fait que le point B, tout le monde sait où il doit aller, mais moi j'étais comme « ah fuck ! C'est où ? ». Fait que j'ai rappelé le relationniste, je l'ai confronté je lui ai dit « c'est une grosse opération, je l'entends sur les ondes, vous *bustez* ». J'ai dit « donne moi au moins une place qui est sécurisée qu'ils ont déjà bustée, que je ne peux pas compromettre la sécurité des policiers ». Le relationniste m'a dit « je ne peux pas te donner d'adresse, je ne peux pas, j'ai pas le droit ». Il dit « je peux juste te dire que c'est dans la région nord ». Bon, région nord, fait que là je me disais Montréal-Nord, les cafés italiens... tsé nous autres on couvre ça depuis plus qu'un an des cafés italiens, y'a de la *dope* là-dedans. Fait que j'ai dit, regarde je vais pagner le boulevard St-Michel pis je monte vers le nord, pis je suis tombé « paf » au coin St-Michel et Rosemont il y avait un truck de la GRC [Gendarmerie Royale du Canada, la police fédérale], un truck de la SQ [Sûreté du Québec, la police provinciale], pis plein de police, je

¹⁰² L'idée est de trouver cet emplacement avant de l'apprendre par la diffusion d'un média compétiteur. Durant son quart de travail, George, le journaliste, allait souvent voir ce que les médias compétiteurs disaient sur un événement qu'ils couvraient ou allaient couvrir.

suis tombé par hasard, *jackpot* ! Pis là j'ai fait ma *luck*. Pis je suis allé par déduction fait que c'est ça : on fait comme on peut, mais la plupart du temps on réussit à trouver nos adresses, à trouver c'est où. Juste par déduction souvent. »¹⁰³

Ce sont des informations partielles qui doivent être complétées en permanence. Ils écoutent simultanément huit balayeurs d'ondes qui captent les signaux radios de huit services différents. Ainsi, ils doivent contextualiser l'information qu'ils captent. Par exemple, une des radios qu'ils écoutent provient du service de répartition des ambulances de Laval. S'ils entendent un message provenant de cette radio (qui a un certain emplacement dans la voiture – par exemple le son provient d'un haut parleur placé en arrière à droite –, c'est tout un système), ils savent que l'adresse donnée est à Laval et non à Montréal. De plus, parfois le message en lui-même par son caractère local est difficile à décoder, spécialement en ce qui a trait à distinguer l'est de l'ouest. C'est que les services peuvent se contenter de ne nommer qu'une rue, il est donc difficile de savoir l'emplacement exact sans le contexte :

« Admettons la rue Sherbrooke, on entend la rue Sherbrooke [sur la radio]. La rue Sherbrooke, c'est long, c'es-tu est, c'es-tu ouest ? Je pense que la rue Sherbrooke c'est la plus longue rue au Canada, quelque chose de même. Ou la rue Saint-Denis là il faut que je sache « là la rue Saint-Denis c'est tu plus vers le Vieux-Montréal » ? Parce que la rue St-Denis se rend jusqu'à Gouin [au nord], donc il faut que je le sache. Encore là la rue Gouin, souvent je me suis rendu à Gouin Ouest alors que c'était Gouin Est, si c'est 14,000 Gouin Est...

Pis toi tu te rends même avec des informations partielles ?

Des fois... parce que quand c'est partiel, il faut que je prenne la chance, « il faut tu que j'aïlle à l'ouest ou à l'est » ? Mais encore là par déduction, si c'est le pompier de la caserne 49 qui dit « je suis au 14,000 boulevard Gouin », bein la caserne 49 je sais qu'elle est dans l'est. Alors ça va être Gouin Est. »^{104 105}

¹⁰³ Entrevue personnelle avec Paul, 22 mars 2011.

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ Sans vouloir dénigrer l'indéniable talent de localisation de Paul, la Caserne 49 se trouve au 10 Chabanel Ouest, presque au coin de la rue Saint-Laurent, au centre (nord) de l'île. Plus de chance qu'un appel pour le 14000 Gouin Est soit attribué à la Caserne 38 située à

Savoir connaître

Le mot savoir est défini comme la capacité « d’appréhender par l’esprit » (Savoir, 2009), tandis que le mot connaître est défini comme le fait « d’avoir présente à l’esprit l’idée plus ou moins précise ou complète d’un objet abstrait ou concret, existant ou non » (Connaître, 2009). On pourrait donc concevoir que savoir connaître, c’est avoir les moyens de saisir la connaissance. La localisation est aussi connaissance. Certains savent comment trouver de l’information, d’autres non. Certains savent lire une carte, d’autres non. Certains savent comment percevoir des repères, d’autres non. Outre la mémoire, il y a l’ouverture à la connaissance. Il a semblé exister de grandes divergences entre certaines personnes quant à leurs capacités à savoir certaines choses. Par exemple, les personnes qui utilisent comme référence l’intelligence artificielle de la carte digitale (numérique ou non) ont un rapport plus homogène avec l’espace. Ils sont capables de se localiser en faisant abstraction de leur environnement immédiat tout en trouvant des points de référence dans celui-ci. Ils fonctionnent par analogie entre la carte et le territoire. Leur esprit semble fonctionner, fondamentalement, comme une carte. Ces personnes qui contredisent Ingold (2000) lorsqu’il avance que nous ne pensons pas comme une carte on tout de même une expérience incorporée, au niveau des hommes, mais pensent constamment l’espace en la visualisant dans l’ensemble. Des personnes que j’ai rencontrées, Ève et Denis gèrent leurs perceptions de façon à confirmer l’existence de la carte « mentale ». Denis le camionneur m’a dit :

« Je visualise toujours – moi je suis un gars visuel –, je visualise mon chemin tout le temps avant de partir... »¹⁰⁶

Par prévoyance, il visualise l’ensemble du trajet dans son ensemble afin de ne pas avoir un seul instant où il ne sait pas où il se trouvera par rapport à plusieurs repères. Il est

Pointe-aux-Trembles ou la caserne 8 à Montréal-Est. On comprend néanmoins ce qu’il veut dire.

¹⁰⁶ Entrevue personnelle avec Denis, 13 mars 2011.

impossible que Denis dise « je suis quelque part sur l'autoroute 40 » : il saura précisément entre quelles villes, rues ou sorties d'autoroute il se trouvera à chaque instant. L'espace est donc perçu et construit mentalement de façon à y inclure une panoplie de repères et d'emplacements structurés mis en relation.

Justement, Ève a été plus loin en utilisant l'expression « à vol d'oiseau » sans que je l'invoque lors de notre entretien. Voici comment elle m'explique son processus de localisation :

« Si je vais à un endroit que j'ai aucune idée c'est où, c'est sur [...] qu'il faut que je le visualise. Je vais y aller un peu avec une mémoire photographique si on peut dire. Fait que c'est sur que je vais avoir une idée de la *map* de Montréal. Je vais voir où est-ce que le lieu se trouve pis je vais toujours le regarder en fonction de où je suis aussi. Donc je vais regarder par rapport à moi, par rapport au lieu puis aux artères principales. Pas de là à avoir un trajet vraiment précis, mais juste comme pour avoir une idée générale. Je te dirais que j'essaie juste de mettre une image de Montréal dans ma tête. Puis souvent, c'est comme ça que je vais voir la ville : je vais la voir comme une *map*, vraiment. Une carte avec les artères principales puis je vais vraiment me repérer comme ça.

Qu'est-ce que tu veux dire quand tu dis que tu vois Montréal comme une carte ?

Mettons que je suis en pleine ville, que je ne sais pas où je suis, je vais toujours essayer de me distancer pis de m'imaginer... je vais toujours essayer de voir comme si j'étais à vol d'oiseau carrément. Ça va être ma façon de me repérer. Fait que si par exemple je suis au centre-ville, puis que je ne sais plus si telle rue est avant telle rue, je vais essayer comme de, je ne sais pas, de me détacher, de prendre du recul, de regarder en général puis là de me souvenir des artères, de voir je suis où. [...] C'est comme ça que je vois par exemple le Québec ou n'importe quoi. Fait que si tu me dis admettons à Montréal que tu vis à telle place, dans ma tête il y a une carte, il y a une carte et je vais essayer de l'imaginer comme ça. Fait que dans la vie de tous les jours, c'est comme ça que je fonctionne. Je me rends compte que je suis à un endroit puis je vais toujours essayer de visualiser par rapport à la ville où est-ce que je me trouve. [...] Selon moi, tu dois avoir un point de vue d'ensemble de la ville pour pouvoir te repérer : tu ne

peux pas juste regarder en avant de ton nez, voir là je suis là : je trouve qu'il faut que tu sortes du cadre un peu. »¹⁰⁷

Pour ces deux personnes, la visualisation – qui passe par l'abstraction de ce qui se trouve « en avant de son nez » pour reprendre l'expression de Ève – est un rapport cartographique à la localisation spatiale. C'est tenter d'ordonner l'emplacement des lieux dans sa tête plutôt que de se fier à des repères *séparés* qui restent fonctionnels, mais qui ne permettent pas de positionner quant à un ensemble.

Comme le dit le behavioriste Gold (1980) « patterns of human activity are best understood by examining the perceptions which influence these activities » (cité dans Holloway et Hubbard, 2001, p. 42). La différence entre ceux qui se trouveraient dans un pôle où ils fonctionnent plus comme une carte mentale et l'autre où la localisation serait quelque chose de très situé et d'autobiographique tient à l'organisation des perceptions. D'un côté les perceptions sont organisées en rapport à un code de référence digitalisé fonctionnant de façon très structurée, mais artificielle, tandis que de l'autre, les perceptions sont mises en relations de façon restreinte quant à certains points de repères très précis. La différence est frappante entre Ève ou Denis et des gens qui ont plus ou moins de méthode de visualisation comme Léa, la personne handicapée, par exemple. Ses limites en ce sens sont très explicites et elle en est consciente :

« Si tu me demandes « où est [le quartier] Rosemont par rapport à ici », je te dirais « euh, quelque part » (rires). Je connais Rosemont. J'ai déjà habité là, je connais les rues un peu. Je connais les shop Angus, je connais. Mais, par rapport à ici [centre-ville], aucune idée. »¹⁰⁸

Avoir la carte « en tête » permet de toujours avoir quelques points de références, tandis que d'avoir une construction très « autobiographique » fait en sorte que lorsqu'on sort de ce qui nous est connu personnellement (en y étant allé quelques fois), nous perdons nos points de références. Nicole qui découvre lentement la ville

¹⁰⁷ Entrevue personnelle avec Ève, 10 mars 2011.

¹⁰⁸ Entrevue personnelle avec Léa, 18 mars 2011.

en « considér[ant] la ville selon la carte de métro dans [sa] tête »¹⁰⁹ a un rapport semblable à la ville

« Le milieu de l'île est pas si complexe dans ma tête. Quand on sort, quand on s'éloigne un peu, oui. Je ne vois pas le lien entre ça et le reste, bien souvent. Je sais je suis où, mais je ne sais pas comment je me suis rendue là. »¹¹⁰

Cela démontre bien que sa configuration personnelle est orientée autour du métro. En fait dès qu'on s'éloigne d'une station de métro, c'est l'inconnu. Bien que le système cartographique homogénéise le rapport cognitif à l'espace, il reste que nous vivons bien sur le territoire et non sur la carte.

En songeant un peu plus à ces relations cognitives à l'espace, il est un peu plus compliqué de comprendre comment fonctionne cette visualisation pour Paul, le photojournaliste, parce que ses processus de localisation sont tellement imbriqués dans l'expérience quotidienne et temporelle que l'analogie entre une carte et l'organisation effective qu'il a dans la tête n'est pas vraiment adéquate. En effet, Paul a des connaissances spatio-temporelles qui dépassent tellement « la carte » que ses processus de localisation sont en fait une certaine hybridation entre ce qu'on pourrait appeler une « carte mentale » et une certaine « biographie spatiale » bâtie sur ses expériences quotidienne de la région montréalaise. Il semble qu'il a très bien développé les deux systèmes conjointement. À guise d'exemple, nous n'avons qu'à penser à la temporalité qu'il implique toujours dans ses déplacements. Aucune carte routière ne donne facilement et parfaitement cette information au moment où j'écris ces lignes... et lorsqu'elles sauront nos histoires, il y aura de quoi s'inquiéter.

Il faut bien ajouter que ma recherche ne porte pas réellement sur les conditions de possibilité de la connaissance, mais plutôt sur les conditions qui mettent en forme les processus de localisation. Il est donc difficile d'aller plus loin que la constatation. Mis à

¹⁰⁹ Entrevue personnelle avec Nicole, 5 février.

¹¹⁰ *Ibid.*

part l'effort¹¹¹ et la mémoire (et ses mnémotechniques), qu'est-ce qui fait que certains organisent leurs perceptions selon une méthode plutôt cartographique (orientée par les points cardinaux et les intersections) pendant que d'autres construisent plutôt une histoire vécue de l'expérience d'une région (dont quelques points de repères spécifiques tiennent à l'écart les lieux inconnus) ? Je ne pourrais répondre.

Cognition socialement distribuée

Reste que, dans le cas de la sociabilité au cœur du travail de camionneur, j'ai pu voir comment il est possible de savoir connaître. Sans vouloir aller trop loin dans ce cas précis, qui ne semble toutefois pas exceptionnel au camionnage¹¹², laissez-moi démontrer un peu certains rouages du partage de connaissance.

Ce ne sont pas tous les camionneurs qui sont sociables ou qui aiment discuter et échanger avec d'autres camionneurs. Pour Denis, la sociabilité est primordiale :

« Pas de social je fais pas la *job*. Je connais des camionneurs qui partent, ils mangent dans leur truck, puis les seules affaires, c'est qu'ils ne vont pas aux toilettes dans leur camion. Moi, il faut que je vois du monde, il faut que je jase avec du monde. C'est mon tempérament qui est de même. »

Son tempérament sociable et son expérience font en sorte qu'il joue un rôle dans le partage de connaissances avec des camionneurs moins expérimentés :

« Ça m'arrive souvent d'aider des gars parce que le téléphone arrête pas de sonner, le *dispatch* dit « appelle [Denis], il va te dire où aller, il est habitué d'aller là, il va te dire comment charger ton voyage ». Si je voulais, je dirais « là [Denis] c'est pas l'instructeur hein, je suis pas payé comme instructeur, je suis pas payé pour faire ça ». Mais quand un gars m'appelle pis qu'il est parlable... si le gars essaie de faire son fanfaron, bein tu appelleras ton *dispatch*, tu feras ce que tu voudras. »¹¹³

¹¹¹ Qui est influencé par l'habitude, les moyens de transports et les *media*.

¹¹² C'est commun au monde du travail de partager des informations, je l'ai brièvement aperçu lors de mes observations des journalistes (qui partageaient des détails sur d'autres événements survenus plus tôt) et auprès d'Henri, l'agent immobilier (qui discutait d'une expérience de vente avec une collègue – on pourrait dire compétiteur aussi).

¹¹³ Entrevue personnelle avec Denis, 13 mars 2011.

Denis serait ce qu'on pourrait appeler le « bon camionneur » en lien avec le « *good technician* » de Orr (1996) dans son livre *Talking About Machines: An Ethnography of a Modern Job* qui étudie les techniciens qui réparent les photocopieuses. Le « bon technicien », c'est celui qui règle les problèmes et qui trouve l'information : ce sont les personnes « to whom others turn when stuck, who are expected to know what to do and to be good at it » (Orr, 1996, p. 76). En fait cette sociabilité autour du travail fait en sorte qu'une certaine communauté se forme. Toujours selon Orr (1996) il y aurait des communautés d'occupations (*occupational communities*) qui vivent des expériences similaires dans des lieux différents (p. 77). En fait la communauté de camionneurs crée des canaux d'échanges où ils se consultent informellement. Le choix de se tourner vers un autre camionneur plutôt que vers son « *dispatch* », peut avoir rapport avec « la proximité, la disponibilité ou le confort dans les relations personnelles » (*Idem*, p. 76, ma traduction).

Malgré le fait que Denis est un bon camionneur expérimenté en qui les autres ont confiance, il lui arrive aussi de demander des informations à d'autres camionneurs de la communauté :

« Cette semaine, j'avais un nouveau client puis je suis allé à Stratford (Ontario). Je savais le chemin pour y aller, je suis déjà passé par là, fait que je suis allé à Stratford en me fiant sur mon GPS, pis là j'en parlais avec un autre camionneur sur le cellulaire, il m'a dit « prend telle route ». On se parle entre nous autres aussi. On se rencontre des fois dans les restaurants puis on se demande « as-tu déjà été là » pis c'est plein de contacts de même... »¹¹⁴

En fait, nos processus cognitifs seraient socialement distribués dans une écologie composée de notre environnement, d'acteurs vivants et d'acteurs non vivants. Hutchins (1995) souligne que la cognition n'est pas uniquement un processus interne :

The emphasis on finding and describing "knowledge structures" that are somewhere "inside" the individual encourages us to overlook the fact that human cognition is always situated in a complex sociocultural world and cannot be unaffected by it. (p. xiii)

¹¹⁴ *Ibid.*

Ne pas considérer autant les moyens mnémotechniques que les relations interpersonnelles et les moyens de communication est restreindre de beaucoup les conditions d'émergence de certaines connaissances qui permettent, dans ce cas-ci aux routiers, de se localiser ou d'optimiser leurs déplacements. La communication informelle joue aussi un rôle dans la localisation¹¹⁵. Ainsi la sociabilité joue dans le partage de connaissance et ainsi dans la localisation. Comme me l'a raconté Denis, parfois aussi à trop vouloir aider, il commence à avoir des problèmes avec d'autres :

« Je suis trop fin par boutte. Je me mets les pieds dans les plats des fois en fraternisant avec un gars. Tu y parles deux fois, trois fois, pis tu te rends compte que c'est un méchant cabochon. Pis là y'en a qui disent « ah c'est le chum à [Denis] ». Je lui ai parlé une fois, c'est pas mon chum tsé. [...] Quand il ne fait plus partie de la palette, je ne me gêne plus asteur. »¹¹⁶

Entre communication et excommunication, il n'y a qu'un pas à franchir.

¹¹⁵ Quelques sujets m'ont parlé qu'ils demandent parfois leur chemin à des passants ou qu'ils appellent un proche lorsqu'ils sont perdus. C'est arrivé à Ève en sortant de l'aéroport et à Marie en manquant une sortie... pour rentrer chez elle.

¹¹⁶ *Ibid.*

Dix

Conclusion

« Good night, and good luck. »
Edward, R. Murrow

Il est de rigueur, mais quelque peu paradoxal à mes yeux, de conclure cette recherche exploratoire : elle n'est pas terminée. Ce dernier chapitre n'est pas réellement le dernier tronçon de cette route empirico-conceptuelle, mais plutôt un arrêt obligatoire avant de poursuivre mon chemin. Ce n'est pas la fatigue qui m'y a contraint, mais plutôt les circonstances : un mémoire de maîtrise n'est pas une thèse de doctorat et mieux vaut pour moi le terminer dans les délais prescrits. Ainsi, cette conclusion – par-delà sa fonction de récapitulation, de réflexion et d'ouverture – est pour moi la signature de cette lettre ouverte que je termine sous peu d'écrire. Elle me sera peut-être utile d'ici 3, 4 ou 5 ans, quand je serai à nouveau égaré, dans des contrées lointaines qui seront bien distancées de ces chemins sur lesquels je me trouve en ce moment.

Rebrousser chemin

En gardant en tête que le fait de construire, d'aménager et d'habiter un espace est problématique, j'ai décidé de concentrer mes efforts à comprendre les différentes articulations de l'information au cœur des processus de localisation à Montréal. Mon point d'entrée a été la rencontre de sujets qui vivent des relations à l'espace urbain par l'entremise de ce type d'information que je nomme l'information de localisation. Mon but était d'investiguer les conditions de possibilités de l'information de localisation en cherchant à comprendre comment s'articulent, pour des humains faisant l'expérience de Montréal, les relations à ces différences qui font la différence.

J'ai décidé d'articuler deux concepts qui forment un nœud immanent pour ma problématique : information et disposition. Bien que j'aie minimalement défini ces concepts, j'ai laissé une ouverture à ces définitions afin d'inclure ces outils théoriques dans mon travail d'analyse. L'information est vue de façon relationnelle, selon la théorisation batesonienne : l'information naît d'un tri différentiel des éléments soumis à la perception

d'un agent actif. La localisation consiste à savoir 'où' est quelqu'un ou quelque chose. La disposition est une logique spatio-temporelle où les mises en relations entre l'individu et son environnement subjectivisent le premier par l'aménagement du second.

En orientant mon travail de terrain à l'aide de l'ethnographie, j'ai mis au travail mon cadre théorique en investiguant la vie quotidienne d'individus en garantissant la participation des contextes dans lequel ils évoluent, des gestes qu'ils posent et de leurs interprétations de ceux-ci.

En développant davantage empiriquement le concept de localisation, je me suis rendu à l'évidence que la localisation est un processus actif d'orientation spatiale lié à l'incertitude. Fondamentalement, la localisation est un processus qui consiste à positionner un lieu quant à la place qu'il occupe dans l'espace. Pour les sujets que j'ai rencontrés, la localisation était vécue principalement dans la mobilité ou quant à un déplacement actuel, futur ou passé. Il a ainsi paru évident que sous cet angle, la localisation est un processus de *wayfinding*. Le *wayfinding* – qui vise à « déterminer et suivre une voie ou une route entre [un point] d'origine et [de] destination » (Golledge, 1999, p. 6, ma traduction). – est vu, selon les cognitivistes et behavioristes, comme étant guidé par la carte mentale (aussi appelée « cognitive maps »), tandis que l'approche écologiste de Tim Ingold (2000) évoque plutôt l'histoire autobiographique, les expériences personnelles. Après avoir exposé brièvement l'implication de ces deux approches, j'ai poursuivi tout au long du travail un effort afin de faire sens des processus des sujets que j'ai rencontrés à l'aide de celles-ci.

Lorsque actif dans un processus de localisation, le sujet cherche, traite ou produit de l'information que je nomme « de localisation ». Ce type d'information a trois fonctions qui coexistent potentiellement et simultanément : localiser, se localiser et être localisé. Si se localiser c'est s'inclure dans la relation et être localisé c'est devenir central à la relation, aucune de ces deux fonctions ne peuvent exister sans l'acte de localiser qui vise à mettre des emplacements en relation. Conséquemment, il faut localiser pour se localiser et il faut que quelque ou quelque chose (nous) localise pour être localisé. J'ai tenté d'articuler quelques peu les repères utilisés lors de la localisation en décortiquant les éléments de la ville – *paths, edges, districts, nodes, landmarks* – présentés par Kevin Lynch (1960. p. 47-48).

Tout au long de mes rencontres, il a semblé que la localisation soit une question d'effort pour les sujets qui font usage de l'information. Si la localisation est un processus déclenché par l'incertitude, il est maintenu par l'effort. C'est la force de la volonté qui appelle à l'effort. Trois conditions semblaient se placer devant la volonté des sujets que j'ai rencontré, les poussant à faire un effort pour localiser dans l'environnement urbain. Tout d'abord, une situation nouvelle oblige la personne à reprendre pleinement conscience du processus, tout en reprenant le contrôle de la situation. Ensuite, l'usage de *media* semble déléguer quelques facultés qui appellent à un certain effort : l'effort de localisation se trouve à être possiblement réduit par leurs usages. Finalement, les moyens de transports utilisés changent la participation à la localisation et la perception de l'espace ce qui fait aussi varier l'effort de localisation.

Les deux dernières sections de cette recherche portent plus spécifiquement sur certaines pratiques et usages qui participent à atteindre des buts de localisation quotidiens pour les sujets rencontrés. Les premiers ont rapport à la temporalisation de la localisation, tandis que les seconds sont en liens avec les diverses représentations de l'espace urbain.

Impossible de rebrousser chemin sans revenir sur ce qui m'a servi en cours de route. De tout ce que j'avais préparé pour mon périple qu'est-ce qui m'a finalement servi ? Qu'ai-je glané en chemin ? Que me reste-t-il pour la suite ?

Disons que l'information occupe dans ce travail une place qui est à la fois centrale et périphérique. Elle est autant mon point d'entrée auprès des sujets rencontrés qu'un « quelque chose » d'observable qui est fuyant, sinon absent. J'ai compris en fait que dans cette recherche, l'information est un intercesseur¹¹⁷. C'est que l'information ne se limite pas à la production significative : elle est aussi ce qui met en mouvement autant mon projet de recherche que les personnes qui l'habitent. Au bout du compte, ce n'est pas tant une recherche sur l'information de localisation que sur les conditions qui mettent en mouvement ce qui est en relation avec elle. La disposition a elle aussi été essentielle à cette recherche et elle reste très importante pour la suite. Chercher cette frontière productive

¹¹⁷ Voir Deleuze, G. (2003). *Pourparlers*. Paris, France : Les éditions de minuit, pp. 165-184.

qu'est la disposition, c'est disloquer les mécanismes d'invisibilité provoqués par l'habitude. Bien que la disposition permette de circonscrire les relations – en élargissant le cadre observable de leur champ d'action –, ses opérationnalisations possibles restent à explorer, révéler et définir. Du point de vue de la localisation, outre la distinction étymologique entre lieu et emplacement, c'est l'apparition du concept de *wayfinding* lors de mon parcours conceptuel qui m'a été le plus productif. Bien que j'aie eu connaissance de la conception cognitivo-behavioriste avant d'entamer mon terrain, la découverte de la perspective de Ingold a élargi le champ d'application (et d'implication) de ce concept. La prédominance du trajet – un élément central au *wayfinding* – a été très éclairante pour mieux comprendre ses possibles implications dans le domaine des communications : le trajet est une modalité d'habiter l'espace qui mobilise plusieurs enjeux médiatiques en rapport à l'espace.

Les personnes qui ont partagé avec moi certaines de leurs expériences de localisation étaient au départ sur un pied d'égalité quant à leur possible contribution à ma recherche. Il est évident après coup que Marie, Paul, Denis, Ève et Léa ont été les sujets principaux de cette recherche : leurs façons de vivre et de concevoir la localisation ont été essentielles à cette exploration. D'un autre côté, bien que Nicole et Richard n'aient pas été mobilisés d'un bout à l'autre du mémoire, ils ont joué un rôle majeur dans celui-ci (qui ne transparait peut-être pas toujours). Les cinq autres personnes que j'ai rencontrées ont soit été utilisées une seule fois pour remplir une fonction spécifique dans le texte (Philippe, Mohammed, Élyse), ou bien elles ont été éclipsées par l'autre personne qui formait leur duo (Joseph, Georges). Le travail de terrain ethnométhodologique que j'ai complété sera davantage discuté dans les lignes qui suivent.

Réflexions à l'usage(r) de ce mémoire

The Wanderer: What am I to do?

The Shadow: Step under these spruces and look out at the mountains; the sun is sinking.

The Wanderer: —Where are you? Where are you?

Friedrich Nietzsche

S'approchant de la fin, je me permets de confronter ce texte à ce qu'il est à cause du processus que j'ai suivi (et aussi de voir ce qu'il aurait pu être si je l'avais envisagé différemment). Je tiens à analyser minimalement ma démarche afin de voir ce qui doit rester et ce qui doit changer pour la suite. Pourquoi aussi méta ? Parce que le projet qui prendra racine dans celui-ci pour aller ailleurs est, pour l'instant, dans le même phylum. Au cours des prochaines pages, avant de conclure définitivement ce mémoire, laissez-moi prendre un court instant pour réfléchir un peu à ce que j'ai fait. À genoux dans le coin, je reviendrai sur ma méthode avant d'arrêter le tracé de mon exploration par un point final.

J'ai choisi l'exploration afin de pouvoir problématiser avec plus d'amplitude le projet de recherche trop ambitieux, large et complexe que ce mémoire *introduit*. Ce que j'ai produit n'est pas une sous recherche, c'est plutôt une problématisation ouverte qui vise à faire émerger des questionnements, des problèmes et des enjeux quant à un travail de recherche subséquent qui sera de plus grande envergure. Cette exploration est une introduction à ces thèmes qui m'intéressent, mais qui étaient originalement étrangers à ma connaissance à différents degrés : la géographie culturelle, l'ethnométhodologie, les usages technologiques, le concept de dispositif, les théories de l'aménagement, l'écologie médiatique, etc. Les trois volets de cette recherche : problématisation, travail de terrain et analyse manipulent en tout temps un cadre conceptuel (et non un cadre théorique), un cadre méthodologique et un objet qui se forgent. Ces trois étapes dont cet écrit est le produit servent, en réalité, à mieux comprendre les rigueurs qui m'attendent quant aux théories, aux méthodes scientifiques et aux objets pour la suite. Parsemés d'embuches, ces trois fondations de la recherche en science sociale ne se donnent pas facilement à la réalité du monde. Ce n'est pas ironique que nos constructions intellectuelles rencontrent parfois la réalité empirique avec violence et sans facilité : nous rencontrons, parfois dans notre vie, ce même monde avec difficulté, incompréhension et violence. C'est en faisant face aux rigueurs de cette expérience « ordinaire » et quotidienne du monde que se sont révélées en moi autant la motivation, que l'importance de cette recherche. Le monde n'est pas facile à capturer parce qu'il nous capture si facilement. S'extirper du quotidien pour réussir à vivre comme on le veut est potentiellement aussi difficile que d'imposer sur le quotidien un programme de recherche qui essaie de le comprendre.

Sans vouloir tomber dans ce que Van Maanen (1988) appelle les *confessionnal tales* – une méthode de rendu de recherche (par l'écriture) qui s'intéresse plus au chercheur qu'à ce qui a été étudié (p. 7) –, cette recherche est extrêmement personnelle : mon regard étant la chose qui a été, sans l'ombre d'un doute, le plus transformé. Toutefois, mes observations, et par la suite les idées, les thèmes et les concepts qui y sont apparus sont ce qui j'ai essayé de mettre de l'avant (et au travail). Reste que devant toutes les articulations matérielles, immatérielles et conceptuelles que j'ai pu contempler et manipuler, ce qui c'est réellement produit, c'est une dislocation de mon regard : une prise de conscience de la complexité d'environnements que je ne connaissais pas, ou du moins que je ne percevais plus. Comme le dit si bien Daniel Bougnoux (1991) : « Le bon medium travaille à se faire oublier ; transparent, il *semble* laisser parler les choses mêmes » (p. 23, mon emphase). Ainsi, tout ce que cette recherche est et n'est pas est dû à ma faculté de prévoir, de percevoir et de demander. Comme le disait Marcel Proust dans *À la recherche du temps perdu* : « Le seul véritable voyage ne serait pas d'aller vers d'autres paysages, mais d'avoir d'autres yeux »¹¹⁸.

Il est un brin loufoque que je me lève stressé le matin à vouloir étudier les relations humaines à la technologie quand ce sont ces mêmes technologies qui me gardent éveillées tard le soir. Elles m'auront bien empêché de dormir d'une façon ou d'une autre ! Il manque encore quelque chose : pourquoi ? J'aime beaucoup poser la question, mais je déteste y répondre. Pourquoi la localisation, alors ? Dans les entrevues préparatoires que j'ai exécutées dans le cadre d'un cours de méthodologie de recherche lors de ma première année de maîtrise, j'avais comme stratégie de mener mes entrevues en questionnant mes sujets de manière très serrée sur leurs usages médiatiques afin de déceler où se trouvaient les rencontres avec l'information qui sert à contacter des gens ou des entreprises. À cette

¹¹⁸ Ceci est la citation abrégée qui est devenue un lieu commun, voici les mots de Proust : « Le seul véritable voyage, le seul bain de Jouvence, ce ne serait pas d'aller vers de nouveaux paysages, mais d'avoir d'autres yeux, de voir l'univers avec les yeux d'un autre, de cent autres, de voir les cent univers que chacun d'eux voit, que chacun d'eux est; et cela nous le pouvons avec un Elstir, avec un Vinteuil, avec leurs pareils, nous volons vraiment d'étoiles en étoiles. » (Proust, 1989, p. 309) Bref, avec la peinture ou la musique... pas nécessairement avec la recherche scientifique ?

époque, je centrerais spécialement mon attention sur la recherche d'information de « contact ». Je me suis vite rendu compte de deux choses. Tout d'abord, il n'est pas nécessaire de discuter des différents *media* (incluant les médias) pour s'assurer de couvrir les usages médiatiques : en abordant directement le sujet de la recherche d'information les sujets présentaient leurs différents usages médiatiques rapidement. De plus, ils nommaient des *media* auxquels je n'avais pas pensé et qui ne sortaient pas nécessairement en abordant les *media* de plein front. Ensuite, deuxième chose qui m'a sauté aux yeux, c'est que les sujets qui sont en relation avec l'information sont plus ou moins conscients qu'ils ne font pas que la chercher : leurs activités (racontées ou observées) abondent en cas où ils la produisent, l'utilisent et l'ignorent. L'information n'étant pas uniquement quelque chose qu'on cherche, il aurait été réducteur de garder cet angle précis pour poursuivre une exploration.

Ma motivation primaire était bien personnelle : j'étais un brin perdu sous plusieurs aspects. Le 'où' est devenu central à mes questionnements existentiels. L'information de contact s'est élargie jusqu'à ce qu'elle sorte réellement des médias – par exemple le bottin téléphonique, les publicités, les pages Web, etc. – pour devenir ce type d'information qui se trouve en plusieurs endroits toujours pour localiser. C'est peut-être pour cette raison que le travail que j'ai fait reste assez ancré dans la subjectivité des sujets que j'ai observés (ainsi que la mienne). Je parle beaucoup de cet environnement avec lequel nous sommes en relation, mais je ne le décris pas beaucoup. J'en suis conscient. Il est difficile d'articuler son projet de recherche tout en déphasant son regard de chercheur. Ainsi en plusieurs points, cette recherche est plus subjectiviste qu'empiriste : je met de l'avant l'interprétation subjective d'un individu sans toujours pouvoir la confronter à l'état des choses vécues dans l'expérience. C'est une faiblesse, car nous nous trouvons souvent très près d'un précipice relativiste de l'individu en tant qu'unité monde-réalité.

Il y a eu débalancement entre observation et entrevues. J'ai en quelque sorte, inconsciemment, opté pour la « facilité » : faire un travail d'observation empirique s'avère, spécialement dans le mouvement, quelque chose d'assez difficile à exécuter (et à analyser). En passant outre des détails qui peuvent paraître un brin ridicule tel que la difficulté d'écrire en marchant, ou avec des mitaines, ou encore avec un crayon gelé par le froid

insupportable d'une nuit d'hiver, il y a l'accessibilité au terrain et l'espace que le chercheur occupe lui-même dans l'environnement du sujet observé. Il aurait été impossible par exemple que j'observe un courrier à vélo de façon rapprochée en étant co-présent. Le filmer avec une caméra fixée sur lui ou le vélo aurait pu être une option, mais qu'est-ce que j'aurais observé au bout du compte (en plein hiver) ?

La difficulté la plus notable qui me sert pour l'avenir est auprès de Mohammed le chauffeur de taxi. Je lui avais demandé s'il aurait été possible pour moi de l'observer dans son taxi pendant un quart de travail. À son avis, ce n'était pas illégal, mais peu souhaitable pour un chauffeur qui ne veut pas risquer de perdre sa journée de salaire. Comme il s'est esclaffé : « Il n'y a pas un client qui va vouloir embarquer ! »¹¹⁹. Après vérification dans le *Règlement sur le transport par taxi* du Bureau du taxi de Montréal (2010), il est clair selon le paragraphe 107 de la Section 2 que le chauffeur « ne peut, à l'occasion d'une course : [...] transporter un passager autre que le client, sauf une ou plusieurs personnes que ce dernier consent à amener avec lui » (p. 26). Cette découverte a été déterminante pour la suite à l'effet qu'il me sera impossible de faire un réel travail ethnographique d'observation auprès d'un chauffeur de taxi. Je me suis donc contenté des 30 minutes de déplacement que j'ai eu auprès de lui en tant que client qui a payé sa course.

Ainsi, je me suis beaucoup interrogé (et je m'interroge encore) sur les qualités de l'observation et celles de l'entrevue. Après avoir lu les commentaires de Brown et Laurier (2005) à l'effet qu'il faut éviter les « *imagined scenarios, controlled experiments or retrospective accounts* » au profit d'ethnographies développées en contexte (p. 19), j'ai beaucoup pensé à l'idée de temporalité quant à l'action et au récit. Je peux dire après coup que je crois que les « *retrospective accounts* » ont leurs qualités et que l'entrevue peut-être extrêmement riche quant à des aspects très spécifiques de la recherche. Une chose est sûre toutefois, si j'avais pu observer chaque personne que j'ai interviewée dans un moment clé de localisation, j'aurais quand même voulu prendre 30 minutes pour leur poser des questions après coup. Pour les 4 cas où j'ai fait une entrevue et une observation, je peux ajouter que parfois je ne suis pas sûr de ce qui est préférable : est-il plus efficace de les

¹¹⁹ Entrevue personnelle avec Mohammed, 12 mars 2011.

interviewer avant, pendant ou après ? J'ai interviewé les journalistes en plein milieu, le camionneur avant, l'agent immobilier après et la visiteur de la nuit blanche après. Chaque cas était différent et chaque qualité d'entrevue a été différente aussi. En y réfléchissant d'avantage, le cas de Nicole aurait été plus riche s'il avait été suivi d'une observation : l'entrevue était riche, mais trop personnelle et « psychologisante ». Il aurait été plus rigoureux de compléter par une observation menée par une grille construite à partir de l'entrevue préalable.

Il est préférable d'observer parce que parfois, il y a des choses que les gens nous disent qu'on ne peut pas vérifier si on n'est pas avec eux et qui méritent d'être vérifiées. Par exemple, cette affirmation de Léa :

« Admettons [à l'université] et à la maison, c'est environ 15 km que je me promène autour : une demi-heure « à pieds » pas plus loin. »¹²⁰

Avec tout le respect que j'ai pour cette personne honnête et généreuse, j'ai de la difficulté à croire le 15 km, il ne fait pas de sens. L'île-des-Sœurs ne fait pas plus que 10 km de long et elle n'en sort pas. Reste que je n'ai pas vérifié auprès d'elle. J'aurais pu lui demander dans la question suivante ou encore mieux lui demander de la suivre à l'île-des-sœurs, près de chez elle. Ce détail m'a frappé plusieurs mois plus tard, bien loin dans l'analyse, et je n'y ai pas donné suite. C'est un détail en somme, mais cela montre bien qu'il ne faut pas penser que tout ce qu'un sujet nous dit est vrai, même s'il ne ment pas. Dans ce cas-ci on voit bien que Léa ne connaît pas bien les distances et qu'elle les évalue mal.

Du point de vue de l'analyse en tant que telle, un autre danger guette ce type d'approche qui s'imbibe de l'univers personnel et subjectif d'une personne : la synecdoque. Comme le souligne Thrift (1996), celle-ci s'articule de deux façons problématiques soit « the methodological dangers of overgeneralizing from one or a few examples » et puis « the danger of overemphasizing particular spaces, senses of time and partial representations within the city » (dans Ash et Graham, 1997, p. 416). L'expérience d'Ève, l'étudiante qui est son « propre GPS » peut-être problématique, puisque bien qu'elle soit

¹²⁰ Entrevue personnelle avec Léa, 18 mars 2011.

percutante et riche, elle ne peut être, au-delà de son expérience en soi, un archétype d'expérience qui, par exemple, explique et confirme avec certitude l'existence de la carte mentale. Disons que ce travail évite ce piège en se présentant comme une exploration problématisante plutôt qu'un travail visant la transférabilité empirique. Quant à l'emphase qui peut être trop insistante sur certaines représentations, disons que le fait d'aborder des gens qui sont différents selon des critères géographiques, biographiques et professionnels était un bel effort pour tenter de capturer diverses expériences. Néanmoins, ne pas avoir pensé à interviewer et observer une personne très instruite – un(e) *nerd*, un(e) *geek*, un(e) professionnel(le) de géolocalisation – quant aux technologies actuelles de localisation (les *locative media*) est une faiblesse sur ce point. Il aurait été bien d'interviewer et d'observer une telle personne pour comprendre certaines conditions de possibilités de l'information de localisation ainsi que pour mieux comprendre les *media* qui en découlent. Une panoplie d'expériences existe et il est difficile de tout saisir. Comme le dit Ben Higmore (2002)

The everyday is the name that cultural theory might give to a form of attention that attempts to animate the heterogeneity of social life, the name for an activity of finding meaning in an impossible diversity. (p. 175)

Je n'ai pas échoué à circonscrire un objet, les relations à l'information de localisation, mais c'est bien là où se trouve la plus grande partie du travail que je vois encore devant moi. À court terme, ce sont les articulations matérielles et immatérielles du savoir géographique qui restent à être dévoilés. Autant je ne suis pas un chercheur issu de la discipline géographique, autant les objets qu'elle invente, façonne, crée et « tue » déboulent et changent à un rythme difficile à suivre. Le problème du choix s'impose : où vais-je arrêter ? Dois-je apprendre à coder des cartes géographiques indexées sur le Web pour avoir une chance de comprendre leur fonctionnement sociotechnique ? Il est évident que c'est la façon dont je déciderai de cadrer le problème à suivre qui me le dictera.

Ce dont je suis le plus content personnellement, c'est d'avoir pensé la localisation – plus spécifiquement dans le sens de l'information quant à l'emplacement – comme activité de codage, comme digitalisation et d'avoir pu ainsi ouvrir mes horizons quant aux implications technologiques de cette relation à l'espace. J'ai compris que dans cet espace

aménagé il se construit beaucoup plus que des rues, on y construit des voies qui accommodent et permettent différents types de mobilités et de possibilités.

Conduire et être conduit : pratiques de la liberté et de la confiance

« Rends-toi là où tu ne peux pas te rendre, à l'impossible,
c'est au fond la seule façon d'aller ou de venir. »
Jacques Derrida¹²¹

Dans la section *Sept* où j'ai abordé la localisation sous l'angle de l'effort, le transport jouait un rôle particulier. L'automobile spécialement. Pour les sujets que j'ai rencontrés qui alternent leurs déplacements entre le transport en commun et la conduite automobile, l'automobile est un moyen de transport exigeant plus d'effort et de concentration autant quant à l'orientation qu'à la prise de décision. Il est bien évident après ce que nous avons vu qu'il y a une différence entre être conduit par un chauffeur d'autobus et avoir le volant entre les mains.

Je crois qu'il est important de parler davantage des pratiques et usages automobiles puisque, comme le dit Thrift (2004), « the car has become a common feature of everyday life itself, almost a background to the background » (p. 45-46). Ce *medium* central au déplacement des corps en Amérique du Nord est, en effet, dans une invisibilité quasi-parfaite. Cette invisibilité est tellement renversante que de commencer à *réellement* percevoir l'inertie automobile dans l'aménagement urbain a entraîné chez moi une sensation presque psychotique. À titre d'exemple, les réactions récentes aux problèmes de circulation sur les ponts montréalais n'ont fait que prouver l'ancrage profond du paradigme automobile dans le système de transport urbain¹²². La conduite automobile étant une pratique socialement dominante, il est important de mieux comprendre l'expérience de conduite quant à la localisation.

¹²¹ Derrida, J. (1993). *Sauf le nom*. Paris, France : Éditions Gallilée, p. 94.

¹²² Bien que la distance influence « people's choice of driving rather than walking » (Gärling et Loukpoulous, 2007, p. 10), j'ai grandi en voyant des gens prendre leur voiture pour aller acheter du lait à moins de 10 minutes de marche.

Comme le souligne Thrift (2004) l'omniprésence des innovations logicielles et ergonomiques dans cette expérience incorporée qu'est la conduite automobile « can be seen as simply a way of compensating for human error » (p. 50). L'invisibilité de ces compensations est si efficace que celles-ci peuvent être inconnues du conducteur : freins ABS, assistance dans les virages, miroirs chauffants, dispositif anti-patinage, phares anti-brouillard, etc. En fait, comme le souligne Featherstone (2004) « automobile is one everyday object where human beings regularly encounter new technologies in their everyday lives and learn to “inhabit technology” » (p. 10). Les technologies, plus particulièrement les ordinateurs et les logiciels jouent un rôle important – et distribué – dans la vie quotidienne, mais il est vrai que l'habitacle automobile devient graduellement une interface informatique ouverte, connectée et complexe. Il y a donc une relation où l'humain qui conduit – qui est déjà, en quelque sorte, minimalement configuré technologiquement – intervient sur l'espace en étant attaché dans sa machine de transport à l'intérieur de laquelle se trouvent plusieurs extensions technologiques, des *media* (McLuhan, 1964). Le rapport à l'espace est donc ici une médiation technologique vécue tout en étant dans un contact physique direct et constant avec l'automobile et la route.

Comme le souligne Sheller (2007) au niveau de l'expérience incorporée (*embodied*)

the most significant and rapid transformations are taking place not at the scale of the individual body-in-the-car but at the level of the driver-car-software hybrid's interaction with systems of pervasive and embedded computing, surveillance and code-sorting that are automating, re-shaping and displacing to multiple scales and actants the wider movement-space of automobility. (Sheller, 2007, p. 178)

Dans la conduite automobile quotidienne il y a un changement d'échelle quant à notre rapport à l'espace non seulement quant à la vitesse de déplacement et à la conduite en tant que telle, mais aussi sur des aspects liés à l'information et la direction de conduite. Qu'est-ce que la direction de conduite ? D'un point de vue d'orientation, c'est le fait de guider un sujet (vivant ou non vivant) en donnant des directions ou en automatisant des processus directifs. Pour un sujet humain, ça peut être par exemple de guider à l'aide d'indications (imprimées à partir de Google Maps ou affichée sur l'écran de l'appareil GPS collé sur la vitre de la voiture).

Il y aurait deux types de pratiques qui encadrent l'usage de ces technologies informationnelles. D'un côté, la carte interactive sert à obtenir des repères pour celui ou celle qui se déplace. De l'autre, le dispositif de positionnement sert à guider celui ou celle qui se déplace en lui donnant des indications. Dans un cas la carte est un outil de consultation qui sert à se repérer, dans l'autre la carte est un outil indicatif qui sert à être guidé. Les deux types de pratiques entraînent un rapport différent à l'espace, à l'effort et à la mémoire.

En effet, être en position où le savoir nous est propre augmente notre champ d'action possible sur le monde, tandis qu'une situation où nous sommes guidés sans savoir rend nos capacités d'actions plus restreintes tout en nous imposant une plus grande dépendance envers notre guide. En d'autres mots, lorsque nous déléguons le savoir à autrui, nous perdons du pouvoir sur le monde et sur nous-mêmes. Cette définition est inspirée de Foucault (1982) qui définissait le pouvoir comme « une action sur l'action, sur des actions éventuelles, ou actuelles, futures ou présentes », et son exercice comme une activité qui consiste à « conduire des conduites » (p. 1055-56). Laisser un GPS nous diriger sans le remettre en question – agir de façon contraire à Paul, le photjournaliste, ou Denis, le camionneur –, c'est être gouverné ; c'est laisser la technologie structurer son « champs d'action éventuel » (*Idem*, p. 1056).

Suis-je en train d'insinuer que l'usage des technologies est néfaste pour la liberté et pour la mémoire ? Pas réellement. Je veux plutôt souligner que différents objets techniques ont différentes fonctions qui permettent différents usages qui cadrent dans différentes pratiques. Il semble toutefois qu'il faut être conscient que lorsqu'on délègue à autrui l'effort de la localisation, nous réduisons nos degrés de liberté en augmentant notre dépendance. Que faire lorsque la technologie ne fonctionnera pas ? Que faire lorsque les indications seront erronées ? Paniquer, certes, mais encore ? C'est pourquoi une attention particulière a à être portée vers les capacités des gens. Que savent-ils encore ? Est-ce que

savoir utiliser une technologie pour se localiser c'est savoir se localiser ? Quelles sont les compétences « ordinaires » des gens médiatiques ?¹²³

Laissez-moi ajouter, chers lecteurs patients, que bien que cette idée de direction de conduite introduite ici a été cadrée quant à l'automobile, tous les moyens de transports sont potentiellement sujets à une délégation de la localisation. Dans le cadre de cette recherche, par exemple, les pratiques de déplacement de Marie, la technicienne en service de garde, quant au transport en commun démontrent beaucoup de délégation. Cet extrait – que j'ai déjà partiellement cité – est très révélateur :

« [...] je n'ai pas le choix d'utiliser Tous azimuts parce que sinon je vais me trouver là-bas, puis je vais sortir du métro et je vais « *checker* » toutes les affiches d'autobus, pour essayer de trouver le bon. Ça fait que c'est trop compliqué. Tous Azimuts ça règle le problème, c'est juste que si je n'ai pas accès à tous Azimuts, pis que je me retrouve en quelque part puis qu'il faut que je saches où aller, bien je vais demander aux gens autour. »¹²⁴

Elle a quand même raison de dire qu'il serait compliqué d'avoir à connaître tous les trajets d'autobus, incluant ceux que nous n'utilisons pas, afin de savoir quel est le nôtre. Nous déléguons tous au quotidien sur de nombreux aspects. Néanmoins, avoir conscience que nous déléguons nos conduites semble primordial parce que autrement, il n'y a pas que nos conduites qui soient déléguées, notre conscience l'est elle aussi. Pourquoi déléguons-nous alors ? Parce que nous faisons confiance.

En faisant face à l'incertitude dans notre environnement, nous faisons confiance « pour entretenir un rapport serein à l'inconnu » (Belin, 1999, p. 248). En fait, la délégation et la confiance vont de paire dans les relations à la disposition. Si Ève, Marie ou moi déléguons la responsabilité de la conduite de l'autobus au chauffeur pour un déplacement en tant que passager, c'est bien parce que nous faisons confiance à ce dispositif de transport. Nous savons très bien que ce dispositif nous procure, non pas la certitude parfaite

¹²³ À l'inverse de la revue *Recherches en communication* de l'université catholique de Louvain qui cherchait à comprendre « les compétences médiatiques des gens ordinaires » lors d'un appel à contribution en 2010.

¹²⁴ Entrevue personnelle avec Marie, 16 mars 2011.

que nous serons mené où il se doit, mais l'assurance que nous serons pris en charge quoiqu'il advienne. Comme le décrit Belin (1999), « [n]ous reposons à chaque instant la valeur de ce que nous avons accepté jadis, du monde reconstruit et stabilisé que nous emmenons partout avec nous, parce qu'il fait partie de nous » (*Ibid.*). Nous circulons autant dans le dispositif qu'il se loge en nous, nous capturant.

Cette confiance est en quelque sorte aveugle, puisque « [c]e qu'établit le dispositif n'est [...] pas l'assurance de la satisfaction, mais celle de sa possibilité » (Belin, 2002, p. 221). En fait l'habitude de faire confiance, n'est pas chose facile, elle se bâtit petit à petit, se sédimente et nous permet d'habiter le monde. Ces habitudes qui nous permettent d'habiter sont en fait

des gestes irréfléchis, inconscients souvent, qui ne marchent que dans ces conditions très particulières d'être chez soi. Ce sont des ornières comportementales creusées par le cheminement des êtres parmi l'infinité des parcours possibles ; elles ne caractérisent ni les objets disposés, ni le sujet qui s'y déplace. Elles sont des traces qui matérialisent la confiance d'une personne envers la bienveillance de son environnement, c'est-à-dire l'élimination d'une infinité d'hypothèses de façon à créer un système d'attentes mesuré. (Belin, 1999, p. 258)

Si on peut difficilement déléguer sans faire confiance, peut-on alors être libre sans faire confiance ?¹²⁵

¹²⁵ Comme l'a dit Lorne Michaels, le créateur de l'émission de télévision *Saturday Night Live*, à propos du fait que l'émission soit diffusée en direct : « We don't go on because we're ready, we go on because it's 11:30 ».

Onze Bibliographie

« La carte est plus intéressante que le territoire. »
Michel Houellebecq, *La carte et le territoire*, 2010.

- Agamben, G. (1990). Gloses marginales aux Commentaires sur la société du spectacle, *Multitudes*. Futur Antérieur 2 été 1990. En ligne. Récupéré de : <http://multitudes.samizdat.net/Gloses-marginales-aux-Commentaires.html>
- Agamben, G. (2007). *Qu'est-ce qu'un dispositif?*. Paris, France : Payot & Rivages.
- Ainsworth, R. et Carey, J. (1820). *An abridgment of Ainsworth's dictionary: English and Latin, designed for the use of schools*. Morell, T. (dir.). Princeton, É.-U. : U. Hunt & son. Récupéré de : http://books.google.com/books?id=RWcZAAAAAYAAJ&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- Akhenaton, Imhotep, Kheops, Shurik'n Chang-ti (1997). Nés sous la meme étoile (enregistré par IAM). Sur *L'école du micro d'argent* [Disque compact]. France : Virgin.
- Akrich, M. (1998). Les utilisateurs, acteurs de l'innovation. *Hyper Article en Ligne - Sciences de l'Homme et de la Société*. Villeurbanne, France : Centre pour la Communication Scientifique Directe. Originellement publié dans *Education permanente*, n°134, 1998 , p. 79-89. Récupéré de : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/08/20/51/PDF/98FORM.PERMA.pdf>
- Amin, A. et Graham, S. (1997). The ordinary city. *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 22, no. 4, pp. 411-429.
- Bajoit, G. (1997). Qu'est-ce que le sujet ?. Dans G. Bajoit et E. Belin (dir.). *Contributions à une sociologie du sujet* (pp. 113-130). Paris, France : L'Harmattan.
- Bardini, T. (2000). *Bootstrapping: Douglas Englebart, coevolution, and the origins of personal computing*. Standford, É.-U. : Stanford University Press.
- Bardini, T. (2007). Retour sur une (d)ébauche : Une problématique communicationnelle du changement technique. *Tic & société*, vol. 1, no. 1, Récupéré de : <http://ticetsociete.revues.org/245>
- Bardini, T. et Boucher, M.-P. (2010). The Metaphormatted Human: Bio-Artistic Practices of The Human Nexus, *Parrhesia*, no. 10, p. 1-20.

- Bardini, T. et Horvath, A. T. (1995). The Social Construction of the Personal Computer User: The Rise and Fall of the Reflexive User, *Journal of Communication*, vol. 45, no. 3, p. 40-65.
- Bateson, G. (1972). *Steps to an ecology of mind*. New York, É.-U. : Ballantine Books.
- Belin, E. (1999). De la bienveillance dispositive: (Extrait de sa thèse de sociologie, choisi et présenté par Philippe Charlier et Hugues Peeters), *Hermès*, no. 25, Le dispositif. Entre usage et concept, Paris, France : CNRS Edition, p. 245-259.
- Belin, E. (2002). *Une sociologie des espaces potentiels : logique dispositive et expérience ordinaire*. Bruxelles : De Boeck Université.
- Bell, D et Haddour, A (2000). *City Visions*. United Essex, R.-U. : Pearson Education.
- Bell, D. et Haddour, A. (2000). What we talk about when we talk about the city. Dans D. Bell et A. Haddour (dir.). *City Visions* (p. 1-11), United Essex, R.-U. : Pearson Education.
- Boccini, U. (1975). *Dynamisme plastique : peinture et sculpture futuristes*. Lausanne, France : L'Age d'Homme.
- Bougnoux, D (1998). *La communication par la bande : introduction aux sciences de l'information et de la communication*. Paris, France : La Découverte.
- Bovy, P. H. L. et Stern, E. (1990). *Route choice: Wayfinding in transport networks*. Dordrecht, Pays-Bas : Kluwer Academic Publishers.
- Bowker, G. C. & Star, S. L. (1999). *Sorting Things Out: Classification and Its Consequences*. Cambridge, É.-U. : MIT Press.
- Breton, P. et Proulx, S. (2002). *L'Explosion de la communication à l'aube du XXIe siècle*. Montréal, Canada : Boréal.
- Brown, B. et Laurier, E. (2005). Maps and journeys: an ethno-methodological investigation. *Cartographica*, vol. 40, no. 3, p. 17-33.
- Bureau du taxi de Montréal (2010). Règlement sur le transport par taxi, règlement 03-105. Montréal, Canada : Ville de Montréal. En ligne. Récupéré le 10 mai 2011 : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/taxi_fr/media/documents/regl_taxi_03-105.pdf
- Carrol, L. (2008 [1865]). *Alice in Wonderland*. Forgotten Books. Récupéré de : <http://books.google.com/books?id=ID5P7xbmcO8C&lpg=PP1&dq=alice%20in%20wonderland&pg=PR4#v=onepage&q&f=false>

- Chklovski, V. (2008). *L'art comme procédé*. Paris, France : Allia.
- Clédat, L. (1885). *Grammaire élémentaire de la vieille langue française*. Paris, France : Garnier Frères. Récupéré de : http://books.google.com/books?id=7Y9JAAAAMAAJ&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- Conley, D. (2009). *Elsewhere, U.S.A.: How We Got from the Company Man, Family Dinners, and the Affluent Society to the Home Office, BlackBerry Moms, and Economic Anxiety*. New-York, É.-U. : Pantheon Books.
- Connaître. (2009). Dans *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. En ligne. Récupéré de <http://www.cnrtl.fr/definition/connaître>
- Cook, P., Jones, S., Matlock, G. et Rotten, J. (1977). Anarchy in the U.K. [enregistré par The Sex Pistols]. Sur *Never Mind The Bollocks Here's The Sex Pistols* [Vinyle]. Londres, R.-U. : EMI Music Distribution.
- Couclelis H. (2009). Rethinking time geography in the information age. *Environment and Planning A*, volume 41, no. 7, p. 1556 – 1575.
- Deleuze, G. (1962). *Nietzsche et la philosophie*. Paris, France : Presses universitaires de France.
- Deleuze, G. (2003). *Pourparlers*. Paris, France : Les éditions de minuit
- Deleuze, G. et Guattari F. (1980). Capitalisme et schizophrénie, tome 2 : *Mille Plateaux*. Paris, France : Éditions de Minuit.
- Derrida, J. (1967). *De la grammatologie*. Paris, France : Minuit.
- Derrida, J. (1993). *Sauf le nom*. Paris, France : Éditions Gallilée.
- Dorling, D et Fairbairn, D. (1997). *Mapping: Ways of Representing the World*. Londres, R.-U. : Harlow, Longman.
- Duméril, É. et Duméril, A. (1849). *Dictionnaire du patois normand*. Caen, France : B. Mancel libraire éditeur. Récupéré de : <http://books.google.com/books?id=B6MFAAAAQAAJ&pg=PP9#v=onepage&q&f=false>
- Effort. (2009). Dans *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. En ligne. Récupéré de <http://www.cnrtl.fr/definition/effort>

- Effort. (2011). Dans *Merriam-Webster*. En ligne. Récupéré de <http://www.merriam-webster.com/dictionary/effort?show=0&t=1311556551>
- Elmaleh, G., et Cap, J.L. (réalisateur). (2005). *L'autre c'est moi* [DVD]. France : TF1 Vidéo.
- Emplacement. (2009). Dans *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. Récupéré de <http://www.cnrtl.fr/definition/emplacement>
- Endroit. (2009). Dans *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. En ligne. Récupéré de <http://www.cnrtl.fr/definition/endroit>
- Facebook (2011). Facebook Lieux, *Facebook.com*. Récupéré en ligne le 3 mai 2011 : <http://fr-fr.facebook.com/places/>.
- Featherstone, M. (2004) Automobilities: an introduction. *Theory, Culture and Society*, vol. 21, no. 4-5, p. 1–24.
- Foucault, M. (1966). *Les mots et les choses*. Paris, France : Gallimard.
- Foucault, M. (1982). Le sujet et le pouvoir. Dans D. Defert et F. Ewald (dir.). (2001). *Dits et écrits volume II, 1976-1988* (pp. 1041-1062). Paris : Gallimard. (Originellement *The Subject and Power* (trad. F. Durand-Bogaett). Dans Dreyfus, H. et Rabinow, P. (1982). *Michel Foucault: Beyond Structuralism and Hermeneutics*. Chicago, É.-U. : The University of Chicago Press, pp. 208-226.)
- Foucault, M. (1984). Qu'est-ce que les Lumières ?. Dans D. Defert et F. Ewald (dir.). (2001). *Dits et écrits volume II, 1976-1988* (pp. 1498-1507). Paris : Gallimard. (Originellement *Qu'est-ce que les lumières ?*, *Magazine littéraire*, no 207, mai 1984, pp. 35-39.)
- Galloway, A. (2008). *A Brief History of the Future of Urban Computing and Locative Media*. These de doctorat non publiée. Carleton University, Ottawa, Canada. Récupéré de : http://www.purselipsquarejaw.org/dissertation/galloway_phd_full.pdf
- Garfinkel, H. (1967). *Studies in ethnomethodology*. Englewood Cliffs, É.-U. : Prentice-Hall.
- Gärling, T. et Loukopoulos, P. (2007). Choice of Driving Versus Walking Related to Cognitive Distance. Dans G. L. Allen (dir.). (2007). *Applied Spatial Cognition: From Research to Cognitive Technology* (pp. 3-23). Mahwah, É.-U. : Lawrence Erlbaum Associates, Inc.

- Gibson, J. J. (1977). The theory of affordances. Dans R. Shaw & J. Bransford (dir.). *Perceiving, acting, and knowing: Toward an ecological psychology* (pp. 67-82). Hillsdale, É.-U. : Erlbaum.
- Gold, J. R. (1980). *An introduction to behavioural geography*. Oxford, R.-U. : Oxford University Press.
- Golledge, R. G. (1999) Human wayfinding and cognitive maps. Dans R. G. Golledge (dir.). *Wayfinding behavior: Cognitive mapping and other spatial processes* (pp. 5-45). Baltimore, É.-U. : Johns Hopkins Press.
- Golledge, R. G. et Stimson, R. J. (1997). *Spatial behavior: a geographic perspective*. New-York, É.-U. : Guilford Press.
- Graham, S. (2004). Beyond the 'dazzling light': from dreams of transcendence to the 'remediation' of urban life. *New media & society*, vol. 6, no. 1, pp. 16-25.
- Graham, S. et Marvin, S. (2001). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Londres, R.-U. : Routledge.
- Heidegger, M. (1971). Building dwelling thinking. Dans A. Hofstadter (trad.). *Poetry, language, thought* (pp. 143-162). New-York, É.-U. :Harper & Row.
- Helft, M. (2011). Jobs Says Apple Made Mistakes With iPhone Data. *The New York Times*. 27 avril 2011. New York, É.-U. : NYTimes.com. Récupéré de : http://www.nytimes.com/2011/04/28/technology/28apple.html?_r=3
- Highmore, B. (2002). *Everyday Life and Cultural Theory*. Londres, R.-U. : Routledge.
- Holloway, L. et Hubbard, P. (2001). *People and place : the extraordinary geographies of everyday life*. Essex, R.-U. : Pearson Education Limited.
- Houellebecq, M. (2010). *La carte et le territoire*. Paris, France : Flammarion.
- Hutchins, E. (1995). *Cognition in the Wild*. Cambridge, É.-U. : MIT Press.
- Ihnatko, A. (2011). Hey, wonderful: there's a location-tracking file on my iPhone, *Andy Ihnatko's Celestial waste of Bandwith (BETA)*. Blogue. 20 avril 2011. Récupéré de : <http://ihnatko.com/2011/04/20/hey-wonderful-theres-a-location-tracking-file-on-my-iphone/>
- Ingold, T. (2000). The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill. Londres, R.-U. : Routledge.

- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New-York, É.-U. : Vintage Books.
- James, W. (1912). *Essays in Radical Empiricism*. New-York, É.-U. : Longman Green and Co.
- Johnston, R. J., Gregory, D. and Smith, D. M. (1994) *The dictionary of human geography*, 3e édition. Oxford, R.-U. : Blackwell.
- Jouët, J. (1993). Usages et pratiques des nouveaux outils de communication. Dans *Dictionnaire critique de la communication*. L. Sfez (dir.). Paris, France : Presses Universitaires de France.
- Kaika, M. and Swyngedouw, E. (2000). Fetishizing the modern city: the phantasmagoria of urban technological networks. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 24, no. 1, pp. 120–138.
- Kitchin, R. et Dodge, M. (2007). Rethinking maps. *Progress in Human Geography*, vol. 31, no. 3, pp. 331-344.
- Kittler, F. (1996). The City is a Medium (M. Griffin trad.), *New literary History*, vol. 27, no. 4, pp. 717-729.
- Korzybski, A. (1998). Le role du langage dans les processus perceptuels. Dans D. Kohn, M. de Moura et J.-C. Denis (trad.). *Une carte n'est pas le territoire. Prolégomènes aux systèmes non-aristotéliens et à la Sémantique générale* (pp. 20-100). Paris, France : L'éclat. (Originellement : The role of language in perceptual process. Dans R. Blake et G. Ramsey (dir.). (1950). *Perception: An approach to Personality*. John Wiley & Sons, Inc.
- Lawrence, R. J. (1987). What makes a house a home?, *Environment and Behavior*, vol. 19, no. 2, pp. 154–68.
- Lefebvre, H. (1961). *Critique de la vie quotidienne II, Fondements d'une sociologie de la quotidienneté*, Paris, France : L'arche.
- Lefebvre, H. (1975). *La vie quotidienne dans le monde moderne*. Paris, France : Gallimard.
- Leong, S. (1998). Readings of the attenuated landscape. Dans M. Bell and S. Leong (dir.). *Slow Space* (pp. 186-213). New-York, É.-U. : Monacelli Press.
- Leroi-Gourhan, A. (1965). *Le geste et la parole, vol. 1, Technique et langage*. Paris, France : Albin-Michel.

- Leroi-Gourhan, A. (1965). *Le geste et la parole, vol. 2, La mémoire et les rythmes*. Paris, France : Albin-Michel.
- Leroi-Gouhran, A. (1993). *Gesture and Speech* (trad. A. Bostock Berger). Cambridge, É.-U. et Londres, R.-U. : MIT Press.
- Lewis, C. T. et Short, C. (1879). *A Latin Dictionary*. En ligne : Perseus Digital Library. Originellement Oxford, R.-U. : Clarendon Press. Récupéré de : <http://www.perseus.tufts.edu/hopper/search?doc=Perseus%3atext%3a1999.04.0059>
- Lieu (2003). Dans M.-E. de Villers (dir.). *Multidictionnaire de la langue française* (p. 868), Quatrième Édition, Montréal, Canada : Éditions Québec Amérique.
- Lieu (2009). Dans *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. En ligne. Récupéré de <http://www.cnrtl.fr/definition/lieu>
- Lidell, J. (2010). *Compass*. Sur *Compass* [Disque compact]. Londres, R.-U. : Warp.
- Ling, R. S. (2008). The Mediation of Ritual Interaction via the Mobile Telephone. Dans J. E. Katz (2008). *Handbook of Mobile Communication Studies*. Cambridge, É.-U. : MIT Press.
- Localisation (2009). Dans *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. En ligne. Récupéré de <http://www.cnrtl.fr/definition/localisation>
- Location. (2010). Dans *Oxford Dictionaries*. En ligne : Oxford University Press. Récupéré de : <http://oxforddictionaries.com/definition/location>
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge, É.-U. : MIT Press.
- Lynch, K. (1972). *What Time is This Place?*. Cambridge, É.-U. : MIT Press.
- Lynch, M. (1997). *Scientific practice and ordinary action: Ethnomethodology and social studies of science*. Cambridge, R.-U. : Cambridge University Press.
- Lynch, M. (2001). Ethnomethodology and the logic of practice. Dans T. R. Schatzki, K. Knorr Cetina et E. von Savigny, E. (dir.). *The Practice Turn in Contemporary Theory* (pp. 131-162). Routledge, New York.
- Lynch, M. et Peyrot, M. (1992). Introduction: A Reader's Guide to Ethnomethodology. *Qualitative Sociology*, vol. 12, no. 2, pp 113-123.

- Mallein, P. et Toussaint, Y. (1994). L'intégration sociale des technologies d'information et de communication : une sociologie des usages. *Technologies de l'information et société*, vol. 6, no. 4, pp. 315-335.
- Marston, S.A. (2000). The social construction of scale. *Progress in Human Geography*, vol. 24, no. 2, pp. 219-242.
- Massey, D. (1993). Power-geometry and a progressive sense of place. Dans J. Bird, B. Curtis, T. Putnam, G. Robertson et L. Tickner (dir.). *Mapping the Future: Local Cultures, Global Change* (pp. 59-69). Londres, R.-U. : Routledge.
- Massey, D. (2005). *For Space*. Londres, R.-U. : Sage.
- McLuhan, M. (1964). *Understanding Media: The extensions of Man*. New-York, É.-U. : McGraw-Hill.
- Medium (2011). Dans *Merriam-Webster*. En ligne : Encyclopedia Britannica. Récupéré le 7 août 2011 de : <http://www.merriam-webster.com/dictionary/medium>
- Meyrowitz, J. (1994). Medium theory. Dans D. Crowley & D. Mitchell (dir.). *Communication theory today* (pp. 50-77). Stanford, É.-U. : Stanford University Press.
- Mokhtarian, P. et Salomon, I. (2001). How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 35, no. 8, pp. 695-719.
- Nietzsche, F. (2000). *Par-delà bien et mal* (P. Wotling, trad.). Paris, France : Flammarion.
- Ong, W. J. (1986). Writing is a Technology that Restructures Thought. Dans G. Baumann (dir.). *The Written Word: Literacy in Transition* (pp. 23-50). Oxford, R.-U. : Clarendon Press.
- Orienter (2009). Dans *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. En ligne. Récupéré de <http://www.cnrtl.fr/definition/orienter>
- Orr, J. E. (1996). *Talking About Machines : An Ethnography of a Modern Job*. Ithaca, É.-U. : Cornell University Press.
- Passini, R. (1984). *Wayfinding in Architecture*. New-York, É.-U. : Nostrand Reinhold.
- Peirce, C. S. (1931). *Collected Papers of Charles Sanders Peirce: Principles of Philosophy, vol. 1*. C. Hartshorne et P. Weiss (dir.). Cambridge, É.-U. : Harvard University Press.

Peirce, C. S. (1932). *Collected Papers of Charles Sanders Peirce: Elements of Logic*, vol. 2. C. Hartshorne et P. Weiss (dir.). Cambridge, É.-U. : Harvard University Press.

Peirce, C. S. (1934). Harvard Lectures on Pragmatism. Dans C. Hartshorne et P. Weiss (dir.). *Collected Papers of Charles Sanders Peirce: Pragmatism and Pragmaticism*, vol. 5. Cambridge, É.-U. : Harvard University Press. (Originellement 1903).

Peirce, C. S. (1934). *Collected Papers of Charles Sanders Peirce: Pragmatism and Pragmaticism*, vol. 5. C. Hartshorne et P. Weiss (dir.). Cambridge, É.-U. : Harvard University Press.

Peirce, C. S. (1993). One, Two, Three: Fundamental Categories of Thought and of Nature. Dans Kloesel, Fisch, *et al.* (dir.). *Writings of Charles S. Peirce, A Chronological Edition*, volume 5 (1884–1886). Bloomington et Indianapolis, É.-U. : Indiana University Press. (Originellement 1885).

Peirce, C. S. (1998). A Sketch of Logical Critics. Dans Peirce Edition Project (dir.). *The Essential Peirce, Selected Philosophical Writings, Volume 2 (1893–1913)*. Bloomington et Indianapolis, É.-U. : Indiana University Press. (Originellement 1909).

Pickles, J. (2004). *A History of Spaces: Cartographic Reason, Mapping, and the Geo-Coded World*. New-York, É.-U. : Routledge.

Pierre-Léon (2011). *Un taxi la nuit: déambulations nocturnes d'un chauffeur de taxi montréalais*. Blogue en ligne. Récupéré de : <http://taxidenuit.blogspot.com/>

Pooley, C., Turnbull, J., et Adams, M. (2006). The impact of new transport technologies on intraurban mobility: a view from the past, *Environment and Planning A*, vol. 38, no. 2, pp. 253-267.

Position (2009). Dans *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. En ligne. Récupéré de <http://www.cnrtl.fr/definition/position>

Positionnement (2009). Dans *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. En ligne. Récupéré de <http://www.cnrtl.fr/definition/positionnement>

Proust, M. (1989). *À la recherche du temps perdu, La prisonnière*. Paris, France : Gallimard (collection Folio).

Quartier des spectacles (2011). À propos. Récupéré le 1 juillet 2011 du site du Quartier des spectacles de Montréal : <http://www.quartierdesspectacles.com/a-propos/>

Rogers, E. M. (1962). *Diffusion of Innovations*. New-York, É.-U. : Free Press of Glencoe.

- Rogers, E. M. et Kincaid, D. L. (1981). *Communication Networks : Toward a New Paradigm for Research*. New-York, É.-U. : Free Press.
- Roszak, T. (1972). *Where the World Ends: Politics and Transcendence in Post-industrial Society*. New-York, É.-U. : Doubleday.
- de Saussure, F. (1989). *Cours de linguistique générale, édition critique, volume 1* (R. Engler, dir.). Wiesbaden, Pays-Bas : Otto Harrassowitz Verlag
- Savoir (2009). Dans *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. En ligne. Récupéré de <http://www.cnrtl.fr/definition/savoir>
- Schatzki, T. R. (2001). Introduction: Practice theory. Dans T. R. Schatzki, K. Knorr Cetina et E. von Savigny (dir.). *The Practice Turn in Contemporary Theory*. Londres, R.-U. : Routledge.
- Schulkin, J. (2007). *Effort: A Behavioral Neuroscience Perspective On The Will*. Mahwah, É.-U. : Lawrence Erlbaum Associates.
- Schutz, A. et Luckmann, T. (1973). *The Structures of the Live World*. Londres, R.-U. : Heinemann.
- Scott-Heron, G. (1971). Home Is Where The Hatred Is. Sur *Pieces of a Man* [Vinyle]. RCA.
- Scott-Heron, G. et Smith, J. (2011). Home [enregistré par Gil Scott-Heron et Jamie XX]. Sur *We're New Here* [Disque compact]. Londres, R.-U. : XL Recordings.
- Serres, M. (1994). *Atlas*. Paris, France : Julliard.
- Sheller, M. (2007). Bodies, cybears and the mundane incorporation of automated mobilities. *Social & Cultural Geography*, vol. 8, no. 2, pp. 175-197.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006a). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, vol. 38, no. 2, pp. 207-226.
- Sheller, M. et Urry, J. (2006b). *Mobile Technologies of the City*. Londres, R.-U. : Routledge.
- Simmel, G. (1997). Bridge and Door. Dans D. Frisby et M. Featherstone (dir.). *Simmel on Culture* (pp. 170-174). Londres, R.-U. : Sage. (Originellement publié en 1909)
- Simondon, G. (1969). *Du mode d'existence des objets techniques*. Paris, France : Aubier Montaigne.

- Star, S. L. (1999). The ethnography of infrastructure. *American Behavioral Scientist*, vol. 43, no. 3, pp. 377-391.
- Steuer, J. (1992). Defining Virtual Reality: Dimensions Determining Telepresence. *Journal of Communication*, vol. 42, no. 4, pp. 73-93.
- Stiegler, B. (1998). Leroi-Gouhran : l'inorganique organisé, *Les Cahiers de médiologie*, no. 6, pp. 187-194. Récupéré de :
http://www.mediologie.org/collection/06_mediologues/stiegler.pdf
- Stiegler, B. (2004). *Philosopher par accident : entretiens avec Elie During*. Paris, France : Galilée.
- Stiegler, B. (2010). *Ce qui fait que la vie vaut la peine d'être vécue, de la pharmacologie*. Paris, France : Flammarion.
- Straw, W. (2010). The Circulatory Turn. Dans B. Crow, M. Longford et K. Sawchuck (dir.). *The Wireless Spectrum: The Politics, Practices and Poetics of Mobile Media* (pp. 17-28). Toronto, Canada: University of Toronto Press.
- Suchman, L. (1987). Plans and situated action: The problem of human machine communication. New-York, É.-U. : Cambridge University Press.
- Swyngedouw, E. (1993). Communication, mobility and the struggle for power over space. Dans G. Giannopoulos et A. E. Gillespie (dir.). *Transport and Communications in the New Europe* (pp. 305-325). Londres, R.-U. : Belhaven.
- Thrift, N. (1996). Not a straight line but a curve, or, cities are not mirrors of modernity. *Mimeo Department of Geography*. Bristol, U.-K. : University of Bristol.
- Thrift, N. (2000). Not a straight line but a curve, or, cities are not mirrors of modernity. Dans D. Bell et A. Haddour (dir.). *City Visions* (pp. 233-263). Londres, R.-U. : Longman.
- Thrift, N. (2004). Driving in the City. *Theory, Culture & Society*, vol. 21, no. 4-5, pp. 41-59.
- Tonkiss, F. (2005). *Space, the city and social theory: social relations and urban forms*. Oxford, R.-U. : Polity Press.
- Tuan, Y.-F. (1974). *Topophilia: A study of environmental perception, attitudes, and values*. Englewood Cliffs, É.-U. : Prentice Hall.

- Tzara, T. (1975). Manifeste DADA 1918. Dans *Œuvres complètes* (pp. 357-358). Paris, France : Flammarion.
- Van Maanen, J. (1988). *Tales of the Field. On Writing Ethnography*. Chicago, É.-U. : University of Chicago Press.
- von Uexküll, J. (1934). A stroll through the worlds of animals and men: a picture book of invisible worlds. Dans C. H. Schiller (dir.). (1957) *Instinctive behavior: the development of a modern concept*. New-York, É.-U. : International Universities Press.
- Wall, A. (1996). Flow and interchange: mobility as a quality of urbanism. Dans *Architecture in Cities: Present and Future*, Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, pp. 158–66.
- Watzlawick, P., Beavin, J. H. et Jackson D. D. (1972). *Une logique de la communication* (Q. Morche, trad.). Paris, France : Seuil.
- Woolgar, S. (1991). Configuring The User: The Case of Usability Trials. Dans J. Law (dir.). *A Sociology of Monsters* (pp. 57-99). Londres, R.-U. : Routledge.
- Xie, H. (2000). Shifts of interactive intentions and information-seeking strategies in interactive information retrieval. *Journal of the American Society for Information Science*, vol. 51, no. 9, pp. 841–857.