

D.G.R.S.T.

SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU
MINISTRE DE L'EQUIPEMENT (TRANSPORTS)

l'usager et l'espace de la gare de banlieue

M. H. RAYMOND,
Mmes A. SAMIE, H. TROUARD RIOLLE

Jun 1976



L.A.S.S.A.U.

(Laboratoire de Sciences Sociales Appliquées à l'Urbain)
2A rue Maurice-Chevalier - 92430 Marnes-la-Coquette

SOMMAIRE

Page

Introduction	1
<u>PREMIERE PARTIE : GARE ET MODE DE VIE</u>	11
I. La gare dans le système des transports	13
A. La gare comme élément du réseau	13
1. Gare = moyen de transport	13
2. Gare = accès au réseau	15
3. Gare = halte ?	18
4. Les qualités du réseau comme qualités de la gare..	19
B. L'insertion du réseau dans le mode de vie.....	22
II. Gare, mode de vie, mode de production.....	32
A. La gare comme exercice de la contrainte	32
1. Le temps de transport comme fragment du temps de travail	32
2. Le passage à la gare comme injonction du mode de production	33
3. Quotidien - banal : le rejet du lieu	34
4. Objet utilitaire, accessoire du mode de vie	36
B. La gare comme gestuelle de la contrainte	41
1. La gare comme rupture : l'opposition gare/train ..	41
2. La gare comme symbole de la contrainte.....	42
3. La séquence aller	48
4. La séquence retour	64
5. La séquence aller en heure creuse	71
C. L'économie pratique du temps	73
1. La séquence directe	75
a) L'épargne du temps	75
1° Perdre ou ne pas perdre du temps	75
2° Les troubles dans l'économie du temps.....	76
3° L'économie du temps et l'organisation des lieux	80
4° La production des parcours "économiques" ...	82
b) Les fruits de l'épargne : la possibilité des sous- séquences.....	84
2. La contre-logique de l'utilisateur : le refus des ruptures	85
a) Les ruptures d'accès.....	86

II

1° L'accès à la gare	86
1) L'automobiliste considéré comme voyageur ou le voyageur considéré comme automobi- liste. Le parking	86
2) Les interconnexions gares/autres moyens de transport	91
3) L'accès piétonnier	92
2° Les entrées et les sorties	94
1) Refus de l'escalier	95
2) Les contrôles	98
b) Les ruptures climatiques	102
1° Pratiques et variations climatiques	103
2° Les contradictions spatiales	104
III. Le dictionnaire des lieux dans la séquence ou comment l'usager construit le schéma de la gare de banlieue	109
A. Des abords au contrôle	110
1. Les abords de la gare : la place, les trottoirs de la gare, etc.	110
2. Le hall	111
a) Passer / ne pas passer par le hall	111
b) S'arrêter ou ne pas s'arrêter dans le hall	111
c) Le séjour comme qualité du hall ? Refus de la salle d'attente	112
3. Commerces et services	112
B. Du contrôle au quai	117
C. Le quai	118
1. A l'aller	118
2. Au retour	122
<u>DEUXIEME PARTIE : GARE ET ESPACE URBAIN</u>	123
I. L'espace urbain dans la gare de banlieue	129
A. Le mythe de l'urbain et la réalité banlieusarde	129
1. Le moderne	129
2. Le matériau	130
3. L'opposition gai / triste	131
4. L'entretien : l'opposition sale / propre	132
5. Le confort	133
B. L'urbanité dans la gare de banlieue : relation avec le personnel	133
C. Le manque de centralité	137
D. Un espace requérant un apprentissage	140
II. Espaces urbains et urbanisation des lieux	145
A. Deux espaces urbains dans la gare : rencontre et consommation	145

III

1. Rencontre et paysage de la rencontre	145
a) Sous-séquences de rencontre	146
b) Les rencontres hors-séquence	148
c) Rencontre et paysage	153
2. Consommation	158
B. Lieux et banlieue (gare)	162
1. Le hall	163
2. La salle d'attente	171
3. La bibliothèque	172
4. Buffet-buvette-café à l'intérieur de la gare	174
5. Les commerces	177
6. Le quai	178
III. La gare dans l'espace urbain	182
A. La gare de banlieue comme centralité	182
B. Inscription de la gare dans la monumentalité urbaine ...	188
1. L'existence architecturale des gares de banlieue	188
2. La nature monumentale de la gare de banlieue	190
3. Gare et ville : l'identité symbolique.....	191
4. Repère et type dans la gare de banlieue	194
IV. La gare de banlieue comme grande gare	196
1. Refus de la halte, refus de la station : la gare de ban- lieue au service du déplacement.....	196
2. La gare suburbaine comme "non-lieu" de l'activité fer- roviaire	198.

INTRODUCTION

Une recherche sur les gares de banlieue présente dès l'abord une difficulté qu'on osera dire essentielle : avec la gare de banlieue, nous sommes au coeur de ce que la vie quotidienne présente de plus féroce^{ment} banal, et à dire vrai, c'est bien cette banalité que représente l'usager qu'on interroge. Or, on peut passer là-dessus s'il s'agit d'un rapport de recherche destiné à l'amélioration des conditions de transport ; dans ce cas - qui fut celui du rapport que nous avons présenté à la S. N. C. F. - on s'efforcera seulement de faire comprendre le rôle de la gare de banlieue dans le mode de vie du banlieusard.

Les choses se présentent différemment s'il s'agit de ce que le projet de recherche appelait "le sens de la gare de banlieue du point de vue de l'insertion de l'usager dans l'espace urbain". Car, dès qu'on se pose la question du sens, on ne saurait en rester à ce stade factuel que propose l'insignifiance apparente de la vie quotidienne. Mais si Lefebvre nous a appris à comprendre que la vie quotidienne contenait le mystère vrai de la vie sociale (1), il s'en faut qu'il nous ait par là même donné la clef pour y pénétrer : on peut dire qu'il nous a simplement donné l'appétit d'aller voir plus près.

Un écueil à éviter nous semble-t-il consiste à prendre la voie de la critique de ce qu'on appelle quelquefois "les équipements du pouvoir" ; la gare de banlieue avec ses laideurs, apparaît bien comme une production de figures par quoi se marque la figure de la production. Mais qui ne voit que ces raisonnements analogiques, par quoi l'analogiste identifie vie quotidienne et décor de la vie quotidienne, ne font que donner une idée des goûts de l'analogiste qui, à s'en tenir au décor et à l'institution, au lieu de jeter l'enfant jette la bassine avec l'eau du bain... Pour lui voir la gare (ou l'école, ou l'hôpital) c'est voir la production, seul l'usager lui échappe.

Nous avons tenté de résister à cette tentation et nous nous sommes aidés de nos postulats qui, en grande partie, dérivent de nos méthodes.

(1) H. LEFEBVRE, Critique de la vie quotidienne. Editions de l'Arche, 1958, p. 231 - 241.

Dans notre projet, nous affirmions que "la recherche se présente comme une tentative pour repérer un objet socialisé que nous appelons parole et qui a valeur pratique et symbolique en même temps". Il nous semble que c'était trop peu dire, dans la mesure où il s'agit d'une recherche sur la vie quotidienne des usagers et donc nous devons mieux définir comment nous acceptons cette parole (1) que nous recueillons.

Il nous semble tout d'abord que la parole de l'utilisateur sur sa propre pratique, outre son existence sociale (c'est-à-dire le fait qu'elle est communication) définit un domaine de compétence (2) qui dépend du fait que l'utilisateur possède une pratique (ici du transport). Cette compétence est magnifiquement assumée par une personne interrogée qui, affirmant que la gare doit être aménagée "comme une maison", ajoute : "Les gens qui se servent d'un appartement, ils se servent aussi d'une gare". Ce premier point nous situe assez loin des analyses de type psycho-sociologiques (3) qui visent très souvent à se libérer de la parole pour l'inscrire plus facilement dans les structures classificatoires.

Et c'est ce qui amène notre second postulat : à savoir que nous ne visons pas simplement à travers une telle recherche à déterminer l'apport que l'utilisateur peut constituer pour une théorie qui intègre cet apport, mais aussi bien à considérer cet apport de l'utilisateur comme théorie virtuelle et à tenter d'y intégrer les sciences sociales. En effet, il est aisé de constituer une "critique épistémologique" (4) des sciences sociales dans leur relation avec le "pouvoir" ; il est infiniment plus malaisé de définir leur apport à quelque chose d'autre (5).

(1) Par parole nous entendons cet instrument social et établi de communication dont il existe quelques analyses ethnologiques (le Dokamo de LEENHARDT ou l'ouvrage de CALAME-GRIAULE sur les Dogons), mais dont les explorations sociologiques sont rares, parce que la parole sociale semble être sous nos yeux propriété du sociologue.

(2) Qu'est-ce que la compétence ? C'est la possibilité d'engendrer des pratiques suivant des modèles ou habitus. On lira à ce propos : P. BOURDIEU, l'esquisse d'une théorie de la pratique, Editions Droz, Genève 1972.

(3) Cf. S. MOSCOVICI, Introduction à la psychanalyse sociale, 1972, T. II, pp. 25-33.

(4) En fait cette critique épistémologique n'est le plus souvent qu'une critique idéologique. Par exemple BERNDT, LORENZER et HORN. Architektur als Ideologie - Suhrkamp, 1968 - qui décrit le fonctionnalisme mais ne décrit pas la pratique qu'il engendre.

(5) ALEXANDER s'y essaie avec beaucoup de naïveté dans son travail : "Une expérience d'Urbanisme démocratique, le Seuil, Paris 1957. Il est vrai qu'il a choisi pour son expérience des universitaires dont la parole fait foi...

C'est que nous sommes obligés, pour pouvoir commencer la recherche, de nous appuyer sur un acquis qui concerne d'une part le rôle du transport dans les modes de vie (1), d'autre part l'ensemble des concepts qui tournent autour de cette dernière notion.

Pour ce qui concerne le transport et la mobilité, une étude précédente (2) définit la relation entre mode de production, mode de vie et transports urbains : dans une société dominée entièrement par le marché, le transport n'est plus un chapitre distinct qui le situe comme facilité après les ressources naturelles, l'activité économique productive, il est, sous le titre "mobilité" un aspect fondamental de la production et de la reproduction sociales (3).

Et ceci qui est vrai à l'échelle du territoire, devient éclatant au niveau des grandes conurbations dont la dynamique propre écrase peu à peu le territoire (4) et finit par constituer le modèle assez effrayant de l'urbanisation intégrale annoncée par le Droit à la Ville (5). Le rôle du transport par rapport au mode de vie n'est donc plus repérable par rapport à l'individu qui trouve du travail plus ou moins loin de son domicile, de quoi manger à sa porte ou à un kilomètre, des écoles près ou loin, etc. Il ne devient repérable qu'au niveau d'un système impossible à maîtriser et à dominer, celui des moyens de transport en région urbaine.

C'est ce qui justifie, sur le plan de la recherche fondamentale, l'existence d'une recherche comme celle que nous présentons : les équipements de la mobilité ont acquis une telle importance dans le mode de vie, forme canonique de la vie quotidienne, que l'on peut dire qu'ils permettent d'interroger la vie quotidienne de l'usager sous le double rapport du sens que la mobilité donne à cette vie, et en retour du sens qu'elle communique à ces équipements. En effet, on ne saurait sous-estimer l'importance de ce dernier point : il est bien vrai que l'équipement "gare de banlieue" apparaît comme quelque chose qui s'impose à l'usager et qui lui impose aussi l'espace du mode de production. Dire cela est sans doute vrai, mais est aussi un jeu de mots et de concepts redoutable autour de la notion de contrainte. Il nous faut donc signaler de la manière la plus nette que nous ne confondrons pas,

(1) Une définition détaillée du mode de vie comme forme canonique de la vie quotidienne se trouve dans un ouvrage de l'I.S.U., Les Modes de Vie, pp. 41 et 43-44.

(2) Etude de l'I.S.U. : Aspects sociologiques du transport, 1972, pp. 43 sq.

(3) Aspects sociologiques du transport, o, c. pp. 70 sq.

(4) J. GOTTMANN, Megalopolis, The Urbanised Northeastern Seaboard of the United States - The M.I.T. press, Cambridge, Mass., 1961.

(5) H. LEFEBVRE, le Droit à la Ville, Editions Anthropos, Paris 1968.

au départ, la contrainte sociale (1) qui intériorise en chacun, au sein de la vie de tous les jours, les gestes et opinions dont est tissé le fonctionnement social, et la coercition qui est liée à l'aspect répressif de l'appareil spécialisé à cet effet. Nous nous refuserons d'identifier les rails bien droits du conformisme social et ceux, savonneux qui conduisent le marginal à la sanction pénale ou psycho-pathologique.

Pour citer un exemple simple, se rendre au travail est du domaine de la contrainte sociale, intériorisée au point que le chômeur se sent mal précisément parce que le matin il ne se rend pas au travail. Mais se rendre au travail est éventuellement assorti d'un aspect coercitif si le fait d'être en retard ou de ne pas aller au travail est sanctionné (à l'usine, au bureau ou à l'école).

Or il est de fait que certains chercheurs, élevés à l'école un peu confusionniste de la recherche utopiste, voient partout coercition jusque dans l'engendrement des pratiques les plus innocentes, en confondant le plus souvent les modèles qui socialisent le travail (comme toute autre activité) et les stratégies (2) par lesquelles la classe dominante utilise ces modèles pour contraindre au travail.

Bien que la distinction entre contrainte sociale et coercition soit dans ce domaine difficile à faire (notamment dans l'entreprise), il est indispensable de la faire, et pour ce qui concerne notre recherche, cela n'offre pas d'aussi grandes difficultés. C'est aussi indispensable car procéder autrement nous amènerait à sous estimer gravement les contradictions enfouies dans le conformisme social (3), et donc à négliger ce qui est proprement l'objet de l'étude : l'usager de tous les jours, celui qui prend docilement le train de banlieue dans la gare de banlieue et qui revendique docilement sans doute un autre transport, un autre espace urbain et, au confluent peut-être de ceux-ci, une autre gare. C'est nous semble-t-il, ce qui justifie nos hypothèses de base que nous devons rappeler et un peu commenter.

La première de nos hypothèses (nommée hypothèse de base) nous paraît avoir été insuffisamment formulée ; en disant que "le mode de vie s'inscrit dans l'espace urbain par l'intermédiaire de pratiques collectives" et en liant cette inscription à l'appropriation de l'espace de la gare de banlieue, nous voulions marquer que l'usager "refait" une gare, et que cela n'apparaît pas

(1) On voudra bien se référer à DURKHEIM, Règles de la méthode sociologique sur la nature du fait social. Une nature naturante en quelque sorte pour reprendre l'opposition de SCHELLING.

(2) Sur cette notion, voir P. BOURDIEU, o. c.

(3) Sur les contradictions propres au mode de vie, cf. I. S. U., Les Modes de Vie, o. c.

seulement au niveau de ses aspirations, mais au niveau de sa pratique la plus quotidienne. Et que, en particulier, c'est cette gare là qui nous intéresse, au-delà de considérations strictement fonctionnelles.

Cette première hypothèse - dont on observera qu'elle s'inscrit directement à l'encontre de l'idée d'une "contrainte" directe des équipements - en entraînait deux autres :

l'une définissait la gare comme espace de transition et de rupture entre l'espace du transport et l'espace extérieur ; il nous semble que nous avons sensiblement amélioré cette formulation comme on verra dans la première partie ;

l'autre tentait de montrer que, à partir des pratiques de l'usager, le rôle de la gare dans l'espace de la banlieue pouvait être véritablement apprécié ; nous disions, pour être plus simples : la gare de banlieue est un équipement urbain, nous allons tenter de voir comment.

Il nous semble que le corps des hypothèses tient dans ces formulations. Ce que nous croyons après coup, c'est que notre définition d'hypothèses a souffert de la difficulté initiale dont nous avons parlé : une recherche sur la banalité de la vie quotidienne ne supporte pas aisément des hypothèses : et on le voit en ce sens que nous avons extrait le corps des hypothèses de travaux préliminaires ; et cette difficulté initiale nous conduit finalement à un premier postulat, c'est que la recherche sur la gare de banlieue, avant d'être une recherche sur une séquence transport, est une recherche sur la signification du quotidien.

En ce sens, les méthodes d'approche de ce "mystère" doivent être précisées à la lumière de ce qui précède. Car, s'il est vrai que nous avons affirmé le primat de la parole "usagère", y compris dans notre projet, on pourra trouver que le projet accorde une importance démesurée aux rapports entre pratique et espace, et qu'il y a là un défaut congénital dont la recherche peut difficilement s'exonérer. En effet, ce défaut nous est assez rapidement apparu, à mesure que les matériaux étaient analysés ; mais il ne nous est pas apparu sous cette forme générale (comment faire cadrer la parole "vie quotidienne" et la parole "espace") ; au contraire, il nous est apparu dans la mesure où le même espace est lieu de pratiques et de symbolismes manifestement exclusifs les uns des autres : la parole "séquence principale vers le travail" implique tout un symbolisme du mode de vie "de travail" qui exclut l'aspect "espace urbain et pratique de l'usager".

Nous avons donc été amenés à accepter la contradiction apparente de l'usager qui se manifeste sous une forme aussi sim-

ple qu'il veut à la fois un accès rapide et pouvoir flâner, un grand dépouillement des espaces et pas mal de fioritures, etc., en évitant de privilégier les espaces et en privilégiant au contraire l'action pratique de l'usager.

Ce qui sera traité dans ce rapport aura davantage trait à des lieux-actions qu'à des lieux proprement dits. C'est là une difficulté qui ne se rencontre pas dans l'habitat à un degré aussi vif (sinon peut-être à propos des espaces collectifs) car la symbolique de l'habitat implique une organisation du monde, un rapport entre espace et symbolique assez univoque et, dans son essence, non-contradictoire (1).

Une autre difficulté posée par la méthode est que, au-delà de nos postulats de départ concernant la "compétence" de l'usager, nous affrontons la question du non dit, de l'inconscient : en un mot comme en cent, comment pouvons-nous prétendre amener au jour les relations complexes qui lient la vie quotidienne dans le transport, le mode de vie et le mode de production, sans faire appel à l'inconscient pour tenter d'expliquer la dépossession de l'usager, son aliénation, la misère de sa vie quotidienne banlieusarde ? Beaucoup de chercheurs, des plus estimables, pensent que l'acceptation d'un mode de vie aliénant est liée au fait que les usagers sont inconscients de leurs conditions véritables d'existence. Il est vrai que les conditions qui sont aujourd'hui celles du transport en banlieue amènent à s'interroger sur le miracle qui pousse tant de gens à accepter deux ou trois heures de transport par jour, dans des conditions souvent difficiles, traversant des gares peu aimables dans de blêmes matins.

Il est tentant dans ces conditions de penser que l'intégration dans le système de production et reproduction de la force de travail est un domaine qui ne trouve de formulation que plus ou moins latente et inconsciente chez les usagers : les idées d'aliénation et de réification (2) semblent permettre de dire que les obstacles qui se dressent sur la voie de la compréhension véritable sont de l'ordre du refoulement par l'usager de la formulation des vraies conditions de son existence. Cette tendance trouve dans Marx une confirmation qu'il n'aurait sans doute pas prévue en ce sens que Marx explique le caractère inconscient de certains rapports sociaux (comme la plus value). Mais Marx, s'il explique

(1) Voir H. RAYMOND, *Les Pavillonnaires* e. a., mais aussi J. C. DEPAULE et P. WASSEF : Une méthode d'Analyse de l'Espace - in *Architecture, Mouvement, Continuité*, n° 33, Avril 1974.

(2) Nous appellerons aliénation, après MARX, l'existence d'institutions, de règles produites par l'homme et le privant de ses possibilités de réalisation. Voir G. GURVITCH, le concept d'aliénation, Paris, les cours de la Sorbonne, 1962. Nous appellerons réification toute institution cristallisée (Droit, monnaie, etc.) qui de l'extérieur gouverne l'acteur social. Cf. GABEL, *La Fausse Conscience*, Paris, Editions de Minuit, 1966.

bien que ces mécanismes économiques ne sont pas conscients, n'en dit pas pour autant que toute la vie sociale est un mystère impénétrable, réifié. C'est la raison pour laquelle nous avons consacré une première partie de notre rapport à une recherche sur la gare dans la séquence "transport" chez l'utilisateur.

Nous ne pouvons que renvoyer à cette partie pour décider si le niveau d'élucidation atteint est satisfaisant. Dire cela, c'est affirmer que ce niveau ne saurait être déterminé à l'avance avec des critères comme la "profondeur", le degré de latence ou d'inconscience, etc. Nous croyons que c'est simplement un postulat facilement accepté que l'inconscient est ce qu'il y a de plus profond dans la "personnalité" : à notre connaissance, le seul qui se soit - implicitement - élevé contre ce postulat de la profondeur est G. GURVITCH (on pourra lire ce qu'il écrit à ce sujet dans le chapitre de la Vocation consacré aux "faux problèmes"). On verra dans la première partie de la recherche comment nous tentons de donner une solution concrète à cette question.

Une autre difficulté de la méthode que nous avons employée est qu'elle fabrique une seule parole avec un échantillon qui "représente" des Catégories Socio-Professionnelles différentes ; on serait en droit d'y voir un postulat d'homogénéité, et de nous demander ce que nous faisons des différences de strates, sinon de classe. En fait, le postulat d'homogénéité dissimule une homogénéité réelle : celle des usagers du train de banlieue qui présentent une assez grande égalité de condition : ce sont des salariés ou des conjoints de salariés et l'on retrouve chez eux les caractéristiques des rapports sociaux dominants dans notre société. Par ailleurs, pour des raisons qui tenaient aux objectifs de la recherche (en apprendre plus long sur l'espace urbain et la gare de banlieue), nous avons choisi d'interroger des habitants de banlieue travaillant à Paris, c'est-à-dire que nous avons limité notre échantillon à des catégories sociales relativement étroites.

On voit que si l'homogénéité supposé du discours sur la gare de banlieue est soutenable, cela tient avant tout à l'importance du salariat dans le mode de vie banlieusard, ce qui est surtout vrai, certes, parmi les usagers du train et de la gare. Mais ce postulat n'implique aucune vue fonctionnaliste de la recherche puisque nous avons au contraire organisé la présentation des résultats en mettant en valeur le rôle de la gare dans l'espace urbain (de la banlieue). Ce qui doit être cependant élucidé, c'est le fait que, au départ, nous n'avions qu'une idée assez fruste de la relation entre ces deux catégories de faits : usage de la gare à des fins salariales, existence de la gare dans un espace qui est celui

(1) Cf. G. GURVITCH, La Vocation actuelle de la Sociologie, chapitre : Les faux problèmes, Paris, PUF 1950, pp. 28-29.

d'une ville de banlieue. Cette relation, nous nous proposons de l'élucider seulement en fin de parcours, puisqu'elle nous paraît justement tenir à l'existence banlieusarde du salarié, existence où deux aspects contradictoires (à notre regard) se rejoignent et doivent coïncider ; car le salarié retourné à sa gare n'est pas transporté par un tapis magique dans un centre-ville mégapolitain d'où il apprécierait les charmes ostensibles du monde de la marchandise, mais au contraire il va se renfermer dans son espace familial qui très souvent ô surprise, n'est pas doté des cafés-théâtres, cinés d'art qu'offrent les rues de la culture et de la mode des quartiers parisiens spécialisés. La grande question est : qu'est-ce que cet espace peut devenir s'il n'est déjà plus depuis longtemps ce monde de la tranquillité, du retrait cher aux peintres impressionnistes et aux romanciers populistes. Alors, ce qu'est la gare dans cet espace pose question : un trait d'union ou un trait de lumière ?

Ce qui témoigne aussi de cette question, c'est le caractère "comique" (au sens du roman de Scarron) qu'elle prend au regard du lecteur : pourquoi de si grandes questions à propos de faits si menus : c'est que ces faits concernant aujourd'hui les 5/6èmes de la population de la Région Parisienne, 5/6èmes qui s'augmentent chaque jour des expulsés et refoulés de tous ordres que le Centre de Paris rejette au profit des fils de Rois qui réoccupent les lieux historiques qu'ils avaient imprudemment désertés.

Ce qui suit immédiatement ce que nous venons de dire, c'est : mais est-ce qu'une politique de transports peut tenir compte de ces aspects du mode de vie banlieusarde dans la conception de gares qui, en définitive, vous l'admettez, sont avant tout faites pour écouler un trafic croissant et multiforme ?

Question provocatrice, mais dont on ne saurait se débarrasser en la renvoyant à l'aménagement de la région parisienne, puisque justement nous y sommes en plein ! Puisqu'il nous faut signaler que ce qu'on appelle "trafic" n'est que le dénombrement des millions de "séquences transport" dont la présente recherche donne une analyse sur le plan le plus important : celui de la vie quotidienne. Au-delà de ce dénombrement restent des choix qui sont faits réellement à propos des gares ; ce n'est pas en vertu d'accidents historiques imprévisibles qu'il existe des gares parents pauvres pour les pauvres, et des gares soignées pour gens soigneux. Toutefois ces choix ne sont pas actuellement l'objet d'une réflexion.

Le présent rapport a justement pour objet de contribuer à une telle réflexion ; et comme une telle réflexion nécessite des

exemples concrets, nous avons pris le parti de l'illustration ; on voudra bien ne voir dans ce dessin (1) qu'un message graphique, jeté dans une bouteille sur les mers administratives ; s'il est trouvé, qu'il soit dit à quel point il est personnel et ne vise à aucune prospective !

(1) Cf Annexes : Représentation schématique d'ensemble d'une gare de banlieue parisienne.

PREMIERE PARTIE

GARE ET MODE DE VIE

Cette première partie comprend trois chapitres :

- I. LA GARE DANS LE SYSTEME DES TRANSPORTS
- II. GARE, MODE DE VIE, MODE DE PRODUCTION
- III. LE DICTIONNAIRE DES LIEUX DANS LA SEQUENCE

I - LA GARE DANS LE SYSTEME DES TRANSPORTS

Dans ce premier chapitre, nous verrons que dans le vécu de l'utilisateur, la gare :

- d'une part, prend place dans le système des transports en général et dans un réseau possédant certaines caractéristiques,
- d'autre part, est reliée à l'ensemble de sa situation par rapport au transport.

A - LA GARE COMME ELEMENT DU RESEAU.

L'une des premières constatations de la recherche a été que les interviewés manifestaient au départ une certaine réticence à parler de la gare en elle-même et qu'ils se rabattaient volontiers sur la question des trains, sur les transports en général, ceux de leur banlieue en particulier et les difficultés qui leur sont liées. Cette réticence sert à manifester quelque chose : elle ne signifie pas que l'utilisateur ne veut pas parler de la gare puisqu'ensuite, dans le courant de l'entretien, le thème est abordé sans réelles difficultés, mais cela signifie que l'utilisateur attend quelque chose de l'entretien : qu'on lui laisse la parole et sa parole commence par les conditions du transport proprement dit.

Si l'utilisateur a tendance à parler transport, c'est parce que la gare ne prend d'abord son sens qu'en tant qu'elle se raccroche à un système qu'il perçoit globalement.

1 - Gare = moyen de transport.

De nombreux usagers identifient la gare et le moyen de transport :

"... sur le plan commodité de transport... pour les gens comme moi, les gens de ce secteur, c'est un moyen très très pratique de se rendre à Paris..." MB 05.

"... la gare de Boissy Saint-Léger, maintenant c'est le R.E.R., quoi... c'est beaucoup plus pratique que le train d'autrefois..." BSL 06.

"... eh bien la gare en fin de compte, c'est un moyen de locomotion des transports urbains en fin de compte, enfin qui nous mène à Paris, bien plus commode que la voiture et les transport routiers quoi..." BSL 04.

Ces deux derniers extraits illustrent deux démarches de l'usager :

- 1° - la gare et le train c'est le moyen de transport ;
- 2° - la gare et le train s'opposent à d'autres modes : la voiture, les transports routiers.

Ainsi, dans le premier extrait nous avons le schéma suivant : (1)

gare	=	R. E. R.		+
/			pratique	
train d'autrefois				(-)

Dans le deuxième extrait :

gare	=	moyen de locomotion		+
/			commode	
voiture transports routiers				(-)

ou encore :

"... naturellement que représente la station de métro pour vous où vous habitez... pour les parisiens c'est la station de métro, pour les banlieusards, c'est la gare... dites-moi un peu ce que représente pour vous la station de métro la plus proche de chez vous... les rames de métro neuves c'est nécessaire... des trains agréables c'est nécessaire..." CH GA 05.

gare		banlieusard		trains agréables
/				
station de métro		parisiens		rames de métro neuves

Pour les banlieusards, la gare représente essentiellement un service permettant de se rendre à Paris, que l'on compare à d'autres services :

(1) Pour la lecture de ces schémas, cf. Annexe méthodologie 1. Les interviews.

"... pour un banlieusard, c'est certainement le meilleur des services qu'il puisse avoir pour venir à Paris, c'est celui de la S.N.C.F. et c'est certainement le plus agréable, sur cette ligne au moins, étant donné que les trains ne sont pratiquement jamais bondés et qu'il est toujours possible d'avoir de la place..." MB 03.

"... c'est le seul moyen logique de quitter la banlieue pour atteindre Paris..." MB 02.

2 - Gare = accès au réseau.

La gare de banlieue est somme toute un point dans l'espace urbain plus ou moins proche du domicile, permettant d'accéder au réseau :

"... bien c'est-à-dire, la gare de Boissy, si vous voulez, c'est le... l'endroit le plus proche d'ici pour arriver à regagner Paris rapidement par d'autres moyens que la voiture..." BSL 01.

Cet accrochage se fait d'une manière bien particulière :
il est - du matin
- du départ

ce qui veut dire que le réseau s'engage dans le mode de vie comme dans la journée de travail s'engage le départ au travail.

La vision de la gare est donc polarisée par le domicile.

Celle-ci apparaît comme un enjeu revendicatif important :

"... mais sans ça je trouve que c'est pas mal, et ça fait beaucoup de bien à Ris Orangis... elle avait besoin d'une gare, moi je l'avais déjà demandée, dans des pétitions on l'avait demandée, on avait demandé qu'elle soit par là... qu'y en ait une pour les gens d'ici... le bas de Ris lui était bien desservi, ils ont la gare, ils ont les taxis, ils ont tout, mais ici au plateau on n'avait rien du tout..." G 02.

"... quand il n'y a pas de gare, c'est un autre problème... j'aime mieux l'avoir en face de chez moi encore que de l'avoir à cinq kilomètres..." AR 01.

"... pour moi qui suis usager, finalement... puisque je suis... je trouve que c'est très bien d'avoir une gare là..." VA 08.

"... moi je trouve que c'est très pratique parce que j'habite à côté de la gare, j'habite à trois minutes, trois, quatre minutes de la gare, c'est très pratique pour nous..." MB 06.

"... c'est pas mal d'avoir déjà le métro à sa porte..." CU 01.

Avoir une gare à domicile c'est en fait embrayer sur le réseau :

"11 - donc, c'est un moyen rapide pour aller à Paris..."

12 - c'est sûr que c'est plus agréable maintenant qu'elle est là... quand avant il fallait aller à Argenteuil.

11 - il fallait aller à Argenteuil, ça doublait les temps de transport..." VA 07.

"... ben ça nous rapproche parce qu'avant il fallait qu'on aille chercher l'autobus presque à un quart d'heure d'ici, on avait un quart d'heure, vingt minutes d'autobus, pour aller jusqu'aux Juilliottes... Je ne parle pas de l'Echat puisque de l'Echat ici, ça s'est suivi, c'était aux Juilliottes avant, donc on faisait tout le tour de Créteil avant d'arriver au métro... alors malgré tout, ça nous rapproche, pas d'autobus, et le métro à sa porte..." CU 05.

Ne pas avoir la gare implique un vide à combler

- soit que ce vide puisse l'être avec difficultés :

"... moi je prends le R.E.R. tous les matins, vous savez c'est le ... moi je ne sais pas quoi vous dire, qu'est-ce que cela représente..."

E - tous les matins vous prenez le...

I - oho oui, tous les matins ; ... j'aimerais bien qu'il y ait le métro ici à Valenton, ce serait bien sûr plus pratique, là, il faut prendre les cars comme vous savez". BSL 03.

"... Pour nous les Argenteuillais, c'est pas mal déjà ; mais ceux qui habitent Bezons, pour eux c'est encore plus moche que pour nous." AR 06.

- soit que ce vide demeure comme vide et donc comme privation :
pour les jeunes en particulier :

"... oui ça aussi ça permettrait aux jeunes de pouvoir rester ici... quand ils ont tous envie de partir parce que le R.E.R. est assez loin, n'est pas assez près... tandis que s'il y avait un arrêt à Servon eh bien..." BSL 01.

On verra plus loin que l'embrayage sur le réseau ne limite pas ses effets au rapport domicile - réseau. Ce rapport se présente comme une évidence telle que la manière de l'exprimer relève obligatoirement du truisme.

Nous notons au moins trois aspects :

1° - Cela explique la réticence de l'utilisateur qui a tendance à nous renvoyer en s'excusant presque à cette réalité qui ne le fascine pas :

"... j'ai rien à vous dire pratiquement de la gare... elle a rien de spécial la gare d'Argenteuil, ni plus ni moins qu'une autre gare... qu'est-ce qu'elles peuvent avoir de spécial les gares hein... entre nous ? ... je ne sais pas... je voudrais que vous me disiez ce que vous voulez me faire dire... AR 01.

Dire qu'il n'y a rien à dire sur la gare, c'est dire qu'on a rien à dire sur sa vie quotidienne, non pas peut-être parce que la vie quotidienne n'est rien, mais parce que la relation interviewer - interviewé n'est pas très favorable au niveau "confidences".

2° - L'évidence est relative au mode de vie, plus peut-être qu'à la vie quotidienne : est-ce que cela veut dire que la verbalisation du mode de vie est du domaine du truisme ? Ou encore de la tautologie, style : la gare c'est la gare (que nous avons rencontrée dans une autre recherche) ? (1).

Cela voudrait dire que la formulation type :
gare - c'est dans le mode de vie
(par exemple ; c'est là que je vais tous les matins)
se référerait à un niveau de forme canonique verbalisée.
C'est possible parce que la pratique de la gare correspond à une injonction du mode de production. "Il faut se lever, se laver, se vêtir" comme a dit Charles Trenet, qui ajoute "et ne plus parler si l'on a plus rien à dire" dans une chanson qui oppose à la réalité "le rêve".

On voit que ce type de problème posé à propos de la gare de banlieue est radicalement différent de ce qui se produit à propos du logement... C'est une première indication sur le refus de la pauvreté non pas comme situation de strate mais comme ethos de classe.

3° - Le troisième aspect c'est que l'accrochage apparaît comme un service urbain dont l'absence se remarque. Ce point ne mérite pas beaucoup de commentaires mais il traduit une évolution radicale de la supermétropole. Nous pouvons faire l'hypothèse qu'au-delà de certaines caractéristiques (dimension, superficie, structure de l'espace) la supermétropole requiert le transport exactement comme l'énergie, la voirie, etc.

(1) I. S. U. 1974 : L'Espace de la Gare.

A partir de ces entretiens, nous constatons que cet accrochage reste encore extrêmement déficient. En témoigne le caractère alternatif : engendrement réseau / stratégie véhicule individuel (cf. p.) car ce caractère implique une équivalence absurde entre un moyen individuel et l'énorme virtualité du réseau.

Il faut donc souligner que la perception de l'accrochage témoigne de la qualité du réseau et que les entretiens la manifestent encore assez mal.

3 - Gare = halte ?

"11 - ben il faut un endroit où les trains s'arrêtent pour pouvoir monter ou descendre.

12 - oui, parce qu'une gare finalement c'est fait pour que les trains s'arrêtent quoi." CH GA 02.

En ce sens, la gare s'identifie à la halte : un point entre deux points :

"... d'ailleurs maintenant c'est même plus la gare définitive d'Argenteuil, c'est plus qu'une halte puisqu'il y a une autre gare à la ZUP.

E - ici, à Argenteuil, c'est plus qu'une halte...

I - ... celle que je prends moi c'est plus qu'une halte quoique il y a encore beaucoup de trains qui s'arrêtent que là, qui vont pas à la ZUP encore..." AR 04.

"... je ne sais pas, c'est d'abord l'antenne du train pour aller à Paris, essentiellement... et c'est même que ça, ça permet... c'est un endroit où le train s'arrête et où on peut monter dedans..." MB 01.

Mais en signalant que la gare, "sa" gare n'est qu'une halte, l'utilisateur ne manque pas de faire sentir que c'est là une limitation, et que donc, la gare c'est autre chose. Nous trouverons tout au long ce va et vient entre :

- le vécu du mode de vie dans son aspect le plus brutalement fonctionnel :

"... c'est sans importance, elle pourrait être autrement euh... du moment que le train y passe et qu'il s'arrête, c'est à peu près tout de l'intérêt que j'y trouve..." BSL 02.

- et la revendication pour autre chose :

"... tu prends Gagny centre c'est une gare, ici c'était une halte, si on veut faire d'une halte une gare, à ce moment là il faut tout changer..." CH GA 01.

"... il n'y a aucun service. Elle fonctionne... enfin elle fonctionne sur le plan administratif encore comme une halte." CH GA 03.

"... bon maintenant ils ont amené les bureaux et tout dans la gare même, c'est ce qu'ils ont fait, et puis ils ont modernisé un peu, ils ont repeint... c'est une gare. C'est pas pareil là c'est une passerelle et un endroit pour donner les billets quoi, c'est tout." CH GA 02.

"... hein, ça n'est pas normal quoi, c'est vraiment du Far-West quoi, une gare du Far-West quoi, c'est... c'est une halte..." CH GA 04.

Cependant, dans le schéma du mode de vie, un ordre de priorités se dessine : l'usager demande qu'on satisfasse d'abord ses revendications en matière de trains ou de métros.

"La gare devient espace par le fait qu'elle est un élément du réseau".

Il faut bien que les trains s'arrêtent quelque part... dit l'usager. Cette proposition ne définit pour lui que le hasard de la banlieue. En disant cela, il met en évidence la formulation inverse :

"Le réseau devient gare parce qu'il est un élément de l'espace" (urbain, global, de production) qui définit l'usage technocratique du mode de vie par la nécessité d'écouler des flux bien répartis. Le technocrate formule l'exigence d'une gare en fonction d'une situation sur un réseau et de la situation du réseau dans l'espace par exemple : gares de banlieue, espacement régulier, lignes radioconcentriques, etc.).

Mais ces deux formulations sont symétriques et également insatisfaisantes puisque la gare vraie se dresse chaque jour à l'horizon d'un espace urbain bien déterminé (Livry-Gargan ou Argenteuil). Alors la gare devient espace mais dans un espace (une localité).

4 - Les qualités du réseau comme qualités de la gare.

beaucoup / pas beaucoup de trains :

En quoi cette propriété du réseau à des heures déterminées devient-elle propriété de la gare ? Observons d'abord que l'existence ou l'absence de trains, c'est l'essentiel :

"... essentiellement oui c'est l'aspect qui m'intéresse finalement ! Je vous ai parlé des aménagements de la gare elle-même, parce que je l'ai vue et donc je vous en parle, je pense que c'est très accessoire finalement. Je crois qu'il vaut mieux une gare mal

fichue avec beaucoup de trains plutôt qu'une gare très bien, impeccable, très moderne avec peu de trains." V 01.

"... maintenant la gare par elle-même, pour moi personnellement elle me suffit ; je pense que dans ces grands ensembles les gens n'importe comment partent le matin et rentrent le soir, donc c'est un problème de métro et non un problème de gare, parce que les gens s'en moquent, même si la gare n'est pas confortable, ils demandent à y rester le moins longtemps possible dans la gare... c'est un problème de transport qui va pas..." CU 06.

"... Je ne sais pas comment vous dire ça parce que moi je pars à sept heures un quart le matin, je prends le métro, je rentre à sept heures un quart le soir, donc la gare aucun intérêt...
... la gare pour moi, elle peut être n'importe comment, moderne ou vieille, c'est les métros surtout." CU 06.

Mais dès qu'on arrive à l'idée de service (ou de desservice) on est déjà dans les propriétés de la gare, c'est-à-dire dans les possibilités qu'elle offre pour engendrer des pratiques.

"... c'est-à-dire que nous à la gare d'Argenteuil, on a un départ qui est sur le quai, donc un train qui ne va pas plus loin... tandis qu'à Val d'Argenteuil, ils sont moins bien desservis que nous, ils ont un train non pas toutes les demi-heures mais toutes les heures... ils sont très mal desservis au point de vue trains...
... il n'y en a pas souvent... ils n'ont pas d'omnibus, si vous voulez... le train qui arrive de la ZUP du Val d'Argenteuil disons, il s'arrête à Argenteuil, et c'est fini, puis après il ne s'arrête plus, il n'est pas omnibus... ; si des gens du Val d'Argenteuil vont à Bois-Colombes ou au Stade, ils sont obligés de descendre à Argenteuil et puis de reprendre un autre train qui les emmènera sur la banlieue..." AR 06.

"... on a la chance d'habiter Versailles, oui mais, ce qu'il y a par exemple, ceux qui habitent Jouy-en-Josas, je pense à cette ligne là, bien c'est bien difficile pour eux qu'ils sortent le soir parce qu'il y a quand même pas tellement de trains..." V 0 3.

"... les trains sont très fréquents même en plein milieu de la journée, même à trois heures de l'après-midi, même à dix heures du matin, c'est-à-dire même en dehors des heures de pointe, pour moi c'est une très bonne gare". V 01.

"... d'abord y a pas suffisamment de trains... quand on rate un train faut attendre douze minutes pour en avoir un autre, alors qu'à Argenteuil, vous en avez un toutes les cinq minutes... bon ben on n'est pas à cinq minutes près, mais à dix minutes on y regarde hein... ça fait quand même un quart d'heure à attendre sur le quai... y a pas assez de trains... la gare est mal organisée... non franchement, j'en suis pas contente..." VA 01.

Quand l'usager dit "gare mal organisée" pour dire qu'il y a peu de trains, il transfère sur la gare les qualités du réseau. Il y a donc des bonnes gares et des mauvaises gares.

A ce titre également, les banlieusards qui n'ont qu'une halte figurent au rang des défavorisés :

"... ç'est pas une gare, c'est une halte hein... les trains s'arrêtent moins souvent que dans une gare..." CH GA 04.

"11 - remarquez la gare du Chesnay, quand on y réfléchit bien, elle a toujours été traitée en parent pauvre de la S. N. C. F.

12 - moins maintenant, avant oui, moins maintenant... avant c'était une petite halte, les trains même oubliaient de s'arrêter..." CH GA 05.

"... la gare n'était pas une gare c'était une halte. Une halte qui a du être refaite en 1930... D'ailleurs c'est assez curieux, c'est sous la pression assez ferme du chanoine du pays, il s'appelait le chanoine Monsanglant, qui avait fait quand même un peu de démarches pour qu'il y ait cette halte, alors cette halte il y a... à peu près maintenant quinze ans, enfin moi quand je la prenais pour aller au lycée à Meaux, eh bien il y avait aux heures de pointe quelques trains qui s'arrêtaient, mais aux heures creuses, il n'y avait pas un seul train". CH GA 03.

Les usagers "contruisent" leur gare en fonction de caractéristiques objectives du réseau, c'est-à-dire de caractéristiques qui leur sont imposées.

Cette construction est d'abord unipolaire en ce sens que l'accrochage fondamental du mode de vie banlieusard c'est le départ, le matin vers Paris, mais ce n'est que l'aspect premier de la construction en ce sens que :

- 1° - la gare manifeste à la fois le départ et le retour.
- 2° - la gare acquiert des qualités (fréquence, services) qui ensuite engendrent son insertion dans l'espace.
- 3° - la gare peut aussi (mais c'est rare) être une multi-gare quand il y a un choix réel de l'accrochage c'est le cas presque unique de Versailles :

"... pour Versailles... parce qu'il y en a trois d'abord ce qui est énorme, et qui peuvent vous faire arriver dans trois endroits différents dans Paris, ce qui est très appréciable, parce que vous pouvez les choisir suivant l'endroit où vous allez à Paris et puis je vous dis, la fréquence des trains qui est très bonne..." V 01.

B - L'INSERTION DU RESEAU DANS LE MODE DE VIE.

La gare de banlieue entre dans le mode de vie comme instrument de travail parce que le réseau banlieue est un instrument de travail.

Une récente enquête de la S. N. C. F. (1) révèle que 65 % des déplacements effectués sur le réseau banlieue se font dans le sens banlieue-Paris, 10 % dans le sens Paris-banlieue, 25 % de banlieue à banlieue. Pour le réseau banlieue, les trois quart des migrations se font dans le cadre du trajet domicile-travail (alors que la proportion tombe à deux tiers si l'on considère l'ensemble des déplacements en Région Parisienne-banlieue + Paris-). (2).

Quand les interviewés résument la place de la gare dans leur mode de vie, ils l'identifient au transport ; leur première approche concernant le trajet domicile-travail. Cette identification confirme ce que nous disions dans le paragraphe : la gare comme élément du réseau. Elle prouve chez l'utilisateur une capacité d'instrumenter, de construire sa gare en fonction de l'essentiel : la fonction - gare dans le réseau.

"... c'est une station pour aller travailler... c'est une station pour prendre le métro..." CH GA 05.

"... c'est évident que c'est pratique qu'il y ait le R. E. R. sinon à Boissy, sinon pour les banlieues on ne sait pas du tout comment on ferait pour aller travailler." BSL 02.

"I₁ - bon ben on y va euh... on la voit tous les jours de la semaine, deux fois par semaine même quatre fois..."

I₂ - deux fois par jour..."

I₁ - deux fois par jour..."

I₂ - c'est le seul moyen de transport pour aller à Paris et pour en revenir, quoi c'est tout... ça sert au travail, dans notre esprit ça... uniquement le travail, gare = travail, pas loisirs.. c'est ça." VA 04.

"C'est le point de départ de ce qui mène à Paris, évidemment, c'est-à-dire qu'on l'emprunte tous les jours pour aller à son travail." SG 07.

(1) Le Monde, le 25 Novembre 1975.

(2) Antoine HAUMONT ; PARIS, la vie quotidienne. Notes et études documentaires. La Documentation Française. Avril 1973.

Pierre MERLIN ; PARIS, le problème des transports. Notes et études documentaires. La Documentation Française. Septembre 1968.

"Le lieu de travail pour moi, parce que j'y vais au travail." AR 06.

"... Eh bien pour moi la gare de Meudon - Bellevue est surtout un instrument de travail, parce que c'est là que je prends le train pour aller travailler à Paris." MB 02.

"Pour moi la gare du Val d'Argenteuil est mon point de départ et d'arrivée tous les matins et tous les soirs, je prend mon train tous les matins aux environs de 7 heures 30 pour me rendre à mon travail." VA 06.

L'engendrement des pratiques étant axé sur le trajet vers Paris, c'est sur cet axe que s'opère une diversification du caractère "instrumental" de la gare comme origine du déplacement.

"Pour moi c'est disons... important dans le sens que je l'utilise tous les jours pour aller travailler aussi bien pour faire des courses, pour aller à Paris donc pour moi c'est un moyen de transport praticable." VA 05.

"Moi je l'utilise pour aller à Paris parce que c'est la seule... c'est la seule issue de secours quand on habite à Creil.
E - C'est la seule issue de secours...
I - Bah, c'est-à-dire que vous savez, Creil on en a vite fait le tour." C 01.

"La gare de Meudon - Bellevue est un des seuls lieux par lequel nous pouvons rejoindre Paris, dont nous dépendons essentiellement, puisque notre banlieue est assez proche de Paris, qu'elle ne nous suffit pas quand on travaille, pour la détente, activité ou autre...". MB 03.

Nous avons vu que l'usager s'accroche au réseau par la gare, et qu'il projette sur la gare l'action de transport quotidienne : pour lui la gare n'est pas un point du réseau mais un moyen de transport. Certaines des qualités du réseau vont donc affecter la gare comme moyen de transport, ce sont essentiellement les qualités liées au travail.

L'adaptation au travail, c'est essentiellement la fréquence et la vitesse des trains :

"Je trouve ça formidable à côté de ce qu'on avait avant, du train qui allait d'ici à la Bastille, et puis je trouve même que c'est un peu normal qu'on ait des transports ; parce que j'habitais Le Raincy autrefois, et on avait déjà des lignes électriques, et c'était vraiment formidable, en un quart d'heure on était à Paris. Vous comprenez quand on ne travaille pas, c'est rien de prendre son temps mais quand on va à son travail, on est limité, vous comprenez y

a tellement de choses, non c'est bien, c'est très très bien."BSL 04.

"Il y a eu des améliorations dans les horaires et dans la fréquence des trains, ils sont maintenant plus fréquents qu'ils n'étaient. . . une fréquence raisonnable, correcte, tous les quarts d'heure. . . ça, c'est pour le. . . côté pratique, c'est-à-dire se rendre à Paris dans quatorze minutes." MB 05.

La liaison avec le travail est de loin la plus contraignante de toutes : c'est celle qui réalise dans le réseau l'embrayage du mode de production sur le mode de vie :

"Parce qu'on attend très longtemps le métro, c'est-à-dire que moi, qui commence à 8 heures et quart, je suis régulièrement en retard, on me retient sur mon salaire parce que je suis en retard, parce que si je loupe le métro de 7 heures 20, je ne suis pas à l'heure." CU 04.

Nous verrons plus loin comment ces contraintes sont intériorisées ; il nous suffit ici que l'usager les réfère nettement à des instances réelles (le travail) et pas imaginaires (la vie en ville par exemple). Pour l'usager la gare n'est pas le monument écologique élevé à la gloire du Temps Urbain.

On comprend donc la rationalité latente qu'expriment les normes qui opposent les usages des divers modes de transport :

	en train, métro	+		+ c'est logique
(aller à Paris)	/	rapide	efficace	
	en voiture particulière	-	-	

"J'estime, pour moi, c'est le moyen le plus efficace de remplir ma journée. . . parce que je déteste circuler en voiture et ceci est une idée que j'avais avant tous les problèmes du pétrole, d'essence, etc. n'est-ce-pas, je pensais qu'il était plus normal, pour une personne qui va à Paris tous les jours, si elle a des moyens de transport en commun commodes, d'aller par ces moyens de transport en commun plutôt qu'en voiture. . . c'est le seul moyen logique de quitter la banlieue pour atteindre Paris." MB 02.

"Moi je prends surtout à cause des problèmes de stationnement. . . parce que comme je vous ai dit, chaque fois que j'y vais, ça dépend combien de temps. . . qui dure mon rendez-vous, ça dépend des clients, à chaque fois je me ramène avec un petit papillon alors. . . ça fait quand même moins cher. . . et en temps, surtout si j'ai un rendez-vous aux heures de pointe je gagne du temps, c'est quand même plus rapide, ça je ne dis pas le contraire. . .

quand il n'y a pas d'arrêt entre les stations, ça ça arrive, c'est tellement fréquent, mais autrement... ou alors quand j'ai un chantier fixe à Paris, que je... une fois que je commence... là je le prends tous les jours." C 03.

L'opposition transport site propre / cars et bus.

Comme nous l'avons noté précédemment, le transport en site propre apparaît à l'utilisateur comme l'instrument indispensable du système de la mobilité (cf. I - A. La gare comme élément du réseau).

L'opposition transport en site propre / cars et bus, réaffirme le rôle fondamental du réseau :

"I₂ - Oui, c'est bien pratique, c'est épatant... surtout pour la personne qui file le matin tôt, qui va prendre son métro, qui arrive une 1/2 heure après à l'Opéra..."

I₁ - Pour la place de l'Opéra, il y a 30 à 35 minutes..."

I₂ - Avant, il fallait prendre le bus du côté de la route, à la 186, il fallait prendre le métro, de là, il fallait aller aux Juilliottes, descendre puis reprendre le métro... on perdait une bonne 1/2 heure..." CU 07.

"Neuilly-sur-Marne il n'y a que les réseaux d'autobus qui amènent les gens à la porte de Vincennes, ce qui fait que les gens qui travaillent dans la partie Est de Paris, en prenant le bus, ça fait trop long quoi comme transport, alors que là, la gare est pratique pour arriver dans Paris". CH - GA 03.

"Enfin, je veux dire par rapport à prendre 5 autobus, le R.E.R. ça a été un progrès bien sûr... par exemple entre les gares, je sais que au niveau du train, par exemple entre la gare où je pars et la gare où j'arrive, je mets 20 minutes maximum". BSL 02.

Le temps est toujours l'élément médiateur à partir duquel l'opposition fonctionne :

site propre	- long
(train, métro, R.E.R.)	
/	temps
autobus	+ long

"Oh pour ça le métro, on est sûr d'arriver à l'heure, ce n'est pas comme l'autobus vous êtes sûr d'arriver en retard, hein... mais le métro, mettons, vous le prenez à 7 heures moins le quart, par exemple, eh bien vous êtes sûr d'arriver à votre travail à 8 heures moins le quart, moins dix." CU 04.

"Avant on avait le problème des autobus... le matin il fallait que j'attende au moins... 20 minutes avant de prendre un autobus, de ce fait ça me faisait arriver en retard à mon travail, maintenant avec ce métro... c'est bon j'arrive même à l'avance... l'Université c'est vraiment parfait." CU 02.

Naturellement, nous ne développerons pas ici l'ensemble des considérations auxquelles se livre l'utilisateur concernant les avantages et désavantages des modes de transport. Pourtant il nous a été difficile de décrocher les interviews de cet aspect de la question pour les ramener à la gare de banlieue. Nous avons donc par le fait même que nous recueillions du matériel sur les gares de banlieue, obtenu pas mal d'énoncés sur l'opposition voiture / transports en commun R. E. R. (chemin de fer, passé / présent des transports, etc.). Ce matériel n'est pas sans intérêt dans la mesure où la fréquentation de la gare est largement tributaire, outre des nécessités strictes du mode de vie, des effets secondaires provoqués par la facilitation du transport. Le trafic du R. E. R. Saint-Germain - Auber qui aboutit au centre des affaires et à la Défense entraîne une fréquentation bien plus intensive de la gare de Saint-Germain. C'est également le cas pour les situations exceptionnelles des issues dans l'espace urbain : plus de femmes dans le R. E. R. vers les grands magasins, plus d'utilisation de la gare de Saint-Germain à des heures creuses. Nous mentionnerons ces effets au coup par coup.

Conclusion : La gare dans le système de mobilité.

Pour résumer ce qui précède et conclure ce chapitre, nous dirons que le vécu de la gare de banlieue reflète l'insertion du transport dans le mode de vie ainsi que les caractéristiques du réseau banlieue en particulier ses conditions d'utilisation. Avant d'être un espace, la gare, pour l'utilisateur est un "moyen de transport". En effet, l'utilisateur pense d'abord la gare par allusion à la finalité du transport en région parisienne. La gare est pour lui un instrument de sa propre mobilité. Nous avons vu que les usagers accordent une grande importance aux caractéristiques fonctionnelles du réseau : la gare, c'est d'abord un service offrant des trains plus ou moins adaptés, au système de mobilité.

Reste à savoir si pour l'utilisateur, le système de mobilité n'est pas idéalement un système d'immobilité, comme le suggère cet interviewé :

"Prendre le train, pour moi, n'est pas réellement un plaisir, pour beaucoup de gens, partir, prendre le train, travailler ce n'est pas... on préférerait avoir son lieu de travail à côté de son habitation ; ça sur la région parisienne je ne sais pas si on peut le trouver, mais si on compare à la province, bien sûr, ce n'est pas pareil...". VA 06.

Dans le schéma du mode de vie, l'usager accorde donc la priorité à l'aspect fonctionnel du transport. Dans la logique du système, la gare, en tant que "service transport" est d'abord un service de trains, ensuite un service d'accès au train (1).

"j'ai jamais réfléchi à la gare en tant que, autre chose que, un moyen de transport, pour moi, disons un endroit où je vais, où je prends mon ticket, où je prends ma carte etc... je descends l'escalier, je prends mon train". VA 05.

L'usager attend donc de la gare ce qu'il attend de n'importe quel transport en général : c'est-à-dire des caractéristiques liées au temps.

"La pratique... quand vous prenez un moyen de transport, c'est pour aller vite, c'est pas... pour aller doucement, autrement, autant y aller à pied, vous prendriez tout votre temps... bon, ben, une gare ça doit être pratique pour que les gens puissent aller vite... perdent pas de temps... dans la vie vous savez, faut pas perdre de temps... elle est déjà trop courte... alors, s'il faut attendre encore dans les gares... je vous dis franchement." VA 01.

Dans ce dernier extrait, on voit bien comment l'usager réfère la gare à un schéma prenant en compte la finalité du "transport" en général : un "moyen de transport, c'est pour aller vite".

L'usager souhaite la réduction maximum des contraintes de la mobilité, dans cette perspective, il faut que les trains aillent vite, qu'on ne perde pas de temps à les attendre, et que la gare soit pratique.

Il faut voir en effet que ce que l'usager appelle le "transport" n'est pas contenu dans 10 ou 15 minutes de voyage en chemin de fer ; le "transport" se présente plutôt comme une séquence du mode de vie comprenant le plus souvent l'utilisation de plusieurs modes de transport avec des temps de transition entre ces modes, qui se traduisent concrètement dans la fréquentation d'espaces spécialisés tels que l'arrêt de bus, la gare, le parking, etc.

(1) Si d'une manière générale, les trains sont, pour l'usager, plus importants que la gare, c'est parce qu'ils sont perçus comme le véritable "service transport" pouvant être ramené à un ensemble d'interrogations conformes à la logique du système (facilité d'accès au réseau, fréquence des trains, temps de parcours, etc.) alors que sa gare est un équipement qui relève d'un autre type d'interprétation : cf :

"Je crois qu'il vaut mieux une gare mal fichue avec beaucoup de trains plutôt qu'une gare très bien, impeccable, très moderne avec peu de trains". V 01.

L'usager qui possède une vision globale de la séquence transport comptabilise son temps de trajet en prenant en compte la durée nécessaire à l'accomplissement de chaque étape du parcours : la gare figure au nombre de ces étapes au même titre que le train, comme nous pouvons le constater dans l'énoncé qui suit :

"Le train est vraiment très pratique, il va très vite entre chaque gare, je crois qu'on fait la ligne Boissy-Nation en 30 minutes, donc c'est vraiment très rapide, on ne va pas plus vite en voiture, on va même plus lentement je crois... non la perte de temps ça se passe au niveau, bon, on achète son billet, alors le matin quand on achète son billet, on est pas tout seul, si par hasard on ne l'a pas acheté le vendredi soir, le lundi matin, on fait la queue 10 minutes, y a trois machines sur dix qui ne marchent pas, parce que ça les distributeurs c'est quelque chose d'inferral, ça ne marche pratiquement jamais ; on a un billet de 10 francs alors que le distributeur ne marche plus, on est obligé d'aller réclamer de la monnaie, enfin je trouve ça très pénible au niveau du billet." BSL 02.

gare	on fait la queue dix minutes	on perd du temps
/		
train	fait la ligne en 30 minutes	va très vite

Par la réduction de l'énoncé, nous obtenons ce schéma qui montre bien comment l'usager opère la réduction de la gare et du train à un commun dénominateur (le temps passé) ce qui lui permet d'établir cette comparaison.

En somme, l'usager requiert de la gare une double fonctionnalité à la fois dans le service du train et dans le service d'accès aux trains ; il souhaite que l'ensemble de la séquence soit effectué dans les meilleures conditions sans blocage à aucun niveau.

Or, ou bien il attend une espèce d'harmonie temporelle entre les caractéristiques du moyen de transport et de la gare et il appelle perte de temps le manque à gagner par la mise à niveau des deux ; à transport ultra rapide, gare ultra fonctionnelle. Mais ici, il est clair que nous ne sommes plus dans les caractéristiques objectives mais dans le domaine symbolique.

Le second aspect est peut-être moins manifestement symbolique : c'est l'idée que la modernisation n'est pas forcément synonyme d'accélération ; mais là encore nous sommes plus dans la sphère du symbolique que dans la transcription littérale d'un mode de vie.

On le voit par les extraits qui suivent où ce n'est pas la séquence de la gare dans le transport qui est en cause mais le contraste entre :

lenteur	séquence gare
---------	---------------

vitesse	séquence train
---------	----------------

"Mais ce que je reproche surtout c'est les machines finalement, sinon, les trains, ils sont très confortables, ils vont très vite, on leur reproche rien." BSL 02.

"Je prends le train matin et soir ; le matin disons cela correspond à mes heures de travail, le soir également ; mais les conditions de transport sont difficiles le soir, on est bondé dans le train alors, la sortie de la gare, disons, n'est pas tellement encore réussie." AR 08.

Pourquoi ces quelques pages sur la gare comme élément du réseau ?

- 1° - Parce que cela définit la manière dont l'utilisateur relie la gare à un système plus vaste qui est celui du transport. Mais la gare elle-même communique plus ou moins bien avec l'ensemble du réseau.
- 2° - Cet ensemble est perçu à partir des trajets engendrés de la gare mais nous ne pouvons pas dire si l'utilisateur possède un schéma global du transport en Région Parisienne (ce schéma, l'utilisateur ne l'expose pas mais surtout il ne le pratique jamais).
- 3° - Le réseau s'insère donc dans le mode de vie à partir d'une pratique quotidienne du transport et on ne peut pas dire qu'il "existe" comme système de facilités préalables : pour savoir si un lieu de résidence est bien situé (au point de vue transport), l'utilisateur ne dispose souvent que des faits qu'il découvre au fur et à mesure.
- 4° - Sauf quelques traits généraux, les utilisateurs n'ont du réseau qu'une image pratique abstraite de leur propre pratique : c'est peu.
- 5° - Ce dernier point renforce l'importance de la gare comme élément du réseau puisqu'on peut dire peut-être que la gare permet d'engendrer une image du réseau.
- 6° - Mais quel réseau ? S. N. C. F. , R. E. R. , tous transports confondus ? Nous aborderons un peu plus loin ce problème (cf. Troisième partie : Gare, utilisateur et politique des transports).

7° - De toute évidence, le schéma général de la mobilité n'est pas un concept populaire (1). On peut se demander si cette image de la ville (mobilité des gens et des choses) peut être constituée autrement que par une juxtaposition plus ou moins cohérente de notions et de tableaux quantitatifs. (2).

(1) Par exemple totalement absent du livre de R. LEDRUT, "L'image de la ville", Editions Anthropos, 1973.

(2) Antoine HAUMONT. Ouvrage cité.

II - GARE, MODE DE VIE, MODE DE PRODUCTION

La production d'équipements tels que la gare est un aspect important de l'articulation mode de vie / mode de production. (1).

Il n'est pas dans notre propos de nous étendre sur cette question, en revanche, il nous appartient de voir comment s'expriment les contraintes du mode de production dans le vécu des équipements ; comment par la gare, le système des transports, élément clé du mode de production, s'impose dans le mode de vie.

En effet, lorsque l'usager déclare que la gare lui sert à se rendre à son travail, il n'exprime pas seulement le fait que cet équipement occupe une place spécifique dans le mode de production : celle d'un instrument de travail destiné à mettre au travail, il indique aussi que ce statut de la gare n'est pas sans incidence sur sa pratique symbolique et qu'en définitive il détermine la manière dont cet équipement va être vécu.

Cependant, si la gare apparaît bien comme un élément du mode de vie relié au mode de production, notre hypothèse est que la pratique de l'usager, bien qu'intégrant un ensemble d'éléments liés au mode de production, ne peut passer pour simple interiorisation des caractéristiques du système, mais constitue aussi une séquence originale formulée par l'usager en réaction aux contraintes imposées par le mode de production.

A - LA GARE COMME EXERCICE DE LA CONTRAINTE.

1 - Le temps de transport comme fragment du temps de travail.

La salarisation, rapport fondamental dans notre société, apparaît comme un processus qui, dans la phase actuelle de développement du capitalisme tend à se généraliser en englobant la quasi-totalité des couches sociales.

(1) M. CASTELLS: La Question Urbaine - Chapitre sur le Système Urbain. Maspero 1972.

Le travailleur salarié vit son temps de travail comme temps contraint et il y intègre le transport quotidien :

"S'il y a 8 ou 9 heures de travail, il y a le transport qui joue en plus... C'est pas rémunéré, mais ça fait partie de la journée de travail". AR 06.

L'étude de la gare de banlieue offre, nous allons le voir, une illustration de la remontée du caractère d'injonction du travail vers le transport. Cette formulation un peu étrange sans doute traduit bien le fait que l'injonction de la production finit par saisir le travailleur dans son lit, et que, ainsi saisi, il se sent déjà au travail (phénomène déjà poétiquement noté par R. Desnos et J. Prévert).

2 - Le passage à la gare comme injonction du mode de production.

"C'est un endroit qu'on fréquente parce qu'on est obligé de le fréquenter". MB 03.

"Effectivement, on n'y va que pour prendre le train, mais disons qu'on ne peut pas appeler cela comme certaines gares modernes, un pôle d'attraction ; moi, à mon avis, disons que j'y vais parce que j'y suis contraint". AR 08.

Ces énoncés montrent que l'usager définit son rapport à la gare comme expression d'une contrainte du mode de vie : l'obligation d'emprunter la gare pour se rendre au travail. Le fait que l'usager AR 08 semble établir un lien entre des caractéristiques du cadre de vie (gare vétuste / gare moderne) et le caractère obligatoire de la fréquentation de cet équipement, ne doit pas nous tromper : comme le montrent les énoncés qui suivent, l'usager situe d'abord le vécu de la contrainte dans son rapport avec le mode de vie : l'obligation d'accepter l'équipement tel qu'il est ne vient qu'en second lieu.

"... Bon, elle me plaît bien... bon, ça va... Elle me déplairait, ça reviendrait au même, tu es toujours obligé de la prendre... Puis moi je la trouve bien... Autant qu'elle me plaise bien... Si elle me dérangeait, je ne pourrais pas la refaire." VA 07.

"... Quand je suis arrivé ici, bon, j'avais besoin du train, j'ai pris la gare telle qu'elle était, je n'ai pas posé mes conditions avant de monter dans le train". AR 02.

3 - Quotidien - banal : le rejet du lieu.

La gare de banlieue est au sein même de ce que la quotienneté a de plus obscur et de plus trivial ; elle apparaît à l'usager comme l'incarnation de la banalité.

"Je crois qu'on a dit à peu près ce qu'on en pensait hein, on... On n'est pas venu visiter la gare... On ne s'y intéresse pas... Ou alors, si, les premières fois, la première semaine... Et après, bon, ben, ça y est, on est dans le train-train." VA 04.

"C'est un endroit extrêmement impersonnel que j'oublie aussitôt que l'ai quitté." MB 03.

"Elle est comme presque toutes les gares du R.E.R., céramique et vitres, c'est vraiment pas la gare dont on a envie de parler, je veux dire, pour dire beaucoup de choses parce qu'elle est... Pour moi, c'est uniquement fonctionnel, je rentre et je sors deux fois par jour de cette gare, c'est tout." BSL 02.

Le train-train quotidien déborde sur la gare pour la marquer de sa banalité ; en même temps la monotonie du décor vient s'ajouter à la banalité du lieu en tant que tel (c'est-à-dire en tant que gare donc lieu banal) contribuant à faire de la gare de banlieue, un lieu nul, un lieu de passage ou si l'on veut un non lieu :

"Je ne pense pas que ce soit un lieu... C'est un lieu de passage où les gens passent le plus rapidement possible".

"Les gens survolent la gare sans y pénétrer".

L'usager établit une relation entre son mode de vie, d'une part, les caractéristiques de l'équipement, d'autre part, et sa propre pratique symbolique :

"Ce qu'elle représente pour moi, jusque là, je trouve qu'elle représentait... rien, dans la mesure où... enfin, elle est presque inexistante. A part le fait que je... j'en ai besoin le lundi matin pour, pour aller prendre mon billet, le reste... descendre sur le quai, c'est tout, je... j'ai absolument aucun contact avec la gare par elle-même, à part l'accès aux quais. Pour prendre ce train, donc... Pour moi elle est... insignifiante, je... (bref silence). Elle attire vraiment pas la curiosité, pas même le regard, si vous voulez, j'y vais le lundi matin, en dehors de ça je ne me pointe jamais dans... dans ce que je peux appeler Moi la gare. (un temps) Je descends directement sur le... A part le kiosque à journaux justement... qui a son utilité, bon ben, le reste... Pour moi la gare rien, sauf... le distributeur à billets du lundi matin et puis... et puis prendre le train quoi, c'est... C'est tout hein. On y va sans

y ouvrir les yeux, sans, sans même rien regarder, parce que c'est pas, y a rien à y voir, c'est vraiment..." CH-GA 07.

"I₁ - Oui, on est pressé d'aller au boulot, parce qu'on est pressé par le temps... On est pressé de rentrer chez soi, parce qu'on en a ras le bol... C'est un lieu de passage..."

I₂ - De toute façon c'est un lieu de passage... rien que parce qu'ici, c'est une cité dortoir... C'est tout... Les gens viennent ici, ils y vivent, ils y couchent le soir, ils y dorment, et puis, ils vont au boulot à Paris." VA 07.

"On n'y fait pas attention, on ne s'arrête pas, on passe comme dans une rue, on emprunte cet endroit pour prendre le train... Et en fait, on n'a aucun lien avec cet endroit précis, puisqu'on n'a pas à y attendre, on n'a pas à regarder autour de soi, on passe c'est tout, on marche dans cet endroit... On court et c'est tout." VA 09.

1° - Le mode de vie détermine des pratiques "fonctionnelles" dans l'espace de la gare :
"fonctionnelles" car ces pratiques sont liées au fonctionnement du système de production (aller au travail, à l'usine ou au bureau, pointer, etc.)

2° - Les caractéristiques fonctionnelles de l'équipement tendent à assurer la reproduction de la fonctionnalité des pratiques que le mode de vie assigne à l'usager :
"fonctionnel" se dit ici d'un équipement conçu et prévu pour assurer la mobilité en général.

"C'est une gare pour moi qui est pas gaie, personne s'arrête... Tout le monde descend, tout le monde a envie de rentrer chez soi... Pour quelle raison, parce qu'ils n'ont pas à y rester... Y a rien qui... qui les intéresse... A part la marchande de journaux... Qu'est-ce que vous voulez faire de plus ?" CH-GA 01.

"Il ne peut y avoir aucun plaisir à passer dans une gare... dans cette gare." VA 07.

L'usager n'accepte pas le système de la fonctionnalité puisqu'il le juge sous l'angle du "plaisir".

En présentant cette vision, l'usager s'engage dans un processus métaphorique qui transpose des qualités abstraites du mode de production aux qualités concrètes d'un équipement. Cette vision naïve, l'usager n'y restera pas, mais notons au passage qu'il pratique ainsi la métaphore scientifique que les laboratoires d'analyse institutionnelle comme le C. E. R. F. I. ont beaucoup développée. (1).

(1) Généalogie du Capital. Les équipements du pouvoir. Recherches n° 13. C.E.R.F.I. Décembre 1973.

4 - Objet utilitaire, accessoire du mode de vie.

Neutralisée comme lieu, la gare n'est plus qu'un objet utilitaire dans le sens où elle sert d'outil pour attraper un train :

"La gare, c'est uniquement pour prendre le train, c'est pas autre chose, c'est pas un lieu où je vais pour autre chose, non..." C 02.

"Ils s'en servent, c'est un objet, c'est la gare objet, voilà ce que je voulais dire, je cherchais le mot depuis un moment, c'est une gare objet, il faudrait une espèce de M. L. F. de la S. N. C. F. pour libérer la gare du Chesnay. C'est une gare utilitaire."
CH-GA 02.

En parlant ainsi de l'aspect utilitaire de la gare, les interviewés montrent qu'ils sont conscients du rôle fonctionnel qu'elle joue dans le mode de vie. En même temps, lorsque l'utilisateur VA 07 fait la relation

Gare = Utilité - c'est bien triste

nous voyons qu'il ne se contente pas de souligner le fait que la fonction-gare est l'aspect par où la gare de la banlieue pénètre d'abord dans son vécu, mais qu'il réagit à ce constat.

Certains interviewés notent que les conditions dans lesquelles ils effectuent le parcours les rendent indifférents à l'"environnement".

"Vous mettez votre ticket en voulant attraper votre métro et puis vous ne faites pas attention à cette gare... Le soir c'est pareil, vous mettez votre ticket, vous sortez, vous prenez votre car" BSL 03

"On ne voit rien, je vous ai dit tout à l'heure, je suis incapable de savoir comment est la gare." BSL 02.

"Je suis très pressée, je n'y séjourne pas, donc je dois avouer que je suis pas spécialement sensible au décor." MB 02.

Cette indifférence au décor paraît, dans une certaine mesure, liée au mode de vie (on est pressé donc on ne voit rien), mais elle est aussi le produit de la réaction de l'utilisateur à l'égard d'un espace strictement utilitaire :

"Ceci dit... Il est très possible aussi que j'ai... comment dire... aboli de moi cette sensibilité devant cette gare qui est très moche et qui, donc, pourrait provoquer de ma sensibilité un refus quotidien qui serait dur à supporter, si bien que, maintenant, je ne la vois même plus." MB 02.

Il est à remarquer que le constat gare = objet utilitaire s'accompagne souvent de l'assertion : "on ne lui demande pas plus".

"Ah ben, je n'ai pas de problème avec la gare, mais je lui demande pas grand chose à part de vendre des cartes de train et c'est tout... Je lui demande rien autrement." AR 01.

"Il faut bien prendre le train quelque part... On ne peut pas le prendre au vol... Il faut bien qu'il s'arrête... Mais c'est vraiment tout ce à quoi ça sert... Il n'y a vraiment que ça... Et je pense que ça ne serait pas du tout raisonnable de prétendre faire plus". MB 01.

Que signifie cette absence de demande de la part de l'usager ?

Si l'usager admet volontiers que la gare se réduit à une fonction purement utilitaire, nous devons nous garder de conclure trop hâtivement que l'intégration de ce point de vue constitue une acceptation. L'indifférence manifestée par les interviewés n'est qu'apparente, elle est la marque du détachement que l'on éprouve envers un objet une fois que l'on a pris conscience du fait que toute attente est vaine.

Parce que la gare ne donne rien, on ne lui demande rien. Ce point de vue constitue tout au plus l'acceptation de la banalité comme telle : une fois reconnue comme élément fonctionnel du mode de vie, la gare est prise pour ce qu'elle est : on ne lui demande pas plus.

Finalement, l'absence de demande n'est autre que la reconnaissance de l'impossibilité de satisfaire à la demande entraînant l'évanouissement de la demande même.

Evanouissement et non anéantissement car, on le voit dans les deux derniers extraits cités, il y a simplement déplacement, changement d'objet : ne pas demander plus, c'est ne pas demander plus à la gare de banlieue, ce qui limite évidemment la non-demande.

D'autre part, nous notons que la demande est toujours prête à ressurgir ainsi qu'il apparaît dans le discours des interviewés, qui, nous le voyons dans les extraits suivants, articulent volontiers le constat :

" gare = utilité - on ne lui demande pas plus"

à la revendication d'autre chose.

"On finit par ne même plus penser qu'elle pourrait être autrement, mais quand on en parle, quand on en prend conscience, on s'aperçoit que ça pourrait vraiment être très différent." CH-GA 06.

"Je crois qu'on devrait pouvoir rendre une gare plus agréable... Là je... La gare c'est fait pour... ça fait utilité, à mon avis ; une gare de banlieue c'est l'utilité, elle est nécessaire." AR 01.

Ce ressurgissement de la demande nous permet de hasarder que la manifestation de l'indifférence est aussi une manifestation rhétorique, c'est-à-dire un refus ostensible de ce qui vous est refusé. Notons ici que la relation d'entretien débute très souvent sur un ton plus ou moins revendicatif : en matière de transports parisiens c'est d'une logique facile à comprendre. L'enquêteur affronte donc l'interrogé comme quelqu'un qui doit s'attendre à être lui-même interrogé. Au-delà de lui, c'est l'Etat qui est évoqué.

Alors, l'indifférence, on devrait pouvoir l'interpréter plus à fond dans le cadre de son opposition à "l'agréable" et au "plaisir". Mais il faut voir que l'évocation libidinale tombe ici dans un paradoxe : si la gare était autrement c'est que toutes les choses dont elle est l'instrument seraient autrement. La gare étant somme de pratiques ne peut être que ce qu'elle est (au moins pour l'essentiel).

Cette observation n'est pas destinée à justifier la fonctionnalisation - réduction des lieux de travail, mais à reconnaître les limites de la métaphore, limites encore assez larges puisque l'utilisateur met en oeuvre sa capacité d'engendrer des sous-séquences et de faire fonctionner autrement le paysage.

Rappelons que la question initiale de ce paragraphe : la gare comme exercice de la contrainte, était de définir comment, dans la séquence domicile-travail, les caractéristiques mode de vie - mode de production se répercutent dans le vécu de l'utilisateur. En résumé de ce qui précède, nous pouvons dire que l'utilisateur relie plus ou moins clairement la manière dont il vit la gare (comme non-lieu, lieu de passage, objet utilitaire) d'une part aux contraintes de son mode de vie (par exemple, lorsqu'il énonce la relation : gare - on est pressé d'aller au boulot - passage), d'autre part aux caractéristiques de l'équipement (par exemple, dans la relation : gare, - y a rien - c'est rien), mais que son vécu n'apparaît pas comme le pur reflet des caractéristiques de l'équipement, ni des déterminations du mode de vie, mais comme le produit d'une réaction à cet équipement, à ce mode de vie. D'autres exemples montrent que l'utilisateur vit la gare comme instrument de travail, accessoire du mode de vie selon la double détermination (mode de vie ; caractéristique de l'équipement) :

- d'une part, il est impossible de faire abstraction du contexte, de désenclaver la gare du travail.

Le temps de la gare est assimilé au temps de travail pratiquement et symboliquement. La perspective du travail obscurcit inévitablement le vécu :

"On ne peut pas séparer les gares de leur environnement... Elle a un rôle économique : les gens vont travailler et puis c'est tout, quand ils arrivent le soir, ils vont se coucher... Ils passent dans cette gare avant d'aller au lit quoi. " VA 09.

"Dans la mesure où les gens vont travailler, la gare, elle ne peut pas leur plaire, puisque les gens l'utilisent pour aller travailler. " VA 07.

"Le Chesnay, c'est pour amener les gens à bosser et les ramener le soir c'est tout. Alors les gens ils n'ont pas envie d'y traîner dans cette gare, c'est normal... Ca ne peut pas leur rappeler autre chose ce train. " CH-GA 02.

- d'autre part les caractéristiques de l'équipement contribuent à en faire un instrument de travail.

Ceci apparaît très nettement dans le fait que si de nombreux interviewés s'accordent à reconnaître que leur journée de travail commence effectivement au moment où ils quittent leur domicile :

"Quand on sort de chez nous, voilà, on est parti au boulot, c'est parti". VA 04.

Ils estiment que la gare marque symboliquement le début de la journée de travail et constitue le lieu de rupture véritable :

"C'est là que commence la journée de travail... Dès qu'on est dans le train... Dès qu'on doit prendre le train, ça y est on a commencé de travailler. " VA 04.

"La journée de travail ne commence pas à partir du moment où l'on pointe, on est salarié à partir du moment où l'on pointe, mais la journée de travail commence à partir du moment où l'on emprunte les transports en commun si les transports en commun ne sont pas agréables... donc la gare d'Argenteuil aurait tout à gagner à être plus coquette. " AR 06.

En somme, la situation de l'utilisateur dans la gare de banlieue pourrait être décrite :

- d'une part comme aliénation (parce que la finalité du trajet étant le travail, il ne possède déjà plus la maîtrise de son temps),

- d'autre part comme privation (parce que les caractéristiques de l'équipement, de la gare comme du transport en général, soulignent l'adaptation au travail et rendent très difficile, sinon impossible la réappropriation du temps de trajet (1) : Il semble que l'opposition gare/chez soi ou transport/chez soi rende assez bien compte de ce double aspect (aliénation et privation) :

chez soi	(temps pour soi)	faire des choses
gare, transport	s'automatiser	0

"C'est quand même très fatigant trois heures de transport par jour c'est très fatigant, en trois heures chez moi, je pourrais faire des choses merveilleuses, alors que je suis là en train de m'automatiser un peu plus chaque jour." BSL 02.

"I - Je ne vois pas pourquoi on arriverait cinq minutes avant... on est aussi bien chez nous cinq minutes de plus..."

E - Vous êtes mieux chez vous cinq minutes de plus..."

I - Ben oui, arranger une fleur avant de partir ou jouer avec le chat quoi..." VA 04.

Mais notre objectif ici n'est pas de démontrer que l'usager est doublement opprimé par les déterminations que le travail salarié impose à son mode de vie et par la production d'un cadre de vie déshumanisé.

Ce qui nous intéresse ici, c'est que par la manière dont il établit la relation entre son mode de vie, les propriétés de la gare et sa pratique symbolique, l'usager montre :

- qu'il est capable de saisir dans son vécu les caractéristiques mode de vie - mode de production,

(1) C'est cette privation que CU 01 exprime à propos du métro :

"Le métro c'est pratique au niveau bon ben on rentre dans le métro, hop, on sort du métro, on est dans le bureau ou à l'usine, on... il n'y a plus rien à faire, il n'y a qu'à se laisser faire... un peu comme quand on est sur les chemins, qu'on est sur les rails, des trucs comme ça, on se sent un peu objet quand on est dans le métro, c'est déjà un petit peu la chaîne je trouve, enfin je ne sais pas si je m'exprime bien." CU 01.

- que son vécu ne fait pas que refléter l'existence d'équipement qui lui sont imposés et d'un mode de vie qu'il subit, mais qu'il interprète son mode de vie et sa gare avec des réactions qui lui sont propres.

B - LA GARE COMME GESTUELLE DE LA CONTRAINTE.

1 - La gare comme rupture : l'opposition gare/train.

La gare, comme le transport, est donc pour le travailleur salarié un moment appartenant à la vie du travail. Mais ce moment revêt un contenu spécifique par rapport à une pratique globale du transport. Ainsi, il apparaît que dans le système des transports, tous les espaces ne sont pas identiques, tous les moments ne sont pas équivalents. Certains temps peuvent être réinvestis plus facilement que d'autres. Alors que l'usager peut, par exemple, faire fonctionner (1) le voyage en train comme moment de transition entre domicile et travail, la gare reste avant tout un point de rupture :

"Quelquefois peut-être on y rencontre des gens... oui, mais c'est plutôt pour le train... c'est dans le train qu'on les voit, mais pas sur la gare... on ne reste pas à parler sur une gare... soit on va dans le même sens, à ce moment là on parle sur la route et puis soit dans le sens contraire alors on se croise très vite". MB 01.

"Mon train est à 49 le matin, 7 heures 49, j'arrive à la gare à 7 heure 48 et 30 secondes, je vous certifie que je n'ai vraiment pas le temps d'analyser ce que représente la gare et le quai pour moi, ce qui importe pour moi lorsque je monte dans le train c'est d'avoir une place assise... de sortir mon bouquin, ou de réfléchir à la journée qui m'attend ou de réfléchir à moi pour moi, la demi-heure de chemin de fer est très importante... ce n'est pas du tout une corvée, c'est vraiment le moment où je suis tranquille avec mes pensées, bien qu'au milieu de la foule, donc c'est le voyage, enfin, qui est important pour moi, la gare, le quai pour moi ce n'est rien... c'est un lieu d'accès me permettant d'aller au train c'est tout..." CH-GA 05. (2).

(1) "faire fonctionner" c'est le vocable que nous utilisons pour marquer que l'usager détourne une partie de la séquence transport (à son travail) en vue d'activités secondaires : regarder autour de soi, lire le journal, parler à des connaissances, etc.

Le "faire fonctionner" s'applique dans ce cas à des activités secondaires que l'environnement n'encourage pas vraiment. Mais dans le cas présent ceci est hors de notre sujet.

(2) On notera que le "faire fonctionner" est ici particulièrement bien exprimé "je suis tranquille avec mes pensées, bien qu'au milieu de la foule".

Cet extrait d'interview révèle que le vécu de la gare de banlieue n'est pas sans rapport avec le fait que l'usager aborde cet espace selon certains rythmes : on ne s'attarde pas, on reste très peu de temps, on est toujours pressé.

2 - La gare comme symbole de la contrainte.

"Dire ce qu'est la gare en elle-même, ma foi, je ne regarde pas beaucoup, parce que d'habitude, j'arrive toujours au dernier moment." MB 02.

La gare devient le symbole d'un mode de vie typiquement parisien caractérisé par la précipitation de ses rythmes :

"Je trouve qu'à la gare, surtout à la gare d'Argenteuil, enfin, de Val d'Argenteuil, c'est une gare, où on est pour ainsi dire à côté de Paris... on y sent déjà cette vie mouvementée... vous voyez... on est déjà à Paris avant d'y être, en fait... les gens courent, ils s'affolent... je ne sais pas, enfin c'est l'impression que ça me donne." VA 08.

"On est limité par le temps, bon c'est peut-être spécifique aux parisiens parce qu'on dit toujours que les parisiens courent tout le temps... En province je pense que ce n'est pas du tout la même chose, je crois pas que ce soit la même chose, mais pour les gens qui travaillent à Paris, ou la région parisienne, qui prennent la gare d'Argenteuil soit pour aller à Paris, soit où c'est le point d'arrivée quand ils travaillent à Argenteuil ou dans la région, je pense qu'ils sont toujours limités par le temps." AR 04.

"Il est certain que la gare de Bellevue est..., d'ailleurs comme beaucoup d'autres gares de banlieue, dans cette idée de vie qui passe qu'on n'arrive pas à rattraper... Je dis gare de banlieue, n'est-ce-pas, les gares de ceux qui partent le matin et qui reviennent le soir... ce sont les pierres milliaires d'une vie qui est rythmée d'une certaine façon qui n'est peut-être pas la plus humaine de vivre." MB 02.

Que veut dire l'usager lorsqu'il dit que la gare est pour lui le symbole d'une vie mouvementée typiquement parisienne ? Nous voyons qu'au-delà du discours idéologique sur la vie des grandes villes (1), il relie l'inscription de certains rythmes dans la gare à la pendularité caractéristique du mode de vie du banlieusard et non à l'atmosphère trépidante des grandes cités :

(1) Discours partiellement enclenché par Tönnies dans *Communauté et Société*, Payot 1923.

"Pour tous les gens qui travaillent à Paris, ou la région parisienne, qui prennent la gare d'Argenteuil... je pense qu'ils sont toujours limités par le temps." AR 04.

"Les gares de ceux qui partent le matin et qui reviennent le soir." MB 02.

L'usager montre ainsi qu'il comprend les rythmes comme conséquences des contraintes imposées à ceux qui doivent quotidiennement emprunter la gare pour se rendre au travail, qu'il les attribue donc non pas à "l'agitation constante des parisiens mais au fait que la gare est l'instrument d'un certain mode de vie.

D'ailleurs, les interviewés opèrent d'eux-mêmes la rectification : ils disent en effet que s'ils sont pressés, c'est parce qu'ils vont travailler et qu'ils sont tenus par les horaires, montrant ainsi qu'ils sont conscients du fait que la domination de certains rythmes dans l'espace de la gare est liée à sa place dans le système de production :

"C'est surtout, quand même, bon, parce que j'ai pris mon billet je cours pour aller prendre le train, et, disons je suis pressé je dois aller à Paris, je dois aller au travail enfin, en gros, je suis un gars très pressé... C'est malheureux pour un provincial (1), mais, c'est un peu comme ça, je crois qu'on a tous une vie trépidante... mais, j'ai toujours été le gars, lorsqu'il va à une gare, qu'il sait que le train part à l'heure, donc, il faut que je me presse... dans une gare je me presse tout le temps..." AR 08.

"C'est différent si c'est pour aller vous promener ou pour aller au cinéma, je ne sais pas... je ne me dépêche pas quand je vais à Paris pour aller voir un film." CU 04.

Dans ces énoncés nous notons :

- que pour l'usager la rigidité des horaires qui s'imposent dans sa vie de travail contraste avec l'élasticité (relative) du temps de sa vie hors travail,

- que l'exercice de la contrainte temporelle est d'abord défini par rapport au trajet aller (obligation d'arriver à l'heure au travail).

Ce dernier constat implique-t-il une différence essentielle entre la séquence aller et la séquence retour ?

(1) On voit que AR 08 n'est pas sans référer lui aussi à une idéologie de l'environnement.

Nous notons que la contrainte, même si elle est moins fréquemment exprimée par les interviewés est également présente après la journée de travail :

- d'une part, pour certains usagers, la gare n'est pas la dernière étape de la séquence transport :

"Non je suis entrain de, de penser à... à ce, à ce couloir et... ces couloirs on passe en courant, je passe surtout en courant dans les couloirs. Soit en courant, en... allant vite pour... pour attraper le... le car... au retour surtout.

E - En allant vite pour attraper le car...

I - Oui. Enfin quand j'arrive de Paris, j'arrive en général vers les... vers six heures... et demi, entre six heures et demi et sept heures... Et pour, pour... pour... aller du... du train, disons en descendant du train pour aller au car, en général je passe, je viens assez vite. Je cours, c'est pour ça que je disais que je pense que quand... quand on a parlé de couloirs, je pense... je me voyais en train de courir, pour attraper le car." C 02.

- d'autre part, la vie hors travail a elle aussi ses contraintes même pour ceux qui habitent à proximité de la gare :

"Quand on habite pas très loin de la gare, eh bien, on y va au dernier moment, et puis, quand on est revenu, eh bien, c'est le soir, on a envie de rentrer chez soi et c'est tout..." M. 01.

"Je répète quand j'y vais je suis pressée de prendre mon train, et quand je rentre, je suis toujours pressée de retourner à la maison, parce que j'ai des enfants qui m'attendent, donc, je n'ai vraiment pas, même pas cette petite minute de détente qui me permet de regarder autour de moi..." MB 02.

"En arrivant ici après faut faire le dîner, je ne m'éternise pas à regarder ce qui se passe dans la gare du Val d'Argenteuil." VA 03.

Dans les entretiens, la contrainte horaire du soir est plus souvent évoquée par les femmes mais nous verrons plus loin, dans l'étude détaillée de la séquence retour par les observations, qu'elle concerne en réalité un éventail assez varié de population.

Qu'est-ce qui différencie la contrainte du matin et celle du soir ?

Dans notre société, la journée de travail se caractérise par des limites extrêmement rigides qui sont l'expression des rapports sociaux, (1).

Cette rigidité, qui prend, pour le travailleur, la forme d'horaires rigoureux qu'il faut respecter, se présente comme l'un des impératifs les plus contraignants que le mode de production assigne à la vie quotidienne.

Les huit heures minimum vouées quotidiennement à la production constituent une tranche horaire incompressible, revenant avec une ponctualité inéluctable et qui n'est pas sans répercussion sur la vie hors-travail : le travailleur doit gérer son temps "libre" de manière assez stricte pour pouvoir satisfaire aux exigences encore plus strictes de la journée de travail : l'heure où l'on pointe déterminant à son tour l'heure à laquelle il faut se lever le matin, déterminant à son tour l'heure à laquelle il faudra se coucher la veille au soir, donc l'heure à laquelle il faut rentrer chez soi pour préparer le dîner, etc. Cette contamination de la vie hors-travail par les contraintes horaires de la vie de travail, nous semble rendre compte de la contrainte du soir.

Cependant, une fois sa journée de travail terminée, le salarié dispose d'une relative autonomie quant à la gestion du temps "libre" qui conserve une certaine flexibilité. Même si les contraintes du mode de vie sont telles qu'on se sent obligé de se presser pour rentrer chez soi, il est évident que le retard ne recevra pas les mêmes sanctions. Aussi pouvons-nous constater que les horaires du trajet sont malgré tout plus élastiques au retour qu'à l'aller : le matin on prend toujours le même train à la même heure, le soir il n'est pas rare que l'on s'attarde davantage à Paris :

"Moi je commence à 8 heures et demi, je prends celui de 8 heures moins une et j'arrive à mon travail puisqu'on pointe malheureusement, à peu près à 25, 26... je sais que je mets 25, 26 minutes pour arriver à mon travail. Alors je prends ce train en fonction du temps que je mets bien sûr. Et je crois qu'il y a un train à huit heures une, je pourrais le prendre aussi bien sûr, mais dans ce cas je ne serais pas sûr d'arriver à l'heure." AR 03.

"Moi bien sûr le matin, je prends le train de huit heures sept, tous les matins, lorsque je prends celui de huit heures vingt quatre je suis en retard." VA 03.

(1) Dans notre société, la journée de travail est définie dans un cadre horaire très strict car, ainsi que le montre Marx, sa délimitation est l'objet d'une lutte constante entre les détenteurs des moyens de production et les travailleurs salariés.

"Le soir on met beaucoup plus de temps pour rentrer que le matin pour partir par exemple, on met facilement, en moyenne 1/4 d'heure de plus pour Argenteuil. C'est-à-dire, je pense que les départs pour Paris sont plus étalés, alors que les retours le sont moins... Il faut plus de temps pour rentrer chez soi quoi. Généralement, pour tout le monde d'ailleurs, je crois. On prend pas le métro parce que il y a trop de monde, on prend pas le train parce que on veut être assis, enfin moi je sais que pour ma part, j'aime bien être assise, alors s'il y a pas de place, je prends celui d'après. Alors ça retarde 5 mn par ci, 10 mn par là, ça fait tout de suite, ça fait facilement un quart d'heure, en fin de compte. Quand on a plusieurs moyens de transport à prendre. Soit pour aller au travail soit pour en revenir." AR 04.

"Oui c'est une raison bien simple, c'est que le matin enfin je pars à peu près toujours à la même heure donc je sais que mon train est soit à 8 heures soit 8 heures moins 10, soit à 8 heures 10, enfin 8 heures 12 je dis 10 comme cela je suis tranquille. Donc j'ai dix minutes de battement, donc je peux partir très facilement, par contre, quand je rentre le soir c'est très varié, c'est une plage qui peut varier entre 6 heures et 8 heures du soir et ça je ne peux pas le savoir je ne sais pas à quelles heures sont les trains." SG 02.

"Les métros sont assez réguliers quand même, tous les matins je rencontre toujours les mêmes personnes.

E - Vous rencontrez toujours les mêmes personnes...

I - Oui, souvent... le soir, aussi, des fois, je monte en queue des fois, mais ça c'est... c'est assez rare, parce que des fois on peut très bien manquer une rame, et la personne prend celle que j'ai loupé ou vice-versa." CU 04.

En somme, bien que la différence entre l'aller et le retour soit très mince puisque dans un cas comme dans l'autre s'impose une cadence accélérée, elle reste malgré tout capitale parce qu'à l'aller, l'obligation de franchir la porte de l'usine ou du bureau à la minute près se répercute au niveau du passage à la gare :

"Moi je commence à 8 heures et demi, je prends celui de 8 heures moins une... Et je crois qu'il y a un train à 8 heures une, je pourrais le prendre aussi bien sur, mais dans ce cas je ne serais pas sûre d'arriver à l'heure." AR 03.

La gare apparaît donc comme le point où l'utilisateur doit effectuer la soudure temporelle entre vie hors-travail et vie de travail (1), l'heure de départ de son train étant l'instant limite au-delà duquel il perd la maîtrise de son temps c'est-à-dire la possibilité d'effectuer des réajustements lui permettant d'arriver à l'heure. C'est ce qu'exprime VA 03 :

"Moi le matin bien sûr, je prends le train de 8 heures 7, tous les matins, lorsque je prends celui de 8 heures 24 je suis en retard parce qu'étant donné que je signe à 9 heures et non pas à 9 heures 1 à mon travail qui se trouve rue du Bac, je suis à 9 heures au métro, je suis à 9 heures 2 à mon bureau et je suis automatiquement en retard, ce qui fait qu'un petit train à 8 heures 14, 8 heures 15 arrangerait beaucoup de gens, j'ai l'impression (...) parce que je connais beaucoup de gens comme moi qui arrivent plutôt à 9 heures moins 20, moins le quart à Paris et qui attendent pour rentrer dans leur bureau". VA 03.

Dans tout cet exposé, on relève une contradiction : c'est que nous affirmons d'une part que la contrainte se déplace de proche en proche depuis l'heure de rentrée au travail jusqu'à l'heure à laquelle le travailleur se lève. Par ailleurs, nous signalons que la gare c'est le lieu de la soudure entre la vie hors-travail et la vie de travail.

Cette contradiction a comme premier sens que la gare détermine le premier lieu où, en quelque sorte, il faut pointer. En amont de ce temps, l'utilisateur est seulement tenu de se fixer un délai variable pour exécuter sa séquence réveil. Il est "libre" de se lever dix minutes avant le train s'il habite face à la gare et s'il ne passe que deux minutes à sa toilette.

Cependant, la contradiction est qu'il est seulement "libre" de constituer sa séquence c'est-à-dire de s'engager dans le quotidien d'une certaine manière. S'il a l'habitude (l'habitus) de se laver il ne peut pas passer outre ; il doit donc intégrer dans sa séquence l'exécution des pratiques correspondant à ses habitus (2). Le mode de production capitaliste a, il est vrai, mis au point d'ingénieuses techniques pour raccourcir les temps d'exécution. La rationalisation des actes quotidiens est un thème cher aux mo-

(1) Notons que l'instant de la soudure doit encore être avancé si l'on prend en compte les usagers qui se rendent à la gare en empruntant un moyen de transport en commun : le point limite se situe alors à l'heure de départ du car ou de l'autobus, et la gare de banlieue n'est plus qu'un point de rupture de charge parmi d'autres.

(2) G. P. BOURDIEU. Esquisse d'une théorie de la Pratique. O. C.

ralistes du matin et aux fabricants d'engins combinés qui assurent à la fois le réveil et d'autres actes (petit déjeuner, consommation de l'information, affichage de l'heure, etc.).

Il y a donc à la fois liberté (théorique) et nécessité (pratique) de constituer une séquence qui ne gaspille pas le temps. Toute une série d'actes manqués, d'oublis, de bafouillages, de ratures, marque cette contradiction. Mais la gare, elle, n'attend pas, c'est là que la contradiction se trouve résolue : on attrape le train ou on le rate. Tout porte à croire qu'on l'attrape.

Ayant défini les contraintes des séquences aller et retour, nous vous proposons à présent de montrer par quelles stratégies l'usager les intègre à son mode de vie.

3 - La séquence aller.

La plupart des interviewés ont d'étonnants raccourcis pour évoquer les modalités d'exécution de la séquence aller :

"En général on descend l'escalier, on arrive en bas, y a un de vos amis qui vous attend, on dit bonjour ça va ? Oui ! Bon, clac, hop, le train arrive et puis voilà." VA 04.

"Remarquez j'arrive à la gare en vitesse pour prendre mon billet et hop sauter dans le train, moi en général, c'est toujours comme ça." V 03.

"Mon train est à 49 le matin, 7 heures 49, j'arrive à la gare à 7 heures 48 et 30 secondes..." CH-GA 05.

"Quand j'arrive le matin... 3-4 minutes avant, 3 minutes avant... et je prends mon journal... et puis je descends sur le quai... j'attends le train." MB 06.

Le discours des interviewés tend à masquer l'importance des temps réels et l'essentiel de la stratégie d'accès au train. Tout se passe comme si on arrivait à la gare "pour prendre le train au vol" sans plus de cérémonie. Mais les observations effectuées sur le terrain montrent qu'il n'en est rien et les assertions des usagers masquent la réalité d'une pratique autrement complexe.

Au cours d'une série d'observations menées à Argenteuil du 25 Mars au 29 Avril 1975, nous nous sommes efforcés de mettre en évidence la structure temporelle des conduites tout en essayant de déterminer quelles étaient les conditions "normales" du déroulement de la séquence, c'est-à-dire celles concernant la majorité des usagers.

Une première d'observations réalisées le matin en heures de pointe nous a permis d'étudier les caractéristiques de la séquence "Aller " (1).

L'énormité du trafic voyageur d'Argenteuil (6ème gare de France) nous a incité à sélectionner un certain nombre de flux sur lesquels nous avons concentré notre attention. Les résultats qui suivent concernent donc les flux de voyageurs convergeant vers le quai central donnant accès à deux trains direction Paris : un omnibus et un direct (Cf. Annexes schéma des flux d'embarquement direction Paris).

Ces différents flux d'accès au train ont été analysés méthodiquement après avoir été découpés en différentes étapes (par exemple pour le flux n° 1, nous avons des observations sur la place de la gare, à l'intérieur du bâtiment des voyageurs, dans le passage souterrain, sur le quai central - cf. annexe méthodologique) et nous avons comparé les résultats obtenus pour chacun d'eux. Notre première tâche a consisté à noter systématiquement les variations dans la densité des flux en essayant d'établir des correspondances avec les horaires des trains. Les résultats obtenus en différents points d'observations se sont avérés concordants et nous ont permis d'aboutir aux constatations suivantes :

- lorsque la fréquence des trains pour Paris est très élevée (entre 7 heures 29 et 7 heures 52 l'intervalle entre chaque départ direction Paris est de 2 ou 3 minutes), la régularité du flux des arrivées est telle qu'on ne peut noter aucune correspondance avec les heures de départ des trains.

- en revanche, lorsque la fréquence des trains diminue, nous notons que l'arrivée des voyageurs est nettement ponctuelle par l'horaire des trains. D'une façon générale, le schéma des flux est alors le suivant :

- a - pour les observations effectuées au début de la séquence : place de la gare, passerelle, entrée du parking.

- 4 à 2 minutes avant l'entrée d'un train en gare, le flux est particulièrement dense.

- 1 minute avant l'heure du train, on note une baisse assez importante dans la densité des arrivées, quelques voyageurs débouchent en courant.

(1) 10 périodes d'observations d'une durée moyenne d'une heure 30 minutes ont été effectuées au cours de la période "de pointe" s'étalant de 6 h 30 à 18 h 30.

- le départ d'un train est généralement suivi d'un creux dans les arrivées, mais le flux redevient très rapidement plus dense jusqu'à atteindre à nouveau son maximum de densité 3 minutes avant l'entrée d'un nouveau train en gare.

b - pour les observations effectuées en fin de séquence : accès sur le quai central.

- densification soudaine du flux 2 minutes environ avant l'entrée d'un train en gare.

- 1 minute plus tard, l'intensité diminue très fortement, ce creux dans les arrivées se prolonge jusqu'au départ du train.

- sitôt après, de nouveaux arrivants commencent à prendre place pour le train suivant ; un flux régulier et assez peu dense reprend (les voyageurs défilent un par un, quelquefois par grappes). Les arrivées restent espacées jusqu'à 4 à 3 minutes avant l'entrée du train en gare (elles ont tendance à aller en se clarifiant, il n'est pas rare d'observer un creux 3 minutes avant l'heure du train), puis le flux se densifie à nouveau 2 minutes avant l'arrivée du train.

A l'heure de pointe du matin, la plupart des usagers arrivent donc à la gare 3 minutes avant l'heure de leur train, prennent 1 minute en moyenne pour accéder au quai sur lequel ils séjournent 2 minutes environ avant l'entrée du train en gare. Rappelons que ce schéma est valable pour la gare d'Argenteuil et qu'il n'est pas dit que le modèle d'accès soit identique dans toutes les gares (les conditions réunies à Argenteuil notamment sur le plan de la fréquence des trains sont évidemment très particulières) ; d'autre part, il s'agit d'une performance "moyenne" (celle qui concerne la majorité des usagers) et les régularités observées ne doivent pas passer pour des règles générales auxquelles l'ensemble des usagers adhèreraient. Cela dit, ces régularités nous semblent intéressantes parce qu'elles tendent à montrer que la séquence est exécutée avec un très haut degré de précision. Mais, sur le plan, l'analyse des rythmes paraît encore plus significative.

Des abords au quai, l'espace de la gare est un espace rythmé : l'usager manifeste en effet sa propension à organiser l'espace selon une structure temporelle que nous avons tenté de mettre en évidence. Ainsi, l'adoption d'une certaine allure, les

ruptures secondaires dans une marche cadencée vers le quai peuvent nous fournir des indications sur le plan de la stratégie d'accès adoptée par l'utilisateur (1).

Les observations ont été menées sur toute la longueur du parcours de l'utilisateur depuis l'espace urbain jusqu'au quai.

Nous présentons ici les principaux extraits.

Flux n° 1.

Place de la gare : le mardi 25 et le mercredi 26 mai.

"Les usagers s'avancent sur le trottoir qui longe les bâtiments S.N.C.F. Pour la plupart, ils ont adopté un rythme de marche d'une grande régularité. Tranquille ou pressé, le voyageur semble savoir exactement ce qu'il doit faire et où il en est. Je note qu'arrivés au niveau de la première sortie, les usagers jettent un coup d'oeil en direction des voies (il s'agit du seul endroit où le regard n'est pas entravé par les bâtiments et d'où il est possible d'apercevoir la présence des trains de part et d'autre du quai central d'où s'effectuent les départs pour Paris). Mais ce qui semble le plus remarquable, c'est que, à quelques rares exceptions près, les voyageurs ne changent en rien leur allure à ce niveau du parcours.

Tout se passe en fait comme si ils ne faisaient que s'assurer de ce qu'ils savent déjà, à savoir :

- que le train n'est pas arrivé et qu'ils ont encore tout leur temps,
- que le train n'est pas encore en gare mais qu'il est sur le point d'arriver et qu'il faut se dépêcher.
- que le train est déjà là et qu'il faut continuer à courir.

Pour la majorité, l'étape suivante du parcours est la traversée du bâtiment des voyageurs (quelques-uns continuent sur le trottoir et empruntent l'escalier menant directement au quai. cf. schéma du flux).

(1) Le mot stratégie ne doit pas créer l'illusion d'une réflexion individuelle de l'utilisateur sur "son" problème. Ce serait une mauvaise interprétation d'un concept qui est déjà l'objet d'une quantité de superétats. Nous appelons stratégie l'intégration par les voyageurs de l'ensemble des données de la séquence et la constitution de modèles d'exécution ; cette intégration tenant compte des pratiques préalables et donc des modèles préexistants comme elle est aussi prise en compte de l'exécution simultanée de la séquence accés par d'autres. Nous opposons stratégie à variations en ce sens que suivant l'occasion, les obstacles, la visite de la cousine de province, l'utilisateur est capable de modifier sa séquence.

L'observation du flux est donc reprise un peu plus loin :

Le bâtiment des voyageurs le vendredi 28 mars.

"Les gens arrivent d'un pas pressé et pour la plupart se dirigent directement vers l'escalier conduisant au souterrain. La première remarque qui s'impose à l'observateur, c'est qu'à partir du moment où l'usager entre dans son champ de vision, c'est-à-dire dès l'instant où il franchit la porte d'entrée, jusqu'à la fin de l'exécution de la séquence, ce dernier garde sensiblement la même allure. Très rares sont les cas où les voyageurs observés ont introduit une importante modification dans leur démarche. La plupart du temps le passage s'effectue selon un rythme déterminé à l'avance qui semble s'inclure dans une stratégie d'ensemble. Dès l'entrée des voyageurs, il m'est donc facile d'induire quel sera leur comportement approximatif pendant toute la séquence.

Quelquefois, l'un d'eux jette un coup d'oeil à la pendule ou en direction des quais (il est possible de deviner la présence du train sur le quai central) mais ce recours au point de repère est beaucoup moins systématique que dans le cas précédemment observé place de la gare. Je n'ai pu déceler aucune liaison entre ces coups d'oeil et la position des voyageurs par rapport au départ du train ; il semble que ce regard soit aussi bien le fait de voyageurs qui ont encore du temps devant eux que de voyageurs qui sont à la limite.

Toutefois ceux qui courent dès l'entrée foncent vers le souterrain sans rien regarder autour d'eux".

Les observations effectuées dans le souterrain (le 11 avril) révèlent que les usagers conservent ensuite la même allure à l'exception de quelques très rares personnes qui se mettent à courir en entendant le bruit d'un train. En revanche les observations des personnes sortant du souterrain et prenant position sur le quai permettent de constater un très net ralentissement des rythmes (observations des 21, 22 & 23 avril). A l'issue du souterrain les voyageurs montent tranquillement les dernières marches de l'escalier puis s'avancent lentement sur le quai jusqu'à un lieu donné où ils se mettent en position d'attente (1).

Notre attention s'est ensuite portée sur le flux empruntant l'accès opposé, c'est-à-dire la passerelle reliant le quartier d'Orgemont au quai central : (flux n° 2).

(1) A moins bien entendu que le train ne doit déjà en gare auquel cas l'usager se précipite vers les wagons. Le découpage général de la portion de séquence accès au quai accès au train sera vu ultérieurement de manière détaillée. (cf. chapitre III).

La passerelle le lundi 28 avril.

Cette nouvelle période d'observation nous conduit à des constatations analogues aux précédentes.

"Dans la plupart des cas, l'usager conserve une même allure depuis la place du marché jusqu'au quai. Cependant, au fur et à mesure que le départ d'un train pour Paris devient plus imminent, d'une part le rythme général s'accélère (les gens marchent de plus en plus vite, certains courent depuis la place), d'autre part, les ruptures dans l'allure des voyageurs se font plus fréquentes (notons qu'elles se font toujours dans le sens d'un pas lent à un pas rapide).

Il faut noter que cet accès au quai offre aux usagers de multiples points de repères (auditifs ou visuels) quant à l'évaluation du temps qui les sépare d'un train. Ces repères sont les suivants (dans l'ordre de perception quand on vient de la place du marché) :

- la sonnerie annonçant un train,
- le bruit d'un train qui s'approche,
- le passage du train sous la passerelle (à partir du moment où l'on a pénétré dans la ruelle qui relie la dite passerelle à la place du marché),
- la vue sur les voies (présence ou absence d'un train) et sur les quais (peut-être le nombre des voyageurs se tenant sur le quai à un instant "t" peut-il donner une indication au nouvel arrivant).

Ces points de repère semblent jouer un rôle important dans la séquence (la plupart des voyageurs manifestent ostensiblement leur intérêt pour ce qui se passe sur le quai dès qu'ils accèdent à la passerelle).

Toutefois, il ne semble pas qu'il s'agisse là de facteurs vraiment déterminants concernant le rythme créé par les usagers. En effet, qu'ils soient à l'heure, en avance ou en retard, les voyageurs semblent parfaitement au fait du temps qui leur reste et du chemin qu'ils ont à parcourir avant d'avoir pu utiliser l'un de ces repères. Il semble donc que l'information serve essentiellement à conforter l'usager dans la tactique qu'il a adopté pour l'exécution de la séquence. (1).

(1) Stratégie et tactique, voir note p. 56.

Les résultats obtenus lors des observations (mardi 22 et mercredi 23 avril) consacrées à l'étape suivante - de l'accès au quai à l'accès au train - révèlent que dans l'ensemble, même lorsqu'aucun train n'est annoncé, le rythme d'approche depuis la passerelle jusqu'au train est plus rapide qu'au sortir du souterrain. Il semble que pour beaucoup d'usagers, l'espace du quai s'évalue encore comme distance à parcourir pour arriver au train (alors que ceux qui viennent du souterrain n'ont plus que quelques mètres à franchir)."

Ces quelques observations nous permettent d'aboutir aux remarques et hypothèses suivantes.

Notons d'abord la grande régularité des conduites : la ponctualité des arrivées, apparue dans une soudaine densification des flux d'accès 2 ou 3 minutes avant l'entrée d'un train en gare, semble indiquer que les usagers opèrent un "minutage" très strict de la séquence.

Ensuite nous constatons que les voyageurs effectuent leur parcours à l'aide de nombreux points de repères temporels et que le contrôle permanent de l'information constitue l'essentiel de la séquence aller.

Enfin, nous remarquons l'absence d'un changement de rythme notable pour la majorité des personnes observées, au niveau des différents points de repère ce qui semble indiquer une stratégie parfaitement au point.

Notre hypothèse est donc que la séquence, qui fonctionne à la manière d'un mécanisme parfaitement réglé, a fait l'objet d'une programmation de la part de l'utilisateur qui veille à en assurer la fidèle exécution au moyen de constantes vérifications tout au long de son parcours.

Les interviewés confirment cette hypothèse en montrant que le déroulement de la séquence est bien le produit d'une stratégie consciente de la part de l'utilisateur.

Calculer son temps, partir plus tôt / moins tôt.

De nombreuses personnes expliquent qu'elles ont évalué le temps nécessaire au parcours domicile - gare et que connaissant les horaires des trains il leur est facile de déterminer l'heure à laquelle elles doivent quitter leur domicile chaque matin. Une première évaluation du temps est donc effectuée au niveau du domicile :

"Je connais les horaires, je connais les horaires, je pars le matin à 8 heures moins le quart, cinq minutes avant, je pars et puis j'ai mon train." AR 01.

"Le matin enfin, je pars à peu près toujours à la même heure donc je sais que mon train est soit à 8 heures moins 10, soit à 8 heures 10, enfin 8 heures 12, je dis 10 comme cela je suis tranquille." SG 02.

"On a déterminé l'heure à laquelle il fallait partir, c'est 7 heures 30 pour prendre le train à 42 dont 8 minutes de transport, 2 minutes de queue et 2 minutes de battement au cas où il y aurait du monde, quoi." VA 04.

Nous voyons que pour la plupart des usagers la stratégie consiste à calculer son temps pour arriver à la gare juste au moment du départ du train, tout en se réservant une petite marge en cas d'imprévu :

"J'arrive 2 minutes avant pour pouvoir... dire... bon... s'il a un petit peu d'avance pouvoir le prendre quand même." VA 01.

En déterminant précisément l'heure à laquelle il doit quitter son domicile l'usager se garantit du risque d'arriver trop tôt (ce qui l'obligerait à attendre) ou trop tard (ce qui l'obligerait à courir) ; dans les deux cas l'usager redoute d'avoir à affronter le temps.

Calculer son heure de départ c'est donc se libérer en partie de la contrainte en réduisant au maximum les aléas du parcours, c'est supprimer les distorsions dans la structure du temps vécu : "être obligé de cavalier" ou bien "taper la semelle sur le quai".

Partir plus tôt / moins tôt.

Certains usagers moins nombreux que les précédents, pour moins sentir la contrainte la répercutent vers l'amont : on quitte plus tôt son domicile pour pouvoir s'offrir le luxe de prendre son temps, de voyager dans de meilleures conditions :

"... c'est plus agréable pour vous de partir le matin et de se dire : j'aurai le temps de m'arrêter ce matin boire mon petit café, ou n'importe quoi, tandis que les gens habituellement très pressés ne s'arrêtent même pas à la gare bien souvent, achètent leur journal qu'après leur travail, donc ne s'arrêtent pas pour acheter un paquet de cigarettes ou prendre, je ne sais pas, des nouvelles du jour..." VA 06.

Mais cette attitude n'est pas fondamentalement différente de la précédente ; en effet, dans un cas comme dans l'autre on voit que l'utilisateur cherche à se libérer au moins partiellement de la contrainte par l'adoption d'un programme minutieusement étudié.

Le contrôle de l'information.

Mais il ne suffit pas de partir à l'heure, encore faut-il exécuter la séquence domicile - gare conformément au programme ce qui présente parfois des difficultés notamment lorsqu'il est nécessaire pour accéder au réseau ferré de recourir à un autre moyen de transport :

"... Je calcule, même quand y avait pas la nouvelle gare, on calculait de façon à prendre le train juste après que l'autobus soit arrivé...

E - vous calculiez en sorte que vous ayez votre bus...

I - mon bus et mon train tout de suite... le bus, on était pas loin alors on courait un petit peu et puis on partait, on savait que le bus était... je crois qu'on prenait 7 heures 10 à cette époque là... on en avait pour... même pas 5 minutes euh... on calculait pour arriver juste à l'autobus." VA 01.

Cet énoncé montre que le voyageur est parfois obligé d'effectuer un petit ajustement au niveau de la rupture entre deux modes. L'exécution de la séquence réclame donc un contrôle constant de sa part ; il semble que pour l'essentiel, ce contrôle soit assuré d'une manière tout à fait automatique : les usagers ont progressivement incorporé une rythmique, une gestuelle et, pour se rendre à la gare dans les délais qu'ils se sont fixés, il leur suffit de se fier tout simplement à la constance de leurs habitudes.

Toutefois, il y a toujours une incertitude qui pèse sur l'autoprogrammation, aussi parfaite soit-elle... L'utilisateur ne peut se régler avec la précision d'une machine électronique, d'autre part, une part importante d'impondérables subsiste dans son trajet.

Lorsqu'il arrive à la gare, il ne sait donc pas toujours exactement quelle heure il est et il éprouve le besoin d'opérer une réévaluation du temps :

"Ah oui, ça c'est sûr, à quelques minutes près, euh... bien sûr à une heure près... mais enfin quelques minutes, c'est pas toujours... eh bien je peux très bien arriver... je ne sais pas toujours quelle heure il est exactement..."

E - vous ne savez pas toujours quelle heure il est exactement...

I - ah non, non alors c'est en débouchant que je vois vraiment,

mon train est à 6 h 47, quand je débouche : ah, il est 42, alors je fais une correction, parce qu'elle avance de deux minutes la pendule, je pense que c'est fait exprès d'ailleurs mais enfin... donc les minutes, plus la correction, plus le temps qui me reste, et effectivement c'est pas toujours, j'sais pas toujours en sortant, quelle heure il est exactement..." VA 05.

L'existence de points de repère permet à l'usager de contrôler le bon déroulement de la séquence et d'effectuer les réajustements nécessaires.

A Val d'Argenteuil, une pendule lumineuse visible à plusieurs centaines de mètres permet à certains usagers d'être renseignés dès qu'ils sortent de chez eux :

"I₁ - alors dès qu'on sort du bâtiment, on a les yeux fixés sur la grande horloge... et on court, on court... puis on regarde 8 heures une, 8 heures deux

E - vous avez les yeux fixés sur la grande horloge...

I₁ - ah oui, dès qu'on sort hein...

I₂ - oui

I₁ - on regarde quelle heure il est, suivant l'heure qu'il est, on marche plus vite ou on marche moins vite, voilà comment ça se passe, mais généralement on marche plus vite..." VA 04.

Comme nous l'avons vu par les observations menées à Argenteuil, les usagers ont recours à bien d'autres points de repères comme le montre également cet interviewé qui prend chaque jour le métro à la station Créteil - Université :

"... Il y a une femme que je rencontre tous les matins, elle prend le métro en même temps que moi... C'est comme une pendule... enfin pas une pendule... je ne sais pas comment on pourrait appeler ça...

E - Vous disiez à propos de cette personne que vous rencontrez tous les matins, vous avez dit que c'était un peu comme une pendule...

I - Oui, je sais si je suis en retard ou en avance, si je la vois à tel endroit, je suis sûr que je suis en retard, si je la vois vers le bout je suis à l'heure, mais si je la vois dans ma rue je suis en retard... c'est ça... ce n'est pas une horloge, je ne sais pas comment on pourrait appeler ça moi..." CU 04.

"... Moi je le vois sur la route le métro qui arrive, alors je vois si j'ai le temps de courir, d'avoir l'autre au pas, je le vois pratiquement d'en bas, et je le vois tout le temps pratiquement, c'est pratique hein... je le vois tout de suite..."

... des fois j'en loupe un juste et je suis sur la route là, alors je ne me presse pas, comme ça j'ai l'autre tout de suite sans attendre...

...

... et puis quand ils sont dans la station, ils font du bruit, ça résonne, alors des fois il faut courir un peu pour les avoir..."
CU 04.

Notons ici une certaine analogie entre ce que dit cet interviewé et ce que nous avons pu observer à Argenteuil : en effet, dans les deux cas, le contrôle de l'information revêt un caractère de continuité, on observe depuis la route et lorsqu'on se trouve à l'intérieur de la station on cherche de nouveaux repères.

Si comme nous venons de le voir, les usagers parlent quelquefois des points de repères qu'ils utilisent à l'intérieur ou à l'extérieur de la gare, on remarque qu'ils parlent encore davantage de l'absence de tels points de repères en général.

A Saint-Germain-en-Laye, les gens se sentent particulièrement frustrés sur ce plan. En effet, non seulement beaucoup de personnes n'ont pu repérer aucune pendule à l'extérieur ni même à l'intérieur de la station (il en existe une pourtant), mais encore, contrairement à ce qui se passe en général dans les autres gares étudiées, les usagers de Saint-Germain ne connaissent pas les horaires. Cela est également le cas de quelques personnes interviewées à Boissy-Saint-Léger, quoique le phénomène soit beaucoup moins systématique.

A cette remarque, nous pouvons fournir une double explication :

- l'échantillon de population interviewée à Saint-Germain étant essentiellement composé de cadres et professions libérales (en ce qui concerne les actifs), il paraît assez naturel que cette catégorie d'usagers qui est soumise à des contraintes horaires moins rigoureuses que les autres, ne connaisse pas les heures de départ du R. E. R. dans une gare où les trains sont relativement fréquents :

"... Il y a certaines personnes qui savent qu'il y a un métro qui part... qui part à telle heure précise et qui le prennent tous les matins, c'est pas mon cas parce que moi je pars un quart d'heure avant ou un quart d'heure après ou même une demi-heure ou une heure ou deux heures et je vous dis, je ne sais jamais à quelle heure est le métro, et que je ne peux jamais savoir si je dois me dépêcher ou quoi... parce que c'est pas marqué..." SG 05.

- d'autre part, et cette seconde remarque est valable également pour Boissy, les horaires ne sont pas clairement affichés à l'intérieur des stations :

"... En ce qui concerne la gare elle-même, je ne peux pas dire que j'ai des observations ou critiques majeures à faire. Il y a un élément dont je regrette qu'il n'existe pas, un traitement qui corresponde plus au traitement qui a été appliqué aux aérogares, c'est-à-dire qui permette aux passagers de savoir à partir du moment où ils entrent dans cette gare quels sont les trains qui sont en partance et quelle heure il est par rapport à l'heure du départ..." SG 02.

"... Oh oui, c'est le problème, il existe moins dans une station de métro où il y a des trains tout le temps, qui se suivent les uns les autres, où on a pratiquement pas besoin d'attendre, mais dans le R.E.R., il y a des trains toutes les dix minutes sur Paris au départ de Saint-Germain, cela ne tient pas debout, cela peut vous coûter une séance de cinéma ou un rendez-vous quoi. Alors cela vous oblige à prendre des marges de sécurité le matin, donc de vous lever dix minutes plus tôt pour être sûr, parce que vous savez c'est facile de varier de deux à trois minutes sur votre horaire quand vous vous levez le matin, que vous vous rasez... etc... cela vous arrive facilement". SG 02.

"Moi personnellement, je ne sais pas exactement à quelle heure, à quel moment le train va partir, et alors je me dépêche d'arriver jusqu'au train et puis une fois que je suis dans le train, j'ai peut-être cinq ou dix minutes à attendre, parce que je me suis au fond trop précipité par rapport à l'heure du départ, et ça c'est toujours ce que je voudrais, quelque part, il devrait y avoir un tableau qui indique de façon très précise les heures de départ des trains... parce que en arrivant, si je savais tout de suite, bon, que j'avais cinq ou dix minutes, bon je prendrais tout mon temps pour prendre mon billet, pour aller acheter mon journal, prendre un paquet de cigarettes... passer au contrôle et descendre au train, alors que là, tout le monde d'ailleurs, j'ai remarqué qu'il y avait beaucoup de gens qui faisaient la même chose, tout le monde est pressé parce qu'on ne sait pas exactement à quelle heure il doit partir." SG 05.

Si l'usager réclame des indications horaires précises, c'est parce qu'il souhaite pouvoir organiser son temps de la meilleure façon jusqu'au départ. L'absence d'information présente pour lui le risque d'agir a contrario ; elle engendre l'insécurité, l'angoisse de rater son train.

"... Il n'y a pas de système qui permettrait de savoir où il en est... c'est l'angoisse quoi... on a peur... on a peur qu'il parte,

qu'il va bientôt partir... et le pire, bien sûr, le plus frustrant, c'est de le voir partir... alors qu'on a déjà passé un certain temps à chercher de la monnaie, ou pardon à choisir entre est-ce que je mets un billet, si ça peut aller plus vite ou je mets ma série de pièces de dix centimes dans cette espèce de machine ce qui prend un certain temps... alors comme ça on diffère, ou coupe son temps, hein, et puis hop, à la dernière minute on est frustré : il s'en va... alors on se dit, si j'avais mis ça, si j'avais fait ça un peu plus vite, à ce moment là, et puis si, et si... on se met alors à avoir des regrets, c'est complètement..."
SG 01.

"... les intervalles actuels sont de dix minutes entre les différents départs pour Paris par conséquent, en se pressant un peu on arrive à prendre celui qui va partir dans une ou deux minutes, alors que si on ne se presse pas, si l'on essaie pas, on risque de le louper de quelques secondes et ensuite on attend dix minutes ce qui est important quand on a des rendez-vous". SG 02.

L'incertitude se présente donc comme un obstacle à la programmation du parcours. Au contraire, une bonne information (1) permet d'agir en connaissance de cause et offre à l'utilisateur la possibilité de disposer éventuellement de temps interstitiels :

"... Si vous voulez le fait qu'il y ait des panneaux ne changerait pas le problème en un mot, il est certain que je serais aussi obligé de laisser ma voiture au parking, etc. mais à partir du moment où j'arrive dans la gare, à partir de ce moment-là, eh bien, ou j'irai tranquillement ou je m'arrêterai prendre un petit café, ou je m'arrêterai pour acheter le journal, ou au contraire, je galoperai, tout au moins j'aurai le choix en tout cas. Je le ferai à bon escient en sachant ce que je fais..." SG 02.

"... Moi j'achète toujours le journal au même endroit parce que je suis très conservatrice, alors j'achète toujours le journal dans le hall, vous voyez, toujours pour la même raison, comme j'ai ma... j'ai une marge de sécurité, j'ai l'heure dans le hall que je vois bien, y a peut-être l'heure sur le quai remarquez, je n'ai jamais regardé comme je vois bien l'horaire dans le hall, alors je vois que j'ai bien le temps d'acheter le journal, alors donc je l'achète dans le hall..." C 07.

(1) Nous n'entendons pas par bonne information une information verbale de qualité sur les heures de départ des trains. La bonne information ici c'est celle qui prend place dans la séquence et qui vérifie la programmation. Il s'agit donc d'un ensemble de repères que l'utilisateur constitue avec ce dont il dispose. Il est de fait que, avec les méthodes actuelles de design, on s'ingéniera davantage à supprimer cette information au nom sans doute de la chasse à la redondance. Par exemple, pour quoi deux pendules puisqu'une bien placée suffit. Supprimer les bruits, les vues inutiles et inesthétiques ça fait partie du credo du designer. On n'arrête pas le progrès.

Les extraits qui viennent d'être cités montrent bien comment l'information sur le temps permet à l'utilisateur de moduler son trajet et de disposer d'une plus grande liberté d'action avant le départ par rapport à son temps si minutieusement calculé. Lorsque pour la dernière phase du parcours l'utilisateur ne peut disposer d'aucun point de repère, il est contraint d'accélérer son rythme au maximum, alors que lorsqu'il a la possibilité de consulter une pendule, il peut évaluer sa position par rapport au programme qu'il s'est fixé : s'il a pris du retard il faut courir, s'il a pris de l'avance, il peut insérer dans la séquence une activité supplémentaire : acheter un journal, prendre un café.

En réalité, la dernière phase de la séquence domicile-gare fonctionne comme période d'ajustement par rapport à l'ensemble du parcours. Essayons de la resituer dans son contexte.

Comme nous l'avons vu plus haut, l'utilisateur a une stratégie qui consiste à alléger au maximum les contraintes que la rigidité des horaires fait peser sur son mode de vie. Pour arriver à ses fins, il a recours à un système d'autoprogrammation très stricte. L'heure à laquelle il doit quitter son domicile est prévue en fonction de l'heure à laquelle il souhaite arriver à la gare : soit deux ou trois minutes avant le départ du train.

L'acquisition de conduites bien réglées lui permet d'assurer l'exécution de la séquence dans les conditions les plus conformes à ses prévisions. L'utilisateur arrive généralement à la gare dans les temps qu'il s'est fixé, comme en témoignent les observations. On pourrait penser compte-tenu de cette exactitude, que les voyageurs, sachant parfaitement où ils en sont, n'ont aucun besoin d'information sur le temps ; nous constatons bien au contraire, dans les observations et dans les interviews, que l'information sur le temps est systématiquement utilisée et revendiquée par les usagers. S'il en est ainsi, c'est parce qu'ils souhaitent pouvoir disposer de l'information qui ajuste l'allure de la dernière phase du parcours au résultat visé par l'ensemble de la séquence.

Le premier repère est donc un point clé dans la séquence car il marque le passage d'une première étape que nous appelons "espace d'approche" où l'utilisateur exécute des conduites réglées mais sans maîtriser parfaitement le processus puisqu'il n'a pas la possibilité d'intervenir pour redresser les déphasages éventuels, à une seconde étape que nous appelons "espace de la gare" et qui est toute entière une phase de réajustement. A ce stade, l'utilisateur qui domine parfaitement le temps, peut utiliser au mieux chaque minute et même récupérer la marge qu'il s'est donné au départ en insérant dans la séquence des activités supplémentaires, qui seront au contraire automatiquement supprimées en cas de retard.

L'énoncé qui suit montre bien le changement qui s'introduit dans le comportement de l'utilisateur à l'instant où il passe de l'espace d'approche à l'espace de la gare :

"... Je suis obligé de courir jusqu'à la porte, jusqu'au portillon où il y a une montre, il y a une montre au portillon même, sinon il n'y en a aucune, il n'y en a pas deux, il n'y en a aucune. Donc, là, à ce stade, je sais si je dois encore continuer à galoper ou non, mais alors de ma voiture jusqu'au portillon, je suis obligé de courir, car je ne suis quand même pas sûr de l'heure de ma montre, alors je suis obligé de la mettre en avance pour être sûr qu'elle ne va pas retarder..." SG 02.

Meilleure sera l'information, meilleure sera la performance du voyageur.

Les usagers demandent à être informés dès les abords de la gare afin de pouvoir effectuer les corrections nécessaires le plus tôt possible.

"Il y a une pendule qui est extrêmement nette et que l'on voit de loin, ce qui est très important quand on prend les trains de banlieue, parce que, généralement on arrive donc, très peu de temps avant le train et il est important de voir de loin quelle heure il est pour savoir s'il faut courir les derniers mètres avant la gare ou bien si l'on a encore une ou deux minutes et qu'on peut entrer tranquillement dans la gare et descendre l'escalier tranquillement". MB 03.

L'horloge de la gare du Val d'Argenteuil, visible de tous côtés est particulièrement appréciée.

"Ce qui est bien aussi c'est, la petite tour qu'ils ont fait à côté, là, avec le... avec l'horloge... ça c'est bien quoi disons que... elle porte assez loin... des deux côtés ce qui fait que par exemple, je vois absolument l'heure. Avant j'habitais de l'autre côté de la ZUP, ben lorsque je débouchais, bon j'avais tout de suite l'heure, je disais, bon ben ça va, ou ça ne va pas, bon je suis en retard alors là je commençais à courir, surtout maintenant alors dès que je sors de ... de chez moi, bon ben alors là j'ai vraiment, hein, on a vraiment l'horloge, alors là bon on regarde l'heure, j'ai le temps, j'ai pas le temps enfin on sait exactement où on en est, ça c'est vraiment bien". VA 05.

"Ils ont une horloge phénoménale... je ne sais pas à combien on la voit l'horloge électrique d'Argenteuil Val... c'est formidable ça... nous n'avons pas une horloge comme ça et si on est à 50 mètres de là, on ne voit plus clair, c'est fini." AR 06.

"I₁ - Ça dépend... parce que regarde, au Val justement, elle est formidable...

I₂ - Elle est bien... au Val...

I₁ - ... quand on tourne le coin, quand on arrive, on se dit, bon, j'ai encore trois minutes, ou quatre minutes, ça suffit pour rattraper le temps perdu...

I₂ - Elle est très bien placée...

I₁ - Elle est très grosse et elle se voit de loin... et de partout... ce qui fait, quand on arrive le matin, soit il reste cinq minutes et qu'on continue tranquille, soit on se met à courir et on a le temps de prendre son train...

I₂ - Il y a celle là, plus la pendule intérieure, qui est remarquablement placée...

I₁ - Dans l'entrée, oui...

I₂ - C'est indispensable, c'est très important." AR 07.

Dans ce dernier énoncé nous voyons que l'usager demande également la redondance de l'information. En aucun point du parcours il ne peut tolérer d'être abandonné au doute, mais ce problème est particulièrement ressenti au niveau de la traversée du bâtiment des voyageurs, avant le passage au poste de contrôle, puisque c'est souvent le dernier endroit où l'on peut avoir une autre activité. L'usager se sent donc particulièrement frustré lorsque l'aménagement s'évertue à lui cacher ce qui se passe sur les quais :

"Les portes sont d'une part petites, celles qui donnent sur les quais ont des rideaux très défraîchis, et puis il y a les vitres qui sont peintes avec de la peinture blanche, pour, justement, qu'on ne voit pas ce qui se passe sur les quais et moi, il me semble que ça manque..." AR 08.

En conclusion de cette analyse de la séquence aller, nous pouvons dire que l'usager souhaite pouvoir faire fonctionner le passage à la gare comme phase de régulation par rapport à la totalité du parcours effectué depuis le domicile jusqu'au train. Une telle demande implique que l'espace de la gare possède certaines propriétés : ainsi, il faut qu'il donne à l'usager la possibilité de rallonger ou de raccourcir à volonté son temps de trajet en lui offrant, dans le premier cas, la possibilité d'insérer des activités supplémentaires et dans le second cas, la possibilité d'accéder au train sans obstacle et dans les plus brefs délais. Enfin, l'espace de la gare doit permettre au voyageur d'exercer un contrôle permanent sur l'exécution de la séquence, ce qui explique la place essentielle qui est accordée à l'information sur le temps.

4 - La séquence retour.

Observations :

Au retour, le train venant de Paris s'arrête tantôt en bordure du quai central (s'il s'agit d'un omnibus), tantôt en bordure du quai qui longe le bâtiment des voyageurs. Les chemine-ments sont exactement à l'inverse des flux d'accès (cf. schéma des flux). Les extraits que nous présentons ci-dessous concernent le flux n° 1 venant du quai central.

Quai central : le jeudi 27 mars de 17 heures 30 à 18 heures 50.

Exemples :

"17 H 35 : Le train de Paris entre en gare. Les gens sortent dès l'arrêt et se dirigent tranquillement vers le passage souterrain. Ils sont encore assez peu nombreux et le flux reste fluide tout au long du parcours.

17 H 46 : Les gens sont déjà beaucoup plus nombreux ; ils sortent en masse des wagons les plus proches de la sortie par le souterrain. Les premiers courent et quelques secondes plus tard un bouchon se forme au niveau de l'escalier conduisant au passage souterrain.

Les gens qui viennent ensuite s'avancent lentement.

Le schéma des flux est identique pour les trains suivants. Ce qui nous paraît caractériser cette partie de la séquence est le fait que les usagers semblent avoir en tête une préoccupation unique, celle d'évacuer les lieux dans les meilleurs délais. Jusqu'au train de 17 h 35, les voyageurs étant peu nombreux, la sortie se fait en quelques secondes sans ralentissement ; mais à partir du train suivant (17 h 46) l'accès au souterrain présente quelques difficultés : nous notons alors qu'un certain nombre de voyageurs, les plus pressés, sortent en courant des wagons les plus proches, et que les autres suivent le mouvement tant bien que mal... les derniers usagers arrivent généralement une fois l'engorgement résorbé".

Nous obtenons confirmation de ce schéma lors des observations effectuées le mardi 1er avril entre 17 h 15 et 18 h 45.

Exemples :

"18 H 05 : Les observations concernent le deuxième wagon qui se trouve assez proche de l'accès au souterrain.

On dirait que tout le monde voudrait sortir en même temps. Les premiers se bousculent en descendant du train, puis la foule se

presse vers le souterrain. Très vite, j'observe un ralentissement au niveau de l'escalier conduisant au passage souterrain ; des gens sont complètement immobilisés.

A un moment donné je constate que plus personne ne sort du train, puis quelques instants plus tard, je vois apparaître quelques personnes âgées qui s'avancent à pas lents : au moment où ils arrivent en haut de l'escalier conduisant au passage souterrain le bouchon est dissous.

Je constate encore que les personnes venant des wagons de queue ou des wagons de tête arrivent également une fois que l'engorgement est résorbé.

2 ème étape :

La traversée du passage souterrain et le passage au poste de contrôle : observations du mardi 8 avril 17 H 30 - 18 H 45.

Train de 17 H 35 : les gens marchent vite, ils arrivent un à un au contrôle et passent sans problème puis le flux se divisent en trois :

- 1/3 prend l'accès au parking,
- 1/3 prend l'escalier conduisant place de la gare direction le centre ville,
- 1/3 prend l'escalier conduisant place de la gare direction l'arrêt des cars C. T. U.

Train de 17 H 47 : idem. Il y a beaucoup plus de monde, toutefois, le passage au niveau du contrôle se fait sans blocage et tout le monde y passe.

Train de 18 H 05 : au début, quelques personnes seulement débouchent des escaliers précédant l'ensemble du peloton de quelques longueurs, et courent jusqu'au contrôle, tendent d'un geste vif leur ticket à l'employé puis continuent à courir jusqu'à l'escalier. Le passage du flux se fait rapidement dans l'ensemble et sans entrave (il n'y a pas de ralentissement sensible au niveau du ramassage des tickets). Ce n'est que vers la fin, au moment où passent les derniers voyageurs, que je remarque un certain engorgement du flux. A ce moment-là, une dame d'apparence respectable, âgée d'environ 60 - 65 ans, se dirige vers les portillons réservés à l'entrée. C'est la première sortie illicite que j'observe aujourd'hui et déjà 5 sorties de train ont été étudiées.

Pour les trains suivants j'enregistre le même scénario : tant qu'il n'y a pas de blocage tout le monde passe au contrôle, dès qu'un ralentissement se produit, des usagers s'écartent du droit chemin (train de 18 H 15, 8 ou 10 personnes sortent par les portillons, de même pour le train de 18 H 45).

Je note enfin qu'immédiatement après le contrôle quelques personnes se détachent du flux tantôt pour saluer quelqu'un venu les attendre à cet endroit, tantôt pour acheter un bouquet de fleurs. Mais il s'agit de cas très isolés et presque inexistantes lorsqu'on compare aux milliers de voyageurs qui se dirigent sans le moindre arrêt vers les escaliers.

3ème étape :

Observations place de la gare, le jeudi 10 avril de 17 H 15 à 18 H 45. Les notes qui suivent résumant les observations lors de l'arrivée de plusieurs trains.

Je regarde :

1 - Le flux qui débouche de l'escalier le plus proche des cars C. T. U. (a).

2 - Le flux qui débouche de l'escalier le plus proche du bâtiment des voyageurs (b).

Flux (a).

La totalité des arrivants se dirige vers les cars. En tête du peloton 3 ou 4 personnes devancent les autres de quelques dizaines de mètres. Je suis frappée par le fait que ces gens qui sont vraisemblablement ceux que j'ai vu courir au sortir du wagon pour passer les premiers au poste de contrôle, marchent à présent d'un pas relativement tranquille. Dans le flux qui s'étale ensuite sous mes yeux, j'observe des comportements très différents : certains usagers montent les escaliers à la hâte et courent d'une traite jusqu'à leur bus. Je ne puis établir aucune correspondance entre le moment de la sortie et l'allure adoptée (les premiers arrivants ne courent ni plus ni moins que les autres). Dans tous les cas, la séquence sortie souterrain - accès au car n'est ponctuée d'aucune activité intermédiaire.

Flux (b).

La sortie s'effectue beaucoup plus calmement et je ne vois personne courir bien que certains paraissent pressés.

Quelques usagers entrent dans le bâtiment des voyageurs, les autres continuent tout droit avançant d'un pas alerte. Certaines personnes se dirigent vers les bus R. A. T. P. situés de l'autre côté de la place et je remarque que tout à fait à la fin de leur parcours certains se mettent à courir avant d'embarquer dans les véhicules.

Les autres, ceux qui continuent à pied vers le centre, sont plus détendus et je peux noter l'insertion de nombreuses sous-séquences : des gens sortent du flux pour retrouver des parents ou amis venus les attendre, une jeune fille s'arrête pour acheter des lilas, des adolescents s'intéressent à une moto, etc. Nous reviendrons sur ces diverses activités qui pour l'instant ne font pas directement partie de nos préoccupations puisque nous nous sommes d'abord orientés sur l'étude de l'aspect fonctionnel de la pratique de l'espace en tenant compte essentiellement des rythmes. Mais nous devons toutefois noter cette cassure qui se produit au niveau de la place de la gare : beaucoup d'usagers ralentissent légèrement la cadence à cet endroit. Ceux pour qui le train est le dernier moyen de transport utilisé semblent avoir quitté le pas de course pour adopter une allure plus tranquille. Leur attitude contraste nettement avec celle des gens se ruant à l'assaut des autobus."

Que nous enseigne cette série d'observations ? Il semble qu'en résumé il faille noter les points suivants :

D'abord il semble que le parcours observé recouvre en réalité deux séquences :

- dans la première séquence, qui s'étend de la sortie du wagon jusqu'au passage au contrôle, il semble bien que les voyageurs n'ont d'autre préoccupation que d'évacuer les lieux dans les meilleures conditions.

Aucune séquence intermédiaire (rencontres, arrêt à la bibliothèque du quai, exercice d'une activité hors transports) n'est notée à ce niveau du parcours. A cet effet certains ont une tactique personnelle : on voit par exemple des usagers qui prennent soin de se mettre dans le wagon le plus près de la sortie et qui se précipitent vers l'escalier évitant ainsi tout ralentissement (1), d'autres au contraire qui se trouvent dans des wagons plus éloignés et s'avancent à pas lents de sorte que lorsqu'ils arrivent à l'escalier le passage est totalement libre. Les premiers et les derniers semblent donc se rejoindre dans une commune stratégie : éviter toute rupture.

(1) Nous avons noté que ceux qui se précipitent ainsi hors du train ne sont pas obligatoirement des gens qui par la suite doivent attraper une correspondance dans les plus courts délais.

- dans la deuxième séquence , qui commence donc immédiatement après le contrôle, on remarque, pour quelques voyageurs du moins, une certaine détente (cela sera d'ailleurs confirmé par l'étude des interviews : de nombreux usagers disent en effet que c'est au sortir de la gare qu'ils ressentent la "coupure" après une journée de travail ; mais nous reviendrons sur ce point dans la deuxième partie). Pour d'autres, au contraire, ceux qui doivent emprunter un autre transport, il semble que le retour soit aussi minuté que l'aller.

A titre de vérification, des observations effectuées sur la séquence arrivée à Saint-Germain-en-Laye confirment ces données :

Synthèse de l'étude des flux de 17 à 19 heures :
(voir en annexe schéma de la gare de Saint-Germain).

"Quai :

une foule fait la queue en bas de l'escalator, une partie plus pressée choisit de prendre l'escalier et de le monter quatre à quatre. Certaines personnes connaissant semble-t-il ce phénomène de queue en profitent pour s'informer (l'un lit un plan de métro, un autre regarde les horaires). Ce sont cependant des exceptions. Quelques-uns enfin changent de quai pour éviter la queue. Passé le bouchon de l'escalator, on se dépêche d'arriver aux postes de contrôle qui constituent une seconde rupture. Avant d'arriver à ce niveau, les usagers marchent d'un pas cadencé puis c'est l'arrêt brutal devant l'obstacle... Devant les portes il faut déployer toute une stratégie ; ils cherchent comme pour les caisses de supermarché les postes les moins encombrés. L'énervement intervient parce qu'on fait la queue et parce que le passage lui-même représente une épreuve ; mais nous reviendrons sur cette question plus tard. Après le franchissement du contrôle qui représente donc une tension pour l'usager, on note une certaine détente : l'épreuve est passée. L'analyse détaillée du flux a permis de mettre en évidence une certaine gestuelle :

- dans les dix premiers mètres les hommes plongent leurs mains dans leurs poches, remettent dans leur portefeuille la carte hebdomadaire qu'ils viennent de récupérer et qu'ils rangent immédiatement. Les femmes ont les deux mains relevées, l'une tenant le sac et l'autre est dedans. Ils regardent leurs mains, leurs sacs, par terre.

- Puis les usagers réajustent leurs vêtements : écharpes, sacs en bandoulière, foulard. Une jeune femme sort sa brosse et se recoiffe, une autre noue son foulard.

- Ils sont alors dans le hall au niveau des sièges, ils regardent les gens assis là puis ils jettent un regard circulaire avant de continuer tout droit. Certains rencontrent parfois un membre de leur famille assis sur les sièges ; toutefois les rencontres ont plutôt lieu au bout des sièges dans la zone d'attente. Les gens restent parfois à discuter sur place, formant des bouchons sur la frange du flux. D'autres quittent le flux pour se mettre en position d'attente. D'autres encore vont au distributeur automatique pour prendre un ticket d'avance ou se dirigent vers la boulangerie, la boutique de vêtements, la bibliothèque, etc. Mis à part cet écartement du flux, la plupart des gens continuent tout droit ; ils avancent en bon ordre et d'un pas cadencé...".

Ces observations révèlent que les séquences aller et retour offrent une certaine similitude dans le sens où l'utilisateur se propulse directement vers son but et qu'une certaine détente intervient presque systématiquement en fin de parcours (sur le quai à l'aller, immédiatement après le contrôle au retour).

Mais cette similitude n'est qu'apparente, en effet :

- 1° - la séquence retour ne requiert pas de la part de l'utilisateur une évaluation complexe du temps comme dans le cas de la séquence aller.
- 2° - les ruptures de rythme, observées à l'aller et au retour n'offrent pas de commune mesure. Dans la séquence retour, les ruptures de rythme sont dues aux ralentissements provoqués par les contraintes de l'espace alors qu'à l'aller elles sont liées aux réajustements que l'utilisateur effectue dans son parcours. (insertion de séquences intermédiaires ou accélération).
- 3° - La séquence du soir se réduit à une série d'actes minimum nécessaire à l'évacuation des lieux (aucun achat de journaux n'est effectué sur le quai au retour), alors que la séquence du matin peut accueillir des activités supplémentaires.

Le passage du matin n'est donc pas symétrique de celui du soir. Nous relevons une contradiction dans le fait que cette asymétrie ne se présente pas dans le sens attendu : alors que la contrainte est plus forte à l'aller (en raison de l'obligation horaire du départ du train), c'est la séquence retour qui est la plus réduite.

En effet, à l'aller, la préoccupation de l'utilisateur, c'est d'engendrer une séquence qui lui permette de se libérer, au moins partiellement, de la contrainte temporelle. Sa préoccupation n'est donc pas tant de passer au plus vite que de passer au mieux (ni trop tôt, ni trop tard). Sa stratégie consiste à transférer une partie de la contrainte en amont. Il a donc intériorisé un schéma d'accès au train qui lui permet d'arriver "à la minute" (1 à 2 minutes avant) sans être "à la seconde" (prendre son train au vol).

Au retour, la contrainte temporelle existe également mais celle-ci ne nous permet pas de rendre compte de l'enchaînement rapide des rythmes du soir (depuis le train jusqu'au contrôle). En effet, si l'utilisateur est pressé de rentrer chez lui, il n'est pas tenu de respecter un emploi du temps à la seconde, ni même à la minute (comme l'indique l'existence d'une détente après le contrôle).

Il semble que ce soit dans les caractéristiques de l'équipement ou dans le souci de ne pas perdre de temps en général qu'il faille chercher la clé de la stratégie de l'utilisateur au retour, plutôt que dans la présence d'une contrainte temporelle externe. Mais cette question sera mieux vue dans le paragraphe qui suit (l'économie pratique du temps).

En tout état de cause, la contradiction citée ci-dessus indique que la gestuelle de l'utilisateur n'est pas l'expression directe des contraintes mais l'expression de sa stratégie face à ces contraintes.

Le modèle d'accès (entrées et sorties) est donc non pas le produit des contraintes du mode de production mais le produit des réactions spécifiques de l'utilisateur à ces contraintes.

Ce que l'on doit au moins noter au passage, c'est que ce n'est pas l'automatisme ni l'automatisation qui constitue la contrainte. Seul des psychologues amateurs peuvent se référer au "conditionnement" et aux réflexes pour caractériser une contrainte.

Ce que montre la psychologie pavlovienne (1) c'est que la constitution des réflexes conditionnés intègre aux conduites de plus en plus d'automatismes, mais que l'ensemble de ces réflexes reste toujours sous la dépendance du cortex, lequel peut toujours transformer, réutiliser, désinsérer et réinsérer les réflexes de la même manière qu'un pilote d'avion peut toujours passer en pilotage manuel à partir du pilotage automatique. Les réflexes ne constituent pas un automate, ils dispensent simplement le cortex de s'occuper des actes ainsi constitués en chaînes.

(1) L.I. PAVLOV selon I. BYKOV Aspects de la psycho-physiologie pavlovienne. CERM 1949.

Il est bien vrai de penser que les actes de la séquence transport finissent par devenir automatiques ; mais en cela ils libèrent plutôt le cortex de servitudes qu'ils ne l'enchaînent à ces servitudes. Mais là où le mode de production intervient, c'est en créant pour l'usager l'obligation de constituer ces réflexes suivant une véritable stratégie de l'usage du temps. Ce n'est pas au niveau de l'automate que se produit la contrainte, c'est au niveau de l'occupation consciente qui consiste à constituer une stratégie avec ces automatismes. La contrainte c'est donc l'obligation d'être ingénieux pour accumuler les automatismes nécessaires. En définitive, comme ces stratégies là s'ajoutent à d'autres (notamment à celles qui régissent le lieu de travail), la contrainte c'est plutôt la constitution d'une personnalité que, faute de mieux, nous appellerons rationnelle, au sens weberien du terme, mais sans que cela fasse référence à une raison intemporelle (1).

Ainsi, la gare apparaît bien comme un élément matériel du mode de vie relié au mode de production : mais l'intériorisation et l'intégration par l'usager de ce mode de vie qui fait de la gare un ensemble de pratiques, il serait tout à fait simpliste de la prendre comme telle : ceux qui fabriquent des robots savent que le robot est d'abord une métaphore, celle d'une humanité réduite aux caractéristiques abstraites de l'injonction. (2).

Ce qui signifie que la métaphore ne doit pas nous amener à intérioriser la pendule et ses tics tacs, son avance inexorable sur les cadrans de la production. De l'appareil matériel (la gare) à l'intériorisation, cela ne peut être l'affaire de réflexes purs.

Et par conséquent, en décrivant ces mécanismes, nous sommes obligés d'aller au delà de la peinture figurative du mode de production dans le sujet historique. Car le sujet historique ne cesse de vivre dans ces figures avec ses contradictions.

5 - La séquence aller en heure creuse.

Est-ce que l'absence des contraintes du travail implique des séquences complètement différentes ou bien s'agit-il simplement d'un élargissement ? Nous nous sommes posés la question.

Observations de la séquence aller à la gare d'Argenteuil bâtiment des voyageurs, le vendredi 2 mai 15 H 15 - 16 H 30.

"Par rapport aux autres périodes d'observations effectuées aux heures de pointe, le contraste est frappant : tous les usagers mar-

(1) Max WEBER. Economie et Société. Plon. T. I pp. 71 sq.

(2) cf. K. CAPEK. Robot - Les classiques slaves. 1972.

chent d'un pas nonchalant et intercalent dans cette séquence "traversée du bâtiment des voyageurs" toute une série de pratiques annexes qui ne sont pas toujours directement liées au transport. A cette heure, presque tous les voyageurs passent aux guichets et se procurent un billet pour des directions diverses.

Bien qu'elle ne soit pas systématique, la consultation des panneaux horaires est fréquente et souvent prolongée. Les usagers qui viennent deux par deux restent souvent à discuter devant ces panneaux, parfois assez longuement.

En arrivant dans la gare, un bon nombre de voyageurs qui semblent avoir du temps à tuer font un inventaire des lieux, la bibliothèque, les vitrines, la confiserie automatique sont les principaux points d'attraction. A cette heure-ci les gens qui ont un peu de temps devant eux font presque systématiquement un petit crochet du côté de la bibliothèque quelquefois pour effectuer un achat mais aussi pour jeter un coup d'oeil aux revues exposées.

Les voyageurs se dirigeant vers le passage souterrain exécutent généralement la séquence comme suit :

- entrée tranquille.
- achat d'un billet et/ou consultation des panneaux horaires.
- petit moment de flânerie (quelquefois très bref - à peine quelques secondes - quelquefois un peu plus long).
- avancée vers le passage souterrain.

Il arrive que des gens aillent directement au quai sans arrêt dans le bâtiment des voyageurs, mais ce n'est pas la majorité et leur allure est généralement tranquille. Dans l'ensemble les flux sont constants et les arrivées régulièrement distribuées... les voyageurs arrivent souvent un par un... beaucoup semblent être venus au hasard et ne pas connaître les horaires des trains.

Vers 16 H 15 - 16 H 30, il commence à y avoir davantage de monde aux sorties et aux entrées. Je note que peu à peu les gens qui font leur entrée à la manière des habitués (pas rapide, pas d'arrêt au guichet, ni devant les panneaux horaires) se font plus nombreux¹¹.

Ces observations montrent que les pratiques des usagers ne sont pas identiques en heure creuse et en heure de pointe. Ainsi, l'atmosphère paraît ici beaucoup plus détendue, et les voyageurs ne semblent pas particulièrement oppressés par les horaires : la plupart d'entre eux ne connaissent même pas l'heure du départ du prochain train. Toutefois l'analyse des interviews nous amène à nuancer ces conclusions ; en effet, la gare d'Argenteuil représente un cas particulier puisque la fréquence des trains est exceptionnellement élevée : il est donc possible de venir au hasard sans risquer d'avoir trop longtemps à attendre. Il n'en est pas de même dans toutes les gares et nous apprenons qu'au moins à l'aller l'usager s'efforce de se renseigner sur les horaires :

"De toute façon en général quand je pars je téléphone d'abord pour savoir à quelle heure il y a un train, mais si on rate le train, il faut attendre une heure debout, le soir c'est une heure... parce que avant j'allais au hasard puis j'y restais un bon moment dans l'attente, alors maintenant je m'arrange mieux qu'avant." C 01.

"A l'aller je n'attends pas longtemps, parce que je m'arrange à viser un train défini... je sais, il y a, par exemple, un train à 12, je m'arrange pour être à 12... je sais les heures, c'est facile, comme ça marche de 1/4 d'heure en 1/4 d'heure, il suffit de savoir un des départs." SG 06.

Pourquoi avons-nous beaucoup insisté sur l'exécution gestuelle de la séquence ?

D'abord parce qu'il nous paraissait important de caractériser corporellement cette exécution, c'est-à-dire de montrer comment cette gestuelle indique dans le corps et par le corps ce qui ailleurs se présente comme discours. Ainsi, nous obtenons la garantie qu'un discours qui semble impliquer le corps, l'implique réellement.

Outre l'aspect anthropologique, c'est-à-dire de recherche fondamentale que représente cette investigation sur la gestuelle, un autre intérêt s'en dégage qui est relatif à la vérification éventuelle d'un aménagement différent des conditions de travail et/ou des conditions de transport. Cette suite de paragraphe nous permettra donc éventuellement un type de comparaison dont l'opposition gestuelle travail/gestuelle hors travail donne une idée.

Par ailleurs, décrire très en détail la gestuelle permet de formuler des explications sur le processus d'intériorisation des contraintes. Le recours à ce processus n'apparaît plus simplement comme un phénomène idéologique que suffirait à dissiper une démystification adéquate mais comme un processus matériel dans lequel le discours du corps garantit pour ainsi dire le corps du discours. Cette relation entre corps et discours nous paraît indispensable pour éviter l'illusion de la psychologie du comportement et de la psychosociologie de l'environnement puisque la base gestuelle nous apparaît comme profondément liée aux injonctions productives, elle ne relève pas d'une cosmétique du décor et elle demande beaucoup plus d'imagination que n'ont semblé requérir jusqu'ici les psychagogues des ambiances.

C - L'ECONOMIE PRATIQUE DU TEMPS.

L'effet du mode de production est donc de contraindre l'utilisateur à une rationalité.

Jusqu'ici, nous avons vu que dans la gare de banlieue s'inscrivent certains rythmes qui sont le produit des stratégies que l'usager élabore en réaction aux injonctions du mode de production.

Nous avons noté que par ces stratégies, l'usager cherche à optimiser l'utilisation de son temps, d'une part pour ne pas sentir la contrainte (c'est ce que nous avons démontré par l'étude de la séquence aller), d'autre part parce qu'il souhaite consacrer au transport le moins de temps possible (il s'agit pour l'instant d'une hypothèse que nous avons posée pour rendre compte des rythmes de la séquence retour). C'est ce dernier point qu'il nous faut approfondir à présent en nous demandant dans quelle mesure cette attitude s'étend à l'ensemble des pratiques de l'usager dans la gare de banlieue.

L'usager souhaite arriver à son travail en un minimum de temps pour pouvoir disposer d'un temps supplémentaire avant son départ pour la gare :

"En tenant compte que pour beaucoup de gens de la banlieue, Paris est leur lieu de travail, le temps qu'ils passent dans une enceinte ferroviaire soit réduit au minimum pour que ça leur donne plus de loisir chez eux... et puis pour leur famille... tenant compte que déjà, avec les transports automobiles, c'est déjà impossible à améliorer, dans l'immédiat... alors que sur le plan ferroviaire, on peut aménager..." AR 09.

Nous notons que bien que cette attitude ne soit pas sans liaison avec l'utilisation du transport dans le cadre du travail, cela n'empêche pas les inactifs de suivre la même voie dans leur pratique de la gare :

"Ce R. E. R. eh bien au moins, vous n'attendez jamais, lorsque vous voulez prendre votre ticket, que vous savez vous servir de votre machine qui n'est pas difficile du tout, et tout va très bien je trouve.

E - C'est important de ne pas avoir à attendre pour prendre son ticket...

I - C'est très important, surtout pour les gens, il me semble qui... travaillent qui sont très pressés, moi je ne suis pas dans ce cas là, mais en vérité on n'aime jamais quand même perdre du temps, et tout le monde à Paris et même ailleurs, est pressé et quand même ne peut pas faire la queue autant que possible." SG 04.

1 - La séquence directe.

Le point de vue de l'utilisateur : "passer dans les transports le moins de temps possible" implique que la gare soit visualisée d'une certaine manière : il s'agit d'un espace d'accès et de sortie.

Le propre de la séquence c'est d'être perçue comme vecteur fonctionnel, le problème étant pour l'utilisateur de comprimer au maximum le temps passé à la gare et de gagner son train de la manière la plus directe.

L'aspect vectoriel se réfère également à la dissymétrie entre l'aller et le retour, point sur lequel nous reviendrons ultérieurement.

a - L'épargne du temps.

Nous appelons épargne du temps l'ensemble des procédures par lesquelles l'utilisateur tente à son niveau d'exécution d'aménager le Temps dans les limites qui lui sont permises par l'Espace.

1° - Perdre ou ne pas perdre du temps.

"Non moi je vous dis maintenant je calcule juste le temps d'acheter un billet c'est tout...
... alors j'ai pas le temps, vraiment le moins de temps possible".
C 01.

"Quand il faut attendre les trains au moment des grèves, c'est ça surtout, c'est vraiment le pire, parce que autrement, comme je l'ai indiqué, je crois que tout le monde s'arrange pour arriver sur le quai au dernier moment." MB 03.

I₁ - On n'est jamais partis euh... en se disant on va arriver cinq minutes à l'avance hein ?

I₂ - non

I₁ - Il faut toujours calculer... essayer de calculer pour arriver juste quand le train arrive... mais on n'a jamais eu l'intention de...

I₂ - d'attendre à l'intérieur de la gare... " VA 04.

Les énoncés qui précèdent montrent que lorsque l'utilisateur calcule son temps, il n'opère pas simplement dans le but d'effectuer une évaluation correcte de son parcours, s'il agit ainsi, c'est également dans le but de raccourcir la séquence pour ne pas perdre de temps.

Les usagers donnent une représentation rationnelle de leur pratique qui correspond à toute une économie pratique du temps de la vie quotidienne.

L'usager cherche à éviter à la fois la perte de temps et un séjour trop prolongé dans des conditions désagréables :

"J'arrive toujours deux minutes avant... je sais que mon train il est à sept, que je mets sept minutes pour y aller, je pars d'ici à moins deux... moins trois, ça dépend des jours, mais je calcule juste pour ne pas avoir à attendre sur ce quai de gare qui est comme un quai de gare froid". VA 01.

"Enfin il y a une chose que je peux dire tout de même, c'est que je pars de chez moi le plus tard possible, afin de passer le moins de temps possible dans la gare, parce que ça n'est pas un lieu de séjour très agréable" MB 03.

L'usager est toujours prêt à économiser son temps, même lorsqu'il n'y est pas contraint par son mode de vie, comme le montre l'exemple ci-dessous :

"ça arrive surtout vu la fréquence des trains, vous croyez disons avec un train vingt cinq, vous vous préparez, vous sortez de chez vous un quart d'heure pour être tranquille, je veux dire pour être tranquille, vous arrivez suffisamment tôt à la gare, et vous voyez qu'il y a un train avant eh bien vous prenez... vous vous pressez les cent derniers mètres, le contrôleur, le billet tout ça, vous faites ça en vitesse et vous arrivez d'avoir le train d'avant. Ca m'est arrivé plusieurs fois" V 01.

2° Les troubles dans l'économie du temps : Guichets/ distributeurs.

Une fois entré dans la séquence, ayant intériorisé gestuellement et symboliquement son rapport domicile-transport, l'usager doit éventuellement affronter des troubles dans son organisation : ceux que lui occasionnent, irrégulièrement, les attentes au guicher :

... quand j'arrive pour prendre mon train, c'est toujours juste à l'heure, jamais un quart d'heure à l'avance, ce qui fait que si j'ai une longue queue devant moi ou que quelqu'un qui est en train de prendre un billet pour aller je ne sais pas où et qui demande des tas de papiers, congés payés ou autres, ben ça m'est arrivé de rater mon train parce que je n'avais pas de guichet..." MB 03.

Les usagers sont conscients des efforts de la S.N.C.F. pour améliorer la distribution des cartes hebdomadaires (ouverture de plusieurs guichets, vente des cartes hebdomadaires à partir du mercredi), cependant ces efforts ne rendent guère, en partie à cause des habitudes des usagers.

"... aux heures de pointe le lundi matin par exemple, eh bien... vous êtes obligé de faire la queue si vous n'avez pas été acheter votre carte pendant le week-end. Bon, c'est pas toujours possible pendant le week-end d'être présent et de... de retourner à la gare où l'on n'a pas tellement envie d'aller justement (petit rire) parce que c'est pas attirant... on la prend... au moment du départ." AR 05.

On ne doit pas confondre le trouble propre de la séquence (attendre au guichet le lundi) et les problèmes que doit affronter l'utilisateur qui prend sa carte à l'avance. Ce second aspect est lié au premier parce que l'utilisateur est conscient du fait que l'étalement des demandes sur plusieurs jours pourrait résoudre son problème d'économie temporelle. A condition que cet étalement soit accepté par l'ensemble des usagers ; or cela fait problème :

"... bien sûr on nous demande de prendre les cartes pendant la semaine d'avant, mais enfin ça n'est pas toujours très pratique et au cas où on ne prendrait pas le train pour une raison ou pour une autre cette semaine là..." MB 03.

Certaines catégories sociales notamment craignent de prendre leurs cartes à l'avance alors que d'autres intègrent bien cette pratique.

"... vous avez un guichet spécial pour les cartes hebdomadaires donc vous n'avez pas à faire la queue au guichet ordinaire. Il y a un guichet maintenant qui se trouve à côté du guichet des bagages, enfin c'est le même mais il y a deux guichets différents, un qui donne du côté des bagages, un qui donne du côté du hall, donc vous pouvez aller prendre, moi j'y vais très souvent prendre le samedi ou le dimanche ma carte hebdomadaire pour mon mari ou pour mes enfants et vous n'avez pas besoin de faire la queue aux autres guichets à ce moment là ; et en le prenant d'avance le samedi ou le dimanche vous vous avancez pour le lundi matin..." V 03 (Professeur).

"... Ils disent bien aux gens prenez vos cartes le jeudi et le samedi... mais si les gens la prennent et qu'ils sont malades le lundi, eh bien, c'est pour leur... il faut fournir un certificat, mais vous pouvez être malade deux jours sans aller chez le médecin, ils ne remboursent pas... c'est vrai, ça se passe comme ça, ça m'est arrivé, mais ils n'en tiennent pas compte, c'est pas intéressant alors les gens attendent le lundi matin... et ils font la queue..." AR 06 (employée, mari ouvrier Renault).

Nous ne sommes pas certains de la validité des explications données : en fait l'effort à faire pour prévoir l'achat d'une carte intervient comme trouble de la séquence ; il faut partir plus

tôt et donc déranger ses habitudes. De plus, le parcours lui-même devra être modifié. L'usager aura donc tendance à retarder cet achat au maximum. C'est la rançon d'une trop bonne intériorisation de la séquence.

Le système des carnets de tickets comporte encore plus d'inconvénients le composteur étant considéré comme une brimade supplémentaire :

"... On a des carnets de tickets sur soi, et puis on les poinçonne soi-même dans une machine, ce qui les valide pour le jour, et alors, quelquefois, surtout le jour où on achète le carnet de tickets on a l'impression d'avoir payé son ticket et on oublie de poinçonner et de valider le ticket... moyennant quoi ça vous coûte 20 ou 30 F, je ne sais pas..." MB 01.

Devant les aspects rebutants de la distribution des billets, l'automatisme apparaît comme une solution préférable pour certains non sans réticences toutefois.

Le vécu de l'usager n'intègre l'automatisme que comme une économie de temps. Rares sont les prophètes de l'automatisme parmi les usagers enquêtés ; la valeur de l'automatisme c'est le temps.

"... Je suis pour l'automatisme, ça va beaucoup plus vite et on se débrouille..." VA 01.

Des usagers regrettent que leur gare ne soit pas équipée de distributeurs automatiques, notamment de distributeurs de cartes hebdomadaires. Certaines gares apparaissent en ce sens comme véritablement sous-développées en ce sens : Le Chesnay - Gagny.

Toutefois, pour que l'emploi de l'automatisme se solde par un gain de temps véritable ; il faut que le distributeur puisse être utilisé sans que surgisse aucun obstacle. A ce propos, beaucoup se plaignent des difficultés qu'ils rencontrent lorsqu'ils ne sont pas munis de monnaie :

"... Quand on demande des explications pour certaines choses, c'est... ils les donnent assez bien quand même sauf quand vous avez besoin de monnaie, ils ne vous en donnent pas ; il n'y a personne pour vous donner des pièces de cinq francs, les machines, les billets de dix francs, elles ne les prennent pas encore... alors on est obligé de demander des pièces de cinq francs, mais des fois quand je mets, quand j'ai des pièces de cinq centimes, ils ne veulent pas me donner une pièce de dix centimes... et ça... c'est

douze francs, alors il faut quand même avoir la monnaie pour mettre dedans." CU 04.

"... Il y a toujours un distributeur sur deux sur lequel il est écrit qu'il faut faire l'appoint. Or on ne peut pas demander à quelqu'un d'avoir toujours exactement la monnaie qu'il faut pour les... pour le prix de son billet dans sa poche. Alors là, c'est les complications qui commencent..." SG 05.

Mais l'aspect le plus négatif de l'automatisme est le fait qu'il nécessite un apprentissage. Les usagers réguliers se sont généralement bien adaptés au système et apprécient les facilités qu'il procure. En revanche, les usagers occasionnels, en particulier les personnes âgées connaissent d'importantes difficultés :

"... moi je comprends bien, mais c'est les centimes, c'est la monnaie, appuyer sur le bouton où vous voulez aller, la classe et tout enfin... pour des personnes d'un certain âge, c'est compliqué... même les gens de province qui arrivent pour la première fois, ils sont un peu perdus, bien que maintenant, ils commencent à s'y faire parce qu'il y en a un peu partout, mais sinon c'est difficile... pour les débuts, c'était amusant de voir les gens qui cherchaient où mettre de l'argent, tout au début..." BSL 06.

"... oui mais c'est le problème si tu veux de l'initiation à la machine, pour avoir son billet... il y a des personnes âgées qui sont vraiment rebelles à ces sortes de trucs..." SG 01.

Un très grand nombre d'usagers souhaiteraient voir la S.N.C.F. et la R.A.T.P. mettre en oeuvre les moyens d'assistance nécessaires :

"... moi je ne suis pas contre l'emploi de ces machines, mais je pense qu'il faut des indications très précises et une personne, qu'il y ait quelqu'un à la S.N.C.F. qui soit là aussi pour renseigner les gens quand ils ont besoin d'indications, pour se servir de ces machines... et ce serait bien qu'il puisse y avoir une personne pour donner des indications... qui puisse aussi quand les gens se sont trompés pouvoir rectifier parce qu'il arrive beaucoup que les gens se trompent, ils font pas attention quand ils appuient sur une touche et ils ont un billet qui ne correspond plus au trajet qu'ils veulent faire. Là très souvent à la gare du Nord ils remboursent pas. S'il y a pas le contrôleur qui est là pour vérifier, pour regarder comment les gens s'en servent, ils remboursent pas le billet, on a perdu, on est obligé de recommencer, de remettre de l'argent de nouveau, de recommencer pour avoir un billet. De toute façon, il faut qu'il y ait une personne parce que les gens qui savent pas lire ils sont bien obligés de demander à quelqu'un pour s'en servir..." AR 04.

L'automatisme c'est aussi pour d'autres le risque de la "robotisation" incontrôlable, incontrôlée. L'erreur qui peut se glisser dans la machine est redoutable car il est alors impossible d'obtenir réparation sans intervention extérieure.

"... oui, j'ai pris une seule fois dans une gare, ça a bien marché, mais je me dis : j'aurais un billet d'une somme importante à prendre, j'irai le prendre au guichet, j'ai peur que ça fonctionne mal, remarquez c'est peut-être un manque de confiance, mais c'est pour avoir été pris plusieurs fois par le téléphone..." V 03.

Le distributeur automatique soulage l'employé, cela lui laisse plus de temps pour s'occuper des billets compliqués (grandes lignes) et des personnes qui ont besoin d'aide ou de renseignements.

Il est clair que le système le plus apprécié par l'utilisateur est celui qui permet la meilleure prévision pour l'organisation de la séquence. C'est peut-être l'une des raisons du succès de la carte orange qui résout d'un seul coup tous les problèmes pour un mois entier.

3° - L'économie du temps et l'organisation des lieux.

L'utilisateur comprend également dans le système économique du temps ce qui dans l'organisation des lieux peut lui en faire perdre :

"Une gare est faite pour débiter - si on peut prendre le mot - débiter le plus de passagers possible, donc suffisamment vaste, d'un accès facile." VA 06.

Les consignes que l'utilisateur donne au concepteur impliquent que la gare exclue les détours :

"... Je la trouve bien conçue parce qu'on ne marche pas trop, il n'y a pas de couloirs... si, il y en a un qui est absolument indispensable parce que vous savez que vous avez deux sorties, vous avez une sortie qui donne à l'ouest de St-Germain, et une à l'est de St-Germain... alors forcément il y a cette distance qui est... entre l'ouest et l'est qu'il faut parcourir par un couloir souterrain, enfin ça c'est... sortir par la première sortie pour aller rejoindre la promenade extérieure c'est pas grave au contraire, mais... ce qui est quand même appréciable, c'est qu'il n'y a aucun couloir inutile et que en fin de compte on est très vite au train." SG 05.

"... Elle est très peu pratique aussi la gare de Boissy... on s'arrête toujours du même côté d'un quai on est obligé de retraverser par je ne sais combien d'escaliers, sous les voies pour ressortir de la gare..." BSL 02.

"... Elle est assez pratique, il n'y a pas beaucoup de couloirs ni rien, il n'y a pas de marche à pied..." CU 03.

trajet direct	0	vite	bien conçu
---------------	---	------	------------

détours	marcher	lent	mal conçu
---------	---------	------	-----------

La liaison entre la disposition des locaux et la lisibilité générale est aussi, pour l'utilisateur, un facteur d'épargne du temps :

"... donc, améliorer les services en gare, au point de vue personnel, peut-être non d'augmenter le personnel, non, mais peut-être disposer les locaux d'une telle façon que les gens ne puissent faire la queue en voyant tout de suite où il faut prendre leur billet et non pas chercher aux renseignements pour parfaire ce qu'ils désirent savoir... non ça doit être clair... ça doit être moderne... par la décoration". VA 06.

"... elle serait mieux organisée, je ne sais pas comment vous dire... si elle était modernisée, les panneaux qui indiquent les directions seraient plus importants, les guichets seraient mieux disposés, dès qu'on serait dans la gare, on verrait d'un côté la distribution des tickets, de l'autre côté le souterrain pour les quais... et ainsi de suite... par exemple, si les panneaux étaient en hauteur, on le verrait tout de suite." AR 10.

"... encore, il n'y a pas que le bâtiment qui doit être comme l'aéroport, mais le fonctionnement doit être clair... encore que c'est pas le cas dans l'aéroport puisqu'il faut arriver une heure à l'avance... Il faut que la circulation dans la gare se fasse facilement..." AR 07.

On notera que l'utilisateur représente ici l'espace pratique comme un concepteur pourrait le faire : en indiquant une liaison forme-fonction. C'est ce qu'Alexander appelle un "pattern", sur quoi il propose de fonder une méthode de mise en forme (1).

(1) Cf. : Une expérience d'urbanisme démocratique C. ALEXANDER - Seuil 1976.