

#### 4° - La production des parcours "économiques".

Les usagers ne se contentent pas de porter des jugements sur la conception des locaux, eux-mêmes organisent leur parcours en fonction de l'économie du temps.

Les observations révèlent que les voyageurs empruntent de préférence le chemin le plus direct.

Examinons par exemple le parcours suivi par les usagers de Saint-Germain sortant de la gare après le passage aux postes de contrôle :

"La sortie des postes de contrôle se fait généralement vers X. Ceci est dû à plusieurs raisons : le débarquement des gens se fait souvent de ce côté, la majorité des postes de contrôle feu vert sont également de ce côté, enfin les sorties A et B se trouvent dans le prolongement de ce côté. Toutes ces raisons expliquent le parcours préférentiel par X. Mêmes aux heures de grosses pointes où cependant le flux débarque du quai par le côté correspondant à Y, la plupart des usagers gardent X comme parcours préférentiel. Ceux qui sortent par Y tendent à rejoindre X, certains en coupant la ligne des sièges...

Là encore, on voit la tendance et la recherche du plus court chemin, le plus pratique, le plus rapide." (voir schéma gare Saint-Germain en annexe,

Les observations effectuées à Argenteuil donnent également des illustrations de ce phénomène. Parfois, l'usager a recours à d'extraordinaires stratagèmes pour emprunter le plus court chemin d'un point à un autre. Ainsi, nous avons noté que des gens se trouvant sur le quai numéro 3 (direction Ermont-Eaubonne) et souhaitant accéder au quai central se servent du train direct, qui ne s'arrête pourtant que quelques secondes, comme d'une véritable passerelle jetée entre les deux quais, évitant ainsi d'emprunter le passage souterrain. (Observations sur le quai central, le mardi 22 avril 7 h 20 - 8 h 45).

Mais plus encore que le détour il semble que l'usager craigne l'obstacle, la rupture dans la continuité de son mouvement.

En étudiant les rythmes de la séquence retour, nous avons déjà noté à plusieurs reprises la tendance des usagers à contourner les obstacles :

- par exemple à Saint-Germain, certains voyageurs prennent l'escalier pour éviter la queue au niveau de l'escalator (cf. II B 4 - La gare comme gestuelle de la contrainte, étude de la séquence retour),

- à Argenteuil, nous avons vu que des usagers évitent le ralentissement au niveau du contrôle en empruntant un passage réservé aux entrées (cf. II B 4, observations sortie quai central). Les observations portant sur le débarquement quai côté bâtiment des voyageurs offrent une illustration encore plus massive de ce phénomène : de très nombreux usagers se dirigent en effet vers le passage souterrain qui est en principe réservé à la correspondance, mais au lieu de suivre le flux descendant l'escalier, ils obliquent vers la droite empruntant les quelques marches conduisant à l'intérieur du bâtiment des voyageurs, passage normalement réservé aux accès. Il faut noter que la quasi totalité des personnes empruntant ce passage illicite sortent ensuite directement sur le trottoir sans s'être arrêtés dans le hall. (cf. schéma des flux). Des contrôles volants ont révélé par ailleurs que ces voyageurs sont tous munis de billets, il ne s'agit donc pas de fraudeurs.

Ces exemples montrent bien que l'usager tente toujours de refunctionaliser l'espace ; s'il emprunte un parcours illicite, c'est en fait pour éviter le ralentissement dû aux queues qui se forment au niveau du ramassage des billets. On remarque que pour arriver à ses fins, le voyageur n'hésite pas à parcourir un chemin supplémentaire : plus encore que l'accès direct, il recherche la continuité...

Nous reviendrons en détail sur les nombreux obstacles que l'usager rencontre sur son parcours (cf. 2. La contre-logique de l'usager : le refus des ruptures).

On est frappé dans les observations par le fait que les usagers ne marquent jamais aucune hésitation au niveau du choix de leur parcours. Quelle que soit leur position dans la durée par rapport au départ du train, ils affirment invariablement un comportement décidé qui donne à penser qu'ils agissent selon des automatismes ; plus encore, l'usager semble arrivé à un tel degré de familiarisation avec l'espace (cheminement, gestuelle), qu'on pourrait dire qu'il a en quelque sorte "incorporé" un schéma d'accès au train.

"... C'est comme un rituel, voilà y a un certain nombres de gestes qu'il faut faire, et il faut bien les faire, s'il y en a un qu'on fait mal, ça dérègle tout le système... enfin moi je ressens ça comme ça aujourd'hui parce que j'en parle, mais heureusement pour moi je n'y pense pas chaque fois que j'entre dans la gare, parce que ce serait terrible..." BSL 02.

Toutes ces observations n'impliquent pas nécessairement que dans les conditions de l'expérimentation, un parcours ainsi "produit" soit ipso facto plus court que le parcours normal. On peut même supposer que la symbolique intervient ici (comme elle

intervient au niveau des choix automobiles) (1), par exemple pour prohiber le piétinement moins par rapport à une économie réelle du temps que par rapport à une symbolique de l'attente.

Pour avancer un peu plus, nous dirons que la prohibition de l'attente et du piétinement est une fonction engendrée par la gestuelle du transport. Cette prohibition semble témoigner du caractère spécifique de la rationalité dont nous avons déjà parlé. En intériorisant la séquence transport, il nous semble que l'usage ne se perd pas dans sa gestuelle. Donc qu'il en conserve le contrôle ; c'est ce qui explique son refus de la perturbation, de la rupture, de l'attente.

Notons simplement ici que cette rationalité gestuelle :

- 1° - c'est l'intériorisation de l'économie du temps,
  - 2° - mais une fois la séquence fixée, c'est le déroulement qui commande (et non plus l'économie proprement dite).
- b - Les fruits de l'épargne : la possibilité des sous-séquences.

Nous appelons sous-séquence, l'engendrement à l'intérieur de la séquence principale, l'accès au quai le matin, la rentrée vers l'espace du domicile le soir, de séries secondaires d'actions qui peuvent être habituelles ou non (achats, discussions, voisinage, etc.).

Les énoncés qui suivent montrent bien que c'est le but de la séquence, qui n'est évidemment pas le même le matin et le soir, qui oriente les pratiques d'achat :

"On prend le train au vol parce qu'on arrive juste pour le prendre, il nous ramène, il nous ramène le soir, on sort du train, on grimpe les escaliers, on achète des fleurs s'il y a le fleuriste, on rentre chez nous et puis c'est fini..." VA 04.

"E - ; vous prenez votre journal tous les matins à la gare...  
I - oui, c'est le seul moment de la journée où je peux lire le journal... autant dans la journée on n'a pas le temps... et puis, le soir on est pas mal fatigué alors on a autre chose à penser..."  
MB 06.

---

(1) Cf. Les travaux de R. FICHELET sur les stratégies automobiles.

"... Il y a aussi le teinturier qui, j'imagine, fait son beurre parce qu'il prend les vêtements le matin, il les redonne nettoyés le soir, alors je pense que ça doit bien marcher..." SG 01.

Les observations effectuées à Saint-Germain confirment le schéma suivant : le matin, on dépose éventuellement des objets à nettoyer ou à réparer, on achète des produits à consommer pendant le temps de transport ou le temps de travail (journaux, cigarettes, croissants, etc.), le soir on retrouve les objets déposés le matin, on effectue des achats plus importants qu'à l'aller (alimentation, disques, fleurs, etc.).

Parmi les sous-séquences engendrées prennent place les rencontres qui se produisent au cours de la séquence d'accès ou qui se terminent avec la fin de la séquence retour. Essentiellement repérées par les observations ces rencontres se produisent entre collègues de travail (aux heures de pointe) ou bien entre femmes qui se connaissent par la vie de quartier.

Ces sous-séquences représentent donc des manifestations de la vie "hors transport" insérées dans la séquence principale.

Le tableau général des sous-séquences manifeste donc déjà l'existence de l'espace urbain au sein du transport. (voir deuxième partie). Dans l'engendrement des sous-séquences, l'usager montre pratiquement que le transport ne peut se limiter à sa fonction même dans son action la plus centrale (dans ce sens qu'aller prendre le train c'est effectivement l'essentiel).

## 2 - La contre-logique de l'usager : le refus des ruptures.

Engagé dans le piège de la rationalisation par l'organisation du travail et de la mobilité, l'usager institue une rationalité qui intègre les caractéristiques du réseau et sa propre intériorisation du déplacement.

Puisque le réseau va d'un point quelconque à un autre point quelconque, l'usager demande à être transporté et non à se transporter lui-même. Comme dans le travail à la chaîne, c'est le travail qui doit aller au travailleur, dans le transport à la chaîne, c'est le lieu du travail (à l'aller), le domicile (au retour) qui doivent être l'objet unique du déplacement et donc l'objet d'un déplacement unique.

Cette contre-logique n'est pas du tout exclusive d'autres utilisations du transport : elle dit ce que l'usager attend du réseau et non ce que l'usager attend de lui-même dans son utilisation du réseau. Il n'y a donc pas lieu d'opposer des "qualités" du transport supposées contradictoires, par exemple en opposant séquence

directe et séquence avec variations, mais simplement de noter à partir de quelle logique certaines exigences, nées des conditions de travail, sont formulées. Lorsque la rationalité du travail est intégrée, le travailleur doit pouvoir économiser son temps : "puisque vous nous transportez, transportez-nous vite".

Si la gare est conçue suivant le modèle du travail, toute contrainte par rapport à ce modèle sera vécue comme un alourdissement du système déjà lourd, opposant donc :

- la relation gare / corvée     à
- la relation gare / corvée / entrave.

L'usager sait bien que sa propre mobilité est indispensable au système, mais il ne lui semble pas que les embûches à la mobilité doivent en faire partie.

Sont vécues comme ruptures tous les obstacles qui viennent rompre la continuité du parcours. Nous distinguons deux grandes catégories de ruptures :

- a - Les ruptures d'accès.
- b - Les ruptures climatiques.
- a - Les ruptures d'accès.
- 1° - L'accès à la gare.

Parmi nos interviewés, nous avons d'abord des personnes qui doivent utiliser un moyen de transport de rabattement pour accéder à la gare.

Pour celles-ci, la gare de banlieue dans son ensemble représente un espace de rupture possédant ou ne possédant pas certaines qualités.

1/ L'automobiliste considéré comme voyageur ou le voyageur considéré comme automobiliste : le parking.

Le parking est une rupture, celle qui se produit quand l'automobiliste quitte son automobile pour aller au train, c'est-à-dire quitte un espace familier pour s'engager dans l'espace du pré-travail (1).

---

(1) Elle est donc un peu différente de la rupture de la gare puisque de chez lui à la gare l'usager est déjà sorti.

Le lieu, les conditions dans lesquelles il quitte cet espace, représentent donc pour lui l'un des éléments de la dissuasion exercée par le réseau : emprunter le réseau, c'est éviter un parcours auto jusqu'à Paris.

"... Je ne peux faire aucun reproche au point de vue pratique en ce qui concerne soit la gare elle-même, soit le parking qui est pour moi l'idée sociale attachée à la gare, car s'il n'y avait pas de parking, je n'irai pas à la gare, je prendrai ma voiture pour aller à Paris..." SG 02.

La taille du parking doit être proportionnée au rayonnement de la gare sur les communes avoisinantes. Ce point paraît essentiel car l'usager qui n'est pas sûr de trouver une place ne peut envisager en toute quiétude son passage d'un moyen de transport à l'autre.

Les parkings restent hélas le privilège de certaines gares... et la possibilité d'en bénéficier détermine souvent le choix du point de départ :

"... quand je prends le plus souvent le métro, je vais en voiture jusqu'aux Juilliottes et... j'ai plus de facilités de me garer aux Juilliottes, et je prends le métro aux Juilliottes, et je reprends ma voiture le soir en sortant..." CU 03.

"I<sub>1</sub> - en plus de tout, le parking de Champigny est très grand et près de la gare sur la gare, et... je ne perds absolument pas de temps, je laisse ma voiture, et... en plus c'est un parking gratuit.

I<sub>2</sub> - tandis que là le parking, c'est un parking payant à Boissy et en plus de tout il est très loin..." BSL 01.

Enfin et surtout, comme le montre le dernier énoncé, le parking doit répondre à certains critères : proximité de la gare et gratuité.

Loin / Près - connexion parking - gare :

"... Mais alors, il y a le problème pour se garer... il y a un parking mais justement ce n'est pas pratique pour s'y rendre, il faut au moins dix bonnes minutes, alors les gens se garent un peu partout, en stationnement interdit, le long de l'avenue de la gare ou même encore plus loin que le parking s'ils ne trouvent pas de places... c'est un problème, il faudrait peut-être faire un parking souterrain ou quelque chose..." BSL 05.

"I<sub>1</sub> - ... ce qu'il y a, c'est que à Boissy, le parking est très loin, et puis, ce que dit mon mari est juste, quand vous rentrez à sept heures du soir, il faut retourner sur la route nationale, il faut... donc quand il y a une voiture et tout...

I<sub>2</sub> - ... l'accès n'est pas commode il est même dangereux...  
... à pied, la nuit surtout, quand il pleut c'est effrayant parce que vous ne pouvez pas traverser le pont sans être trempé..."  
BSL 01.

Le parking souterrain :

Les usagers ont l'impression de pénétrer à l'intérieur de la gare avec leur voiture évitant ainsi l'exposition au risque d'intempéries et réalisant un gain de temps substantiel.

"... Ce grand parking est un grand parking en sous-sol, alors vous savez c'est appréciable, en hiver là, je sais que l'année dernière mon mari il avait dit, remarquez on nous a volé une roue, mais enfin ça c'est un à côté, mais enfin ce grand parking en sous-sol est impeccable, alors c'est à l'arrivée à la gare où il y a des billets, on rentre dans les parkings, alors là ça va bien il n'y a pas à passer de niveaux..." G 06.

"... en principe, il faudrait qu'il soit vraiment... je ne dis pas dans la gare parce que c'est difficile, mais pratiquement, l'idéal, c'est qu'il soit en dessous, et puis qu'on accède directement sans avoir à sortir, ça ce serait l'idéal..." BSL 01.

En somme, pour l'utilisateur, le parking n'est pas une facilité supplémentaire que l'on accorde aux voyageurs, il fait partie intégrante de la gare dont il est l'appendice. Certains usagers jugent la gare en fonction de son parking comme ils pouvaient la juger en fonction de ses trains (cf. I. La gare dans le système des transports).

Le parking permet à l'utilisateur de se rendre plus ou moins vite à son travail ou de regagner plus ou moins vite son domicile.

"I<sub>1</sub> - Il faut que le changement soit rapide, parce que effectivement, si vous prenez déjà votre voiture, si vous avez pas votre garage par exemple, vous allez déjà à pied à votre garage, vous prenez votre voiture pour la laisser sur un parking, repartir à pied, reprendre... un métro, puis encore un ou deux changements à pied, reprendre... un métro, puis encore un ou deux changements à pied..."

I<sub>2</sub> - à ce moment là vous avez presque intérêt à vous mettre dans la cohue des voitures et de prendre votre voiture jusqu'au bureau..."

I<sub>1</sub> - le gain de temps, le gain de temps du R. E. R., une fois qu'on est dedans, qui est effectivement une chose quand même apprécia-

ble, puisqu'il y a vingt minutes entre Boissy et... Nation, vous perdez tout bénéfice de gain de temps..." BSL 01.

La gratuité :

La plupart des interviewés sont hostiles au parking payant à l'exception des catégories privilégiées qui comparent le coût global du service ferroviaire (train + parking) avec le coût d'un déplacement identique effectué en voiture :

"... J'ai fait aussi un bilan si je prenais ma voiture cela va me coûter tant d'argent en essence, il faut que le système que j'ai choisi ne me coûte pas plus cher que si je prenais ma voiture sinon il n'y a plus d'intérêt, c'est-à-dire que le seul intérêt que j'y voyais, je ne le verrai plus. Le seul intérêt que j'y vois à l'heure actuelle cela ne me coûte pas moins cher non plus parce que si je prends le parking plus le billet de chemin de fer en fin de compte cela me coûte aussi cher que si je prenais ma voiture, mais je veux dire, il y a une économie de temps et de tension nerveuse et j'ai le temps de lire au lieu de m'énerver dans les embouteillages ; en plus les risques d'accidents, etc., etc." SG 02.

Le gain de temps justifie donc pour certains une dépense supplémentaire, ainsi que la certitude de pouvoir passer d'un transport à l'autre dans les meilleures conditions :

"... Si finalement j'ai opté pour Saint-Germain, c'est parce que à Saint-Germain, les trains du R. E. R. mettent vingt quatre minutes pour aller à Paris, alors que de Saint-Nom-la-Bretèche, ils mettent quarante cinq minutes. Cela c'est le facteur favorable pour Saint-Germain, le facteur défavorable était que le parking de Saint-Germain était payant alors qu'il ne l'était pas à Saint-Nom-la-Bretèche, donc il y avait à faire un choix, le prix était le même. Le prix du billet était sensiblement le même à Saint-Nom-la-Bretèche et j'ai quand même décidé de prendre Saint-Germain puisque d'ici j'ai un gain de temps et je déteste perdre du temps dans les transports et vingt minutes de gain de temps pour moi, cela en valait la peine... J'ai préféré à ce moment là le parking payant étant donné que le prix était quand même raisonnable pour, à mon avis, l'économie de temps, si vous voulez, je chiffre l'économie de temps - prix et vice-versa, cela me coûte quatre francs par jour et j'ai préféré payer quatre francs par jour et gagner quarante minutes dans la journée entre l'aller et le retour...  
... C'est une des raisons qui ont fait que prends le train à Saint-Germain au lieu de le prendre à Saint-Nom-la-Bretèche, à Saint-Nom-la-Bretèche, c'est un parking non organisé, c'est un parking sauvage, par conséquent si j'y allais je serais probablement obligé de marcher facilement 200 à 300 mètres souvent sous la pluie, c'est une chose dont j'ai tenu compte, alors que là, à la condition



d'arriver avant huit heures et demi, je suis sûr d'avoir une place, de ne pas me mouiller, de ne pas avoir à marcher longuement, c'est très important..." SG 02.

L'intéressé, à travers son calcul, montre sa préférence pour le raisonnement monétaire par rapport à un raisonnement basé sur l'économie de temps. En chiffrant son temps, il essaie de justifier une dépense, alors que certaines conditions de l'exécution de la séquence posent au moins autant de problèmes (arriver avant huit heures et demi). Nous avons ainsi l'impression qu'il rationalise sur le plan monétaire et nous ne sommes pas certains que ce soit le motif réel de son choix.

La fin de l'énoncé (ne pas avoir à marcher sous la pluie) indique qu'il s'évite, en optant pour Saint-Germain, une rupture supplémentaire, même au prix d'une contrainte temporelle plus forte (arriver avant huit heures trente).

Les catégories moins aisées ne tiennent pas le même raisonnement ; le paiement du parking est généralement considéré comme une brimade par les usagers ; l'augmentation du prix du transport paraît d'autant plus injustifiée que la prime mensuelle de 23 francs allouée aux salariés se situe déjà très loin du coût réel du déplacement domicile-travail pour beaucoup de banlieusards.

En somme, les usagers estiment que le parking est un équipement qui doit être intégré à la gare sur le plan de l'architecture (ne pas avoir à ressortir) comme sur le plan de la tarification (ne pas avoir à payer en plus de la carte hebdomadaire, ou à présent de la carte orange).

N. B. - L'utilisateur souhaite également que le parking se trouve en liaison directe avec les services marchandises et bagages (cf. Deuxième partie. La gare comme grande gare).

Un autre aspect du problème de stationnement est posé par l'arrêt bref d'un véhicule lorsqu'on accompagne un voyageur ou lorsqu'on vient le chercher :

"... Les parkings ouverts sont aussi très restreints, en général totalement occupés... mais alors, juste à côté de la sortie du R. E. R. il y a quelques emplacements où l'on peut se mettre, sont interdits comme il se doit, mais enfin, c'est là qu'on se met quand même, ça passe quand ça dure pas trop longtemps. Et de toute façon c'est totalement insuffisant pour les gens qui viennent chercher des gens... à l'arrivée des voyageurs du R. E. R." SG 05.

"... Ils sont en train de la restructurer puisqu'ils se sont aperçus d'une anomalie au départ avec les cars... et puis les gens pourront faire un circuit tournant, c'est-à-dire que nous autres on arrivera pour aller chercher notre épouse et on pourra facilement enfin aller chercher notre épouse, et ce sera bien ce circuit tournant pour stationner quelques secondes, on ramasse et puis on s'en va..." BSL 04.

Les usagers réclament donc un grand dégagement devant la gare, un espace permettant de stationner quelques minutes. Le système des park-mètres paraît particulièrement inadapté au problème de stationnement devant une gare de banlieue, puisque ceux qui s'arrêtent trois minutes ne vont pas payer pour si peu de temps et que les voyageurs qui laissent leur voiture à la gare ont plutôt besoin d'un parking à la journée...

## 2/ Les interconnexions gare/autres moyens de transports.

"Ils feraient pas mal d'arranger le passage à niveau pour que les bus puissent descendre à la gare pour que, les gens n'aient pas à faire ce grand tour... on est moins fatigué quand on prend le bus à la gare même, que quand on va faire ce grand tour..." AR 06.

La synthèse des assertions portant sur ce thème nous permet de construire un schéma montrant que les qualités et les défauts de l'interconnexion train - bus, s'opposent de la manière suivante :

Loin	détour	perte de temps	fatigant	logique
Près	direct	gain de temps	0	0

L'interconnexion bus-train nécessite sur le plan spatial les mêmes aménagements que ceux qui doivent être prévus pour assurer le passage automobile-train : l'utilisateur souhaite un transfert sans rupture, il doit pouvoir passer d'un moyen de transport à un autre sans avoir à sortir de la gare.

A l'heure actuelle, c'est sur le plan des climats que la discontinuité est le plus vivement ressentie sur le plan spatial :

"... Alors vous comprenez le matin, c'est la brume, c'est la pluie, enfin c'est l'élément extérieur peu agréable, en plus c'est l'attente de l'autobus, chacun se rentre dans son manteau ; c'est vraiment la suite qui est vraiment aussi pénible que le reste, et puis la gare, dès qu'on a passé le hall, c'est l'extérieur, on

attend le bus dans une espèce de cour en plein vent, y a même pas un abri, y a absolument rien..." BSL 02.

Un autre aspect de la discontinuité perçue par les usagers a trait aux problèmes de correspondance entre les horaires de cars et les horaires de trains :

"... Dans la durée du voyage, il y a aussi le fait que les horaires des bus ne correspondent absolument pas aux horaires des trains, il y a pas de correspondance..." AR 04.

"... Enfin personnellement c'est le problème que je rencontre tous les jours ce manque de coordination entre deux transports d'ont l'un est fait pour continuer l'autre, et en fait le continue très mal ; enfin moi c'est pas important, si j'arrive cinq minutes en retard, je ne pointe pas... mais je suis quand même obligée de calculer large ; je pourrais très bien me rendre à mon travail en une heure, ce qui quand même est déjà très long et je suis obligée de calculer sur une heure et demi..." BSL 02.

Nous voyons se dessiner la nature de la contre-logique de l'utilisateur ; elle nous semble témoigner de la manière dont l'utilisateur constitue la séquence transport. En effet, il constitue cette séquence comme un ensemble d'automatismes régis, dominés par une rationalité, celle de l'économie du temps. Mais cette économie là n'intériorise les automatismes que sur la base d'un temps déjà régulé : celui du réseau et au-delà, celui du travail. Ce système est assez indépendant de la durée du transport proprement dite puisque c'est à l'intérieur de cette durée qu'il calcule. Là où l'utilisateur voit rouge dans tous les sens du terme, c'est quand, sur cette base, on lui crée le petit supplément de trouble qui dérange sa séquence. Quand BSL 02 dit : "Je suis obligée de calculer sur une heure et demi" elle se réfère à la sottise qu'on lui fait commettre en l'obligeant à ne pas se fier à une durée normalisée d'une heure et à intérioriser les sottises de la coordination.

### 3/ L'accès piétonnier.

C'est donc le trouble apporté au "calcul" qui engendre la contradiction la plus vive : ne pas pouvoir couper au plus court quand le calcul de la séquence pourrait le permettre.

"... Il y a quelque chose aussi, c'est les habitants qui logent dans le nouveau Boissy, la plaine, doivent faire un détour pour rejoindre le R.E.R... à l'avenir je pense qu'ils vont ouvrir une petite porte justement, mais pour l'instant ce n'est pas encore fait, et en fait ils sont très près, mais ça leur fait faire un détour de prendre le métro..." BSL 05.

A Saint-Germain, la circulation des piétons est entravée par le passage des voitures et des cars. Au Chesnay-Gagny, le flux des voyageurs doit s'écouler sur un pont qui sert également de passage urbain, ce qui gêne considérablement la sortie des usagers.

Les voyageurs apprécient les aménagements les dégageant de ces obstacles :

"... Ils ont fait un souterrain, si bien qu'on peut arriver directement ; on n'a pas besoin de traverser la place de la gare... toujours pour ceux qui descendent par là... donc, ça pose moins de problèmes que de traverser entre les autobus et tout... c'est plus rapide..." AR 01.

La liste des entraves de toutes sortes faisant obstacle au cheminement des piétons pourrait être encore longue (chemin boueux, trottoirs défoncés, traversée de places encombrées, etc.). Il faut souligner ici que l'aspect fonctionnel n'est peut-être pas le seul aspect de la revendication de l'utilisateur. Ainsi, en parlant de l'accès de la gare d'Argenteuil, cet interviewé passe insensiblement d'un niveau de discours axé sur la rationalité des accès à un autre niveau de discours qui renvoie au symbolisme de la gare :

"... Pour nous, pour ce qui est de notre côté, c'est quand même disons désagréable d'aller prendre le train dans une petite impasse... on passe devant la perception... il y a des mares... c'est vrai que l'accès à la gare de notre côté n'est pas facile... moi il me semble qu'une gare ça doit être la plaque tournante, ça doit être un endroit accessible... moi à mon idée, une gare c'est un point de départ, c'est des voyages... c'est là où vraiment on doit pouvoir un peu rêver à mon avis..." AR 08. (1).

A Créteil-Université, les usagers se sentent doublement "frustrés" comme dit l'un d'eux. En effet, le système d'accès à la station impose non seulement de longs détours qui font l'obstacle à l'économie de temps, mais encore une canalisation des flux qui interdit toute initiative dans le tracé du parcours :

"... maintenant ce que je reproche à la ville de Créteil, c'est d'avoir fait en dernier, aux alentours du métro où tout le monde est obligé de le prendre puisqu'il n'y a pas d'autres moyens de communications... alors tout l'hiver on a pataugé dans la boue, ils nous ont mis des barrières partout hein... il fallait faire un grand détour, il fallait passer au-dessus des barrières, etc. ça je trouve que c'est incroyable..." CU 06.

---

(1) Cf. Documentation photographique. Argenteuil, séquence aller flux n° 2.

"... Il y a un truc qui me gêne aussi moi, enfin, ce n'est pas au niveau de la station, c'est au niveau des moyens d'accès... il y a un chemin, sur ce genre de chemin je me sens mal à l'aise... par exemple quand on vient des Sablières pour aller au métro... je ne me sens pas à l'aise moi là-dessus, j'ai toujours quelque chose de... on passe entre deux palissades... on passe entre deux rangées de chaînes... j'ai l'impression d'être le bétail qu'on oriente comme ça dans une sorte de dédale... le métro c'est le même problème, c'est-à-dire que moi j'ai horreur de ce système de chaînes de machin comme ça, on est forcé de le suivre, c'est casse-pieds...

... il y a pas moyen de trouver un chemin des écoliers, c'est plus possible..." CU 01.

Ces assertions montrent bien comment, dans le discours des usagers sur la rationalité des accès, un deuxième niveau de discours peut venir se superposer : d'abord l'usager réclame la reconstruction permanente du parcours (trajet direct sans obstacle ni détour) mais en même temps sa revendication vise à dégager l'espace d'un schéma strictement fonctionnel (accès programmé par un passage "entre deux rangées de chaînes").

## 2° - Les entrées et les sorties.

Une fois dans la gare, les usagers réclament à l'Aller comme au Retour un espace organisé de telle façon que les entrées et les sorties puissent se faire de la manière la plus directe et dans un mouvement continu.

Mais les entrées et les sorties signifient le plus souvent bousculades, écrasements. Les difficultés liées aux sorties sont encore plus ressenties que les difficultés liées aux entrées :

"... comme les entrées le matin sont réparties obligatoirement parce qu'il y a des gens qui commencent beaucoup plus tard c'est très supportable de prendre la passerelle le matin, le soir ça l'est moins aux heures de pointe parce que aux heures de pointe, il faut attendre, elle est très petite... sinon le matin, c'est très supportable." AR 04.

De nombreux usagers notent l'insuffisance du débit et déplorent le fait que leur gare de banlieue n'ait qu'une seule issue :

"... Je préfère la gare d'Argenteuil, elle est beaucoup mieux organisée au point de vue sorties... elle est beaucoup mieux organisée que celle-là... celle-ci y a qu'une sortie, qu'une entrée... y a pas le choix alors que la gare d'Argenteuil, vous pouvez rentrer par le souterrain, par la gare même, ça offre beaucoup moins d'encombres dans la gare et c'est dix fois mieux, les gens

sont plus... y a plus d'étalement dans les sorties et dans les entrées... vous attendez beaucoup moins longtemps." VA 01.

En particulier dans les nouvelles gares (Grigny, Val d'Argenteuil, Créteil), il semble que les sorties ne soient pas adaptées à une population sans cesse croissante.

Tout un système de blocages guette l'usager : des escaliers ou escalators aux portes, en passant par les multiples barrières, portillons, contrôles.

#### 1/ Refus de l'escalier.

Le nombre d'assertions recueillies à propos d'un élément tel que l'escalier est considérable. L'escalier, analogon ergonomique (1), représente un véritable supplément de travail pour l'usager déjà fatigué par sa journée :

"... La gare elle est très bien, ce que je reproche, c'est les escaliers. Après une journée de travail, ils sont fatigants, on a l'impression qu'on a fait deux journées de travail. C'est fatigant au possible..." VA 01.

"... En plus quand on fait toute sa journée et qu'on court en descendant les marches et qu'on court en les remontant et... enfin moi je trouve ça très fatigant toutes ces marches dans le R.E.R., le gros reproche que je fais au R.E.R. c'est qu'on monte et qu'on descend continuellement c'est ça..." BSL 02.

Tout comme le travail, l'escalier appartient à la symbolique du danger, accentuée par la foule et les climats hostiles.

I<sub>1</sub> - les marches je dois dire elles sont effectivement bien raides...

I<sub>2</sub> - bah oui... c'est trop raide, quand t'arrives de Paris, c'est dur à monter, ça ne paraît pas mais ça te coupe les jambes, et puis ça te fait encore un bon bout de chemin à faire, et puis ça fait des bouchons...

I<sub>2</sub> - d'ailleurs ils se fichent complètement des travailleurs parce que quand tu arrives de Paris, ça te fait des bouchons pour monter ces escaliers, alors si il pleut...

I<sub>1</sub> - c'est démoralisant...

I<sub>2</sub> - tu restes alors... embouteillages sur le quai, la pluie qui te tombe dessus, impossible de monter...

I<sub>1</sub> - ils ne sont pas assez larges..." CH GA 02.

---

(1) Nous appelons l'escalier "analogon ergonomique" parce que les mesures de fatigue se font fréquemment sur la base de déplacements verticaux de poids. C'est ainsi que l'escalier est vécu...

"... Il n'est pas seulement trop petit, il est mal éclairé ; en hiver on glisse dessus..." V 04.

Les escaliers sont mal conçus, trop étroits, ils sont un facteur de perte de temps, d'embouteillages. A l'aller, ils introduisent un risque supplémentaire dans le parcours : il n'est pas rare de rater son train parce qu'on s'est trouvé bloqué.

"... si tu as une vieille mémère devant toi là qui descend, comme c'est pas large, tu rates ton train c'est tout..." CH GA 02.

"Moi je vois continuellement des gens rater leur train parce qu'ils arrivent en haut de l'escalier alors qu'ils auraient tout le temps de le prendre en descendant l'escalier, ça va très vite, mais parce que l'escalier est bouché par les gens qui montent, eux ratent leur train." CH GA 06.

La plupart du temps, les voyageurs sortant utilisent l'escalier réservé à l'accès parce que celui qui doit servir aux sorties se révèle d'un débit insuffisant. Cette confusion des flux est source de ralentissements et de bousculades que les voyageurs déplorent.

Au retour, les escaliers entravent considérablement la sortie et le temps de transport se trouve rallongé d'autant :

"... Vous savez quand il faut faire après une journée de travail, faut faire un quart d'heure la queue pour pouvoir monter les escaliers, c'est pas agréable hein... quand vous êtes en queue de train..." VA 01.

La fréquence de la notation "après le travail" démontre cette fois sur le plan symbolique aussi bien que pratique que le transport au travail fait partie du travail. Outre sa proximité dans le temps, n'y a pas de queue, sinon, on est obligé de ... pour prendre l'escalier mécanique, c'est quand même pas très drôle. C'est fou la stratégie qu'on est obligé de créer pour prendre l'escalier mécanique, c'est invraisemblable..." SG 02.

L'usager qui est capable de se montrer fort astucieux et inventif dans la reconstruction de l'espace, n'en réclame pas moins des améliorations :

"... Il y a une chose... à l'arrivée du R. E. R. disons, ceux qui arrivent du travail, s'ils arrivaient sur le premier quai, ils n'auraient pas à descendre les escaliers et à les remonter parce qu'il y a un quai qui arrive juste à la sortie, de plain pied avec la gare, il y a un quai... mais c'est rare quand les trains arrivent là... alors il faut redescendre et remonter, alors vous voyez les gens

qui arrivent de Paris ils sont morts quand ils arrivent là... s'ils arrivaient sur le quai I, ce serait merveilleux surtout pour les travailleurs parce que pour les gens qui arrivent comme ça quand il faut descendre puis remonter, parce qu'il ne faut pas oublier qu'il arrive des gens de banlieue et ils ne sont pas encore arrivés chez eux..." BSL 06.

Le problème crucial est naturellement la traversée des voies ; il paraît particulièrement pénible d'avoir à monter pour redescendre ou descendre pour remonter. La pénibilité est accentuée à Val d'Argenteuil où le niveau du pont enjambant les voies paraît particulièrement élevé.

Notons d'autre part que les escaliers sont un facteur tout à fait dissuasif quant à l'utilisation des transports en commun pour certaines catégories d'usagers : femmes enceintes, personnes âgées ou handicapées, voyageurs chargés de colis, de bagages, etc.

Aucune des gares étudiées n'échappe aux difficultés des escaliers. Quant aux gares munies d'escalators (Grigny, Saint-Germain), on note que les usagers perçoivent l'amélioration comme gain de confort mais pas comme réelle économie de temps. Les escalators, parfois très réclamés, se montrent insuffisants pour pallier aux inconvénients de l'escalier : trop étroits, pas assez nombreux, ils ne permettent pas une évacuation suffisamment rapide.

"... Moi, j'ai vu par exemple, je suis allé en Russie, eh bien évidemment il y a un nombre de personnes considérable, plus qu'à Paris, mais les escalators, il y en a un nombre considérable, et d'autre part ils marchent trois ou quatre fois plus vite, que les gens se cassent la figure ou pas, ça n'a aucune importance, mais ils vont à une vitesse folle, alors ils permettent une évacuation de personnes très rapide, il y en a quatre, cinq ou six tandis qu'à Grigny, il n'y en a qu'un, quand vous avez un train bondé, avec toutes les personnes debout et assises à la sortie vous avez quelques milliers de personnes à sortir, eh bien si vous êtes dans le flot vous en avez pour un quart d'heure, alors vous mettez vingt neuf, trente minutes pour le train et pour sortir il vous faudra quinze minutes, notez bien que c'est la fin de la journée..." G 03.

Les observations portant sur la séquence retour à Saint-Germain révèlent d'ailleurs que les usagers les plus pressés choisissent généralement d'emprunter les escaliers (cf. Première partie, II B 4). D'autre part, dans certaines gares, Grigny par exemple, les escaliers mécaniques ne fonctionnent pas en dehors des heures de pointe.



Nombre d'usagers sont conscients des déficiences de l'escalator et estiment alors qu'il s'agit d'un luxe inutile.

"... Enfin, moi j'en suis toujours à mes escaliers mécaniques, je trouve que c'est du gaspillage dans la mesure où les escaliers d'accès aux gares restent ce qu'ils sont, et ils sont aussi assez mal commodes dans la mesure où il y a une voie étroite..." V 02.

## 2/ Les contrôles.

Les contrôles créent des embouteillages, des queues. Ils nécessitent parfois le blocage de certaines issues ; il s'agit donc pour l'usager d'un filtrage supplémentaire qui s'ajoute aux goulets d'étranglement déjà nombreux tels que : escaliers, portillons, barrières, etc.

"... Par exemple, s'il y avait une sortie très large avec plein de contrôleurs, que les gens puissent vraiment sortir sans difficulté, il n'y aurait pas de problème mis à part le problème du contrôle... seulement là il y a qu'une petite entrée toute petite, toute étroite, avec un seul type à prendre les billets... alors évidemment... en plus il les regarde bien, ça prend du temps..." VA 09.

### L'exhibition du billet.

A Argenteuil où les vérifications sont systématiques, les usagers ont généralement leur billet en main lorsqu'ils se présentent au contrôle et il ne semble pas qu'il y ait de difficultés particulières à ce niveau. Dans d'autres gares en revanche certains usagers se plaignent des problèmes qu'ils ont à présenter leur billet :

"... Quelque chose qui est un peu gênant c'est que quelquefois on demande les billets à la sortie et quelquefois pas, alors quand on est chargé et que par hasard on vous demande votre billet, c'est généralement en haut de l'escalier, alors la foule des voyageurs est généralement assez nombreuse, on se trouve comme cela dans la foule avec des paquets, on voit dans le haut de l'escalier l'employé qui va demander le billet alors il faut réussir à poser tous les paquets sur les marches, en espérant que les voisins ne vont pas trop les écraser pour sortir le billet du sac, alors que si on savait une fois pour toutes qu'on nous demandera ou qu'on ne nous demandera pas de billet, si on nous le demande, on le sortira automatiquement dans le train..." MB 03.

Une fois arrivés au poste de contrôle, quand il s'agit d'un contrôle manuel, les usagers n'ont plus de difficultés. Ils tendent leur ticket d'un geste machinal, et si par hasard le contrôleur n'est pas là, ils le jettent dans la guérite ce qui montre le caractère à la fois automatique et ouvert de leur comportement.

Cela ne signifie pas que l'usager intègre bien cette pratique : il réagit en fait vivement à l'aspect répressif du contrôle. (Deuxième partie : l'urbanité dans la gare de banlieue : relations avec le personnel).

Lorsque le contrôle est effectué par postes automatiques, le passage est souvent plus compliqué car l'utilisation de l'appareil nécessite un apprentissage.

Les observations effectuées à Saint-Germain ont permis de mettre en évidence la complexité des gestes à accomplir :

"Devant les postes de contrôle, les usagers déploient toute une stratégie. Ils se tendent comme pour passer une épreuve. Avant d'arriver au poste de contrôle, ils allaient à un rythme cadencé et c'est l'arrêt brutal devant l'obstacle. Ils cherchent, comme pour les caisses de supermarché, les postes les moins encombrés. L'énervement intervient parce qu'on fait la queue et que le passage lui-même représente une épreuve. Certains ont du mal à glisser leur billet dans la fente ; d'autres s'aperçoivent qu'ils n'ont pas mis le bon coupon. Derrière, la foule piétine, s'impatiente et change de poste.

Au passage du poste, certains prennent leur ticket de la main droite, d'autres de la main gauche. Plusieurs personnes ont des difficultés : ils passent leurs gros sacs au-dessus du poste (on a même vu une femme faire passer un landeau avec l'aide d'un employé).

Lorsque les employés ne se tiennent pas près des postes de contrôle, quelques personnes fraudent (les hommes sautent par-dessus les tourniquets, les femmes rampent par en-dessous). Ceux qui n'ont pu passer avec leur billet appellent un employé à l'interphone. Ils se sentent gênés et se cachent. L'employé leur achète un ticket ce qui leur permet de passer.

A ces heures-là (17 heures - 19 heures), les trois quart des gens ont une carte hebdomadaire et récupèrent leur ticket.

Ceux qui ont les deux mains prises posent un paquet, mettent leur ticket, le reprennent, saisissent leur sac et passent... certains poussent la barre avec la main, d'autres dans la foulée avec le corps, la cuisse...

Toute l'attention des usagers est tendue dans l'action :

- 1/ on enfile le ticket : tête de face baissée : corps de face
- 2/ on récupère le ticket : tête de profil baissé : corps de face

Le refus du goulet d'étranglement est ici doublement aggravé par la technicité et l'habileté que requiert l'usage du poste (il était plus simple de jeter son ticket en direction de l'employé). L'employé déployait sa technique que subissait l'usager sans trop s'arrêter, alors qu'ici on lui demande une activité en trois temps : introduction du billet, récupération et même pousser la barre".

Les interviewés rendent compte eux-mêmes de leurs difficultés :

"... C'est étroit, il faut se dépêcher, vite, on a son sac à main, il faut la baisser... c'est pas automatique seul... c'est vous qui la baissez pour passer..." SG 03.

"... Alors il y a une chose qui est ennuyeuse et je trouve moins pratique, c'est quand on passe ces machines pour faire pointer les tickets... eh bien c'est un peu étroit, alors quand on doit partir en voyage, et que l'on est chargé ou qu'on a une valise ou une malle ou... une voiture d'enfants alors ça, ce n'est pas pratique parce qu'il faut donc hisser sur le petit rebord qu'il y a et de l'autre côté demander à une dame de vouloir prendre les paquets pour pouvoir... que l'on passe." SG 04.

Le système du tourniquet, bien que requerrant de l'usager une gestuelle complexe, reste cependant préférable à la "guillotine" (SG 01) à sonnette agressive et dangereuse (1) :

"... on a toujours une petite appréhension, on ne sait pas pourquoi d'ailleurs, on a l'impression que tout d'un coup on va se faire couper la route par un truc qui va descendre parce que on se demande toujours si vraiment le billet va passer comme il faut ou pas... E - ce système laisse une petite appréhension... I - une très légère appréhension oui, une espèce d'appréhension parce que il y a une espèce d'agressivité mécanique. On se dit, on ne sait jamais en fin de compte, si oui ou non on va se faire arrêter par ce bras et cette sonnette qui sont malgré tout désagréables... et ça on l'a toujours..." SG 05.

En résumé, le contrôle est mal supporté principalement à l'arrivée :

1 - parce qu'il succède en général à d'autres contrôles (au départ, dans le train),

---

(1) De fait, des accidents se sont produits.

2 - parce qu'à l'arrivée la perte de temps est "sèche", c'est-à-dire sans rattrapage. Au départ ce qui compte c'est de prendre le train. A l'arrivée, tout temps perdu s'évanouit sans retour,

3 - parce que l'utilisateur préfère le contrôle dans le wagon, imputé comme activité secondaire au temps de transport, rôle qu'il n'a pas dans la gare.

La perte de temps est donc le principal grief imputé au contrôle ; à ce système l'utilisateur, nous l'avons vu, oppose ses réactions spécifiques ; parmi les stratégies mises en oeuvre pour éviter l'obstacle, le contournement "en fraude" est un moyen couramment employé. D'autres utilisateurs préfèrent s'arranger pour passer les premiers.

L'analyse des entretiens nous a montré que l'aspect le plus négatif du vécu de l'utilisateur c'est l'obligation de la rupture. On peut interpréter cette revendication (de la suppression des ruptures) comme un refus des pertes de temps. Mais nous avons vu que l'utilisateur intègre la perte de temps du transport dans un ensemble de pratiques-réflexes gouverné par une rationalité : l'économie pratique du temps.

Il nous est apparu que la rupture faisait l'objet d'une très vive revendication :

1 - parce qu'elle "casse" la séquence et introduit dans le système pratique-réflexe une discontinuité que l'utilisateur a du mal à justifier (1),

2 - parce qu'elle introduit des "inconnues" dans un système qui est gouverné du dedans et que ces inconnues perturbent.

Ces observations concernent la pratique du transport ; sur le plan symbolique, les ruptures (celles du soir en particulier) ajoutent à la journée de travail, et sont des fatigues supplémentaires non payées, contrairement aux heures supplémentaires qui sont, elles, davantage payées.

Bref, s'étant conformé à une règle contraignante qui lui est représentée tous les jours, l'utilisateur n'est pas disposé à accepter d'autres exceptions que celles qu'il se fait lui-même.

---

(1) Au sens typographique du terme.

b - Les ruptures climatiques.

Pourquoi parlons-nous de ruptures climatiques ? Parce que l'usager ne trouve pas dans son trajet la continuité d'abri et de conditions stables qui lui semble caractéristique du transport. Il y a donc rupture.

"Je crois que dès la sortie du train, jusqu'à la sortie de la gare, il faudrait que ce soit couvert... je crois." VA 08.

"Enfin à Boissy notamment, y a un tout petit abri, et le reste du quai est à l'air libre ; alors on ferme son parapluie sinon dans les couloirs on ne passe pas, on le rouvre sur le quai, on le referme pour entrer dans le métro... enfin c'est très très pénible je trouve." BSL 02.

Cette rupture ne tient pas simplement à des conditions du transport liées au mode de vie. Dans ce que nous appellerons l'anthropologie du transport, elle signifie que les conditions d'accueil, d'ambiance, de réduction des contraintes extérieures, de sécurité, sont menacées.

Le temps de saisons se réintroduit par fragments dans le temps linéaire du transport. L'usager qui doit déjà accepter cette réintroduction en sortant de la maison, affronte en plus des variations dans la qualité des lieux ; elles sont hors de proportion avec de simples variations climatiques.

Il existe une profonde contradiction entre un bâtiment public où l'on devrait pouvoir se trouver à l'abri et le fait d'y subir diverses intempéries. Non seulement la gare ne remplit pas son rôle protecteur mais encore elle ajoute à cette lacune des micro-climats entièrement artificiels dans un sens contraire à celui attendu : sur le quai, ce n'est pas le vent de la plaine qui souffle mais celui du train...

"Sur les quais on se trouve dans un tunnel véritablement, alors, c'est très désagréable finalement, ça manque complètement de dégagement et il y a des gares de province où on se trouve sur des surfaces immenses, bon, si c'est froid on sait que c'est le froid de la plaine, autour de la gare, on sait que ce n'est pas la gare en soi qui est froide, elles sont plus dégagées, finalement on y respire, à Versailles Chantiers on respire pas du tout." V 05.

"A chaque bout du couloir, en sortant... je suis sûre qu'ils pourraient faire quelque chose... mais pour l'instant c'est très désagréable... c'est comme un tunnel, ça souffle, c'est incroyable les courants d'air qu'il peut y avoir... et à chaque bout il y aurait

quelque chose de vitré et de fermé, ça ferait moins de courants d'air... parce que, vraiment, ça saisit." MB 04.

"Bon, je sais bien que les gares sont en plein air, mais on a plus froid quand on est dans la rue que quand on est dans les gares, je ne sais pas à quoi ça tient mais..."

I<sub>2</sub> - Oui, c'est vrai, et dans toutes les gares, parce que certaines fois je reprends le R.E.R. dans d'autres gares qu'à Boissy, parce que j'ai un ami qui me raccompagne à une autre gare, et c'est la même chose, il fait toujours aussi froid... mais ce que je trouve, ce qui est bizarre, c'est qu'il fait plus froid qu'à l'extérieur, je ne sais pas à quoi ça tient, est-ce que l'air passe différemment parce que il y a un genre de gaz autour des rails, je ne sais pas". BSL 02.

Le climat devient alors une caractéristique de la gare :

"... La gare à courants d'air, c'est classique..." C 01.

1° - Pratiques et variations climatiques.

"Pourtant on ne peut pas dire que ça ressemble à une campagne... hein... malgré tout, justement sur ce quai de gare, ça sent encore bon, y a encore de l'air, c'est bon... sitôt qu'on arrive à Paris, c'est fini." VA 03.

"Le matin quand j'attends sur le quai, avec le soleil, ça donne plus joli, c'est... je ne sais pas... j'ai l'impression d'être vraiment sur une gare, parce qu'elle est neuve et propre... avec le soleil, le matin c'est assez joli... maintenant, si c'est abrité... je ne sais pas." VA 05.

"Au printemps, quand il y a le soleil et les petits oiseaux, là... hein sur le quai de la gare, on est pas si mal..." CH-GA 02.

Ces dovers énoncés donnent à comprendre que la gare n'est pas un endroit propice au lever des tempêtes. Doit-on penser à une sensibilité urbaine spécifique qui ne tolère des écarts climatiques que nantis des emblèmes adéquats (vastes horizons annonceurs de grands vents, montagnes couvertes de neige, etc.).

On a souvent fait l'hypothèse que la ville était un environnement où règnent des conditions météorologiques particulières (pires ou meilleures) (1).

---

(1) Sylvie RIMBERT. Les paysages urbains. Paris Colin 1973.

Il nous est difficile de répondre dans le cadre de cette recherche. En tous cas, la programmation de la séquence semble exclure des climats extrêmes. Et l'utilisateur semble penser à la gare comme à un édifice à l'intérieur duquel on prend son train. Le train du reste entre en gare.

La rupture climatique dans cette perspective nous apparaît comme un trouble de la séquence et comme l'intrusion du climat dans un espace protégé.

2° - Les contradictions spatiales.

- L'opposition hall / quai                    chaud / froid
- Salle d'attente / quai.

L'utilisateur relève une contradiction entre la conception des gares de banlieue et sa propre pratique liée à son mode de vie.

Le hall, la salle d'attente sont des espaces "chauds" où l'on peut trouver refuge, mais le modèle d'accès au train (trajet direct jusqu'au quai) interdit leur utilisation dans la séquence. Le quai, seul endroit où l'utilisateur est amené à séjourner, est le lieu le plus exposé aux intempéries.

"Même s'il fait froid, je vais pas... je vais pas à la gare...  
E - Même s'il fait froid vous n'allez pas dans la gare...  
I - Ah non... c'est-à-dire que je suis chronométré." VA 02.

Les interviews montrent que, la contradiction réside principalement dans le fait que les espaces aménagés pour l'attente se trouvent situés en amont du parcours que l'utilisateur doit effectuer pour accéder au train, si bien que pour se mettre à l'abri, il est dans l'obligation de réserver jusqu'au dernier moment l'exécution de la plus grande partie de la séquence aller :

"D'être déjà sur le quai ça m'évite de regarder l'heure pour... pour descendre de toute façon, le train qui va arriver c'est celui que je vais prendre (...). Je vais pas attendre que le train arrive parce que moi ça me fait courir pour aller à ma place qui... qui vraiment est au bout... Donc c'est pour ça aussi, les inconvénients du hall... il faut regarder pour savoir à quelle heure le train va arriver et, au moins une minute avant, descendre..." VA 05.

"La salle d'attente elle y est là... seulement quand t'entends le train arriver faut que tu courres... Ca va, si t'as 20 ans, là tu peux descendre l'escalier quatre à quatre mais... sinon y faut que tu sois sur le quai..."

E - La salle d'attente...

I - Y en a une salle d'attente y en a une, seulement tu peux pas dire que... quand t'entends un train tu sors... C'est déjà trop tard." CH-GA 01.

La scission des espaces hall/quai, salle d'attente/quai présente donc une difficulté pour le voyageur qui fait le plus souvent un choix contraint : celui du quai. La capacité des usagers à opérer une reconstruction de l'espace conformément aux exigences du mode de vie apparaît clairement dans les solutions qu'il propose pour résoudre cette contradiction.

#### Les abris :

L'utilisateur élimine d'office le parti qui consiste à disséminer sur le quai quelques petits abris :

"Vous savez, ces petits abris comme les abris de bus là, en fin de compte ces machins là c'est plein de courants d'air... et il vaut mieux carrément être à l'air que dans ces machins là... je les évite... on est déjà assez serrés dans le train sans être encore serrés dans ces abris... non franchement j'y vais pas..." VA 01.

#### Quai : couvert / pas couvert :

"On n'a qu'à s'imaginer ce que ça peut donner quand il pleut, il vaut mieux qu'elle soit couverte, parce que ça le froid et la pluie par-dessus, ça serait le bouquet là, heureusement que c'est couvert, c'est uniquement pour ça d'ailleurs, ça protège pas du vent, mais ça protège toujours de la pluie si jamais il pleut, c'est uniquement pour ça ; d'ailleurs ça me paraît inconcevable une station... une station de métro sans... sans toiture si on peut appeler ça comme ça." CU 02.

"Si on était dans un climat où il faisait plus souvent beau temps que mauvais temps, je préférerais peut-être l'air libre, mais comme c'est l'inverse je préfère les quais couverts." SG 05.

L'utilisateur opte pour les quais couverts, non sans certaines restrictions toutefois :

#### Quai complètement / pas complètement couvert :

"C'est quand même agréable de prendre l'air, mais quand il pleut c'est pas agréable de prendre la pluie non plus, alors donc, je verrais très bien un quai à moitié couvert... je ne voudrais pas que ce soit en entier, mais peut-être au moins partiellement... et si c'était en entier cela me ferait trop l'effet d'être enfermé..."



quand même être à l'air libre un petit peu... on ne profite pas trop de l'air dans la journée, donc au moins une partie du quai couverte pour permettre les jours de pluie de s'abriter." VA 06.

La couverture partielle des quais offre cependant des inconvénients liés aux pratiques déterminées par le mode de vie :

"Il faudrait que le hall soit couvert plus loin, parce que quand le train arrive en gare, je crois que le hall doit couvrir à peine deux wagons, à peine deux wagons, même pas, donc c'est insuffisant, parce que tous les habitants d'Argenteuil qui prennent le train ne peuvent pas monter dans 2 wagons, c'est pas possible, d'autant plus qu'à la gare Saint-Lazare ce sont les wagons de tête... qui sont pris d'assaut au départ, étant donné qu'on arrive le plus près de la sortie." AR 06.

#### Quai complètement / pas complètement fermé :

"... Moi je crois qu'ils auraient pu faire quand même quelque chose de fermé parce que... on est en courant d'air même quand il pleut, je sais que quand il pleut, je sais que quand il pleut on se fait... on arrive même à se faire mouiller, parce que étant très étroit, ça dépend d'où vient la pluie, et non... moi alors là au point de vue quai, c'est... à mon avis c'est un échec... oh oui, du moins ils auraient pu au moins le fermer sur... sur au moins les trois côtés... non, deux côtés quoi...  
... enfin je ne sais pas, il auraient dû prévoir quelque chose de fermé parce que justement quand on attend le métro là, je vous dis, on... c'est à tous les vents..." CU 01.

L'atmosphère totalement artificielle de certaines gares souterraines comme Saint-Germain présente évidemment des avantages dans une région où comme le notent plusieurs usagers : "les jours de pluie y en a pas mal faut avouer par rapport aux jours de soleil". VA 05.

En revanche, l'usager repousse résolument la gare tunnel, type que l'on trouve par exemple à Meudon-Bellevue, à Grigny, ou à Versailles :

"... Là c'est le cas d'une gare enterrée dans un tunnel, une tranchée... et alors, quand les trains passent, ils entraînent un courant d'air fantastique... et ça fait vraiment un très violent appel d'air... quand on est dans la gare, ça n'est pas très agréable non plus..." MB 01.

"... Il y fait froid parce que dans le fond à partir du moment où l'on se trouve dans un endroit qui est fermé, presque fermé, où on se sent un peu écrasé, on pourrait très bien le fermer com-

plètement, en faire quelque chose de complètement souterrain et artificiel qui permettrait d'attendre le train au moins dans une autre atmosphère, mais là, là on a à la fois les deux inconvénients, c'est à la fois très fermé, pas de dégagement, on se sent un peu opprimé, et en même temps il n'y fait pas chaud." V 05.

La salle d'attente sur le quai :

"... Cette vieille marquise qui est sur les quais, là bon ben c'est vieux... lorsqu'il fait froid, il y a effectivement des gens qui viennent se mettre à l'abri sous cette marquise, mais c'est quand même sale, c'est quand même vieux, bon, c'est des banquettes en bois, des vitres dégueulasses, des papiers qui traînent, c'est assez sale..." AR 08.

"... Alors jamais personne ne fréquente cet abri qui serait pourtant bien pratique quand il fait froid, bien que peu sympathique parce que toujours sale..." MB 03.

"... Oui ben j'attends dehors, déjà premièrement parce que je vous ai dit tout à l'heure les odeurs, je préfère être dehors c'est tout... si y avait une gare, une gare nouvelle, si elle était neuve bon ben je ferais comme tout le monde, si y avait une salle d'attente confortable, je pourrais m'asseoir, lire le journal c'est tout... là je préfère attendre le train dehors..." AR 05.

Ce dernier énoncé montre que la salle d'attente sur le quai est une possibilité que l'usager n'écarte pas définitivement. Cependant, même une fois éliminés les aspects rebutants des constructions actuelles (sale, pas chauffé) subsiste toujours pour l'utilisateur un problème d'évacuation puis d'accès au train selon le modèle prescrit par l'économie pratique du temps (se placer dans le wagon le plus proche de la sortie à la gare d'arrivée) :

"... Vous savez il n'y a pas tellement de gens en fait dans la salle d'attente, bien qu'il y en ait une, le temps de sortir, je ne sais pas, je vous dis ça comme ça, je n'y suis jamais allée, je pense que le temps de sortir de la salle d'attente et tout ça, je pense que les gens ont peur de ne plus avoir de place dans le train ou quelque chose comme ça..." AR 03.

"... Il y a bien un petit peu plus loin une cabine, une sorte de bâtiment dans lequel on pourrait à la rigueur s'abriter quand il fait froid, mais il est situé très très loin de l'endroit où s'arrête le train et où se groupent la plupart des voyageurs... donc il est absolument inutilisé et pratiquement inutilisable, parce que, quand on descend l'escalier, il faut faire je ne sais pas combien... cent cinquante mètres pour trouver cet abri, et en plus, il faudrait

faire cent cinquante mètres en retour pour aller trouver la tête du train, la partie la plus intéressante du train, puisque c'est elle qui s'arrête à l'intérieur de la gare Montparnasse ... " MB 03.

Certains usagers proposent des solutions concrètes aux problèmes évoqués ci-dessus ; nous notons que les stations aériennes du métro parisien servent souvent de référence :

"I<sub>1</sub> - J'ai presque le sentiment que les stations qui sont plus aériennes à Paris... enfin, celles qui sont en surface... sont beaucoup plus confortables je crois.

I<sub>2</sub> - ah oui, elles sont déjà couvertes et elles ont déjà trois murs..." CU 01.

"... Elle est à tout vent, n'étant pas couverte en haut ni latéralement ce qui est peut-être impossible, de faire un hall couvert latéralement, parce que cette petite portion de hall, dont je vous parle, elle est... elle est couverte et close, sur sensiblement le tiers de la longueur... alors il faudrait que le quai soit couvert plus loin et latéralement en murs en verrières, en somme, sur une certaine longueur de manière à ce que les jours de grand vent ou de grand froid, les usagers soient à l'abri du vent et à l'abri de la pluie..." AR 06.

La plupart du temps, la "climatisation" des quais est un problème que les usagers réfèrent à l'exécution du trajet aller ; cependant certains interviewés indiquent que le problème se pose également au retour : le quai n'offrant pas le prolongement attendu des conditions de chaleur et d'abri qui sont réunies dans le train :

"... Sur les quais arrivée, il n'y a absolument aucun abri. Donc, les jours de pluie, les gens sont obligés de rester dans les wagons, enfin, d'attendre la dernière minute pour descendre, donc descendre plus ou moins en marche pour essayer de se faire mouiller le moins possible... En haut rien ! ..." CH-GA 03.

"Je trouve qu'en fait depuis les quais jusqu'à la hauteur de la gare, il n'y a pas une très grande distance... il faudrait qu'il y ait au moins une partie qui soit couverte, de façon à ce qu'on puisse attendre que ça s'arrête un peu... qu'on puisse arriver à la gare, mais sec... parce qu'il m'est arrivé de descendre du train et jusqu'à la gare d'être trempé..." VA 08.

Mais cela nous renvoie à ce que nous notions au début : à savoir que l'usager réclame une continuité climatique sur la totalité du trajet. Le "chaud" et le "couvert" ne doivent pas se limiter aux quais, mais s'étendre à tous les lieux appartenant à l'espace de la gare (en particulier les escaliers où les gens s'ébrogent avec leur parapluies, les passerelles, etc.).

III - LE DICTIONNAIRE DES LIEUX DANS LA SEQUENCE  
OU COMMENT L'USAGER CONSTRUIT LE SCHEMA DE LA  
GARE DE BANLIEUE

Le modèle d'accès défini au chapitre II (Gare, mode de vie, mode de production) implique un certain rapport de l'usager à l'espace que nous nous proposons d'approfondir à présent en montrant comment chacun des lieux se situe par rapport à la séquence à l'aller et au retour.

A partir des données déjà exposées et d'informations sur les différents lieux que nous pouvons extraire des interviews et des observations, nous verrons comment les différents espaces s'articulent entre eux et tenterons de définir ainsi le schéma de la gare de banlieue vu dans la perspective des séquences principales d'accès. Bien que notre analyse se fonde sur des données référant à des lieux concrets, l'exposé qui suit vise essentiellement à mettre en évidence les caractéristiques générales de l'espace et non d'une gare en particulier.

Si l'on prend pour base du classement des différents lieux de la séquence accès les activités qui s'y déroulent, nous aboutissons à un schéma qui s'articule autour d'une opposition :

avant contrôle / après contrôle.

A l'aller, l'usager utilise l'espace de la manière suivante :

- des abords au contrôle : l'espace est envisagé plutôt sous l'angle des facilités d'accès mais il peut accueillir quelques sous-séquences (cf. II. C. 1. a. 4°).

Dans tous les cas, il n'y a pas lieu d'y effectuer un séjour prolongé.

- du contrôle au quai : l'espace est un espace d'accès où ne s'inscrit aucune sous-séquence.

- le quai : l'espace est encore évalué comme distance à parcourir, mais il est possible d'y insérer des sous-séquences.

Le quai est le seul espace de la séquence aller accueillant éventuellement des séjours (attente du train, attente d'autres voyageurs).

Au retour, la séquence s'effectue en deux temps :

- de la sortie du train jusqu'au contrôle : l'espace est un espace d'accès n'accueillant l'inscription d'aucune sous-séquence.

- du contrôle à l'espace urbain : l'espace accueille l'insertion de sous-séquences achats et l'on est éventuellement appelé à y séjourner à l'occasion d'un rendez-vous à la sortie du train.

Ces espaces recouvrent en réalité différents lieux et équipement ; nous devons à présent examiner comment l'usager définit sa position dans la séquence :

#### A - DES ABORDS AU CONTROLE.

##### 1 - Les abords de la gare : la place, les trottoirs de la gare, etc.

Cet espace semble différemment vécu à l'aller et au retour ; pour l'aller l'usager insiste avant tout sur les facilités d'accès (cf. II. C. 2. a. 1°), au retour il parle davantage de cet espace comme d'un lieu socialisé où l'on se donne éventuellement rendez-vous.

A Argenteuil, les observations montrent que c'est sur le trottoir longeant le bâtiment des voyageurs qu'on observe le plus de sous-séquences de rencontres. C'est également le cas à Meudon-Bellevue :

"Alors là, il y a des gens qui viennent en attendre d'autres, je pense que c'est des gens, par exemple, de Meudon-la-Forêt qui viennent attendre leur famille qui vient, ou certains membres de leur famille, qui viennent à une autre heure... et là, c'est peut-être... mais, ça ne passe pas dans la gare, n'est-ce-pas, ils attendent dans leur voiture sur la place, c'est normal... puis la voiture repart dès que les gens sont dedans... On va, peut-être un petit peu quand même, chercher à la gare, mais ça ne se passe pas à la gare, non, mais à la sortie, sur la place je dirais presque, en dehors, sur la porte de la gare." MB 01.

Au retour l'usager parle également des services offerts, donc des possibles latéraux (ceci va apparaître dans le paragraphe qui suit : voir 3. Les commerces).

En fait, il semble qu'à l'aller cet espace soit plutôt vécu comme élément du transport et au retour comme partie de l'espace urbain.

## 2 - Le hall.

### a - Passer / ne pas passer par le hall :

Dans certaines gares de banlieue (Le Chesnay-Gagny, Argenteuil, Val d'Argenteuil), il existe un trajet direct pour rejoindre les quais sans passer par le hall. La plupart des voyageurs, munis d'une carte hebdomadaire empruntent de préférence ce parcours évitant le hall qui occupe alors dans la séquence la place d'un espace latéral.

"I<sub>1</sub> - Le soir, on est obligé parce que... il n'y a que cette sortie mais sinon le matin... on n'est pas obligé et le plus court... et on arrive plus court en prenant... en descendant directement, en évitant la gare.

I<sub>2</sub> - Oui je pense moi... je pense que c'est plus court maintenant... évidemment il y a des personnes qui pensent que... ça revient au même... comme je n'ai pas mesuré les distances.

I<sub>1</sub> - Quand on voit arriver le train... on a plus vite fait en courant, de descendre directement que de passer par la gare parce que de passer par la gare, il est impossible d'avoir le train... alors qu'en descendant par la route, on l'a." VA 02.

"Oui, enfin, le quai central, il sert pour Paris... au retour on revient dessus alors, ou alors même... lorsque je reviens l'après-midi là, que c'est sur le quai du côté de la gare, disons, mais, pour passer en-dessous, on ne rentre pas non dans la gare ni rien, ça dans la partie des bureaux... on n'y rentre pas non, vous comprenez, l'escalier se trouve sur le quai, bon on passe en-dessous, et puis on fonce." AR 02.

### b - S'arrêter ou ne pas s'arrêter dans le hall :

Lorsque le passage par le hall est obligatoire, l'arbitrage de l'usager doit se faire par rapport à une double éventualité : passer directement / s'arrêter.

Dans ce cas, le hall se présente comme espace d'accès pouvant se réduire à des caractéristiques fonctionnelles, tandis que les services et commerces qui s'y trouvent sont des espaces latéraux permettant éventuellement à l'usager d'insérer des sous-séquences.

"Arrivé à la gare, ben qu'est ce que je fais, moi, ben s'il me reste pas mal de temps enfin, à ce moment-là bon, je feuillette, je regarde les journaux ou j'en achète un parce que j'achète pas régulièrement les journaux en fin de compte, ou alors je regarde donc les parutions, comme y changent un petit peu les... enfin l'étalage, je regarde les parutions tout ça, puis à ce moment-là bon ben, 2 - 3 minutes avant l'arrivée du train je descends sur le quai. Autrement s'il me reste que 2 minutes bon ben je descends, je m'arrête pas dans le hall je vais directement sur le quai." VA 05.

c - Le séjour comme qualité du hall : refus de la salle d'attente :

Pour les habitués, il n'y a pas lieu d'inclure dans la séquence aller un séjour dans cette partie de la gare puisque ainsi que nous l'avons montré au chapitre II, le modèle d'accès implique qu'on aille directement sur le quai.

La salle d'attente est donc refusée par les usagers et fait l'objet d'un contournement (1).

"E - Vous n'utilisez jamais cette salle d'attente..."

I - Non, je vous dis, ce n'est pas fait pour, parce que en général, on... quand on est un habitué, on connaît l'heure du train, on y va... à quelques minutes, à cinq minutes près, voilà, on n'a pas de séjours, des stations à y faire." MB 05.

"D'habitude on ne s'en sert pas tellement ! Surtout les gens qui voyagent vraiment par le train pour aller à leur travail, ils arrivent aux heures de pointe, où il y a beaucoup plus de trains quand même." V 01.

3 - Commerces et services.

Parmi les possibles latéraux, les usagers évoquent un certain nombre de services et de commerces dont ils définissent la répartition dans l'espace en fonction de l'usage qu'ils en font (ou qu'ils pourraient en faire) dans les séquences aller et retour.

---

(1) Nous empruntons cette notion à une recherche antérieure. Cf H. RAYMOND, Espace Urbain et Equipements socio-culturels, ISU 1973.

Nous disons qu'il y a contournement lorsqu'un phénomène se déroule non dans l'espace projeté à cet effet mais à proximité. Cette notion réfère non pas à la fonction éventuelle des espaces mais à leur capacité sociale projetée. La salle d'attente de gare de banlieue est contournée car les usagers n'attendent pas là mais sur le quai (s'ils vont prendre le train), dans le hall (s'ils attendent des gens).

Néanmoins, les usagers font figurer le séjour comme qualité potentielle du hall :

- 1 - parce qu'on s'y donne volontiers rendez-vous au retour (1).
- 2 - parce qu'à l'aller on peut toujours rater un train.

Les pratiques d'achat peuvent être divisées en trois catégories :

- les achats de type pendulaire. Nous nommons ainsi l'utilisation de certains commerces lorsqu'elle paraît intégrée à la séquence ; l'achat est alors un moment du transport. Ainsi, des observations effectuées à Argenteuil montrent que pour certains voyageurs, l'achat du journal le matin est un acte quasi rituel (2) qui paraît totalement intégré à la gestuelle de la séquence aller (3).

On peut également assimiler aux achats de type pendulaire certaines acquisitions quotidiennes (par exemple des usagers achètent leur pain tous les soirs au passage ont intégré cet acte à la séquence) (cf. Saint-Germain) et certaines consommations liées à la pratique du transport (par exemple prendre un café en attendant le train).

"Oui, vous arrivez, vous descendez là, vous entrez dans le hall de la gare, et là c'est assez vaste, ça doit faire, enfin c'est assez vaste, et il y a un libraire qui est installé, peut-être que bientôt il y aura un débit de tabac, j'en sais rien, ou autre chose parce que c'est une chose qu'on a besoin en principe au début de la journée, ou alors un pâtisseries avec quelque chose pour prendre, j'en sais rien, avec quelque chose pour des cafés, quelque chose pour faire (inaudible), alors il y a de quoi faire, il y a de la place. Oui, peut-être, peut-être... mais il faudrait qu'il y ait des choses utiles, je vous dis, un débit de tabac, ou prendre un cagé, quelquefois on part sans avoir pris de café". G 3.

---

(1) Pour les habitués, les rendez-vous du trajet aller ont plutôt lieu sur le quai (cf. les observations à Argenteuil; les séjours effectués dans le hall concernent donc plutôt l'utilisation de la gare par des usagers occasionnels ou encore hors séquence. Mais cela sera vu dans la deuxième partie).

(2) Nous parlons d'un acte quasi rituel parce que chaque geste paraît réglé avec la précision qui caractérise le rite.

(3) Les observations effectuées les 28 mars (7 h 15 - 8 h 55) et 4 avril (7 h 15 - 8 h 30) dans le bâtiment des voyageurs de la gare d'Argenteuil montrent que dès l'entrée du hall certains voyageurs se dirigent avec conviction vers la bibliothèque et ayant déjà préparé leur monnaie s'emparent du journal puis continuent leur marche en direction au souterrain, sans que ces quelques gestes supplémentaires donnent l'impression d'un ralentissement dans le rythme d'exécution de la séquence aller.



"E - Vous auriez aimé qu'il y ait une cafétéria dans la gare...

I - Oui, ça j'aimerais bien... bien sûr... on met des pièces, comme ça, c'est pratique... le matin on n'a pas le temps... si on a une minute, on a le temps de prendre un café en haut... il y a ça dans les gares, je ne sais pas... ça existe." VA 08.

"On peut toujours avoir un petit buffet on peut remplacer par des distributeurs...

I<sub>2</sub> - Un buffet c'est peut-être un peu un trop grand mot disons un distributeur pour boissons chaudes l'hiver et boissons froides l'été...

I<sub>1</sub> - de quoi vous désaltérer déjà... " AR 05.

- Les achats de la vie quotidienne. Ils recouvrent l'acquisition plus ou moins régulière de produits de consommation courante (alimentation, teinturerie, etc.).

"Je reconnais que pour les gens qui vont travailler et qui habitent assez loin de leurs commerçants attirés, ce serait plus pratique pour eux d'avoir au moins un self, un petit self... mais il ne faut quand même pas trop en demander non plus, parce que de toute façon les gens qui travaillent font leurs emplettes le samedi et le dimanche". CU 05.

"Je pense aussi qu'à la gare on pourrait trouver... des commodités telles que... quelques magasins. Surtout que... le Chesnay c'est quand même quelque chose qui est assez éloigné, si vous voulez. Donc on pourrait je pense y trouver des magasins de... enfin des commerces, des... comment est-ce que je pourrais m'exprimer ? quelque chose de, d'assez pratique, je sais pas, ça existe dans d'autres gares, des je sais pas moi, un fleuriste, un boulanger, enfin des, des commerçants... courants.

E - Quelque chose de pratique...

I - Quelque chose de pratique surtout. Enfin je vois... rien que par exemple le, la poste n'étant pas loin de la gare, c'est, c'est certainement un très bon endroit pour, pour la mettre. C'est quand même quelque chose de pratique. On sort du train, on a pas envie de courir à droite et à gauche pour y faire des achats. Je pense que ça pourrait être quelque chose... surtout que c'est un endroit où il y a pratiquement pas, enfin je parle du Chesnay, y a, y a pas de commerçants dans le quartier hein, c'est vraiment, c'est désert ce coin-là, donc ça, le fait d'avoir des commerçants, je pense que ça pourrait aider pas mal de... de femmes disons, enfin beaucoup... de voyageurs." CH-GA 06.

"Mais à l'Echat, s'il y avait quelque chose, il y avait une teinturerie, par exemple un pressing, ça c'est appréciable parce qu'elle était ouverte le matin donc vous pouviez donner du linge... ça ce

sont des commerces... quand je parlais de boulangers ou des choses comme ça, ce sont des commerces qui sont agréables pour une femme qui travaille... ou un pressing, ou des choses dont on a besoin tous les jours et qui évitent justement de courir, puisqu'il n'y a pas de commerçants, il faut toujours aller au centre, aux centres commerciaux". CU 06.

Ces propositions montrent que les usagers souhaitent pouvoir raccrocher à la séquence travail - domicile un certain nombre d'achats qui font partie de la vie courante, évitant ainsi la nécessité d'engendrer quotidiennement une séquence supplémentaire : "aller faire des courses après le travail".

L'usager oppose souvent les commerces de première nécessité qu'il aimerait trouver dans la gare ou à proximité aux boutiques de "frivolités" se rattachant à un autre type de consommation qui, semble-t-il, n'a pas sa place dans la séquence travail - domicile.

- Les achats occasionnels (vêtements, cadeaux, disques, etc.).

"Maintenant si, autour de la gare, pour les gens qui rentrent tard, il y avait des boutiques plus près que le centre commercial, s'il y avait au moins une boulangerie dans toutes les gares maintenant, ils font des magasins de vêtements, etc. ça n'a aucun intérêt pour les gens qui travaillent ; je ne sais pas si les gens à 7 heures du soir, ont envie d'acheter un pull-over ou une jupe, mais enfin, moi, je n'ai pas envie n'importe comment... quand vous avez passé une heure et demi compressé dans le métro, vous n'avez pas envie d'aller vous choisir un petit pull-over... seulement du pain, on en a besoin, ou acheter un kilo de fruits, ou quelque chose comme ça." CU 06.

"Il devrait y avoir aussi un bureau de tabac dans le métro..."

I2 - et puis un boucher, un épicier, dans la station pour les gens qui arrivent tard le soir du bureau..."

I1 - oui, parce qu'ils ont mis un marchand je ne sais pas quoi, des frivolités, de bas et tout ça, on aimerait cent fois mieux un boulanger... " CU 05.

En opposant les commerces d'alimentation qui sont pour lui de première nécessité aux boutiques de "frivolités", l'usager montre, non pas qu'il est un prophète de l'austérité, mais que, toujours prêt à économiser perte de temps et fatigue supplémentaire, il place en priorité dans la gare, ou à proximité, les commerces qu'il utilise tous les jours et dont la présence sur sa route directe lui permet de se libérer d'une partie des contraintes du mode de vie.

"Il y a au moins 7 minutes à pied pour aller au centre commercial le plus proche, ça n'est même pas un centre commercial, il y a quelques boutiques, et on habite pas nécessairement du côté du centre commercial, bien entendu... donc, ça allonge considérablement le retour à la maison..." MB 02.

Ainsi donc, l'usager indique ici encore comment par sa pratique il acquiert une compétence lui permettant de se faire concepteur de la gare.

Nous allons voir à présent qu'il ne se contente pas d'opérer une hiérarchisation de ses besoins en matière de services commerciaux conformément aux exigences du mode de vie, mais qu'il est capable également d'en effectuer la projection spatiale.

La répartition proposée par l'usager se réfère à l'opposition entre les achats de types pendulaires d'une part et les achats de la vie quotidienne d'autre part.

L'usager situe les commerces correspondant à la première catégorie directement sur son passage. L'emplacement de la bibliothèque est très important ; si elle est trop latérale, l'usager ne peut l'utiliser :

"On peut acheter le journal, mais la vente... le kiosque à journaux est en dehors de la gare, alors c'est un dilemme, ou bien on achète le journal et on loupe le train... ou bien on prend le train et on va jusqu'à Paris sans lire le journal, parce que c'est à quelques secondes près vous comprenez." CH-GA 02.

"On vend des journaux, tabac en même temps, alors en attendant, on achète ce qu'on a à acheter là. C'est tout les gens, je vous dis surtout qui ont l'occasion, disons de passer dans la gare tous les jours, bon à ce moment ils s'arrêtent peut-être là, mais sinon les autres, la plupart des personnes vont au kiosque qui est sur les quais." AR 03.

En revanche, les achats de la vie quotidienne, qui se font généralement le soir autorisent un détour. L'usager situe donc les commerces quelque part dans la gare ou à proximité :

"Aussi, devant le R.E.R., c'est une place, je pense qu'il serait bon d'aménager quelques petites boutiques ; les gens qui reviennent de Paris, avant de rentrer chez eux, aimeraient parfois une boulangerie, par exemple, ou un strict minimum quoi... souvent il faut remonter plus loin en allant sur Boissy". BSL 05.

"Alors pour parler de la gare de Bellevue, en tant que gare dont je me sers et que je voudrais idéale, je dois dire que, pour moi, une gare d'arrivée dans une ville de banlieue devrait non seulement avoir ses magasins tels que bureau de tabac, kiosque à journaux, mais tout un petit centre commercial, je ne dis pas à l'intérieur de la gare, mais aux alentours... à l'intérieur de la gare, ce serait encore préférable." MB 02.

Nous notons qu'ici l'usager déborde le problème de la répartition des services ; la question n'est pas tant de déterminer l'emplacement des commerces à l'intérieur ou à l'extérieur de la gare que de concevoir l'équipement dans sa relation avec l'espace urbain environnant.

L'opposition entre frivolité et nécessité, comme nous l'avons dit, n'est pas le témoignage de la mentalité "protestante" de l'usager.

Elle nous paraît renvoyer plutôt à cette raison pratique que nous voyons affleurer tout au long de la recherche ; raison pratique que nous voyons s'étendre peu à peu jusqu'à l'entier du domaine de la nécessité. En effet, l'injonction qui dicte, depuis les conditions de travail, d'abord les horaires du transport par rail, puis ceux de la séquence qui précède, cette injonction s'applique aussi à certains actes de consommation : le petit déjeuner.

Ce que nous apporte de nouveau l'opposition frivolité / nécessité c'est que l'achat rapide et obligatoire du pain peut entrer dans une séquence bien tempérée. Si l'on veut bien se souvenir que la gamme tempérée est le résultat de deux calculs et l'ajustement de deux séries, on conviendra que l'usager en arbitrant les nécessités du mode de production et celles de la reproduction de la force de travail se livre bien à une activité analogue.

Il reste que la Raison Pratique est en effet une activité permanente : elle est construction de modèles sans cesse en jugement.

## B - DU CONTROLE AU QUAÏ.

Idéalement cet espace n'existe pas et l'on passe directement de trottoir à quai.

Dans la mesure où ce parcours ne peut être évité, l'usager en attend certaines qualités notamment au niveau des facilités d'accès (cf. II. C. L'économie pratique du temps).

L'aspect technique prime, le voyageur considère davantage les escaliers, les couloirs comme des outils plus ou moins bien adaptés, facilitant plus ou moins bien l'accomplissement du trajet que comme des espaces.

Le lieu s'efface devant les exigences du mode de vie : la fonctionnalité de l'accès.

Enfin, rappelons qu'aucune sous-séquence n'est insérée par l'utilisateur à ce niveau du parcours.

### C - LE QUAI.

Le quai est défini par l'utilisateur comme étant le seul point de passage obligatoire dans la séquence (il s'oppose en cela au hall qui, nous l'avons vu, peut être évité). Le quai est un espace différemment vécu à l'aller et au retour.

#### 1 - A l'aller.

L'étude des rythmes de la séquence aller par les observations (cf. II. B. 3.) a montré :

1 - qu'un ralentissement dans l'allure générale du voyageur intervient au niveau de l'accès au quai.

2 - que pour certains usagers qui cherchent à se placer dans un wagon déterminé, l'espace du quai semble encore s'évaluer comme distance à parcourir (c'est notamment le cas des voyageurs de la gare d'Argenteuil qui arrivent par la passerelle et veulent monter en tête de train).

Nous précisons ci-dessous quelques extraits illustrant en détail les modalités d'exécution de cette étape de la séquence :

Observations quai central d'Argenteuil le 22 avril 7 h 20 - 8 h 45.

"J'observe l'embarquement des voyageurs dans le train direct Argenteuil - Paris.

1°/ en tête.

Poste d'observation : à la sortie de l'escalier B (cf. le schéma des flux).

Train de 7 h 23 et 7 h 32.

Dès le départ du train précédent, de nouveaux venus s'avancent sur le quai côté voie 2 (Voie 2 : voie sur laquelle se trouve les directs).

La plupart des arrivants s'avancent assez loin en tête et je les perds de vue au moment où ils dépassent le poste d'aiguillage. Quelques rares individus s'arrêtent avant et prennent position en bordure de la voie.

Peu à peu, la surface, qui s'étend de mon lieu d'observation jusqu'au niveau posté d'aiguillage, se remplit.

Juste 1 ou 2 minutes avant l'arrivée du train, le flux des usagers se densifie nettement. Le quai reçoit donc une véritable forêt de voyageurs.

Sur le plan des rythmes, je note que les gens arrivent généralement d'un pas assez tranquille et s'immobilisent en un point donné après avoir esquissé un petit pas de côté. Puis la séquence se découpe comme suit :

- position d'attente (avec des variantes ; certains voyageurs restent immobiles et guettent le train, d'autres lisent un journal, discutent avec un compagnon de voyage, etc. ).
- avancée progressive au bord de la voie au moment où le train entre en gare puis arrêt en attendant le ralentissement et l'arrêt complet du train. Formation d'une haie serrée en bordure du quai.
- à l'arrêt du train, réajustement de la position sur le quai en fonction de l'emplacement de la porte du wagon qui est visée. Formation d'un groupe compact autour des portes.
- entrée dans le wagon à la queue-leu-leu après un nouveau stationnement assez bref.

#### Variantes :

Pour les personnes qui arrivent au dernier moment, la séquence est singulièrement raccourcie :

- débouchant du souterrain en courant, on se dirige au plus vite vers la porte du wagon que l'on a repéré :
  - . soit le plus proche (au milieu),
  - . soit le plus en tête ou le plus en queue, dans ce cas l'accès au wagon comporte une brève séquence de course le long du quai, quelquefois interrompue d'une légère hésitation (crainte que le train parte) mais sitôt reprise : on tâche de se rapprocher le plus possible du wagon choisi.

2°/ en queue.

Je me place à présent en queue de train, au niveau du plan de métro qui se trouve sur le quai. Le direct de 8 h 11 vient de partir. J'observe les départs des trains (voie 2) de 8 h 16

8 h 28'

8 h 34'

8 h 43.

Tous les gens qui passent à cet endroit du quai viennent de la passerelle. Je remarque seulement une ou deux personnes, arrivant par l'escalier A qui viennent se tenir à cet endroit. Presque tous les arrivants passent en tête. Les gens marchent d'un bon pas.

Lorsqu'un des deux trains (omnibus ou direct) est en partance, je vois des gens courir sur la passerelle et sur l'escalier qui descend au quai. Ils dépassent rapidement les wagons de queue et s'efforcent de monter dans le train dans les wagons les plus en tête.

Rythme et gestuelle : 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."

Ces observations montrent que l'espace du quai a une double fonction :

1° - c'est le lieu où s'inscrit la dernière étape du parcours : la plupart des usagers ont encore une certaine distance à franchir jusqu'à la prise de position en un point donné.

2° - c'est un lieu (le seul dans la séquence) qui accueille des pratiques d'attente.

Les usagers eux-mêmes perçoivent cette ambivalence du quai et nous allons voir que c'est par rapport à cette ambivalence qu'ils définissent leur propre conception d'un quai idéal.

1 - L'aspect vectoriel.

C'est l'aspect que saisit l'utilisateur lorsqu'il parle par exemple des difficultés de circulation ou de l'insuffisance du débit :

"Les quais au point de vue de construction... je ne sais pas... ils m'ont l'air tout à fait bien faits, ils pourraient être un peu plus longs, peut-être, toujours pour favoriser le débit considérable qu'il y a sur cette gare du Val d'Argenteuil, parce que le matin comme le soir, il y a énormément de gens qui prennent le train et les quais sont un peu saturés." VA 06.

"Oui, mais tout est pris dans le milieu... parce qu'il n'y a pas vraiment de place vraiment de place tout est pris dans le milieu par les piliers, les bancs, les distributeurs, tout, ça fait que de chaque côté des piliers et des bancs, il n'y a vraiment pas de place, il n'y a qu'une personne ou deux qui peuvent circuler, mais c'est tout." CU 05.

ou lorsqu'il évoque la trajectoire qu'il doit accomplir pour accéder au niveau d'un wagon déterminé (notons que l'espace du quai est orienté différemment suivant la stratégie de chacun : pour certains voyageurs c'est le souci d'économie du temps qui détermine le choix du wagon. On monte dans celui qui correspond à la sortie la plus proche. D'autres préfèrent payer la rançon d'un voyage confortable en perdant une minute à la sortie) :

"Moi, je me mets en tête, ceux qui vont (inaudible), ils sont obligés de se mettre en queue pour aller plus vite, il faut se mettre en queue quoi, parce que là, le changement, ben est en queue, à Reuilly c'est en tête, ça, si on veut aller plus vite il faut se mettre dans les wagons qu'il faut quoi. Je change à Reuilly, et le changement est en tête, j'essaie toujours de me mettre dans le wagon qu'il faut et puis le soir quand je reviens je me mets au milieu, entre la première classe et... la tête. C'est pratique, aussi, on peut se mettre en première classe... jusqu'à huit heures... mais moi ça ne me fait rien, ça ne me dérange pas tellement puisque je m'y mets jamais, il faut que je me mette au milieu." CU 04.

"Ah oui, parce que tous les gens commencent tous à la même heure le matin et ils finissent tous à la même heure le soir... parce que, vous savez, on prend ses habitudes : moi je me mets toujours au même endroit pour prendre le métro ; ça doit être le subconscient qui fait ça, mais l'habitude c'est la moitié de la personnalité... je pense que les gens se mettent toujours au même endroit, bon, le soir, je reprends au métro Crimée, je me mets à peu près au même endroit... d'ailleurs on voit toujours les mêmes têtes." CU 06.

"Moi je monte à l'endroit disons où les gens sont à peu près, disons que c'est mal réparti dans le sens que beaucoup de gens montent en tête de train finalement pour être tout de suite tout près du quai à Saint-Lazare aussi, enfin moi, je préfère mettre un peu plus de temps pour y aller, et être moins bousculé... en queue de train on a moins de chance d'être bousculé, puisque le gros de la foule est en tête de train." AR 03.



## 2 - Le quai comme espace de rupture pouvant accueillir des activités hors transport.

Dans le vécu de l'utilisateur, le quai s'oppose à tous les autres espaces de la gare parce que le temps y est vécu différemment.

Une fois sur le quai, l'utilisateur se sent enfin libéré de l'anxiété qu'il éprouvait devant la perspective d'une succession d'actes à accomplir. Il peut alors disposer de temps interstitiels :

"Je pars presque toujours à la dernière minute, comme beaucoup, et par conséquent, il faut que tout soit coordonné... alors, une fois que je suis sur le quai, ben, j'ai rempli ma tâche et donc je suis plus tranquille... c'est sûrement ça qui conditionne que je n'attache pas d'importance à la gare par elle-même, ou au hall, à la vie qui s'y passe et tout, quoi... parce que je suis venu là, pour un but précis... alors que, sur le quai, je n'ai pas de but précis... une fois que je suis sur le quai, je ne suis plus pressé, je n'ai plus que le train à attendre... alors, qu'avant, il y avait une tâche plus précise à faire, les autres ne comptent plus." AR 08.

"Je suis un peu moins crispé que lorsque j'arrive dans cette gare là, pour prendre mon billet ou pour prendre ma carte... c'est vrai que, lorsque j'arrive, j'ai un souci, ne pas perdre de temps pour prendre mon billet, pour prendre ma carte, de façon à ce que je ne loupe pas le premier train qui vient... alors ça me contracte peut-être plus et que tout ça fait, qu'étant plus contracté, ben, on profite moins de la vie." AR 08.

Cet énoncé montre bien que pour le voyageur le "quai" est le seul "lieu" véritable de toute la séquence aller. C'est souvent le seul endroit où il lui est possible d'insérer une sous-séquence à l'intérieur de la séquence principale et c'est pourquoi il réclame avec insistance la présence d'un certain nombre de services sur le quai (bibliothèque, distributeur de boissons, etc.).

Le quai conçu par l'utilisateur est donc un espace qui d'une part possède un certain nombre de qualités pour l'attente (chaleur, sièges, abris, services divers) et qui d'autre part est aménagé dans une perspective de facilitation de l'écoulement des flux (accès facile à tous les niveaux, largeur suffisante pour circuler rapidement, bonne orientation des escaliers, etc.).

## 2 - Au retour.

Au retour, les utilisateurs n'abordent le quai que sous l'aspect vectoriel. Il n'y a pas lieu de séjourner, ni d'insérer des sous-séquences.

Les seules revendications concernent donc les facilités de dégagement et l'absence de ruptures climatiques (cf. II. C.).

DEUXIEME PARTIE

GARE ET ESPACE URBAIN

"Le train disparu, la gare part en riant à la recherche du voyageur".

René Char - Aromates chasseurs.

---

Cette deuxième partie comprend quatre chapitres :

- I. L'ESPACE URBAIN DANS LA GARE DE BANLIEUE
- II. ESPACES URBAINS ET URBANISATION DES LIEUX
- III. LA GARE DANS L'ESPACE URBAIN
- IV. LA GARE DE BANLIEUE COMME GRANDE GARE



Lorsque l'usager a intériorisé des contraintes qui dans le mode de vie impliquent des caractéristiques du mode de production (horaires, minutage, mobilité de masse) il n'a pas pour autant renoncé à insérer des séquences de type urbain (1) à l'intérieur même de ce qu'il considère pourtant comme un temps de travail (cf. première partie).

Il n'y a là qu'un effort pour désenclaver un lieu de travail et nous en connaissons beaucoup d'exemples (2). Ce désenclavement apparaît aux yeux de l'usager comme un effet psychologique de l'environnement (dans la mesure où il oppose environnement du travail et environnement hors travail) :

"Quand on arrive à la gare, on plonge déjà dans le travail, on arrive là, on sait que c'est un moyen de transport pour aller travailler... et moi j'estime qu'au contraire, il faudrait quelque chose qui vous permette de vous évader le temps que vous voyagez, enfin, quand vous attendez le train... alors vous arrivez au travail avec un esprit plus dégagé, plus gai..." VA 08.

La contradiction n'est pas une contradiction véritable puisque l'exécution de la séquence n'est pas en cause mais seulement son "paysage".

"La gare, on va l'emprunter il n'y a pas de problème, bon, puisque je dois aller à Paris, soit n'importe où, je suis obligé de passer par la gare pour prendre le train, autant qu'elle soit comme elle est, c'est-à-dire pas trop mal, et qu'on s'y trouve bien..." VA 07.

Jusqu'ici nous sommes dans le domaine du paysage, c'est-à-dire de l'illusion :

"E : Vous aviez dit que vous aimeriez avoir l'illusion de ne plus avoir de soucis quotidiens..."

(1) Urbain renvoie ici à urbanité (socialisation) et à société urbaine (consommation).

(2) Cf. L'espace de Travail, - I.S.U. 1974.

I : Oui, ce n'est effectivement qu'une illusion, parce que étant responsable politique et syndical, je sais très bien que ce n'est pas comme ça, que ce n'est pas avec des trucs comme ça qu'on endort les gens, que ce n'est pas comme ça que je changerai les transports, les conditions de vie, c'est une autre lutte mais il me semble qu'à travers les voyages, et tout ce qui s'y rattache, c'est-à-dire un aéroport, une gare devrait pour un temps permettre de s'épanouir un peu plus, de vivre un peu plus intensément quoi... " AR 08.

Pourquoi est-ce une illusion ? Parce que dans son enchaînement, dans les séquences liées au travail, le temps de transport appartient au capital :

"C'était une deuxième vocation des gares, c'est de transporter des gens d'un lieu de travail à un endroit où ils se reposent où ils dorment, ne s'arrêtent au Chesnay Gagny que les trains qui ramènent les travailleurs ou qui les emmènent, c'est le train communiste quoi. Enfin je veux dire c'est le train qui ne sert qu'à ça quoi ; et quant il ne sert qu'à ça, c'est la gare du capitalisme". CH GA 02.

C'est ce rapport entre vie quotidienne et engagement dans le travail qui donne à la gare un sens :

"Alors, je pense qu'on pourrait améliorer tout ce qu'on veut du décor de la gare, mais le sens profond de leur existence ne changerait pas". MB 02.

"Une gare, c'est mortel, du fait qu'on y va travailler, c'est peut-être ce qui la rend mortelle, mais enfin la gare, c'est cette forme de lieu, de tremplin pour le travail, on pourrait enfin... lui enlever cette tare. C'est comme une tare enfin, c'est vraiment un lieu de passage, c'est comme si... je ne sais pas, c'est exactement comme s'il y avait, ... dans une bouche d'égoût le matin, vous rentrez dans la bouche d'égoût parce que vous savez très bien que vous ressortirez par là le soir. Mais le reste du temps, bon vous êtes dans la bouche. Vous êtes dans l'égoût quoi, et puis il faut passer par la bouche. On pourrait faire oublier que c'est une bouche d'égoût". C 06.

Ce sens, le travailleur ne souhaite pas qu'il soit parfaitement connoté par le décor. De ce côté-ci il ne s'agit que d'une connotation (1) (qui relève donc de l'illusion). Mais de ce côté, c'est également celui par où la ville "entre en gare". C'est ce qui reste à démontrer.

---

(1) s'opposant ici à la dénotation.

En effet, il ne s'agit pas seulement d'établir qu'il existe entre la gare de banlieue et l'espace urbain quelques liaisons "naturelles" qu'impose le flux périodique des usagers et la possibilité de commerces dits annexes dont la liste relèverait éventuellement de besoins assez faciles à identifier.

Le problème c'est d'établir le type d'intégration de la gare de banlieue dans l'espace urbain, type d'intégration qui est nécessairement lié aux pratiques des usagers, à l'histoire de ces pratiques, à la manière dont cette histoire se reflète dans leurs modèles d'action et dans leur symbolisme.

C'est la raison pour laquelle nous essaierons d'abord de définir comment l'espace urbain est présent dans la ville à travers ce symbolisme et l'image des pratiques que nous donnent les usagers.

La gare de banlieue, en effet, est à la fois cause et produit du mode de vie suburbain, même si ce mode de vie fait l'objet de discussions (1).

---

(1) Lorsque Gans engage le débat sur la spécificité du mode de vie dans la banlieue américaine, il montre que la vie en banlieue ne développe pas véritablement un style de vie spécifique dans la mesure où les gens qui s'installent dans la communauté nouvelle n'expriment pas d'autres valeurs que celles qui sont propres à leur groupe social et qu'ils transportent avec eux. Pourtant le matériel sur lequel il développe son analyse nous apparaît comme typique d'un mode de vie qui, s'il n'a pas à proprement parler sa source dans la banlieue elle-même, trouve dans cet environnement matière à s'exprimer de façon spécifique. Ceci nous ramène également aux observations de D.H. Whyte sur l'homme de l'organisation.



## I - L'ESPACE URBAIN DANS LA GARE DE BANLIEUE

---

### A - LE MYTHE DE L'URBAIN ET LA REALITE BANLIEU-SARDE.

Parler du mythe de l'urbain, c'est s'exposer à toutes les critiques qui s'adresseraient à une reconstitution artificielle de l'urbain d'après des traits idéologiques. En fait nous voulons simplement montrer que l'usager, quelques qualités de l'urbain semblent s'imposer à la gare de banlieue, éventuellement d'une manière conflictuelle c'est-à-dire qui oppose la gare issue de l'époque industrielle et du chemin de fer à vapeur aux exigences de la "modernité" :

#### 1 - Le moderne.

"E : Vous avez l'impression que ça pourrait être beau quand même une gare ?

I : Ah oui pourquoi pas, on pourrait en faire une très moderne tout en verre ou en je ne sais pas quoi, qui pourrait être très agréable, avec des plantes vertes ou des trucs (rire) tandis que là j'avoue qu'elles sont vraiment tristes". V 06.

"Prenez par exemple sur... tout ce que vous voudrez, tout à l'heure j'ai pris un hall d'aéroport, pensez un hall de banque, prenez... tout ce qu'on rénove actuellement, bon bah on a envie d'y entrer rien que de... rien que pour le fait d'y rentrer, alors on se sent bien, un hall de gare je ne sais pas si vous vous y sentez bien, mais moi je ne m'y sens pas bien du tout... je ne me sens pas du tout à l'aise là dedans alors si c'est en plus... c'est froid, vous avez un monsieur en blouse grise, pas quelque chose de plus gai en plus... hein, je ne sais pas, disons on n'a pas voulu faire gai... c'est pas vrai, ou alors c'est à désespérer, enfin je me souviens moi des gares de mon enfance, je ne vois pas beaucoup de changements, j'ai 45 ans, alors en trente ans j'ai pas l'impression que ça a évolué". C 05.

Quelle signification l'usager donne-t-il à la modernité dans son discours sur la gare de banlieue ? Dans les extraits qui viennent d'être cités, on voit que le moderne s'inscrit dans



l'emploi de certains matériaux, dans l'application d'une certaine esthétique qui symbolise l'appartenance des équipements à l'époque actuelle. Le caractère plastique, l'aspect visuel des bâtiments sont les apparences du moderne mais ils ne peuvent constituer à eux seuls la modernité. Pour l'utilisateur, qui ne sépare pas le signe de l'usage, une gare n'est véritablement moderne que dans la mesure de son adaptation aux pratiques quotidiennes. Nous l'avons vu en première partie, les usagers tendent vers une rationalisation de leur pratique qui exige certaines qualités fonctionnelles de l'espace. On notera donc qu'il y a une certaine connivence des usagers avec la fonctionnalité qui préside à l'aménagement de l'espace. Le moderne c'est en quelque sorte l'adapté aux modèles qui gouvernent la logique urbaine.

La plupart des gares récemment construites qui figurent dans notre échantillon sont définies par les interviewés comme des gares neuves plutôt que modernes, dans la mesure où l'utilisateur juge que le niveau des services offerts est insuffisant, mal adapté à sa pratique.

## 2 - Le matériau.

"Les matériaux qui sont employés dans cette gare ne sont pas très engageants, il s'agit généralement de ciment... j'ai vu dans d'autres gares qu'il y avait des carrelages de couleur jaune ou verte, qui ne semblent pas tellement s'altérer à la poussière ni à la crasse et qui sont très agréables à regarder, alors que la gare de Bellevue n'a absolument rien de tout cela, je pense que c'est un petit peu dommage". MB 03.

"Je ne sais pas, des revêtements, des sols, des murs, ça doit être fonctionnel mais toujours dans un but de décoration... on trouve à l'heure actuelle des matériaux qui sont fonctionnels et très décoratifs et puis qu'est-ce qu'on peut encore trouver..." VA 06.

Il nous semble que dans la prise en considération du matériau, l'utilisateur accepte l'idée que l'emploi du matériau est signifiant par rapport non à l'usage mais à une symbolique de l'usage.

Cela veut dire qu'il a intériorisé des valeurs dites du moderne, à cette réserve près qu'il ne les confond pas avec des pratiques : une gare agréable n'est pas nécessairement pratique et l'on ne doit pas confondre usage et usure.

### 3 - L'opposition gai / triste.

Ces qualités morales sont représentées dans la gare par des qualités urbaines. Si la plupart des affiches symbolisent le décor urbain, certaines correspondent parfaitement aux modèles du Voyage (1) : ce sont les affiches qui visent à mieux réintégrer le déplacement dans le transport ou bien à restituer la gare dans l'espace urbain, comme équipement urbain.

"Je voudrais voir davantage à la gare de Bellevue des affiches de voyage, parce que je pense que c'est un caractère avec une gare et en même temps c'est assez dépaysant... on voit une affiche de Londrés, on prend le train, on peut rêvasser qu'on va à Londrés, c'est peut-être le moyen qu'aurait une gare de rentrer dans la personnalité d'un individu pour quelques minutes, le temps d'un voyage..." MB 02.

"... des images de la France ou de la ville, quelque chose qui attire l'attention... qu'on peut regarder quand on attend deux minutes, parce qu'autrement on est debout et on attend un train... c'est vraiment idiot, je trouve. On regarde mais on ne voit rien, seulement le train, les quais c'est tout... euh, c'est pas très gai, je pense, comme images..." C 03.

#### sombre / clair :

"... ça manque de lumière, c'est sombre... peut-être des baies vitrées... il faut éclairer, même en plein jour... c'est ça une mauvaise impression". C 03.

"... On est plus gai quand on voit un cadre clair qu'un cadre foncé... c'est vrai quand vous vivez dans quelque chose de foncé, personnellement ça influe sur le moral ; si je suis dans un cadre gai et clair, personnellement, je trouve que c'est mieux"... AR 06.

La clarté, ce sont aussi les baies vitrées avec la vue sur l'extérieur (l'espace urbain ou les quais) qui permet une appropriation au niveau symbolique :




---

(1) Cf. Henri RAYMOND ; Habitat, Modèles Culturels et Architecture, in L'Architecture d'Aujourd'hui n° 174.  
Juillet - Août 1974.

"... La musique, j'adore ça... je n'ai plus trouvé que ce hall de gare avait l'air si triste, parce que j'écoutais la musique... je ne voyais plus le hall..." VA 03.

Au bruit, aux barrières, aux contrôles d'un univers "caserne avec des grilles et des barres", on oppose la musique douce, les plantes vertes, les peintures...

"... Je préfère voir des fleurs, je préfère voir la gaité, je préfère entendre de la musique, je préfère enfin... tout ce qui est loisir, puisqu'on essaye d'aller vers la société des loisirs, et bien qu'on vous les mette à portée de la main... ; on a déjà si peu le temps, alors au moins quand on en a un peu, qu'on en entende... pour quelqu'un qui aime la musique, qu'il puisse en entendre au moins dans le hall de la gare..." VA 03.

#### 4 - L'entretien : L'opposition sale / propre.

Cette opposition peut être considérée comme une opposition de qualités urbaines : on sait que le modèle culturel de cette opposition concerne les espaces de l'habitat. Il semble que c'est dans cette opposition que se manifeste mieux la possibilité de l'appartenance de la gare à l'espace de l'usager.

"... La gare d'Argenteuil est un objet usuel qui n'est pas soigné... c'est comme une personne négligée, c'est pas agréable à regarder..." AR 06.

Le "soigné" renvoie au "faire" qui implique que la gare de banlieue (au moins certains espaces) pourrait être faite tous les jours :

"... I : La gare doit être pratique, soignée..."

I2 : Il ne faut pas faire un décor..."

I : Il vaut mieux entretenir ce qui est..." CH GA 05.

"I : Les traces que l'on voit comme ça, ce sont des chewing-gums... crois-tu que les usagers ont besoin de jeter leur chewing-gum par terre..."

I2 : Crois-tu que toutes ces traces sont du chewing-gum d'une journée... si c'était fait tous les jours..."

I : Oui ça manque d'un service d'entretien..." CH GA 05.

"Elle est mieux tenue qu'une autre, on ne sait pas quand c'est fait, mais elle est quand même mieux tenue..." VA 05.

Ce qui renvoie au mythe de l'urbain, c'est le caractère anonyme et impersonnel de l'entretien qui se présente comme un service qui doit apparaître seulement dans son résultat.

"... nulle part il n'y a de service de nettoyage dans les gares..."  
CH GA 05.

"... la gare est sale sur les pylones, ils ne peuvent les nettoyer, c'est plein de poussières dessus, les vitres ne sont pas nettoyées..." VA 07.

Si nous faisons entrer l'opposition sale / propre dans ce que nous appelons la qualité mythique de l'urbain pour la gare de banlieue c'est que l'entretien, le nettoyage apparaissent comme des services typiquement urbains.

La déréliction éventuelle de certaines gares, c'est aussi parfois l'expression de la stratification :

"Au Chesnay, on peut pas dire que c'est sale, vu qu'il n'y a pas de gare, c'est une halte..." CH GA 05.

"I : Tu as des endroits où c'est propre : dans les aéroports..."

I2 : Ce n'est pas fréquenté par la même clientèle..." CH GA 05.

#### 5 - Le confort.

Le mythe du confort apparaît comme un ensemble de qualités affectant des lieux, et l'apparition du confort dans les gares (comme dans beaucoup d'autres lieux publics) nous semble liée à une unification des lieux urbains suivant des modèles sociaux bien définis : plantes, fauteuils, tapis ou revêtements du sol... qui fonctionnent du reste également pour l'habitat (ce qu'on appelle le style moderne qui évolue assez vite avec le temps).

On en trouve une démonstration dans l'opposition gare / aéroport.

"... Les aéroports, c'est confortable... y a d'excellents fauteuils, on s'y sent bien c'est douillet... tandis qu'un hall de gare c'est froid, ah oui, c'est pas douillet... ça manque de coussins, ça manque de chaleur, oui"... VA 03.

#### B - L'URBANITE DANS LA GARE DE BANLIEUE : RELATIONS AVEC LE PERSONNEL.

"... I : moi je trouve que les types du guichet ne sont pas aimables..."

I2 : il faut dire que dans la gare même... il faut dire aussi que le service... elle est en banlieue... on ne peut leur demander grand chose..." VA 08.

"... il y a un mauvais contact, car quand le client demande à l'employé un renseignement, on a toujours cette impression que c'est strict, qu'il n'y a pas la facilité où l'employé peut donner le renseignement, parce que il y a 4 ou 5 personnes encore à servir qui sont derrière le gars qui lui pose le renseignement... bon, il n'a qu'un but, c'est de ne pas faire perdre de temps au gars qui attend son ticket pour prendre le train..." C 04.

"... il était... très compétent, très accueillant, tel que je m'imagine quelqu'un dans une gare, il faut avouer qu'il n'y avait pas beaucoup de monde, il n'y avait pas la queue, donc il avait le temps d'être... normal... quoi parce qu'autrement c'est des attitudes qui ne sont pas normales... je sais ce que c'est d'avoir affaire avec le public, c'est pas toujours agréable. Là, il était comme on doit être, aimable et accueillant. Je pense qu'il avait le temps ; c'était bien..." CH GA 06.

A travers ces énoncés s'exprime d'abord (VA 08) l'idée que le service complet comme celui qu'on attend d'une grande gare. Ensuite que la relation avec le personnel est dépendante de la nature même de la gare de banlieue : attendre c'est en fait (C 04) faire attendre, et le temps nous l'avons vu joue un rôle spécifique dans la séquence transport.

Mais il n'y a aucun doute que la relation avec le personnel fait l'objet d'une demande :

"... A cette gare du Chesnay-Gagny, je suis toujours tombé sur des gens sympathiques, monnaie ou pas monnaie... jamais de problèmes. Ca n'a pas toujours été le cas partout..." CH GA 06.

"... Chaque fois qu'on prend le train, je téléphone pour me renseigner, on est toujours bien reçu... c'est la gare de Ris ou d'ailleurs... chaque fois on nous répond gentiment et très poliment que ce soit à n'importe quelle heure..." G 02.

et que lorsque cette demande est satisfaite, on obtient le tableau d'une sorte de perfection dans les rapports : "tout le monde il est beau, tout le monde il est gentil".

"... On vous répond toujours aimablement, on est bien renseigné, ces employés sont aimables... c'est rare que vous tombiez sur un acariâtre, ils sont aimables même avec les étrangers ; les personnes âgées, qui venaient les trouver un peu pour raconter leurs petites histoires, ils avaient la patience de les écouter dans la possibilité de leur temps, même des jeunes 20/22 ans, ils ont la conscience professionnelle au point de vue caisse, au point de vue tout, ils faisaient très attention à leur travail..." V 03.

Que cette demande ne soit pas satisfaite et la frustration se manifeste :

"... pour les services grandes lignes, je ne m'adresse pas à Grigny... j'ai demandé un renseignement trois fois de suite et personne ne m'a répondu... alors j'ai pas insisté... je voulais une carte avec les horaires... le personnel continuait de parler en m'ignorant... je suis partie..." G 02.

Naturellement la demande de relations avec autrui n'est pas du tout spécifique de la gare de banlieue. Quelques psychologues, sociologues, psychanalystes y voient une sorte de caractéristique écologique du milieu urbain, suivant en cela Tönnies, et après lui Mitscherlich (1).

C'est dans ce sens qu'on peut d'abord interpréter l'insatisfaction de l'usager. Toutefois un autre type d'insatisfaction nous semble au moins aussi important, c'est celui qui se présente comme demande au sein même de la séquence transport.

"... Vous n'avez pas toujours de monnaie, il y a un monde fou qui se précipite devant les distributeurs automatiques, si vous n'avez pas le temps d'attendre ou que ça ne va pas, vous allez au guichet, ben on vous envoie promener". G 03.

Pourquoi cette demande est-elle importante ? Parce que le trouble de la séquence c'est le trouble dans l'exécution automatique de cette séquence, et dans ce cas le personnel prend le relais, il semble présent comme une offre de relation, un secours. On voit nettement la nécessité de ce recours dans la crainte de la "gare vide" :

"... Dans les gares de banlieue, le personnel pourrait être remplacé par des machines ; mais le problème, c'est celui du métro, hein, les gares sont très souvent isolés ; il n'est pas mauvais qu'il y ait quelques personnes même en uniforme, là dans la gare, la nuit ça peut rassurer certains voyageurs... mais si ça doit être sa seule fonction, c'est plus du personnel traditionnel..." V 05.

"... Le métro à New-York est peu sûr, à cause de l'absence totale de personnel... on ne peut demander rien à personne ; enfin, enfin on ne peut demander sa route, sa voie... là c'est pareil... il y a le monsieur derrière le guichet... sur le quai on ne voit jamais personne, il n'y a pas de personnel..." MB 01.

---

(1) Tönnies o. c. Mitscherlich, Psychanalyse et urbanisme - Les essais, N F R 1967.

"... A Grigny II, quand j'attends un quart d'heure, ça y est, je commence à être dans tous mes états, à regarder sans arrêt ma montre pour voir si le train va arriver... voyez, c'est presque un état de panique... j'ai qu'un hâte, c'est que le train arrive... elle me rend nerveuse cette gare ; quand vous avez du personnel, vous avez moins cette sensation du danger, vous vous sentez plus rassuré, vous n'êtes pas là à guetter s'il y a quelqu'un de caché dans un coin ... ou cette sensation qu'il y a quelqu'un qui va vous sauter par derrière... ou à guetter le moindre bruit de pas, à regarder qui est-ce qui descend..." G 01.

Parler de la déshumanisation du transport n'a de sens que par rapport aux conditions pratiques d'exécution de la séquence et n'indique pas un concept abstrait comme l'absence de rapports aux conditions pratiques d'exécution de la séquence et n'indique pas un concept abstrait comme l'absence de rapports humains dans la ville.

Le recours possible au personnel : ou bien contre les dérèglements de l'automatisme, ou bien contre les troubles de la séquence tels que nous les avons décrits en partie I (dangers, obstacles, etc.) implique non une aspiration vague, mais un besoin de relations urbaines.

L'urbanité qu'exprime cette demande est toujours liée à la ville comme ensemble de services collectifs, mais ensemble de services qui sont réellement des rapports sociaux et pas des institutions complètement réifiées :

"... Cette cage vitrée, c'est un obstacle, c'est une barrière... on n'entend même pas leur voix, quoi... vraiment, ils n'existent pas... on les voit mais c'est tout... il y a quand même une certaine épaisseur de vitre... les guichets c'est déjà plus chaleureux... vous entendez les gens parler tandis que là, on les voit derrière une vitre, et encore... parce que, très fréquemment, la cage est fermée, et il n'y a pas de monde dedans..." G 01.

"... ils font partie des meubles, quoi ils sont toujours cachés, derrière des guichets on voit à peine le haut de la tête... vous ne savez pas à qui vous parlez... c'est pas eux qui vous empêcheront de prendre le train... A la rigueur, je concevrais très bien une gare sans personne, ça ne me gênerait pas..." V 01.

"... les rapport sont très agréables... on ne les a jamais vus et on ne leur a jamais parlé, alors, on ne peut pas dire que c'est désagréable... je crois que c'est bien comme ça... moins on a de contacts, mieux ça vaut..." G 03.

En dépit de la conclusion de G 03, nous pensons que la dénonciation du manque d'urbanité reste identique, y compris quand elle se dissimule derrière un pot de fleurs :

"... le personnel, vous le voyez pas, il est habillé en bleu marine, c'est triste, c'est gris, tous pareils, ils ont tous la même casquette, je préférerais avoir des distributeurs automatiques cachés dans des pots de fleurs..." V 01.

Le rejet du contrôleur, c'est justement la lutte contre l'obstacle injustifié, et éventuellement contre une institution qui remplace la relation par l'application de la norme :

"... il faut quand même compter sur l'honnêteté des gens, dans 90 % des cas ils achètent leur carte de train... ça leur fait perdre du temps, et puis ça ne plait pas à tout le monde de se voir contrôlé à chaque instant : au départ, à l'arrivée, dans le train..." VA 06.

"... trois contrôleurs pour la gare du Val, c'est beaucoup... il faut les payer... s'il n'y a pas de contrôle, ben ils économiseraient de l'argent, il y a trop de contrôles... surtout en semaine, quand les gens ont leur carte... c'est ennuyeux, c'est inutile, perdre notre temps ça nous énerve... j'en veux pas à lui le contrôleur, mais de par sa fonction il nous embête... alors qu'il ramasse les tickets, il pourrait ramasser un ticket d'il y a 10 ans qu'il le prendrait sans rien dire, donc en fin de compte, je trouve que c'est très énervant et que ça ne sert pas à grand chose..." VA 05.

"... je considère que je suis une femme honnête, et une fois j'ai... je suis assez pressée, j'avais mes enfants à la maison, un tas de soucis j'ai oublié ma carte chez moi, il a fallu que je paye 20 F... enfin je considère que bien sûr le règlement c'est le règlement, mais enfin je ne pense pas que j'apparaisse comme vraiment vouloir demander à tout prix... mais enfin, moi personnellement, j'aurais été contrôleur, il me semble que j'aurais laissé passer... enfin, je n'admets pas non plus ce genre là, le genre flic..." V 02.

"... il faudrait, non pas des contrôleurs, mais des gérants de gare ; ils essaieraient de faciliter la tâche aux gens et non pas de les bloquer par des contrôles inutiles..." VA 06.

#### C - LE MANQUE DE CENTRALITE.

"E : ce n'est pas un endroit où on peut faire quoi que ce soit, vous avez dit,..."

I : non, par exemple la gare Montparnasse, c'est un endroit vivant... on peut faire... manger... ou lire enfin... acheter tous



les journaux qu'on veut... puis regarder des tas de choses... tandis qu'à la gare de Bellevue il n'y a vraiment rien à voir... c'est désert... il y a deux ou trois banquettes, toutes vieilles..." MB 01.

"... aujourd'hui, tout est un petit peu déformé, que ce soit la publicité, ou les conditions de vie mais je dis qu'un pôle d'attraction c'est plus un grand magasin : un Prisunic, etc... alors que la gare devrait aussi être un pôle d'attraction... alors que là c'est un pôle de concentration... alors là on se croise, on se presse pour prendre le train, on se presse pour prendre le bus, il y a une concentration, mais ce n'est pas un pôle d'attraction, puisque rien ne nous attire dans ce lieu... quand vous êtes sur la place de la gare, vous êtes dans un cul-de-sac, il faut revenir par où vous êtes venu et il n'y a rien à faire". AR 08.

Opposer grande gare et gare de banlieue, ce n'est pas demander à celle-ci la totalité de pratiques et de services de celle-là. C'est solliciter pour la gare de banlieue quelques qualités urbaines qui la distinguent de l'arrêt du train :

"Mais la gare en elle-même, non, c'est l'arrêt du train, on dit la gare, on devrait dire... on dit bien l'arrêt du bus, on pourrait dire l'arrêt du train... ce serait le titre qu'il faudrait mettre. Hein c'est pas normal quoi, c'est vraiment du Far-West quoi, une gare Far-West quoi, c'est une halte, c'est pour ça que vous voyez nous on a toujours traduit ça comme ça, en nous disant que c'était une halte." CH GA 04.

"I : A part les passagers, elle est morte, il n'y a aucune vie propre à la station.

I<sub>2</sub> : Il n'y a aucune vie propre à la station... c'est parce qu'il y a uniquement des passagers, on peut dire qu'il n'y a aucune vie propre rien, les gens ne font que passer là, c'est tout, ils passent où ils attendent, il n'y a aucune activité propre, c'est comme une bouche de métro, une bouche de métro n'a aucune activité propre, bon... encore que dans certaines stations on trouve des kiosques, on trouve des choses comme ça, mais enfin, par elle-même c'est un accès..." BSL 01.

Très peu de gares échappent à ce genre de critiques (citons Saint-Germain-en-Laye, presque un centre local) et le désert d'urbanité est un phénomène typiquement banlieusard.

Au "non lieu" de la gare de banlieue s'oppose des lieux ayant des qualités centrales : la grande gare et plus encore l'aéroport.

"E : Pour vous un aéroport, c'est encore plus agréable...  
 I : Ah oui, oh oui, c'est très agréable, je sais que la voix des femmes qui parlent est changée par le micro, c'est fait exprès... j'aime bien j'y resterais des heures moi... d'ailleurs avant d'être opérée, j'étais déjà cardiaque, j'allais à Paris, et je m'asseyais dehors pour prendre un wimpy ou un truc comme ça, et je restais des heures, je regardais les gens qui passaient tout ça... j'aime bien... puis d'ailleurs je trouve que ça fait énormément de bien... on voit beaucoup de choses... auxquelles on fait pas attention en temps normal..." G 02.

Le bruit dans son sens positif, le spectacle, la polyfonctionnalité du lieu caractérisent la grande gare. Le vécu de la grande gare se présente de manière tout à fait différente : on sort là du quotidien et les actes y changent de sens.

"Et puis c'est grand, y a de l'espace dans ces grandes gares, hein c'est plein de bruit, c'est des gens qui parlent, qui se bousculent, c'est pas la même forme de bousculade que quand on est... quand on fait ça le matin quoi. Pas la même chose, les gens sont de mauvaise humeur le matin, surtout l'hiver." G 02.

Le brassage culturel et une atmosphère poétique liée au voyage marquent la physionomie de la grande gare.

La gare se teinte de rêve, et peut-être l'usager y voit-il se profiler l'ombre des femmes de Delvaux, cachées dans l'épaisseur de la gare. Le temps d'errance, de dépaysement possède une pondération différente où l'usager retrouve pleinement sa pensée et sa sensibilité.

"Et puis il n'y a d'aventure pour personne... les gens sont des habitués ; ils prennent le train régulièrement ; il n'y a aucune aventure là-dedans, ça se passe et c'est banal... c'est pour ça que je dis qu'il n'y a pas d'événement ; il ne se passe rien... ça s'explique un peu... tandis que dans une grande gare, il y a des gens qui se retrouvent, il y a des gens qui se retrouvent pas, il y avait des gens qui avaient convenu de se retrouver sur les tamponnoirs et puis il n'y a personne à les attendre... alors ils ne connaissent rien à la ville, ils ne savent pas quoi faire, ils demandent, ils racontent... là, rien, jamais rien..." MB 01.

"I : Ici, il n'y a rien de spécial, on sait ce que font les gens, on sait ce qui se passe, pas de problème à poser... des gens qui reviennent le soir, ils sont crevés, ils vont pour se coucher, ils vont regarder la télé..."

I<sub>2</sub> : Oui, là, tout le monde est dans le même cas... tandis qu'à la gare Saint-Lazare il y a les touristes, il y a des gens qui vont aller à l'étranger...

I : il y en a qui draguent...

I<sub>2</sub> : ... il y a des drageurs, il y a de tout, pas seulement des gens qui prennent le train, il y a toutes sortes de gens, ce qui diversifie drôlement le spectacle... si spectacle il y a ... toute l'atmosphère est différente... là les gens prennent le train, ce sont des gens qui travaillent ; ou à part certaines personnes, ça dépend des horaires... des femmes qui promènent leurs enfants... il y a peu de cas particuliers en fait... " VA 09.

La gare, si grise se pare quelquefois, des couleurs de l'aventure. La recherche poétique dans la ville déborde des lieux circonscrits ou traditionnels, elle peut même se fixer sur des lieux récents :

"I : Maintenant... à propos de l'atmosphère poétique dans du moderne, est-ce parce que c'est plus grand, parce qu'il y a davantage de choses je n'en sais rien, mais, une gare comme la Défense... est peut-être beaucoup plus de la ... comment dirai-je ... de développer cette atmosphère poétique que Saint-Germain, parce que la Défense a déjà une ... mission qui excède uniquement le passage des voyageurs, il y a des tas de choses à la Défense, il y a le marché de la Défense, il y a ... des cinémas, il y a des drugstores, il y a des tas de choses, alors bien entendu les gens sont plus ... disposés à y rester et en fin de compte à y rêver. Alors que encore une fois Saint-Germain paraît être totalement utilitaire... et heureusement peut-être". SG 05.

Nous sommes ici dans une poétique de l'animation qui reprend des thèmes bien connus des mass média ; constat qui trouve sa source dans le "désert" des banlieues :

"E : vous disiez tout à l'heure : les gens ne laissent pas de traces... I : oui, c'est vrai, quand le train est parti, il n'y a personne... le quai est vide ... c'est ça que je voulais dire... quand le train est parti, il n'y a plus personne, c'est ça qui est frappant... A Montparnasse, il y a un train qui part, il y a toujours autant de monde... tandis que là quand le train est parti, c'est un carrelage rouge et rien dessus... c'est vide ; vide... c'est très frappant..." MB 01.

#### D - UN ESPACE URBAIN REQUERANT UN APPRENTISSAGE.

"On fait les gestes habituels de chaque jour, encore bien heureux que nous on sait les faire, ce qui n'est pas le cas de tout le monde ... parce qu'on n'est vraiment pas aidé ; enfin je veux dire celui qui a la clé magique du mode d'emploi, ça va, celui qui l'a pas ma foi, il se perd un peu partout, s'il trouve d'autres qui lui expliquent, ça c'est de la magie, s'il trouve quelqu'un qui prend le temps de lui expliquer qu'il faut mettre tant d'argent là... beau-

coup de gens, les jeunes enfants enfin eux se débrouillent encore beaucoup plus rapidement que les autres, mais les personnes âgées ou les personnes qui prennent très peu souvent le R E R sont vraiment perdues dans les gares, ils ne peuvent même pas aller voir le contrôleur, y en a pas, y a un bureau de renseignements mais on ne sait pas vraiment à quoi il sert, et puis c'est très compliqué... " BSL 02.

Nous avons parlé d'espace urbain et d'apprentissage : c'est qu'en effet l'usager est placé dans les conditions de l'apprentissage, conditions qui séparent ceux qui savent de ceux qui ignorent. Cet apprentissage porte la marque de l'urbain parce qu'il est le produit du changement technologique ; les observations montrent l'usager aux prises avec un machinisme comme l'ouvrier qui apprend l'utilisation d'une machine :

"Il existe différentes manières de passer le portillon : on présente son ticket de la main droite ou de la main gauche, ceux qui ont les deux mains prises, posent un paquet, mettent leur ticket, le récupèrent, prennent leur colis et passent. Certains poussent la barre avec la main, d'autres "dans la foulée" avec le corps, avec la cuisse. La plupart des voyageurs mettent leur ticket tête de face baissée et corps de face, ils le récupèrent tête de profil baissée et corps de face".

Observations Mercredi 9 Avril  
St. Germain-en-Laye

L'acquisition des mécanismes est attestée par le fait que les modèles d'utilisation sont l'objet d'une véritable éducation familiale (au moins dans certains cas).

Un film en vidéo réalisé à la gare de St-Germain-en-Laye a permis d'observer de manière détaillée la séquence du distributeur automatique.

"Quelques personnes qui avaient pris leurs billets au distributeur se retournent pour regarder comment se débrouillent les suivants. Le balayeur gêne une jeune fille qui s'approche pour prendre son ticket.

Une jeune femme se baisse pour prendre sa monnaie et la met dans son porte-monnaie tout en restant devant le distributeur.

A un autre distributeur devant lequel on assiste à la formation d'une petite queue, un employé aidant une vieille dame à se servir du distributeur. Un homme reste assez longtemps face au distributeur ; après avoir lu toutes les indications, il se décide à effec-

tuer l'opération. Tout se passe bien. Un couple se tient devant le distributeur, ils s'accroupissent et cherchent dans un grand sac leur porte-monnaie.

Un autre, pendant ce temps, regarde fixement le haut du distributeur. Puis il essaie de mettre un billet sans succès. Il recommence l'opération sur un autre distributeur. On ne sait pas s'il a pu obtenir ce qu'il désirait puisqu'il revient regarder le premier distributeur, mais de loin cette fois-ci, avec toujours le regard levé et interrogateur.

Quelques personnes se grattent la tête, d'un air dubitatif devant le distributeur avant d'y mettre leur monnaie. Une mère montre à son fils comment se servir de la "machine". D'autres usagers moins hésitants et plus organisés préparent leur monnaie d'avance. On remarque une note "hors-service" apposée sur un distributeur et d'une taille d'environ dix centimètres, cela ne décourage pas les usagers qui s'acharnent à essayer de faire fonctionner la machine."

Film vidéo à St-Germain-en-Laye

Jeudi 17 h 30/18 h fin juin 1975.

Le distributeur oblige l'utilisateur à exécuter toute une gestuelle assez complexe.

L'utilisateur a devant lui un axe horizontal, comportant des touches et indiquant les directions possibles, et un axe vertical dont les touches indiquent les catégories (première classe, deuxième classe, demi-tarif, etc.).

L'utilisateur doit donc prendre un repère sur le premier axe en premier lieu et ensuite un repère sur le deuxième axe. Les observations montrent qu'il a du mal à se repérer sur ce double système horizontal/vertical.

Après l'opération décrite ci-dessus, il doit mettre la monnaie, attendre, se baisser pour prendre son ticket et éventuellement ramasser sa monnaie à gauche, alors que le ticket sort en même temps à droite.

Ces opérations demandent un certain apprentissage, un minimum de réflexion qui vient surtout de la difficulté gestuelle de l'utilisation des deux axes horizontaux et verticaux. Le mouvement, même pour les habitués, n'est guère automatique, et le regard cherche avant que la main ne puisse appuyer.

---

(1) Se référer aux photos en annexe.

Ce n'est pas ici le lieu de définir avec précision comment s'effectue l'apprentissage, l'origine des erreurs, et surtout les sens qu'elles peuvent revêtir suivant les cas. Nous ne disposons pas d'une liste complète des erreurs, nous n'avons pas suivi l'apprentissage en question, nous ne pouvons donc qu'attester de la réalité typiquement urbaine et de ses difficultés. Par contre, il est évident que tout changement technique à un niveau aussi général affecte l'engendrement des séquences transports :

"Moins on réfléchit, plus on a de chances d'arriver où l'on veut ; les rares fois où ça n'a pas marché, c'est justement les jours où je pensais à quelque chose d'intéressant, donc je me suis trompée ; j'ai pris un mauvais ticket, ou j'ai pris un train qui n'allait pas à l'endroit où je voulais aller ; c'est ça ; en fait le bon usager, bon c'est la même chose que les machines, c'est quelqu'un qui est, qui se met dans un univers clos des machines, dans ces cas là, tout marche bien..." BSL 02.

En définissant le bon usager par des automatismes, il nous semble que BSL 02 se réfère au refus des ruptures que nous avons traité en première partie. La différence peut-être, c'est que pour l'usager qui travaille, l'apprentissage de nouvelles techniques est partie intégrante de l'intériorisation des procédures : il doit donc se faire vite et en fait il est rapide (cf. Première Partie).

Par l'intermédiaire des objets du transport, c'est toute une structure urbaine qu'on tente de transmettre à l'usager. Le réseau étant un ingrédient des pratiques urbaines, l'apprentissage de ses éléments relève bien de l'apprentissage de l'espace urbain (1).

Ainsi l'usager, à travers ses rapports aux objets du transport, apprend-t-il la pratique de tout le système spatio-temporel urbain.

- Les distorsions et fraudes :

"Moi pour pallier ce genre d'erreur, j'ai toujours un ticket supplémentaire, déjà poinçonné mais un peu vieux, comme on passe en groupe je le donne et ça passe très bien... j'ai toujours un ticket dans mon portefeuille pour le jour où j'ai oublié de poinçonner mon ticket..." MB 01.

---

(1) Voir BOURDIEU : "Esquisse d'une théorie de la pratique", à propos d'exercices structuraux tendant à transmettre telle ou telle forme de maîtrise pratique et comment ces exercices en assurant le retardement de la satisfaction inculquent des structures temporelles qui introduisent l'habitus à la logique du détour et du calcul.

"Ayant mon ticket pour Auber qui est mon point d'arrivée, je veux m'arrêter chez une amie à Nanterre juste pour lui dire bonjour, en principe on n'a pas le droit, alors je passe en-dessous ; enfin qu'est-ce que ça peut faire que le parcours soit scindé en deux, on peut le faire sur les grands trains, je trouve qu'obliger à prendre deux tickets au lieu d'un, c'est pas légal..." SG 07.

La fraude apparaît, à travers les entretiens, comme une simplification introduite par l'utilisateur, un réaménagement des pratiques spatiales ou de la séquence (cf. Première partie II C, l'économie pratique du temps). Cela ne couvre pas tout le champ de la fraude et ce n'est pas là l'objet du rapport.

## II - ESPACES URBAINS ET URBANISATION DES LIEUX

---

### A - DEUX ESPACES URBAINS DANS LA GARE : RENCONTRE ET CONSOMMATION.

#### 1 - Rencontre et paysage de la rencontre.

Pour Henri LEFEBVRE l'espace urbain est essentiellement espace de rencontre. En traitant cet aspect de la gare de banlieue, nous n'entendons pas assimiler pleinement celle-ci à l'espace urbain selon Lefebvre. Cela d'ailleurs ne serait pas du tout conforme à l'esprit de l'ouvrage qui traite cette question : en effet, pour Lefebvre l'espace urbain n'est espace de rencontre qu'en vertu d'une histoire et d'une pratique globale que le quotidien peut à chaque instant évoquer et révoquer. Dans un cadre très restreint, nous allons tenter de définir dans quelle mesure, dans quelles limites la gare de banlieue peut être considérée comme espace urbain, soit au niveau des pratiques, soit au niveau d'une demande (1) liée à l'espace.

L'usage que nous ferons de la notion de rencontre est donc lié à la pratique du petit fait quotidien : la rencontre dans une gare, et non au vaste concept de la présence de tous à tous où Lefebvre voit l'essentiel de la rencontre (2).

La gare comme lieu où l'on ne fait que passer, c'est le produit virtuel de la séquence transport. A l'intérieur de cette séquence, la question : stationner ou ne pas stationner ? est déjà posée même sous forme négative (parce que l'usager dit : je ne m'arrête pas) :

"I : Enfin, moi vous voyez, j'y passe le matin... le soir, bon, disons que c'est vite fait, je ne m'attarde pas à regarder les murs..."

---

(1) Dans le cas présent nous traiterons ensemble demande et pratique précisément parce que Lefebvre décrit bien la rencontre comme pratique virtuelle et comme demande réelle.

(2) Cf. H. LEFEBVRE : "Le Droit à la Ville", mais aussi A. BRETON : "Nadja" et sa remarquable description du hasard urbain.



E : Vous ne vous attardez pas à regarder...

I : Non, pas tellement, c'est-à-dire inconsciemment on les... on voit en même temps, mais enfin, c'est comme une publicité à force de la voir on la connaît par coeur, sans l'avoir appris..."  
AR 02.

"Vous savez, je ne m'arrête pas tellement finalement dans la gare, je vous dis c'est plutôt... moi si je rentre... après, je vais faire un tour au centre commercial, je vais boire un café, je vais faire des courses... mais dans la gare, là euh... hein, on y rentre et on y sort." G 02.

"Oui, oui, alors parce que je peux pas dire que j'apprécie énormément la station, dans la gare de Saint-Germain. Vous savez, comme tout le monde... pour tout le monde, les gares sont essentiellement des lieux de passage, alors il y a des gens qui aiment peut-être beaucoup les gares, c'est peut-être mon cas, dans certains cas, mais pas dans celui-là, parce que je ne peux pas dire que le, la... station même de Saint-Germain m'attire énormément pour y rester. Je trouve qu'elle est agréable pour y passer, je trouve qu'on y passe très vite d'ailleurs, qu'elle est bien conçue, je ne pense pas que ce soit un lieu dans lequel j'aurais envie de rester très longtemps..." SG 05.

Même les usagers engagés dans la séquence transport peuvent stationner dans la gare, occasionnellement ou bien volontairement.

"En principe l'hiver, vous savez, je crois qu'on part à la dernière minute, parce que justement on n'a pas envie d'avoir froid, et on se dépêche et tout ça, mais... au printemps et l'été, moi je pars plus tôt, parce que les gens se promènent, respirent et puis voilà justement, alors c'est là qu'intervient je trouve d'embellir une gare, au printemps..." VA 04.

"... Parce qu'il faut dire qu'en semaine, on n'a pas le temps de regarder la gare elle-même ; puisqu'on arrive pour avoir son train... on a ses habitudes... mais le samedi matin, par exemple, on n'a pas les mêmes..." VA 02.

#### a - Sous-séquences de rencontre.

Les observations réalisées à Argenteuil et à Saint-Germain nous montrent comment à l'intérieur même de la séquence transport l'usager introduit une sous-séquence qui est celle de la rencontre avec d'autres personnes (cf. documents photographiques en annexe).

"Si l'on quitte sa famille plutôt à l'extérieur de la gare, on attend en revanche à l'intérieur ses amis pour partir au travail. Cette pratique semble d'abord être caractéristique des lycéens. Ils se tiennent là debout, ou bien assis sur les sièges. Au café, on aperçoit beaucoup de gens qui consomment en attendant des collègues de travail. Ce n'est pas le cas cependant de tous les habitués du café puisque certains y prolongent leur séjour".

Saint-Germain-en-Laye

7 h 45, lundi 28 Avril

"Les sièges et le café sont entièrement occupés. Les lycéens sont les principaux occupants des sièges, ceux qui n'y ont pas trouvé de places se tiennent debout par petits groupes ou bien assis par terre dans le hall. La gare apparaît un peu comme l'antichambre de l'école."

Saint-Germain-en-Laye

De 8 h à 8 h 30, jeudi 10 Avril

"Lorsqu'on analyse le flux, on se rend compte que les usagers effectuent une division du temps par rapport à l'espace. Ainsi arrivés aux 2/3 des sièges, ils jettent un regard circulaire afin de voir s'ils sont attendus ou s'ils aperçoivent quelqu'un de connu. Quelques rencontres ont lieu à ce moment, et les gens stationnent là au milieu de la foule ralentissant le rythme du flux. D'autres s'avancent vers des coins plus tranquilles pour bavarder."

Saint-Germain-en-Laye

18 h 45, vendredi 4 Avril

"Une jeune femme qui était assise se lève pour aller rejoindre son mari dans le flux ils s'enlacent et avancent doucement. Un jeune homme apercevant un ami assis sur les sièges va le saluer. Il s'assoit à côté de l'autre et reste là à discuter."

Saint-Germain-en-Laye

18 h 02, mercredi 16 Mai

"Un couple se retrouve. Ils vont s'asseoir derrière moi, je les entends discuter : pourquoi arrives-tu si tard ? dit le mari" - parce que... directeur ... champagne..." répond la femme. Ils restent là à attendre des amis qu'ils ont invités à dîner."

Saint-Germain-en-Laye

19 h 22, jeudi 17 Mars

"Une jeune femme arrive du flux avec deux amies. Elle rencontre ses parents qui l'attendent avec son bébé dans sa poussette. Embrassades. Ils restent là à bavarder et à admirer le bébé."

Saint-Germain-en-Laye

17 h 52, mardi 8 Avril

A Argenteuil le matin, on peut observer également dans le bâtiment des voyageurs des attentes ; ces séjours sont dus à l'attente du train en partance Mantes - Pontoise (quai côté gare). Il s'agit de cadres moyens, employés, travailleurs immigrés, lycéens ; ces derniers se retrouve, se saluent et partent ensemble sur le quai.

Dans le passage souterrain, le matin, des gens s'attendent ; à la sortie après les postes de contrôle, quelques jeunes filles s'attendent 5 / 10 minutes, puis repartent en groupe. Le soir, beaucoup de gens s'attendent à cet endroit.

Dans une gare comme dans l'autre, des pratiques d'attente existent, elles sont cependant plus réduites à Argenteuil qu'à Saint-Germain, nous étudierons là le rôle joué par l'équipe-ment sur l'incitation ou le découragement de ces pratiques.

A Saint-Germain, le phénomène est tel que la gare apparaît comme un lieu de rencontre très important au sein de la séquence.

En fait, la grande légitimation de la rencontre semble être la famille (pour autant que l'enquêteur ne projette pas indûment sa propre situation sur les observés).

Cela n'atténue pas, mais renforce le caractère urbain de la gare. Il est possible que dans la gare où ce type de rencontre se produit on ait affaire à un véritable rendez-vous urbain comme tend à le prouver l'ensemble des matériaux recueillis sur les rencontres hors séquences.

#### b - Les rencontres hors séquences.

Dans ces rencontres, la gare est pleinement un lieu urbain, inutile au point de vue du transport mais peut-être indispensable parce que repère, lieu connu, lieu gratuit, etc...

"E : Vous disiez la gare, c'est un lieu de rendez-vous...

I : Oui, bien sûr, qu'est-ce qu'il y a de plus précis comme endroit qu'une gare... maintenant évidemment il n'y a pas tellement d'attente, c'est certain, surtout, disons du côté du public, parce que

du côté "voyageurs" il y a quand même une salle d'attente..."  
AR 10.

"Vous disiez que la gare était un lieu de rendez-vous pour les copains.

I : Oui, c'est-à-dire, on n'a pas à chercher où c'est, tout le monde connaît, on se dirige vers le R E R, ça facilite ; au lieu d'expliquer tel café qui est au coin de telle rue, ça va plus vite..."

BSL 05 (20 ans).

Pour les jeunes, la gare signifie un point de rayonnement important à partir duquel on peut décider de multiples activités.

"I : Eh bien quoi quoi... dans une banlieue, en province c'est autre chose, et puis je trouve que la gare est importante selon l'âge... si vous êtes jeune, c'est un point de ralliement... à mon âge ça ne l'est pas.

E : C'est un point de ralliement..."

I : Quand vous êtes jeune, vous avez beaucoup de jeunes qui se réunissent... On se donne rendez-vous à la gare... on ... chose que l'on fait encore dans les grandes ville autrement..." CH

GA 05.

Le rendez-vous est l'un des aspects de la rencontre qui peut être également fortuite, comme le montrent nos observations à Saint-Germain-en-Laye :

26 Mars, 18 h 02 :

"Deux personnes se saluent, se serrent la main ; l'une se dirige vers le R E R, et l'autre vers la bibliothèque."

27 Mars, 18 h 32 :

"Un couple s'attarde à regarder les livres exposés dans la vitrine de la bibliothèque. Une jeune fille les rencontre, et le dialogue s'engage : Qu'est-ce que tu fais là ? J'attends ma mère".

Mardi 8 Avril, 17 h 30 :

"Deux petites filles rencontrent la grand'mère de l'une. La rencontre a l'air fortuite. Elles aperçoivent une amie des enfants. Les trois fillettes vont acheter du pain en bavardant. Elles commencent à grignoter leur baguette qu'elles rapportent à la grand'mère assise juste à côté de moi..."

17 h 52 :

"Une jeune adolescente rencontre son jeune frère : Qu'est-ce que tu fais là ? dit-il. J'attends maman, répond-t-elle. Ils s'embrassent. La jeune fille s'assoit et prend une cigarette. Peu de

temps après, ils aperçoivent leur père qui arrive de l'entrée B ; ils échangent quelques mots, le père s'en va et les deux enfants continuent à attendre."

On peut avancer que la gare, lieu d'attente est un lieu propice aux rencontres du fait même de la disponibilité que favorise l'attente, par des gens qui ne prennent pas le train, de personnes qui arrivent par le train. A Saint-Germain, les usagers sont attendus par leur famille comme des voyageurs dans les grandes gares. Ce phénomène s'observe à Argenteuil en dehors de la gare et il a beaucoup moins d'ampleur du fait que les gens ne s'attardent pas après s'être retrouvés et que leur attente est plus calculée. Au contraire à Saint-Germain, bien que parmi ceux qui attendent, nombreux soient ceux qui arrivent juste avant le train et partent de suite, bien souvent on observe des attentes prolongées. Ces attentes prolongées. Ces attentes peuvent être aussi entrecoupées (personnes changeant de place, de lieu d'attente, sortant de la gare puis y revenant).

Saint-Germain-en-Laye, Mercredi 26 Mars 17 h 08 :

"Une femme mûre, grosse, style ménagère, pas pressée, hésitante, rentre par A, elle rencontre un jeune homme qui semble être son fils ; ils bavardent.

17 h 23 : Flux. Une jeune fille se dirige vers la ménagère et son "fils". Ils bavardent debout dans cette zone clef où les gens attendent, qui semble marquer le passage du hall proprement dit à l'espace commercial.

17 h 29 : le trio se sépare, les jeunes se dirigent vers la sortie A ; ils échangent quelques paroles de loin avec la ménagère et partent. Elle reste là, s'avance un peu et s'assoit."

Pour de nombreux usagers, la gare ne constitue pas une attraction suffisante en elle-même, à moins qu'elle ne soit intégrée à un centre commercial ou de loisirs, c'est alors ce centre même qui constitue l'attraction.

"On peut effectivement l'intégrer dans un centre commercial ou autre qui arrangerait les choses, si vous voulez, mais c'est pas, c'est pas une vocation absolument primordiale d'une gare d'être un centre d'attraction. Elle est à ce moment là simplement un élément supplémentaire parmi un nombre de choses". BSL 01.

"I<sub>2</sub> : 9a dépend, s'il y avait une discothèque, s'il y avait une salle de cinéma en sous-sol, un club photo, un hall de mode, une galerie d'art... Alors, pour y aller exprès, il faudrait que ça soit pour un quart une gare et pour trois quarts autre chose, une es-pèce de centre de loisir quelque chose comme ça... Je ne vois pas pourquoi ce serait à la gare plutôt qu'ailleurs... ça pourrait

être aussi bien à l'église ou au cimetière ou au centre ville tout court." CH GA 02.

Ce que cherche l'usager, c'est avant tout un substitut de la centralité comme virtualité de la rencontre. Les qualités attractives, possédées par les grandes gares ne sont pas encore celles des gares de banlieue.

La polyfonctionnalité virtuelle s'exprime à travers l'idée que la gare de banlieue possède ou devrait posséder des équipements qui peuvent éventuellement attirer la population.

Le cas de Saint-Germain illustre assez bien cette difficulté. Elle est perçue par quelques interviewés comme un lieu bien équipé pour la séquence transport, mais pas à la manière d'un centre commercial comme La Défense : il y a bien quelques boutiques mais la station reste néanmoins un lieu de passage.

D'autres interviewés disent au contraire qu'elle peut être un but de promenade, un lieu où l'on aime passer un moment et cela est confirmé par les observations.

"Pour y acheter, moi, je n'achète pas.. je ne fais que regarder...

E : Vous les regardez ces magasins...

I : Oui... je les regarde, je fais le lèche vitrine (rires).

E : Vous faites le lèche vitrine devant les magasins de la gare...

I : Voilà... lèche vitrine, c'est comme ici à Saint-Germain, quand je vais voir tous les magasins, et bien je fais le lèche vitrine pendant mes promenades..." SG 03.

En définitive nous devons nous demander si l'attrait exercé par la gare est dû à un certain niveau de l'équipement ou bien s'il fait partie d'un ensemble de virtualités cherchant un lieu de fixation.

Certaines fonctions paraissent d'emblée pouvoir être attribuées à la gare : c'est bien sûr le lieu d'accès au transport (c'est-à-dire un certain rapport entre le passage et le séjour) mais aussi un lieu de rendez-vous.

L'utilisation actuelle de la gare, en dehors du rôle qui lui est dévolu, semble être le fait, dans sa majorité, de populations marginales. La gare devient un lieu de séjour et un but de promenade pour les vieux, les jeunes et les immigrés (voir photos en annexe).

"On y traîne comme dans un... comme à Parly II ou dans un truc comme ça et il y a une chose intéressante aussi, c'est que dans le hall d'entrée tu as 30 ou 40 espèces de sièges en plastique,

enfin comme il y a dans tous ces machins là, et l'après-midi nombre de petits vieux vont s'y asseoir et passent leur après-midi là à regarder les gens passer..." SG 01.

"Oui mais c'est non seulement un lieu de rendez-vous, mais j'ai l'impression que c'est un but de promenades pour des gens qui ne savent pas quoi faire... eh bien, ma foi, ils vont passer une heure assis là à regarder passer les gens, à les regarder se débrouiller avec les machines... remarque, c'est peut-être très drôle, mais ça c'est vrai, il y en a beaucoup..." SG 01.

Entretien réalisé auprès d'une personne âgée de 80 ans :

I : l'autre jour, je ne sais pas, je m'ennuyais oh j'ai dit, je vais aller jusqu'à la gare, je verrai, j'irai acheter mon journal. J'ai acheté mes cigarettes, je me suis assise et j'ai regardé mon journal ; j'ai acheté mes cigarettes... et puis au bout d'un quart d'heure / vingt minutes, j'ai remonté mes escaliers et je suis partie chez moi, voilà...

E : Ca vous arrive d'aller à la gare acheter votre journal...

I : Oui pour avoir un but, mon petit, pour faire quelque chose, pour avoir un but... je ne peux partir à Paris tous les jours, c'est fatigant Paris...

.....

"... Je vous dis, cela fait une distraction, il y a pas mal de vieillards qui sont là en somme à se réchauffer, ils se reposent, ils sont à la chaleur, ils voient du monde aller, venir, vous comprenez les personnes âgées n'ont pas tant de distractions que ça, alors c'est un coin ça, et puis alors, non arrivé à un certain âge réellement... c'est un petit lieu de repos, pas de distraction si vous voulez mais pour certains ce sont des distractions... pour avoir du footing, on se dit : allons, je vais à la gare, on marchera, allez il faut que je marche un peu, il ne faut pas que je m'ankylose sur un fauteuil.

E : Oui, en somme c'est un but de promenade pour vous...

I : Voilà un petit peu... un petit peu... bon, ce n'est pas souvent que je le fais... mais je l'ai eu fait... Parce qu'ici je suis ici mais j'ai un jardin, alors je ratisse, je travaille, je coupe les choses, voilà..." SG 03.

Les entretiens réalisés à Saint-Germain font apparaître la gare comme une sorte de square d'hiver. Les petits vieux occupent les sièges centraux en particulier l'après-midi, là ils se retrouvent entre eux par petits groupes : quelques-uns sont à la limite de la clochardisation, la plupart bien vêtus et même élégants. Ils parlent de leurs maladies, de la télé, échangent quelques photos, rencontrent parfois quelqu'un de leur famille ou de

connaissance. Quelques-uns dorment, mais la plupart regardent attentivement ce qui se passe comme un spectacle. Les observateurs finissent par les connaître de vue.

Saint-Germain, Mercredi 12 Mars, 18 h :

"Un petit vieux à béret et à lunettes est assis sur un siège, il guette ceux qui ne savent pas se servir des distributeurs pour les aider, fier de montrer son savoir".

Il arrivent parfois avec des objets : un petit vieux arrive un matin avec une grosse loupe pour déchiffrer un vieux livre. Un après-midi nous voyons un petit vieux déposer un coussin sur son siège. Un autre marquera sa place avec son journal. On peut dire qu'ils s'approprient réellement cet espace auquel ils donnent une coloration particulière (cet aspect sera développé dans les lieux urbains). Ces lieux appropriés vont faire l'objet d'une localisation : les vieux comme les jeunes ou les catégories exclues ou marginales vont rechercher dans la gare un habitat et tenter de la vivre sur ce mode (cf. documents photographiques en annexe).

Les adolescents, en particulier le Mercredi après-midi, ont trouvé dans la gare une sorte de terrain de jeux. Du disquaire au café jusqu'au photomaton, la gare offre des lieux "appropriés" pour ces groupes. On les voit parfois sur les sièges en train de flirter et plus généralement en train de traîner et de faire les cent pas dans le hall. La gare leur fournit un lieu de séjour gratuit avec un minimum de permissivité. Nous verrons par la suite comment ils opèrent une certaine transformation dans ces lieux.

Ces groupes d'adolescents sont parfois de jeunes immigrants. Les gares représentent un point important pour les immigrants. Premier contact avec la ville, la gare, qui contient la ville elle-même et encore autre chose, semble les retenir. Ils ne s'écartent guère de ce lieu où ils passent parfois de longues heures (toute une matinée à Saint-Germain, par exemple) parfois ils serrent la main du balayeur immigré comme eux.

A Argenteuil, également ils passent de longs moments à la gare à attendre des camarades ou bien sans but apparent.

Un équipement comme la gare peut jouer un rôle très différent selon les catégories d'usagers, en liaison avec le mode de vie et l'intégration dans la société globale.

c - Rencontre et paysage.

Il nous est apparu que le paysage dans la gare, le stationnement, la rencontre impliquaient une certaine relation à l'envi-



ronnement. Mais cette implication est assez ambiguë : est-ce parce que l'environnement est dégradé que la rencontre ne peut s'y faire ou bien est-ce que la qualité des rapports sociaux entraîne le délaissement des lieux (gares mal fréquentées).

"E : Vous disiez un lieu de rencontre, comme la gare, cela doit être un cadre agréable. . .

I : Bien sûr, je pense que tous les lieux de rencontre ça doit être agréable. . . je ne sais pas si j'arrive bien à m'exprimer. . . si le cadre est pisseux on n'a pas comment dirais-je une certaine joie intime ; si le cadre est agréable, on se sent mieux à l'aise. . . je préfère moi, vivre dans un cadre agréable, dans cet appartement que dans un taudis comme j'ai vécu pendant des années avant qu'il y ait des H L M. . . tous les lieux publics, on les fait agréables, vous allez au cinéma ; c'est un lieu agréable, vous payez, vous avez un lieu agréable, il n'y a pas des cinémas avec des peintures pisseuses, vous allez dans n'importe quel lieu public, c'est agréable ; la gare, c'est un lieu public, extrêmement je pense puisqu'on rencontre là des masses de personnes se rencontrent là, donc ça doit être agréable. . ." AR 06.

Ce qui nous intéresse ici, ce n'est pas la question relative à la qualité de l'environnement, c'est que cette question soit directement liée à une qualité éminemment urbaine de la gare : celle qui la constitue comme service "paysager" propice à la vie sociale.

"Et ensuite dans les gares il n'y a aucun attrait. . .

E : Il n'y a aucun attrait. . .

I : Non, je ne sais pas puisque dans celle-ci dont je vous parle. . . on y reste quand même un certain temps du fait qu'il faut attendre le train, bon il est préférable disons quand on passe du temps de le passer agréablement. Et moi je ne trouve pas qu'on puisse passer du temps agréablement dans cette gare. Agréablement c'est bon qu'il y ait au moins des fauteuils pour s'asseoir, pour lire éventuellement, que ce soit pas froid, non de la musique qu'il y en ait pas ça me paraît pas important, mais disons qu'il y a des lieux où l'on se plaît, il y a par exemple de belles choses à regarder. . . des tableaux. . . c'est peint de façon agréable, disons agréable à la vue et qu'on puisse se reposer un peu ? . . . être assis pour les gens qui veulent s'asseoir ; je préférerais être assis quand j'attends un quart d'heure ou plus, bon qu'il n'y ait pas de courants d'air et tout ça, disons qu'on se sente bien sur le plan chaleur, sur le plan agréable aux yeux, euh, sur le plan reposant. . ." C 02.

"E : Vous disiez tout à l'heure, ils laissent le décor de côté et c'est important malgré tout. . .

I : Oui, parce que les gens aiment bien. . . ils se plaignent parce que c'est froid, et il aimeraient bien justement des plantes. . .

quand on attend quelqu'un, on aime bien avoir quelque chose à regarder..." BSL 05.

"Quelque chose à regarder" n'implique pas nécessairement pur. Si l'on oublie la gare comme espace de rencontre, on peut parfaitement estimer que quelques plantes vertes, des affiches et des fauteuils vont combler le vide.

Ceci pourtant - qui n'est pas à mépriser - ne peut constituer qu'un aspect mineur.

"... puis d'attendre là ... on a l'air très bête quand on attend, on regarde le voisin il a l'air aussi bête que nous ... on lève la tête, on lit 50 fois le même écriteau : défense de ? ... je ne sais pas quoi ... on le connaît par coeur ... on les lit sauf évidemment quand on est deux, on a quelque chose à se dire... à deux c'est supportable... mais tout seul sans journal d'ailleurs, c'est une raison pour laquelle j'achète le journal aussi, quoi tout seul sans journal ça c'est horrible quoi... absolument horrible..." VA 04.

"On attend, on regarde l'affiche, ça n'a aucune importance, on la connaît par coeur, on a des habitudes, on sait qu'elle... qu'à telle heure on a son train, mais souvent on arrive dix minutes en avance... on est obligé quelquefois d'attendre puisqu'on ne cherche pas à attendre dans la gare même... une fois qu'on y est, puisqu'on est forcé d'y rester, je pense, il faudrait mettre un petit quelque chose ; enfin, essayer d'égayer les gens, puisque déjà l'esprit n'est pas tellement gai..." VA 08.

La revendication latente qui est toujours le refus du vide (social ou paysager) ne s'interprète correctement que comme désir d'un espace urbain pourvu des qualités urbaines :

"E : ça n'est pas un lieu de rendez-vous..."

I : Alors que c'est classique de se donner rendez-vous dans une gare... en-dessous de l'horloge et tout... là c'est vraiment pas un lieu de rencontre... enfin ça revient avec le manque d'animation, et tout... il n'y a jamais personne qui est là à attendre... ou même des groupes de jeunes, comme souvent cela arrive... absolument pas... aucun regroupement ça revient aussi au problème de la ville, parce qu'ici, il n'y a aucun endroit où les gens se regroupent..." VA 09.

"E : Cela pourrait être un lieu de rencontre, disiez-vous..."

I : Enfin rencontre, je veux dire ... on pourrait se donner rendez-vous là ... dans une petite ville comme Bellevue, il n'y a pas tellement d'endroits, finalement de lieux publics, ça n'est pas comme Paris où il y a des musées, des quantités de choses énormément de cafés ou des choses dans ce genre, on sait toujours qu'on

pourra se rencontrer quelque part et je trouve qu'une gare peut être quelquefois un endroit sympathique, soit pour se rencontrer, soit pour attendre l'heure d'aller quelque part, d'aller chez des amis, ... la gare pourrait être un de ces lieux dans une petite ville comme Bellevue, et ça n'est pas possible, ça n'est pas le cas..." MB 03.

"Mais moi, ce que je vois, c'est surtout... moi je sais que par exemple, ça se dit beaucoup dans Paris, dans chaque gare, on sait qu'il y a un endroit, c'est le point de rendez-vous, même dans les aéroports on a fait un point de rendez-vous. Parce que on se dit, on se donne rendez-vous avec des amis, et puis on se retrouve au point de rendez-vous. Bon ben ici c'est pas possible, c'est pas une gare où on peut se donner rendez-vous pour aller dans un spectacle et tout ça, on peut se dire ben rendez-vous à la gare, c'est pas possible ici, parce qu'il n'y a rien on est là alors on est, s'il pleut, on est sous la flotte..." CH GA 04.

Conjointement au désir d'un espace pourvu de qualités urbaines s'exprime un désir d'appropriation (du type appropriation urbaine d'un espace familier).

Cependant, l'aspect visuel de la gare est bien conçu par l'usager comme une dissuasion par rapport à un usage urbain :

"Je suis pas longtemps à Argenteuil ... ça fait combien, ça fait une dizaine d'années ... mais faudrait revoir ... vous savez elle remonte ... elle est vieille cette gare ... mais il suffit de la voir, c'est tout, vous la voyez vous dites ça va plus ici... ils l'ont ... on dirait qu'elle est abandonnée..." AR 05.

"Quand la gare a été créée il y a trente ans, il y avait cette infrastructure et trente ans après, la gare a certainement ... je ne sais pas, peut-être multiplié par 30 ou par 40 ou par 50 le nombre de gens utilisant la gare, mais l'infrastructure de la gare n'a pas bougé. En trente ans il y a une passerelle, pas une passerelle un escalier supplémentaire pour la sortie, qui a été fait parce qu'avant il n'y avait qu'un ... là il y a deux escaliers. En trente ans c'est la seule modification qu'il y a eue alors que c'est devenu une gare importante, vous savez ..." CH GA 03.

Dans un espace familier l'usager cherche à constituer une symbolique du paysage, ce que lui interdit la gare si elle porte sur elle la marque de l'abandon. En effet les gares de banlieue sont moins l'expression d'un être historique figuré par une monumentalité que les symboles d'un mode de vie lié à une société de classes, et ce n'est pas un hasard si les rares gares "adaptées" sont celles de la banlieue résidentielle.

La gare de banlieue ne répondant pas au modèle, l'usager se référera volontiers à la gare de province qui apparaîtra comme un modèle. L'alternative banlieue / province fonctionne principalement sur l'accueil, mais aussi sur l'atmosphère, le personnel, et l'aspect pratique. Ce modèle renvoie à un autre mode de vie où le temps est vécu de manière différente.

"Elles n'ont rien de plus les gares de ... si, il y a une chose qu'on pourrait dire qu'est-ce qui manque ? il manque des fleurs...

E : il manque des fleurs...

I : Voilà un peu de verdure... C'est la différence qu'il y a avec les gares de province, les gares de province sont accueillantes ... il y a de la verdure, y a des fleurs, y a ... c'est toujours agréable de voir des fleurs ... non ?

E : Les gares de provinces sont accueillantes...

I : Les gares de province ... certaines, je dis bien ... pas toutes et encore, moi, j'ai pas tellement voyagé, donc je ne peux pas les connaître toutes, mais enfin j'estime que certaines gares sont ... sont accueillantes... une gare de banlieue bon, ben c'est... c'est une gare de banlieue et pis c'est tout... " AR 01.

"Je ne sais pas, les gares qu'on imaginait avant en banlieue ou à la campagne, y avait d'abord un chef de gare assez jovial, c'était ... y avait une dimension humaine alors que là y en a absolument plus du tout... " BSL 02.

Le temps dans la gare de banlieue est beaucoup plus vécu comme un temps de travail, mais l'usager souhaiterait réinsérer dans ce temps des activités de la vie urbaine. L'usager veut récupérer son temps contraint et lui redonner un sens par rapport à la vie quotidienne. La possibilité ou l'impossibilité d'exercer une activité dans la gare change la signification du temps par rapport à un système symbolique d'oppositions : obligation / liberté. L'obligation c'est la réduction de l'attente à l'attente :

"Vous écoutez de la musique ou enfin ça ... c'est attrayant ... vous n'êtes pas tendu, ça vous évite de guetter l'arrivée du train ... c'est tout..." AR 05.

Pour l'usager il ne s'agit pas d'éviter le sentiment pénible d'un vide mais aussi de favoriser des activités utiles, agréables, ou de détente, comme palliatifs à un espace banlieusard appauvri. Cette revendication est celle d'une désinsertion du mode de vie à travers des éléments qui ne sont pas seulement ceux de la consommation :

"Que là c'est complètement idiot si on attend ... dans une salle d'attente, c'est idiot même si on accompagne quelqu'un, il faut attendre et on ne sait pas quoi faire ... et si on est tout seul

alors là ... il faut trouver quelque chose qui attire l'attention ou...

I<sub>2</sub> : On peut pas se promener si vous voulez, deux minutes, sans trouver un, vous avez fait le tour de la salle en une minute quoi ... alors si vous attendez quelqu'un c'est ... enfin vous n'avez même pas le loisir de vous promener, enfin de faire le tour de la gare, histoire de ... faire passer le temps vous avez aucune, je ne sais pas, pas d'exposition de quelque chose, vous voyez...

E : Une exposition de quelque chose...

I<sub>2</sub> : Ben oui, c'est comme ça que ça existe ... enfin les vitrines de tableaux ou quelque chose comme ça, ou n'importe quoi, peu importe l'objet, quelque chose qui vous permet de passer cinq minutes à regarder n'importe quoi, à regarder quoi.

I : Oui parce que l'hiver il est arrivé, à cause du brouillard, que les trains étaient en retard, en retard et il a fallu attendre 15 / 20 minutes. Et puis si on est tout seul ... on ne peut pas entrer dans la salle d'attente parce que c'est petit, c'est enfumé ... je trouve ça complètement ridicule qu'on ne puisse rien faire. On ne peut même pas faire le badaud". C 03.

"Je n'aime pas ces vitrines dans les gares ou les stations de métro d'une part parce que je n'aime pas cette sollicitation continue à l'achat, et parce que je déteste ce genre de décor qui est strictement anonyme de société de consommation et qui a toujours été déplacé dans une gare ... de banlieue surtout". MN 02.

Ecrire sur le paysage de la gare de banlieue, c'est évoquer la création de la banlieue, c'est-à-dire d'une variante appauvrie du mode de vie urbain. La revendication paysagère rejoint celle d'un espace urbain comme un service possible mais que le rapport entre gare actuelle et espace suburbain actuel interdit la plupart du temps.

## 2 - Consommation.

L'animation par la consommation est la tarte à la crème de l'aménagement des lieux publics. Même la sociologie urbaine peut opposer au volet Lefebvrien de la rencontre, les considérations d'Alain Cottureau sur la ville comme lieu de consommation collective (1).

Toutefois les propositions d'Alain Cottureau n'ont rien à voir avec la vulgate de l'aménagement : elles consistent à définir la spécificité de l'espace urbain en général par la notion de consommation collective. Il entend par là que la concentration des

---

(1) Cf. communication de A. Cottureau au séminaire de Cogolin en Juillet 1970.

groupes sociaux pour les fêtes, marchés, migrations, rites, peut s'apparenter à la consommation, pourvu que celle-ci soit considérée sous l'angle d'une économie généralisée suivant l'expression de G. Bataille (1).

Nous nous placerons donc dans une optique un peu différente de celle de l'animation commerciale, cherchant seulement à retrouver les qualités de l'espace urbain à travers des formules utilisées par les usagers :

"E : Elle vit pas cette gare...

I : Ah non, à mon avis elle vit pas, c'est bien simple c'est que le matin quand la plupart des gens sont déjà partis bon ben à partir de 10 heures, le buraliste est fermé ... bon il est fermé, il va rouvrir un petit peu dans l'après-midi au moment où les gens la deuxième partie des gens qui repartent, une heure, une heure et demie ou qui rentrent vous voyez c'est ... finalement, c'est vague quoi ... vous rentrez, vous avez l'impression que vous êtes dans une salle sans vie ... c'est pas votre avis ? ... G 01.

"Oui, mais qui à mon avis a deux fonctions : une fonction utilitaire pour les gens qui prennent le métro et qui vont travailler, et puis aussi, et ça je crois que c'est tout de même devenu un point de regroupement comme un petit centre commercial où comme tu dis y a des jeunes qui vont pour écouter des disques..." SG 01.

Dans ces énoncés, l'opposition : ouvert / fermé = qui vit / qui ne vit pas) saisit un ensemble de significations urbaines liées à la rue, à la vie urbaine, aux pratiques spectaculaires de cette vie (regarder) et les associe à un modèle de vie sociale relationnelle, opposé aux automatismes de la séquence :

"Non, ... je ne sais pas très bien ... mais quand on se ballade dans la rue, ce qui est amusant, c'est de voir le monsieur qui balaie, le boucher qui coupe la viande, le taximan qui lit son journal... bon... mais là, il n'y a rien, il n'y a rien à faire... tout est bien fait, c'est automatique... les signaux s'allument, s'éteignent, tout se passe bien, le train s'arrête, repart, sans qu'il se passe jamais rien..." MB 01.

"I : Non, il n'y a pas à attendre ... c'est pas une gare ... la vie, elle n'est pas dans cette gare ... qu'est-ce que tu veux y faire..."

I<sub>2</sub> : Il n'y a aucune vie dans la gare, ni à l'extérieur de la gare..."

I : Evidemment, c'est une ZUP, qu'est-ce que tu veux... c'est comme ça ... et puis la vie, en plus, c'est pas une chose abstraite comme ça... on rencontre des copains et des trucs comme ça ...

(1) Voir cette notion anthropologique de l'économie dans G. Bataille : La Part Maudite, introduction, Editions de Minuit, 1949.

enfin tu crées une espèce de petite vie, un petit cercle... qu'est-ce que tu veux c'est pas à la gare, que tu vas dire : venez chez moi, on va faire la fête..." VA 05.

"Quand je vous disais des petits commerces, des choses pratiques quoi. Bon, ben ça c'est ... c'est pratiquement indispensable, je crois que les gens seraient très malheureux de ne pas avoir ce kiosque à journaux, c'est pas et ça c'est un contact. C'est un contact très humain. Cette personne on y est habitué, ça fait partie... je crois que c'est la chose la plus vivante de la gare ... qui existe, ce kiosque à journaux. Parce que ... là c'est plus, c'est vivant ... Les gens parlent, c'est animé ... bon mais le reste y a rien... c'est pour ça que je pense que le fait d'avoir des commerçants ça peut égayer..." CH GA 06.

" Un petit marchand ambuland, tout ça ; c'est plaisant quoi, c'est pas chacun anonyme, qui rentre chez lui là, comme l'automate vite fait pressé sans se connaître ... ça donne un sujet d'attroupe-ment ... pas pour parler c'est-à-dire que les gens à cause de ... mais ça se pourrait quoi. Ca dépend des types de marchands qui sont là quoi, oui parce que je veux dire si ce sont des marchands qui sont sympathiques quoi, qui sont marchands, il y a une certaine ambiance..." VA 04.

S'agit-il ici de désenclaver le transport ? De lui ôter son caractère "fonctionnel" ? S'il en était ainsi, la réponse de l'utilisateur apparaîtrait comme une idéologie (au mieux une utopie) assez pauvre. A cela on doit objecter que la relation au commerce n'est pas "humaine" dans sa finalité : elle s'insère dans la séquence "transport" et le malheur ici n'est pas celui de l'individu déshumanisé jeté dans le désert banlieusard : c'est le malheur plus quotidien de ne pas rencontrer le service ("cette personne on y est habituée, ça fait partie ..." CH GA 06), c'est donc dans la pratique de l'achat et dans l'espace qu'elle suggère que se trouve le secret de cette relation : une relation urbaine-type (comme celle de la rue).

"Y a plus de choix de livres par exemple, pas les journaux, bon, ben les journaux, les périodiques ça tout le monde les a, enfin par exemple si je veux acheter le journal du matin, j'achète bien sûr au Val, y a pas de problème le journal de la télé je l'achète aussi au Val en rentrant. Il paraît tel jour, ben le soir en rentrant je l'achète, ça je vais pas l'acheter autre part, je vois pas l'utilité parce que au Val donc ils ont, par contre si je veux un livre je demande de temps en temps ici, mais c'est rare. J'achète pratiquement toujours à Saint-Lazare je trouve qu'il y a plus de choix ... " VA 05.

Dès lors, le problème qui se pose est : si la gare accueille quelques aspects de l'espace urbain ayant trait à la consommation : lesquels ?

Ici s'ouvre un débat sur le mode de vie suburbain dont l'arbitrage entre Saint-Lazare et Val d'Argenteuil nous est proposé par VA 05.

D'où une liste de services sur lesquels nous ne nous étendrons pas :

Journaux :

"Il y a un kiosque pour acheter des journaux, comme on ne peut s'arrêter au kiosque... pour acheter les journaux, dire on va regarder tel livre, on va feuilleter, voir si on l'achète ou pas, là ... là on prend son journal en courant, parce qu'on est dehors parce qu'il pleut parce que tout ça, le kiosque tant bien ... tant bien que mal... ils ont mis un ..." CH GA 04.

Tabac :

"C'est à dire on arrive à minuit ou à une heure du matin, si on a besoin d'un paquet de cigarettes, qu'on puisse le trouver à la gare, parce qu'il n'y a qu'à la gare qu'on l'achètera effectivement parce qu'on ne s'arrêtera pas en route quand on rentre à cette heure-là..." AR 07.

Sans oublier le chapitre "Divers" :

"E : Vous disiez qu'à Saint-Germain il y avait un centre commercial qui n'était pas mal...  
I : Oui, oui, comme je l'ai dit on y trouve l'agence d'une grande banque, on y trouve un photographe où on peut faire des photos d'identité, une boutique de pâtisserie boulangerie, c'est extrêmement agréable qu'elle reste ouverte ça l'est peut-être moins pour elle, mais enfin pour nous c'est très agréable, on y trouve des maroquiniers et choses superluxe, on nous a fait installer à Saint-Germain, dans la gare du R E R plusieurs cabines téléphoniques et des toilettes, ce que ne comportait pas l'ancienne gare du tout ; autant que mes souvenirs me le permettent il n'y avait pas de tous ça, ce sont de petites choses, mais elles sont tout de même agréables..." SG 07.

Formulées à la hâte et dans le courant d'un entretien, les "propositions" de l'usager montrent que la question fondamentale est : qu'est-ce qui, dans le mode de vie de la banlieue, requiert la gare comme complément, espace public, espace de consommation collective ?



Mais ici nous sortons de la critique du transport pour aborder la critique de l'espace suburbain en général.

Dès l'instant où l'on parle de l'animation urbaine de la gare, on admet que la gare de banlieue fait partie de l'espace suburbain, et que c'est à ce titre qu'elle peut posséder ces qualités d'animation. Mais cette idée n'implique pas simplement que la gare fait partie de l'espace suburbain, elle implique également que cette appartenance est localisée dans un site particulier. Ainsi l'architecte de la gare est dans ce cas architecte de Creil, Gagny, Bellevue, etc., chacun de ces points se rattachant au mode de vie et aux modèles sociaux de la banlieue.

Ainsi se comprend la proposition de AR 07 qui tente d'évaluer le rapport entre services suburbains et gare de banlieue :

I<sub>1</sub> : Mais pour que ce soit comme tudis, il faut que ce soit une grande gare, comme par exemple Saint-Lazare, où il y a un marchand de disques, un cordonnier...

I<sub>2</sub> : Je ne dis pas qu'il faut faire un cordonnier à la gare du centre d'Argenteuil ; mais on peut concevoir un petit complexe même dans cette gare... il y a quand même 120 000 habitants à Argenteuil, cela en fait combien qui prennent le train ? On a à peu près un quart de la population, cela fait 25 à 30 000 personnes qui prennent le train... 25 à 30 000 personnes, c'est une ville, on peut leur créer des conditions de vie agréables..." AR 07.

## B - LIEUX ET BANLIEUE (GARE).

Définir : l'espace de rencontre, l'espace de consommation, cela implique une superposition des espaces qui l'un et l'autre recouvrent des parties plus ou moins précises de la gare de banlieue.

Il s'agit de donner un nouvel éclairage à l'étude de l'espace de la gare en examinant différents espaces dans une perspective qui n'est plus celle de la séquence au sens strict. On étudiera chaque lieu globalement en fonction des activités qui s'y déroulent, qu'elles soient liées ou non au transport, et l'on mettra en évidence le lien entre les activités observées et les caractéristiques du lieu considéré.

Nous avons dans la première partie considéré le rapport entre les lieux du transport et l'exécution de la séquence. On peut assimiler cette exécution à une sorte de syntaxe dont les énoncés seraient des séries d'actes (prendre son billet, passer le portillon, descendre sur le quai), syntaxe dont l'utilisation pour l'utilisateur résulte à la fois de l'intériorisation d'un programme et de l'exécution pratique à chaque fois différente de la séquence et des sous-séquences.

Dans la seconde partie, nous avons commencé à aborder un autre type de rapport à la gare de banlieue, impliquant l'existence et la manifestation de l'espace urbain. Ce n'est pas par un paradoxe que l'usager lorsqu'il constate que la gare est juste l'instrument de la séquence principale, déclare "qu'il n'y a rien". C'est parce que la présence de l'espace urbain c'est lui-même qui la manifeste, plus ou moins facilement.

Comment cette manifestation se traduit-elle - si elle se traduit - dans les lieux de la gare ? Parler de "lieux", c'est déjà dénoter plus ou moins que quelques divisions de la gare possèdent une spécificité autre que celle liée à la séquence transport. Il nous reste cependant à établir si l'activité de l'usager constitue véritablement les diverses parties de la gare en lieux et comment.

### 1 - Le Hall.

Nous aborderons le hall en premier lieu à partir des entretiens et ensuite en contrepoint à partir des observations.

Nous avons vu précédemment que dans la séquence transport gouvernée par le modèle d'accès direct, l'usager se passait fort bien du hall, en revanche son impact du point de vue urbain fait du hall un lieu qui résume à lui seul toutes les qualités demandées à la gare :

"... Un hall de gare doit être un lieu de rendez-vous... moitié peut-être où les gens en attendant leur train, aiment se retrouver et discuter un peu, ça fait oublier le travail... comme ça ... c'est peut-être un rêve aussi." VA 06.

"E : On doit pouvoir rêver à une détente, ..

I : Oui, c'est-à-dire on doit avoir, pas de fauteuil comme ça, mais des salles des pas perdus, où effectivement, on puisse se retrouver, se reposer, regarder les gens... c'est un peu, je ne sais pas, comme à la terrasse d'un bistrot ; il me semble que dans un hall de gare on doit, si l'on a un quart d'heure à perdre, pouvoir regarder les gens, aller prendre le train ou en revenir... faire un petit peu comme un hall de gare ou un truc similaire, moi il me semble que c'est un peu ça, à mon avis..." AR 08.

Résumant les qualités de la gare, il en résume aussi les défauts : elle peut donc apparaître comme séjour possible :

"E : Il faudrait embellir le hall..."

I : Voilà pour l'hiver et puis qu'ils mettent cette petite musique l'hiver alors donc au chaud, dans une gare décorée, avec de la musique, que peut-on demander de mieux, je vois pas, on peut

rien demander de mieux, je crois pas surtout qu'on est bien assis, on est bien, elle est bien cette gare". VA 03.

"E : Vous disiez dans le hall de la gare du Val on se sent plus à l'aise...

I : A mon avis, c'est plus aéré, bon c'est panoramique et il me semble que les usagers... enfin je n'y suis allé que deux ou trois fois et je ne voudrais pas en tirer des conclusions hâtives ; disons que ceux qui y vont tous les jours devraient sentir mieux les choses que moi, mai, je ne sais pas je m'y suis senti plus à l'aise... pour mener une conversation, par exemple, il me semble que je pourrais très bien rencontrer un ami ou quelqu'un, et puis discuter dans la salle des pas perdus, alors que je ne le ferais pas dans cette gare centrale d'Argenteuil... je ne sais pas, j'aurais l'impression d'être enfermé... je sortirais plutôt sur le quai, si on va prendre le train ensemble ou bien je sortirais dans la cour de la gare... mais dans les locaux mêmes, je ne sais pas, ça me semble un peu exigu, vieillot, je ne sais pas, je me sens un petit peu mal à l'aise oui... je ne tiendrai pas une conversation de dix minutes là, dans la salle". AR 08.

ou bien comme séjour impossible :

I : "... je ne vois jamais de gens à Créteil attendre quelqu'un dans le métro. Pourtant c'est un moyen de rendez-vous facile le métro, je pense. Tandis que au R E R si, il y a des gens... Il y a la place pour ça, y a le hall... l'architecte a la place là ; alors qu'à Créteil j'ai le sentiment qu'il y a eu un problème de place, alors on a compressé et puis il reste ce qu'il y a quoi..." CU 01.

"Mais quand vous attendez quelqu'un vous êtes amené à y séjourner, il n'y a pas d'endroit où vous puissiez vous mettre tranquille, en dehors du passage, bon vous êtes là, vous faites les cent pas deux ou trois fois, vous dites il y en a marre...

E : Oui, vous êtes obligé d'être en plein passage...

I : Ah oui, il y a pas de coin en dehors de la circulation." BSL 01.

"J'ai l'impression'aussi que finalement ce hall est très mal utilisé, parce que dedans il n'y a rien, c'est vraiment un lieu de passage, de brassage des passagers, mais il n'y a rien du tout, il doit y avoir un marchand de journaux, c'est tout, c'est très isolé." V 05.

On pourra trouver étrange la proposition du jeune usager qui projette de favoriser les épanchements par un "grand salon" :

"E : vous disiez que ce serait un endroit où l'on puisse discuter en attendant son train...

I : Oui, c'est pour ça que je vois très bien un hall de gare avec des bancs ou des petites tables ressemblant, comme je le disais,

à une salle d'attente ou un grand salon... comme on peut voir dans certains endroits ... ce qui favoriserait l'épanchement des gens..." VA 06.

Il nous semble pourtant que dans cette touchante contradiction hall de gare / grand salon, le jeune usager a réveillé quelque'écho de l'espace urbain précisément à cause de la contradiction qu'il manifeste avec tant d'exubérance. Grâce à cet énoncé le caractère accusateur du hall de gare, dans la gare de banlieue, peut être un peu mieux précisé.

D'abord, parce que de hall, il peut même ne pas y en avoir. Au Chesnay-Gagny, par exemple :

"C'est, il n'y a pas cette ... sur le plan même sociologique si tu veux, c'est ... cette idée de hall de gare dans lequel se font les départs, les attentes, les arrivées, non là il n'y a pas ça, non, il n'y a pas de banc ... les seuls bancs qu'il y a c'est sur le quai, ou alors là où on distribue les billets, bon ben ça c'est un truc..." CH GA 03.

L'espace réservé à l'accueil des voyageurs est d'une exiguïté telle que les usagers ne peuvent même pas lui accorder le nom de "hall" (certains parlent de salle d'attente, d'autres d'endroit où l'on prend les billets).

Une interviewée ( CH GA 02) signale que le siège unique, collectif il est vrai, se trouve placé si près du guichet qu'elle n'ose jamais l'utiliser et se tient de préférence à l'extérieur; en effet, alors que la séparation par l'hygiaphone interdit la communication avec l'employé, elle se sentirait gênée d'être si près de lui sans lui parler.

L'intérêt de cette remarque, c'est qu'elle montre comment, dans les espaces publics, se constitue un réseau de relations à autrui engendré à partir de certains modèles. Ici la trop grande proximité d'un siège introduit un trouble dans le rapport d'urbanité qu'il est d'usage d'entretenir avec le personnel d'une gare de banlieue et entraîne l'"évitement" de ce lieu par l'usager.

Déjà reconnue à propos de l'habitat, il faut souligner ici au passage l'importance que revêt également pour l'étude des lieux publics la prise en compte de modèles culturels qui président aux opérations d'appropriation que les usagers effectuent sur l'espace.

A Argenteuil, le hall est conçu exclusivement dans une perspective d'écoulement du flux, rien n'est prévu pour l'attente (ni siège, ni chauffage). Les observations montrent comment l'usa-

ger détourne parfois cet espace de sa fonction originelle (couloir de circulation) et, débordant les consignes du programme, le transforme en lieux - activités.

### Observations.

"A Argenteuil la plupart des usagers doivent créer eux-mêmes leurs lieux d'attente : les rebords qui longent les guichets, ainsi que la table supportant les bottins sont utilisés comme accoudoirs par un grand nombre de personnes. Il semble en être de même en ce qui concerne les rebords de fenêtre : ils servent à s'appuyer mais souvent aussi à poser des paquets, à s'installer confortablement dans l'exercice d'une quelconque activité (faire du crochet, lire...)"

A Créteil, le hall est un lieu intenable :

"I : Si vous voulez, à moi ça m'est arrivé d'attendre, si vous voulez attendre quelqu'un qui vient de Paris avec le métro, vous avez même pas un banc pour vous asseoir, vous restez debout, il m'est arrivé d'attendre des gens de ma famille qui habitent à Paris, je les ai attendus trois quarts d'heure ... c'est pas énorme mais enfin trois quarts d'heure debout on est obligé de rester debout, vous n'avez ni banc, ni une chaise ... rien pour s'asseoir ... alors si vous voulez vous asseoir il y a des bancs en haut, mais il faut que vous payez votre billet, alors payer un billet pour attendre quelqu'un ... je crois que ce n'est pas intéressant.

E : Vous êtes obligé de payer votre billet pour vous asseoir...

I : Si vous voulez monter ... si vous voulez attendre, si vous voulez vous asseoir, et en haut il faut monter sur les quais, en hiver en plein vent ... en bas vous avez la pièce où il y a toutes les machines, il n'y a même pas un banc ; même ma femme souvent, j'étais des fois allé l'attendre si elle vient pas à l'heure dans les cinq minutes qui suivent quoi, que j'arrive, j'en ai marre, je reviens et je l'attends dans la voiture." CU 03.

Ainsi s'expliquent les multiples pratiques par lesquelles les usagers corrigent, refont un espace à partir des conditions très inégales qui leur sont faites alors que l'égalité de leur condition se lit dans la nécessité où ils sont d'emprunter la gare de banlieue.

En prenant l'exemple de Saint-Germain et nous basant sur des travaux antérieurs (1), nous avons tenté de classer ces pratiques :

---

(1) "Espace urbain et équipements socio-culturels", Henri Raymond, ISU 1973.

- Le contournement par rapport à la capacité sociale projetée : action collective par laquelle les activités prévues au programme ne se produisent pas dans la réalité. Le contournement laisse l'espace comme espace et ne crée pas de lieu. A Saint-Germain, le vaste espace compris entre les postes de contrôle et les quais, jalonné de nombreux sièges, s'est transformé en pur couloir de circulation rapidement parcouru par les usagers (sauf exception).

- La substitution (voir photographies en annexe) : remplacement d'une activité programmée par celle de l'usager, par exemple la transformation des sièges réservés à l'attente dans le hall, en sièges de spectacle ou de "café". Les distributeurs de billets et les personnes qui s'y essaient deviennent objets de spectacle. Tandis que le hall tout entier forme une vaste aire de jeux pour les enfants : l'un trouve un panneau pour son jeu de fléchettes ; nombreux sont ceux qui courent autour des sièges ("un petit garçon court, un autre qui ne le connaissait pas le rejoint, bientôt ils sont trois... le distributeur leur sert de repère, ils regardent les clapets qui ferment les orifices de récupération de la monnaie...").

- Le détournement : activités non programmées et non permises.

Exemple : le coin photomaton, photocopie, transformé en lieu de flirt pour les adolescents le Mercredi après-midi. En effet les lieux cachés, excentrés dans le hall, non visibles à partir du bureau d'information permettent des activités réprimées. Et bien entendu, comme activités de détournement, nous citerons : sauter et ramper par-dessus les postes de contrôle.

- L'appropriation : elle apparaît comme un marquage de l'espace par des objets ou par introduction d'éléments familiers dans un espace public, par exemple les sièges centraux sont marqués comme des sièges de café.

Jeudi 27 Mars, 18 h :

"Un homme assez jeune, la trentaine, qui était assis, en train de lire un journal, se lève, dépose le journal sur son siège et se dirige vers la bibliothèque. Ayant acheté là une autre revue, il revient à sa place soigneusement marquée, reprend le journal qu'il avait posé, s'assoit et lit.

Lundi 17 Mars, 16 h 30 :

"Un petit vieux arrive dans la gare, son coussin sous le bras, il le pose sur un siège avant de s'asseoir".

Vendredi 28 Mars, 9 h 30 :

"Rentre dans la gare un petit vieux portant un très gros livre, il s'assoit, s'installe, sort une loupe avec laquelle il lit consciencieusement cet épais volume".

Nous avons été déçus de ne pas trouver dans la gare de banlieue, un matériel plus ample montrant l'appropriation des lieux publics. Cette déception a sa cause principale dans le fait que les entretiens mentionnent peu de pratiques d'appropriation ; sans doute l'appropriation des lieux du transport commence-t-elle avec la séquence transport proprement dite, en ce sens que l'exécution de la séquence suppose une constance dans les repères, un habitus dans l'engendrement des pratiques liées à un environnement au point qu'une transformation dans cet environnement est ressentie (c'est le cas de la gare "en travaux").

Toutefois, cette appropriation est si ténue bien que tenace, qu'on peut difficilement l'établir comme une trace repérable. Par ailleurs les gares ne sont pas conçues en vue d'une appropriation de l'espace, au contraire : il est manifeste que ces lieux sont plutôt conçus pour décourager l'appropriation et renvoyer le voyageur vers le transport, et le flâneur à sa vraie place supposée : dehors.

#### L'attente (des autres).

Le rendez-vous à la gare étant l'une des activités les plus notables dans la gare on peut se demander dans quelle mesure l'attente des autres implique un rapport particulier avec l'espace : en tout cas, l'espace de l'attente n'est pas quelconque :

Saint-Germain, film en vidéo, fin Juin 1975, vers 17 h 30 :

"On remarque quelques personnes qui attendent ; une personne au bout des sièges et près des postes de contrôle, plus tard ce sera une femme portant un bébé qui choisira ce point d'appui. Une femme se tient extrêmement près des postes de contrôle au point de gêner la sortie des usagers. Un groupe discute près des distributeurs. D'autres gens discutent là, arrangent leurs paquets, etc... ce qui ne rend pas l'approche des distributeurs très aisée sans cependant la bloquer. On voit dans le film que les gens ont besoin de se trouver accotés à un mur, etc... sans forcément s'appuyer, l'élément matériel leur servant de support. Les sièges au centre du hall sont investis par les gens qui attendent uniquement à certaines heures, qui sont en général les heures de pointe du matin et du soir. Le soir, il faut attendre 18 heures bien souvent pour qu'il y ait quelques places de libre.

Dans la journée, les bancs sont le plus souvent occupés par des gens qui passent à l'après-midi.

Quelques personnes attendent en plein milieu du passage sans point d'appui direct, mais où le plafond se rabaisse et d'où ils peuvent apercevoir aisément la foule qui sort. On voit là parfois des groupes mais aussi des individus seuls, hommes ou femmes assez jeunes.

Non loin de ce passage, près de la bibliothèque, c'est là que se trouve le lieu préférentiel de l'attente. Quelques-uns attendent dans un endroit discret, près du distributeur de journaux auquel ils s'adosent. Quelques autres de l'autre côté près de la boutique de vêtements, plus rarement dans le passage de gauche.

Par rapport à ces constantes, on observe quelques raretés : personnes qui s'avancent plus avant ou même qui se mettent carrément près des postes de contrôle."

#### Observations à Argenteuil :

"On remarque que les personnes qui effectuent un séjour prolongé dans le hall sont le plus souvent des voyageurs pour le train Mantes-Pontoise (quai côté gare). En revanche, les gens qui attendent quelqu'un se tiennent plutôt sur le trottoir devant la gare et cela semble-t-il pour différentes raisons selon les cas.

1er cas : les personnes qui attendent un voyageur sortant du train. On note que ces personnes se placent de préférence directement sur le passage du flux. A Argenteuil, aucune sortie ne s'effectue en passant par le hall :

- soit on arrive quai central et on sort par le souterrain, on a donc des gens qui attendent soit dans le souterrain tout de suite après le poste de contrôle soit en haut des escaliers sur la place de la gare.
- soit l'on arrive quai côté gare et l'on débouche directement sur la place ; on a donc beaucoup de gens groupés autour des barrières au niveau des deux sorties.

2ème cas : les voyageurs sortant du train qui attendent quelqu'un qui vient les chercher à la gare.

Si l'on vient les chercher en voiture, ils se tiennent au bord du trottoir ou à la rigueur devant les fenêtres du hall d'où ils peuvent guetter. Les gens semblent passer indifféremment de la place au hall. Notons toutefois qu'on attend plus à l'extérieur. Les motivations de ce choix n'apparaissant pas dans les interviews, on ne peut avancer que des hypothèses.

Pourquoi le trottoir qui longe le bâtiment des voyageurs est-il plus propice à l'attente que le hall ? Sur certains plans, ces deux



espaces semblent offrir les mêmes qualités (dans un sens positif ou négatif) :

Par exemple, il n'y a pas de sièges ni dedans ni dehors, d'autre part il semble y avoir une certaine continuité climatique : il s'agit dans les deux cas d'un espace abrité mais sans chauffage - à ceci près qu'à l'extérieur il est possible de se tenir au soleil lorsqu'il fait beau ... - On peut supposer que le fait de se tenir sur le trottoir de la gare permet aux usagers d'occuper leur attente en observant le va et vient incessant des véhicules et des personnes qui circulent à cet endroit. Cette position leur offre à la fois l'avantage de repérer plus rapidement la personne recherchée et de jouir en attendant d'un spectacle urbain. La portion d'espace qui se trouve devant le bâtiment des voyageurs est la partie la plus animée de la gare : c'est à cet endroit que se font la plupart des rencontres, on y trouve des vendeurs de fleurs, des distributeurs de tracts, etc. . .

3ème cas : ceux qui attendent quelqu'un avec qui ils vont prendre le train. Deux possibilités : soit on attend dans cet espace mi-extérieur mi-intérieur qui est l'ensemble hall plus trottoir qui longe la gare (il semble que ce soit le fait d'usagers occasionnels), soit on attend sur le quai (cest le fait des habitués). "

Il ne faut pas renvoyer les problèmes relatifs à l'organisation du lieu d'attente à de simples considérations d'ergonomie ; la gestuelle de l'attente ne peut pas s'assimiler à la station debout pénible : si l'on doit prendre en considération le nombre important de gens qui s'attendent les uns les autres à la gare, il faut concevoir la gestuelle de l'attente comme une appropriation des lieux, si imparfaits que soient les lieux utilisés pour ce faire.

La médiocrité de l'espace suburbain en France n'est plus à démontrer que dans les secteurs les plus arriérés de la technocratie fonctionnaliste : la gestuelle de l'attente montre que ce n'est pas seulement affaire de sièges, mais de transformations de l'espace qui n'est jamais assez "interprétable", c'est-à-dire capable de servir de point d'appui, de lieu pour déposer des paquets, de lieux de discussion.

Il est vrai que dans une gare riche en lieux interprétables, on trouvera bientôt des lieux vides, des espaces déplorablement détournés (par exemple saturés de vieux papiers et par là même stérilisés) : il convient de noter à ce propos que l'espace urbain n'est pas le plein perpétuel auquel rêvent depuis peu de jeunes urbanistes accablés par les déserts suburbains. L'espace urbain est un ensemble de pleins et de vides dans lequel le vide tient si l'on ose dire sa place : dans une gare un peu vaste, ou encore un peu déserte à une heure creuse, ce rapport entre pleins et vides est rassurant en ce qu'il offre à l'utilisateur de quoi engendrer ses pratiques sans lui assigner des consignes trop strictes.

Mais ceci ne concerne pas l'occasionnel visiteur d'une gare de banlieue, mais au contraire l'usager qui la connaît en de multiples moments et pour qui ce rapport est en même temps un rapport temporel (qu'on pense à la photo classique du hall de Saint-Lazare le matin du 15 Août). Cette photo nous rappelle que s'approprier l'espace de la gare, c'est sans doute aussi en gagner une connaissance qui associe étroitement l'espace, les lieux, les rythmes quotidiens et exceptionnels.

Dans tout cela, c'est le mode de vie banlieusard qui est en action ; notre déception de n'avoir pas découvert suffisamment le mode d'appropriation des lieux tient sans doute à l'imperfection de nos moyens d'investigation.

## 2 - La salle d'attente.

Nous ne reprendrons pas ici ce qui concerne l'utilisation de la salle d'attente dans l'exécution de la séquence transport, problème déjà traité en Première partie (cf. III, le dictionnaire des lieux dans la séquence).

Dans la gare du Val d'Argenteuil, l'écriteau "Salle d'attente" dénote simplement la présence, en dessous et autour, de sièges. Ce fait est d'ailleurs noté par certains usagers.

"Dans la gare du Val, c'est pas une salle d'attente, c'est la gare où il y a quelques sièges..." AR 07.

La plupart des assertions recueillies sur la salle d'attente concernant en fait la salle d'attente du quai, seule véritable salle d'attente de la gare de banlieue. Cependant, il n'est pas rare que les interviewés utilisent le vocable salle d'attente pour désigner une partie du hall ou même sa totalité (par exemple au Chesnay-Gagny).

Cette désignation risque d'induire en erreur car la salle d'attente intégrée à la séquence, c'est la salle d'attente sur le quai qui n'a rien à voir avec la salle d'attente éventuelle située dans le hall ou en annexe du hall. Cette seconde salle d'attente nous semble liée à des services que peut éventuellement intégrer la gare de banlieue : commerces :

"I : c'est bien ça ... justement ça va dans le sens que je dis ... vraiment, la salle d'attente, c'est souvent une morgue.

I<sub>2</sub> : Non, mais moi, je parlais d'une salle de lecture... avec une grande librairie où tu puisses acheter un bouquin, feuilleter des revues, comme dans les "drugs" ... c'est pas une salle d'attente...

I : Très bien, oui, c'est juste ... il faudrait qu'il y ait quelques boutiques, ou comme à Saint-Lazare une librairie dans laquelle

on puisse feuilleter quelques bouquins, il y a un kiosque à journaux, mais on ne peut pas feuilleter...

I<sub>2</sub> : Non seulement on ne peut pas feuilleter, mais on se fait engueuler si on y touche, ce qui est le comble...

I : Alors il faudrait qu'il y ait au moins ça, une salle avec des bancs, où l'on puisse au moins acheter un livre de poche ...

E : Une salle avec des bancs, dites-vous ...

I : Enfin, là il y a des sièges...

I<sub>2</sub> : Encore que la salle avec des bancs, moi je m'en méfie comme de la peste parce que, s'il y a une chose qui n'est pas réussie à Saint-Lazare, c'est bien les salles d'attente ... justement parce que les salles d'attente, c'est le truc où l'on parque les gens alors que les bancs devraient être intégrés parfaitement à l'ensemble de la gare, et on devrait pouvoir s'asseoir où l'on veut, où on a envie... " AR 07.

Cette salle d'attente second modèle est pratiquement absente des gares de banlieue si on veut bien la considérer comme un élément des fonctions urbaines de la gare, l'idée d'un "salon urbain" nous semble ce qui rend le mieux compte de ce lieu que les usagers ne désignent que d'une manière très abstraite puisqu'il n'existe pas.

Il n'est pas surprenant que les groupes sociaux les plus aptes à utiliser un tel "salon soient aussi ceux que la prévoyance des concepteurs a doté de l'espace voulu : essentiellement les usagers de Saint-Germain. On retiendra quand même que le lieu salon urbain de Saint-Germain présente lui aussi ses petits vieux, ses débris vénérables de la société salariée qui encombrent la moitié des sièges.

Sans doute, ce n'était pas prévu au départ, et sans doute il valait mieux que cela ne le fut pas. Mais cela n'est pas l'essentiel.

L'important c'est qu'il existe une liaison entre les qualités propres de l'espace suburbain, le mode de vie de la banlieue et la centralité représentée par la gare.

La gare de banlieue, par le hall et par l'espace de la salle d'attente, entre la composition de l'espace suburbain en train de devenir urbain.

### 3 - La bibliothèque.

Elle est le support d'une sous-séquence que la séquence principale comporte très souvent, mais les usagers la vivent justement comme une présence de l'urbain (ce que les usagers appellent une certaine vie).

"E : Elle éclaire un peu l'environnement ... elle est sympathique...  
 I : ... La marchande de journaux, oui..., elle comprend assez...  
 je ne sais pas... c'est elle qui donne les nouvelles ... enfin par  
 son intermédiaire on a des nouvelles la vie, quoi ... alors que  
 quand on prend le train, il y a une espèce d'identification ... tout  
 ce qu'elle peut vendre quoi, ça offre une certaine vie ... contrai-  
 rement à tout ce qui est autour ... et puis, elle n'est pas liée di-  
 rectement à la gare ... c'est à dire qu'elle n'est pas là pour la  
 gare ... elle est là, à la gare, mais elle n'a aucun lien avec le  
 voyage, le trajet, le train lui-même quoi, c'est important, je  
 crois ...

...  
 ... Oui, c'est le seul lien social ... avec le personnel de la  
 gare...

I<sub>2</sub> : D'ailleurs quand le rideau est fermé, on le sent énormément,  
 c'est assez marrant d'ailleurs, alors là, c'est vraiment mort,  
 quoi, il n'y a plus rien, plus aucune vie... quand c'est ouvert,  
 même s'il n'y a personne dans la gare, il y a quelque chose qui  
 bouge ... dès que le rideau est fermé, ce rideau de fer, c'est  
 comme vraiment la ville fermée le Dimanche ... ça donne cette  
 impression là, c'est le désert..." VA 09.

La bibliothèque joue un rôle dans la socialisation et ceci  
 sera confirmé par les observations :

"Le matin très tôt, il vend ses journaux, il a ses habitués, j'ai  
 l'impression ... la dame tend le journal au monsieur qu'elle  
 connaît moi je ne l'achète pas, en général, elle ne me connaît pas,  
 parce que je ne prends pas le train régulièrement." MB 01.

La bibliothèque, c'est aussi un lieu d'attente préférentiel  
 bien souvent, puisque le temps y est réinvesti. D'où la nécessité  
 d'une adaptation de la bibliothèque à ces pratiques (feuilleter les  
 revues).

"Il faudrait une conception différente des kiosques ... ils ne sont  
 pas toujours aimables quand on veut feuilleter..." AR 07.

"Je ne sais pas moi ... mais consultez ... une petite bibliothèque,  
 je vois très bien une petite bibliothèque..."

E : une bibliothèque ...

I : Oui, une bibliothèque qui serait à l'usage de tout le public; où  
 vous auriez bien sûr des livres dont la valeur ne serait pas très  
 grande ; mais qui permettrait aux gens d'attendre patiemment  
 leur train ; toutes les revues possible, les journaux du jour ...  
 je ne sais pas, moi ... tout ce qui peut favoriser le séjour pas-  
 sager d'un usager." VA 06.

A Argenteuil, les observations indiquent la bibliothèque comme seul point d'attraction dans l'espace. Certaines personnes passent un bon moment à regarder livres et revues diverses. Souvent on achète quelque chose mais pas toujours.

A Saint-Germain-en-Laye, on remarque que les usagers qui attendent se regroupent spontanément devant la librairie, se servant des vitrines comme support. De ce lieu, ils ont suffisamment de recul pour avoir une bonne vision du flux, d'autre part les usagers jettent toujours un coup d'oeil vers la bibliothèque. Rappelons que nous qualifions d'occupation de l'espace la formation d'une zone d'attente par la pratique collective des usagers.

Pendant notre période d'observation à Saint-Germain, la bibliothèque a été transformée.

Lundi 21 Avril, 17 h :

Nous allons discuter avec le libraire : "Il n'y avait, dit-il, qu'une seule porte pour entrer et sortir en face de la boulangerie-pâtisserie. Cela créait beaucoup de bousculades et d'embouteillages, aussi il y avait des pertes sèches dans les affaires et beaucoup de clients qui sortaient sans acheter. Alors on va faire des transformations sur la même surface, cela va être organisé autrement. On aura deux portes qui pourront servir d'entrée et de sortie, cela permettra une meilleure circulation à l'intérieur du magasin..." (et par contrecoup à l'extérieur).

4 - Buffet-buvette-café à l'intérieur de la gare.

C'est l'absence qui caractérise plutôt le buffet de la gare de banlieue : sur notre échantillon, nous trouvons :

- cafés à l'intérieur de la gare, plus cafés extérieurs : Saint-Germain, Versailles-Chantiers, Creil.

- cafés extérieurs à la gare, mais pas de café à l'intérieur : Argenteuil, Boissy-Saint-Léger, Le Chesnay-Gagny.

- cafés ni à l'intérieur, ni à l'extérieur : Grigny, Créteil-Université ...

et donc un buffet manque, pour des raisons sociales avant tout :

"Mon mari connaît des tas de gens, depuis qu'il prend le train il a fait connaissance avec des gens, ils se mettent toujours à la même place, deux jeunes femmes, un homme ils discutent très souvent ensemble, ils vont prendre des fois un pot le soir ensemble pas à la gare de Grigny y a rien, mais y aurait une buvette

à la gare de Grigny, mon mari irait certainement avec ses amis ... prendre un café ou prendre un apéritif, puis j'aime bien, j'aime bien le soir, je trouve que c'est agréable, on ne perd pas, on ne coupe pas tout d'un coup, on connaît les gens dans le train, bon au bout de trois mois que vous rencontrez les mêmes têtes, on se parle, y a pas de problème...". G 03.

Il manque également pour une sous-séquence :  
 ambiance / pas d'ambiance

"Il y a une petite cafétéria qui est également installée dans la gare, à laquelle, je vous dis, je ne me suis jamais arrêtée. C'est un réflexe qui consiste à prendre ces ... il vaut mieux pas le prendre, si on veut un café autant le prendre sur la terrasse d'un café ouvert à l'air, que de le prendre ... sous terre. Pas plus que je ne me suis arrêtée prendre ... à Auber, à la station Auber où il y a également un café, ou dans d'autres stations de métro où il y aurait un café.

E : Vous ne vous arrêteriez pas dans ces cafés là ...

I : Non, parce que l'ai l'impression que l'air est moins bon, je ne sais pas, je ne sais pas, c'est une fausse impression peut-être, ça ne m'attire pas." SG 05.

"Je préfère aller prendre un café autour ... c'est autre chose que ce hall de gare, ce buffet...

E : C'est autre chose que ce buffet...

I : C'est moins déprimant quoi ... vous voyez pas les gens qui passent à toute vitesse, qui prennent là leur café cinq secondes et puis ... ceux qui rentrent de leur journée de travail et ceux qui repartent et qui reviennent ... vous allez dans un café ... vous vous asseyez, vous prenez un truc tranquille, il y a évidemment des gens qui travaillent mais ils sont là pour prendre un café et pas pendant cinq minutes quoi ... et il n'y a pas tout ce passage, ce va et vient, tout ce truc ... c'est plus beau, c'est plus pour retenir les gens. A Creil rien que de voir l'ambiance qu'il y a dans le buffet, ça ne donne pas envie d'aller au restaurant de la gare, bien que la cuisine n'y soit pas trop mauvaise. Alors que le buffet de Grenoble, c'est plus coloré, c'est beaucoup moins tassé, ça donne moins l'impression aux gens qu'ils sont là pour partir ou pour transiter, et puis c'est comme un pub si vous voulez, un pub et puis un buffet de gare, y a pas de problème, c'est tout". C 06.

Que signifie l'ambiance ? Probablement un certain rapport entre l'animation et la possibilité d'insérer une sous-séquence plus ou moins rapide : c'est ce que semble montrer les quelques observations :

"A Saint-Germain, on a pu observer que le matin, le café fournissait un lieu de rencontre et un point de départ aux collègues de travail.

Le café forme également un lieu de rendez-vous pour des groupes de jeunes qui y restent parfois assez longtemps l'après-midi. Quelques groupes familiaux s'étant retrouvés dans la gare vont s'asseoir au café. Le café fonctionne aussi comme un lieu social d'information".

Lundi 21 Avril, 17 h 30 :

"Nous allons au café : le patron a l'air plutôt aimable et bavard. Je vois quelques menus affichés et une carte ; on peut donc manger ici et même avec un certain choix. La population actuelle du café est variée : jeunes personnes d'âge moyen et vieux. Une petite vieille explique au patron qu'elle attend là l'heure de visite pour un malade à l'hôpital".

Sans pouvoir nous avancer beaucoup, il nous semble que le buffet fonctionne essentiellement sur ce rapport entre gare (intérieur) et donc séquence principale, avec engendrement de sous-séquence d'une part et d'autre part fréquentation extérieure de clients "urbains", deux fréquentations dont le rapport peut caractériser la bonne ou la mauvaise ambiance du café qui est situé à l'intérieur de la gare :

Mercredi 23 Avril, de 17 h 15 à 18 h 15 :

"A cette heure, il n'y a que quatre personnes au café : deux au comptoir et deux assises aux tables (plus le patron). Celui-ci est grand, blond-roux avec un gros ventre ; c'est lui qui mène la "fête" dans le café. Enfermé toute la journée, il ne sait pas s'il pleut ou s'il vente dehors. Il demande pour établir le contact avec les clients : "Quel temps fait-il dehors ?" Il blague sans arrêt avec un jeune habitué qui traîne ici et qui aide le patron à débarasser.

A 17 h 30, je vois arriver le flot des voyageurs. Un grand jeune homme à barbe, les cheveux bouclés, s'installe au zinc et prend un coca. "Vous avez l'air abattu" dit le patron. "Non, non" répond-t-il en souriant.

Un homme demande en passant si l'on vend des cigarettes, sur la réponse négative, il repart pressé. Un homme d'une cinquantaine d'années vient saluer le patron avant de s'en retourner chez lui. Le temps du patron est rythmé par le flux des usagers qui débarquent ou embarquent".

Le café dans la gare apparaît plutôt comme un espace urbain, comme un lieu transplanté et dont l'efficacité dans la transplantation réside dans sa capacité à accueillir des sous-séquences

sans perdre pour autant ses qualités foncières de lieu urbain : c'est donc un lieu ouvert des deux côtés à la fois : il en va de même des commerces.

### 5 - Les commerces.

Ils apparaissent comme des lieux urbains par destination. Ils sont cependant dans la gare fortement marqués par le mode de vie et par un côté pratique : ainsi en est-il du pressing ou de la boulangerie.

A Saint-Germain-en-Laye, gare particulièrement bien pourvue en commerces, certaines boutiques débordent de leur côté strictement utilitaire ; c'est d'abord la boutique de disques, point de ralliement des jeunes, centre vivant et chaud au milieu de la gare.

#### Vendredi 25 Avril après-midi :

Chez le disquaire : les gens tournent autour, rentrent à l'intérieur, regardent les disques sans trop savoir ce qu'ils veulent exactement et restent à écouter de la musique. L'ambiance y est plus chaude grâce à la musique. C'est un peu l'âme des autres magasins, il est situé au centre.

Souvent les employés des autres magasins fredonnent le refrain connu qu'ils entendent.

Les femmes qui attendent ou n'ont rien d'autre à faire viennent parfois y faire un tour, mais la majorité des gens sont des jeunes qui se connaissent. Quand on est dans le magasin, c'est un autre monde, on se laisse aller, on se laisse prendre par la musique.

A la boutique de maroquinerie (commerce de luxe) : le magasin n'attire pas la même clientèle, on y voit peu de gens à l'intérieur mais pas mal de femmes rôdent autour et dévorent des yeux les étalages de sacs et de mallettes. Un samedi après-midi, j'ai vu une femme acheter un sac.

A la teinturerie : On observe du monde à chaque arrivée de voyageurs. Ils viennent récupérer des vêtements qu'ils ont déposés le matin. Cette boutique s'inscrit presque dans la séquence transport.

La boulangerie de même se caractérise par de longues queues de gens venant acheter leur pain en sortant du R E R. En dehors des heures de pointe, elle fonctionne comme un magasin courant et vend beaucoup de pâtisseries. Pas mal de non-usagers de la gare viennent y faire leurs emplettes.

Un matin, j'ai vu un homme arrêter sa voiture près du R E R, descendre et remonter avec deux croissants. Les escalators rendent l'accès de cette boulangerie facile.



Le photographe ou les banques sont utilisés également comme sous-séquences dans la séquence principale.

En revanche, la boutique de vêtements joue un autre rôle, comme lieu d'attente ou comme lieu favorisant la socialisation.

Jeudi 27 Mars, 18 h 30 :

"Une jeune grand'mère avec deux petits enfants attend, assise sur un siège. Au moment du flux, une jeune femme vient la rejoindre. Embrassades ... la famille se dirige lentement vers la boutique de vêtements, regarde les soldes, fouille tout en bavardant..."

Tous ces équipements, facilitant le mode de vie, favorisent également le séjour de l'usager dans la gare et permettent d'inclure des temps interstitiels au cours du procès principal.

#### 6 - Le quai.

Accentuer le caractère "urbain" du quai, c'est mettre en valeur des caractéristiques paradoxales : il se trouve en fin d'engendrement de la séquence principale, mais par cette position même, il offre davantage de possibilités d'insérer des sous-séquences, au moins à l'aller :

"... Mais elle est bien la bibliothèque, parce qu'elle est juste à l'entrée, en sortant de l'autre côté ... c'est très nouveau, ... il y a tous les livres ... enfin tu peux prendre ton journal là..."  
VA 08.

"E : Vous disiez que les bancs étaient bien...  
I : Ils sont pas mal, ils sont bien, il n'y a rien à leur reprocher, il y a suffisamment de places, quand même, pendant 7 minutes on arrive à s'asseoir à plusieurs". CU 07.

Le quai est ainsi toujours à l'aller un espace "au conditionnel" :

"Je m'arrêterais au-dessus du métro, si jamais le quai était disposé autrement, était plus grand, je pense que là je m'arrêterais s'il y avait la possibilité de rencontres sur le quai... il me faut de l'air, je ne m'arrêterais pas dans le hall." CU 01.

"Effectivement, je trouve que le quai n'est pas très gai, qu'il pourrait être, avec très peu d'efforts, très peu de frais, égayé légèrement de façon à rendre l'attente un peu moins cafardeuse, parce qu'il faut bien le dire, l'endroit est triste ... et je pense

qu'on pourrait l'éclairer davantage, parce qu'il fait vraiment très sombre ... aussi bien d'ailleurs le jour que la nuit, la nuit c'est épouvantable." MB 02.

"Jaimerais bien des fleurs sur le quai, oui je pense oui, on pourrait faire ça, des endroits où il y aurait du gazon... oui." VA 03.

Les observations nous montrent qu'il en est bien ainsi, et que le quai est utilisé comme espace urbain quand c'est possible et là où c'est possible.

### Argenteuil.

Les quais ont une grande importance à Argenteuil étant donné qu'on y accède bien souvent sans passer par le hall. Le quai devient un lieu de socialisation substitut du hall.

27 Mai, de 8 h 20 à 9 h 20 :

"Beaucoup de femmes sont assises et lisent, tricotent, discutent ou rêvent, les hommes sont beaucoup moins nombreux à s'asseoir. Aujourd'hui c'est la grève des quotidiens, cela n'empêche pas le kiosque d'être assailli d'une part par les acheteurs de cigarettes et d'autre part par les étourdis qui réalisent subitement qu'il leur faudra voyager sans leur habituel "compagnon". Certains se rabattent sur les hebdomadaires, d'autres repartent les mains vides. Beaucoup de femmes s'attendent, se retrouvent, se saluent et discutent un moment avant l'embarquement. Certaines d'entre elles restent assez longtemps sur le banc, soit qu'elles soient arrivées en avance, soit qu'elles attendent une amie ou une collègue de travail. Sans qu'il soit possible de généraliser, il semble que d'après les conversations entendues, il s'agisse le plus souvent de retrouvailles de personnes travaillant dans la même société et la discussion porte sur le patron".

Vendredi 13 Juin, 8 h :

"Des observations faites sur le quai parmi les usagers restant debout montrent qu'il n'est pas rare que des personnes laissent passer plusieurs trains dont la destination les intéresse avant d'embarquer. Souvent leur attente est récompensée par une rencontre mais pas toujours. A cette heure-ci, ce fait semble surtout concerner les jeunes (mais cela reste à vérifier) à la différence de ce qui se passe un peu plus tard (voir ci-dessus le 27 Mai).

et effectivement dans certains cas on peut :

"Alors les jours où il pleut on dit : oh c'est pas drôle il pleut, tandis que les jours où il fait bon : oh oui il fait bon, regardez

on est bien, bon, ben on va descendre sur le quai, on va en profiter un peu ... et voilà ... et ça c'est vrai. Tandis que les jours où il pleut ou il fait froid, on reste dans le hall". VA 03.

et dans d'autres, on ne peut pas :

"E : Vous me disiez que quand vous arrivez à la gare vous descendez à peu près 2 minutes avant l'arrivée du train ...

I : Oui, oui, enfin s'il me reste du temps, il m'arrive aussi de descendre directement sur le quai, ... je ne suis pas toujours sûre d'avoir une place assise sur un banc par exemple ... alors je préfère à ce moment là attendre dans le hall puis je regarde les revues et tout ça quelques minutes avant de descendre pour prendre le train..." VA 05.

En tant que lieu urbain, le quai possède donc :

1° - des qualités climatiques (beau temps / mauvais temps)

"... et puis, c'est quand même agréable de prendre l'air ; mais quand il pleut c'est pas agréable de prendre la pluie non plus ... alors donc je verrais un quai à moitié couvert." VA 06.

"E : On devrait embellir les quais de la gare surtout l'été ...

I : Oui le printemps et l'été parce que l'hiver de toute façon il pleut déjà, il neige, il fait froid, on n'a pas tellement envie de se promener sur les quais, faut reconnaître, alors là, il faut plutôt embellir le hall, donc à Noël, le décorer ... pourquoi pas ? "

VA 03.

2° - Des qualités sociales liées à la présence ou à l'absence de la foule sur le quai (cf. supra). Ces qualités font que le quai, en tant que lieu urbain, ressemble pas mal à un square (1) comme en témoignent les observations.

Saint-Germain-en-Laye (quais couverts).

Jeudi 24 Avril, 19 h :

"Les gens groupés sur le quai (une quinzaine environ) n'attendent pas longtemps, car il se passe à peine 3 minutes entre le départ et l'arrivée d'un autre train. Peu de gens pendant cette attente s'assoient sur les sièges, les uns terminent leur cigarette, d'autres lisent les journaux ou font les cent pas. Deux jeunes s'assoient sur la rembarde de l'escalator, d'autres s'adossent au mur."

---

(1) Cf. le square dans "Espace Urbain et Equipements socio-culturels", op. cit. pp. 105 sq.

Comme pour le square, la briéveté de l'usage n'interdit pas les transformations que font subir à l'espace les usagers en attente :

"A Saint-Germain-en-Laye, les usagers restent peu de temps sur les quais puisqu'il s'agit d'une station terminale. On observe quelques opérations collectives effectuées par les usagers. Tout d'abord le délaissement des sièges. Certains sont mal orientés : ils sont perpendiculaires par rapport au quai et non parallèles, ce qui empêche l'usager de voir arriver le train. De ce fait les rembarbes d'escalators ont été transformées par les jeunes usagers en sièges. Parfois un groupe de jeunes tapotent ces rembarbes en y jouant une sorte de tam-tam. Parfois un homme finit sa cigarette avant de rentrer dans le train."

Ce qui nous est suggéré par le discours de l'usager et par ses pratiques, c'est que le quai, en tant qu'espace urbain, obéit à une logique rigoureuse, qui est réglée par le caractère spécifique de l'insertion des sous-séquences dans la séquence principale : cette insertion peut être minuscule et échapper à l'investigation (finir sa cigarette avant de monter dans le train), être réduite à une gestuelle imperceptible (regarder le temps qu'il fait en arrivant sur le quai). Elle n'en existe pas moins comme caractéristique de pratiques dont l'engendrement se réfère effectivement à l'espace urbain.

Mais comment ? Parce qu'ici l'urbain passe, au travers des mailles de la séquence principale, et arrive à instituer un équipement là où manifestement il n'y a rien ou pas grand'chose : si ténu que soit l'équipement de l'espace, il y a toujours des possibles à exploiter dans les 3 minutes qui précèdent l'arrivée du train, ou dans les 5 minutes qui constituent l'attente de la sortie.

Les quais d'une gare de banlieue, ce sont - ensemble - un square d'allées parallèles et séparées.