

### III - LA GARE DANS L'ESPACE URBAIN

---

Délivrons-nous d'une équivoque : il ne s'agit pas ici de faire une géographie de la gare dans l'espace urbain, géographie que l'on peut considérer comme largement faite depuis Bastié, Haumont, Gotmann et beaucoup d'autres.

En fait notre question ici est beaucoup plus modeste et peut-être importante : l'opposition centre / périphérie, extrêmement forte dans l'espace urbain parisien, doit beaucoup à l'étalement et à la production de pratiques suburbaines privilégiant le centre. Ce privilège étant du reste aussi un privilège de classe ; les classes les plus favorisées s'étant lancées il n'y a pas très longtemps à la reconquête du centre et les classes défavorisées étant par ailleurs celles qui fréquentent le moins le centre.

Dans ces conditions, on peut se poser la question de l'espace suburbain et des pratiques qui constituent et entretiennent cette situation spatialement et socialement périphérique de la banlieue. Et dès lors le rôle de la gare apparaît devoir être défini dans ce futur espace urbain (suburbain). C'est une hypothèse, impliquée par le titre de ce paragraphe, que la gare est dans l'espace urbain. Tentons de la justifier.

Pour cela nous allons nous appuyer sur l'analyse des pratiques de l'utilisateur.

#### A - LA GARE DE BANLIEUE COMME CENTRALITE.

Il nous semble que l'utilisateur situe la gare dans l'espace urbain parce que le rapport le plus simple, la séquence transport, implique la gare et sa capacité. La gare est suffisante ou (le plus souvent) trop petite, ce qui pose la question de ce qui l'entoure :

"La gare au point de vue de volume est trop petite, c'était valable il y a quelques ans parce que la ZUP était encore qu'un embryon de la ZUP maintenant ça commence à être vraiment quelque chose d'assez important ... il y a deux ZUP maintenant, la ZUP sud et la ZUP nord il y a quand même beaucoup de gens qui y

habitent, donc la gare commence à être trop petite ... il faudra l'agrandir, mais quel problème là-dessus ... il y a énormément de gens qui prennent le train ... ou encore tout est trop petit de toute façon ... La S N C F pour ça devrait essayer de débloquer des crédits... " VA 06.

C'est donc comme toujours par le côté de la banalité la plus féroce que le problème se pose : la croissance urbaine implique qu'on transforme les équipements :

"I : Pour le trafic elle n'est pas suffisante pour le trafic actuel et on pourrait lui demander davantage mais on ne peut pas ...

E : On pourrait lui demander davantage ...

I : Enfin il faudrait lui demander davantage parce qu'Argenteuil est quand même une grande ville qui est justement en voie de développement, y a de plus en plus de population donc de plus en plus de gens qui prendront les transports en commun, si tout le monde veut prendre les transports en commun, il faut que ça soit faisable malheureusement la gare ne répond pas à ces exigences... " AR 05.

"On raccroche Vincennes à Paris mais là c'est plutôt Villecresnes, tous les alentours, Marolles tout ça à Boissy ... tout ça s'est accroché à Boissy, ça leur dit quelque chose ... Il y a aussi pas très loin de Boissy une ville Lésigny avec des petites maisons résidentielles et presque tous les habitants de ces pavillons viennent en voiture à Boissy ... les gens de province ne connaîtront peut-être pas Villecresnes, Lésigny, tout ça mais Boissy ça leur dit quelque chose ... il y a aussi pas très loin tous les habitants qui viennent en voiture à Boissy, puis prennent le R E R ensuite." BSL 05.

Ces énoncés montrent comment l'usager évalue la transformation de l'urbain et le rapport à la gare :

avant	petit inconnu	gare suffisante
maintenant	grande ville ou ville connue	gare insuffisante

Il y a donc dans un premier temps la notation d'un rapport entre trafic et espace de la gare, dans un second temps la notation de la nature même de l'espace urbain environnant.

Ce rapport implique que la gare est située entre des espaces qui concourent à son trafic :

"E : Vous disiez que la gare était bien située parce qu'elle était au centre géographiquement ...

I : Oui géographiquement la gare d'Argenteuil est au centre d'Argenteuil. Si vous prenez pas la banlieue est d'Argenteuil ... de l'autre côté à l'ouest d'Argenteuil il y a quasiment la même distance à couvrir pour arriver à la gare ... elle est bien centrée, je pense, la gare d'Argenteuil, telle qu'elle est là ... on ne peut la rapprocher plus d'un quartier périphérique que d'un autre ... à mon avis, elle est bien centrée à cet endroit." AR 06.

Situation qui est évaluée par l'utilisateur comme une sorte de centralité ou d'excentricité de la gare, non seulement par rapport à lui mais par rapport aux autres :

"Non pour moi je suis un peu privilégié, parce que j'habite presque le long de la voie, mais pour cette gare qui dessert ... les gens ne sont pas très loin non plus de la gare, il y a Sèvres après pour ceux qui habitent au confluent de Meudon et de Sèvres ...

E : Les gens ne sont pas très loin de la gare. ...

I : En général pas très loin de la gare ; ceux qui habitent du côté de Meudon Ville ont la gare de Meudon qui est avant nous et ceux qui habitent Bellevue ne sont pas pas très loin non plus ... je trouve qu'elle est bien centralisée.

E : Elle est bien centralisée ...

I : Personne n'est très loin, personne, à moins évidemment ceux qui habitent du côté du château très haut et très loin enfin, je crois que personne ne met plus de 10 minutes, un quart d'heure à pied dans Bellevue ... " MB 06.

Nous ferons ainsi l'hypothèse que ce sont les flux qu'elle crée qui font que la gare représente un certain type de centralité. On voit que cette hypothèse n'est pas valable dans un cadre autre que la banlieue car l'activité normale (production et reproduction sociales laisse le plus souvent la gare dans sa position de fait : elle ne devient centrale que si le centre l'absorbe. Ce qui fait la banalité particulière des gares de banlieue, c'est donc le caractère tout à fait spécifique des pratiques qui s'y développent.

C'est ce qui nous permet de mieux juger la centralité demandée par les usagers :

"I : Si non ce n'est pas la peine de faire une gare comme ça parce qu'elle n'est pas mal, mais ça ne sert à rien si elle reste toute seule dans ce coin là, complètement perdue ... pas perdue ... c'est vrai qu'elle est pas mal isolée ... c'est-à-dire qu'il y a des commerçants pas loin mais en même temps pas assez près ... il faudrait un petit truc juste à côté, accolé à la gare, je crois que ça formerait un petit centre, bon, comme ça les gens

se réuniraient ... ça ferait un peu de vie, parce qu'ici c'est pas spécialement joyeux ... Mais enfin on n'est pas trop loin de Paris, alors on est quand même pas trop perdu, sur place ici.

I<sub>2</sub> : Tu as la gare de Besançon, c'est une gare qui est très chouette ... Prends une gare comme Grenoble, elle est moderne et tout ; elle est plus chouette que celle-là aussi...

I : Oui mais c'est parce que tu as toujours une espèce de place devant ... alors tu sors de la gare, tu débouches sur un truc, là, une espèce d'esplanade ou je ne sais quoi ... bon, tu as des magasins, tu as des gens tu as la rue, tu as n'importe quoi ... bon, bien là tu as le pont ... tu ne peux pas faire cinquante choses sur le pont ... ou tu descends d'un côté ou tu descends de l'autre ... évidemment tu n'iras pas au café ... c'est ça enfin ... il n'y a rien du tout, mais qu'est-ce que tu veux faire ... bon je ne sais pas, ... ils ont mis un pont, il y a un pont, tu le prends ..."  
VA 07.

"I : moi je ne sais pas, un métro frontière, ça me gêne, moi ça me gêne, d'abord c'est pas son rôle, et puis quand même un axe de communication le placer là comme ça d'une manière frontière, c'est quand même gênant, je trouve (1).

E : Ca vous gêne ...

I : Ah oui, surtout que finalement il n'y a pas que le métro, en plus, il y a une route de chaque côté, une sorte d'autoroute, une route dans un sens d'un côté et une route dans l'autre sens de l'autre, c'est plus deux rails de chemin de fer ... enfin quatre rails de chemin de fer et puis de petites stations de temps en temps, il y a aussi le reste quoi une sorte de serpent qui se promène quoi, au milieu de la ville et puis ... il y a deux zones bien distinctes, il y a une interpénétration bien sûr puisqu'il y a des ponts ... des tunnels, on peut passer en dessus mais moi ça me gêne un peu quoi ..."  
CU 01.

Les divers énoncés attestent d'une revendication qui s'exprime à travers l'opposition.

gare	isolée	0 (ennuyeux)
-----	-----	-----
gare	commerces centrale	joyeux pas ennuyeux

Cette revendication de centralité a deux aspects. L'un est lié à des caractéristiques de l'espace urbain. La gare est rejetée précisément parce qu'elle reflète un espace déprimé et déprimant.

(1) L'utilisateur veut dire que le métro sépare des espaces urbains au lieu de passer dedans,

"Je crois que pour les gens, c'est en plus, les gens qui prennent le R E R à Boissy ce sont des gens qui vivent dans des cités, donc y a deux mille enfants, et je ne sais combien de gens y habitent, ils passent leur vie dans un univers absurde avec du bruit, des horaires, des choses comme ça ... enfin la gare reflète bien ce qu'il y a autour." BSL 02.

"Ecoutez Creil c'est une ville en général que je trouve absolument antipathique, la gare de Creil c'est vraiment une gare de passage ... disons Creil c'est une ville dortoir. Je vous ai dit ce que je pensais de Creil alors pour moi la gare c'est absolument pareil que Creil, hein ... c'est la mentalité, une ville dortoir où les gens sont là pour se coucher le soir et puis ... repartir le lendemain matin ... " C 06.

I : Ca me rend triste de voir des choses comme ça ... je pense qui a fait des choses comme ça ...

I<sub>2</sub> : Ca te rend triste ... alors, c'est bon, on se dit : la ZUP me déprime ... oh là là, la gare c'est abdominale, c'est horrible... alors je me jette du pont et alors ça y est ... c'est fini ...

I : Comment ?

I<sub>2</sub> : Je me jette du pont ... alors

I : Voilà, c'est la seule chose qu'ils ont fait de bien : une gare où on peut se jeter du pont et crac...

I<sub>2</sub> : C'est dingue ...

I : Effectivement, c'est déprimant...

I<sub>2</sub> : Voilà c'est ça moi ça me déprime ... quelle angoisse cette gare ... quelle angoisse cette gare ... " VA 07.

Ce qu'exprime rhétoriquement VA 07 c'est "à morne suburbain, son remède le train" et on admirera l'ambiguïté métaphorique du "Je me jette du pont" renouant avec la prose alanguie des romanciers chers à M. Albert Thibaudet.

Un second aspect se traduit par la naissance de l'équipement urbain. Ce deuxième type de demande est bien davantage lié à une acceptation de la gare dans l'espace suburbain. Alors que la première demande annonçait la fuite vers le centre, la seconde implique qu'on reste dans sa banlieue :

"Ca manque beaucoup ... y a rien y a pas beaucoup de magasins, y a rien du tout dans ce coin là on peut dire si on veut faire les courses si quelqu'un sort de la gare il peut pas dire qu'il va faire les courses.

I<sub>2</sub> : Ah oui, ça je suis bien d'accord avec toi ...

I : Y a rien, rien ...

En sortant de la gare je te dis ... sans besoin de foutre les pavillons en l'air y a rien du tout, y a même pas une boutique y a rien qui puisse faire un petit luxe, n'importe quoi, je ne sais pas

moi arranger cette gare sans foutre les pavillons en l'air, moi je sais qu'on pourrait faire quelque chose, y a rien quand on sort, ben nous encore les hommes on s'en fout, puisque la plupart du temps les femmes vont faire les courses ... mais une personne qui rentre de bonne heure, qu'elle veut faire un marché n'importe quoi, faut que de Paris elle amène tout avec elle, elle va arriver chez elle ... avec ses sacs pleins : alors au contraire elle pourrait arriver à la gare elle sait que près de la gare il y a un boulanger, tout ça moi je trouve que ce serait bien moi ... y a rien dans ce ... rien, rien ... " CH GA 02.

"Je pense que le problème justement des gares serait de se grouper auprès des gares tout ce qui est vivant et qui pourrait servir aux femmes et surtout dans le cadre des commissions ou de récupérer des enfants, enfin c'est grouper autour des gares ou de moyens de transport les plus utilisés, je parle des gares parce que c'est mon problème, surtout les banlieues ça offre peut-être des avantages dans un certain sens mais il y a quand même beaucoup de problèmes dans la mesure où vous pouvez pas ... tout est assez loin, assez éloigné, il n'y a pas de moyen de transport pour aller d'une banlieue à une autre." CH GA 03.

"La gare actuellement c'est peut-être une des choses qui réunira à peu près les conditions pour que les gens s'en sortent un peu ... bon là, il y a la dalle, il y a quelques commerçants, les gens sont chez eux, ils rentrent, ils sortent, ... alors, la gare, il va y avoir la poste à côté, il y a des commerçants, il va peut-être y avoir autre chose donc ça peut faire une espèce de petit noyau qui attirerait pas mal de gens ... surtout que les gens sont dans le coin en arrivant le soir, donc ils peuvent, je ne sais pas se balader dans le coin..." VA 07.

On voit que cette centralité seconde, créée de la gare, est conçue par l'usager comme un remède à la déficience générale de l'espace. Mais ce remède est appuyé sur un ensemble de pratiques journalières et donc sur des virtualités existantes. Ces virtualités sont perçues par l'usager qui peut y voir l'amorce d'un nouveau centre :

"Mais par la suite Boissy se ferait autour du R E R, le nouveau Boissy et le reste deviendrait insignifiant pratiquement ; il y aurait un déplacement de la population vers le bas Boissy, quoi ... en allant vers Bonneuil ... la rue de Paris resterait pour le cachet un peu, puis toutes les petites maisons aux alentours ; cela ferait un peu la banlieue de Boissy après ... donc le centre serait le R E R ... lorsque le R E R a été construit il n'y avait rien, c'était des champs encore, puis ensuite il y a eu le parking, les nouveaux immeubles et puis dans quelques temps l'équipement

sportif, les boutiques et tout ça ... ce serait le noyau, le R E R serait le noyau de Boissy, puisqu'il y a même encore, sur le côté la place pour construire autre chose..." BSL 05.

## B - INSCRIPTION DE LA GARE DANS LA MONUMENTALITE URBAINE.

Nous avons vu que la gare de banlieue par son pouvoir structurant et par le fait qu'elle se présente au moins virtuellement comme espace clé de l'animation urbaine, joue un rôle dans l'espace urbain périphérique. De quel rôle s'agit-il ? Pour une fois nous ferons appel à l'ambivalence car en tant que point d'animation la gare peut être un centre (au sein d'une région urbaine déprimée). En tant que centre de pratiques elle peut être un point d'animation ; mais ces deux valeurs sont strictement spécifiques de la banlieue, c'est-à-dire d'un mode de vie particulier.

Nous souhaitons à présent examiner la place du bâtiment gare dans le vécu de l'usager. La gare de banlieue est-elle perçue en tant qu'objet architectural au même titre que la grande gare ? Nous trouvons dans les interviews énormément d'indication permettant d'avancer l'hypothèse que la gare de banlieue, tout comme la grande gare, s'inscrit dans la monumentalité urbaine ;

- en tant qu'objet d'une architecture
- en tant qu'édifice entrant dans un certain rapport avec l'espace urbain.

### 1 - L'existence architecturale des gares de banlieue.

Les gares de banlieue sont saisies en tant qu'objet d'architecture :

- elle ont un style qui reflète leur appartenance à une époque déterminée :

"Autrement peut-être qu'on pourrait tout de même parler de son style. Elle a dû être construite, je ne sais vers 1927 alors c'est quand même un style exceptionnel ... les grandes gares elles ont cent ans maintenant ... donc celle-ci n'est pas de la même époque, en 1886 il n'y avait pas de banlieue, il y avait des gares de province ... c'est vers 1930 je pense que le besoin s'est fait sentir de créer ces choses là ... c'est pour ça que le style est un peu spécial ... parce que c'est une époque ; un jour la gare Montparnasse sera vieillot et on dira qu'elle avait un style spécial et c'est comme ça qu'on construisait aux années folles de 1972." MB 01.

"E : Vous disiez qu'il y avait une vieille gare qui faisait très 1900...  
I : C'était, je crois, une ancienne orangerie du château, oui, je  
crois qu'elle n'avait rien d'une gare ; c'était très pénible parce  
qu'il y avait un escalier très raide, on arrivait là-haut très es-  
soufflé, mais quand j'ai vu qu'on la démolissait ça m'a fait ça m'a  
un petit peu frappé au coeur ... mais là ne croyez pas que je sois  
absolument contre tout progrès matériel." SG 05.

- L'opposition gares anciennes / gares modernes est  
assez révélatrice de l'existence de la gare en tant  
qu'objet architectural :

"Cette gare là elle est sympathique, oui, ah oui... c'est si diffé-  
rent de l'autre gare, notamment par exemple je prends, enfin  
Asnières de temps en temps, je prends à Bois-Colombes ...  
ça c'est vieux, enfin c'est une vieille bâtisse, je ne sais pas,  
celle-là elle est très bien..." VA 05.

"E : Vous disiez que vous trouviez agréable que ce soit une gare  
moderne ...

I : Oui, heu, ça ne va plus, ça ne nous rappelle plus les anciennes  
gares, c'est vraiment la gare qui rentre dans le cadre des ... de  
... de notre temps, des temps actuels." G 03.

Toutefois comme l'expriment les usagers, il y a moderne  
et moderne...

"Si vous voulez elle s'attache vraiment au cadre de vie de la ville  
de Créteil, quoi c'est ça, bon on dit Créteil, on ne peut pas dire  
que ce soit moderne, moderne, mais c'est une ville nouvelle,  
c'est moderne si vous voulez au sens que c'est nouveau, et le  
métro c'est exactement pareil pour Créteil, c'est tout à fait nou-  
veau... ça change." CU 02.

"E : Vous me disiez que la gare était moderne.

I : Oui de toute façon elle doit avoir 3 ou 4 ans maximum enfin je  
crois à peu près, donc ils l'ont construite sur une architecture  
moderne donc y a pas de problèmes et je peux dire qu'elle est  
moderne, c'est vrai d'apparence..." VA 05.

Il faut signaler que l'originalité de l'architecture d'une  
gare renforce la tendance de l'usager à inscrire celle-ci dans  
l'ordre du monumental :

"Y a-t-il une autre gare comme la gare du Val ? Non, alors elle  
sort de l'ordinaire. Il n'y a que celle-là, moi je ne connais que  
celle-là.

E : Il n'y a pas d'autre gare comme celle-là.

I : Non je n'en ai jamais vu, en fait c'est une découverte.



E : C'est une découverte...

I : Alors moi, je trouve ça très bien, parce qu'à l'heure actuelle, découvrir quelque chose c'est pas facile..." VA 03.

Le monumental, ici, c'est la découverte :

"Ah oui, oui oui forcément elle se remarque si vous la connaissez pas forcément elle se remarque ... si vous passez même sur le trottoir et bien c'est pareil vous regardez ... sur votre gauche et bien vous voyez sa mine ça se remarque le soir c'est pareil. Comme disait ma femme, quand les lumières sont allumées, c'est pareil ça fait bien, ça montre l'architecture puis les lumières en plus ça fait bien ... ça change ... c'est quelque chose qu'on regarde avec plaisir ...

E : Ca change...

I : Des autres gares ? bien sûr, à mon avis ... enfin toutes les gares qu'on connaît ... mais toutes celle-ci, par exemple sur la ligne de Saint-Lazare à ici, toutes sont dans le même style, hein ? attendez d'ailleurs je crois que c'est la seule qui est nouvelle, c'est la seule qui change un petit peu de cette grisaille de gares ... " VA 05.

"E : Vous disiez, vous la trouviez moins jolie que les gares du R E R ...

I : Oui, tout à fait ordinaire, si vous voulez, même si vous prenez une gare souterraine, elle y ressemble totalement..." CU 03.

La gare qui "sort de l'ordinaire" est-elle seule à s'imposer comme monument urbain ? Dans l'ensemble la gare traditionnelle n'est pas perçue comme une réussite architecturale :

"... extérieurement, elle est assez moche, comme presque toutes les gares, la plupart des gares sont moches à l'extérieur ... " C 01.

## 2 - La nature monumentale de la gare de banlieue.

Certaines gares de banlieue se remarquent plus que d'autres. Mais la monumentalité n'est pas pour le peuple de l'ordre du remarquable. Dans une ville, la préfecture, l'église, la caisse d'épargne, la prison sont des monuments :

"La gare a son importance sur Bellevue, elle fait partie des monuments on parle de l'église, de la gare, de la poste qui se retrouvent dans pas mal de villes ou même de petites campagnes..." MB 04.

Cependant tous les monuments ne se visitent pas. Il y a ceux qu'on fait visiter :

"Je trouve ça joli de l'extérieur, enfin je veux pas dire que c'est un monument d'art, mais enfin, on peut le montrer, dire tiens ça c'est la gare du Val d'Argenteuil, on peut le montrer..."

E : Vous pouvez la montrer...

I : Oui, presque comme un monument". VA 05.

"Oui et puis elle est jolie extérieurement, elle est très jolie, quand on arrive sur ce pont on a vraiment une très jolie vue, on la remarque. On la remarque absolument ... écoutez, il ne m'est jamais arrivé, euh, de venir en voiture, si des amis sont dans la voiture, de ne pas leur dire tenez voyez la gare du Val, regardez comme elle est jolie ; ça ne m'est jamais arrivé, toujours, toujours, je leur montre la gare." VA 03.

Notons en passant que le rapport entre gare et temps est particulièrement bien accueilli quand il est présenté sous forme monumentale :

"E : Vous me parliez aussi des lumières de la gare..."

I : Oui elle est bien éclairée, elle est bien éclairée, elle est jolie, elle est bien éclairée, et puis ... c'est bien y a un endroit ... c'est agréable ... je trouve ça bien, d'abord parce qu'on sait que la plupart du temps elle avance de deux minutes, ce qui fait que ... c'est bien aussi ça, ça c'est pas bête, faut surtout pas changer ça, ce serait dommage de la mettre à l'heure." VA 03.

"Il y a l'horloge de la gare ... ça c'est utile, parce qu'autrefois, il y avait l'horloge de l'église ... maintenant elle est remplacée par l'horloge de la gare..." MB 01.

### 3 - Gare et ville : l'identité symbolique.

Il peut paraître étonnant, avec tout ce que l'on sait du rôle de la gare dans le mode de vie banlieusard, que la gare de banlieue puisse symboliser la ville. C'est pourtant exact : d'abord parce qu'il y a les gares bien arrangées et les gares mal arrangées.

"Oui, pourquoi pas, ça arrange tout des fleurs, pas des plantes vertes parce que ça fait un peu jardin d'hiver. Ce serait pas difficile de mettre des fleurs devant la gare, il y a une espèce de place où on tourne, où les voitures peuvent tourner, avec une espèce de pylône au beau milieu avec la pendule, pourquoi pas y mettre des fleurs ... une pendule c'est peut-être plus utile que des fleurs, même à l'intérieur, pourquoi pas, mais il n'y en a pas." V 01.

"On peut arranger une gare, c'est plus agréable, enfin moi à mon avis, je trouve que y a rien sur cette gare, on sort on ne trouve

que des voitures devant toi y en a un qui klaxonne parce que l'autre il gêne, on passe entre les voitures..." CH GA 01.

Mais ensuite, et c'est plus étonnant, parce que la gare peut symboliser la ville :

"E : C'est la vitrine de la ville..."

I : A mon avis c'est déjà une façade, et si elle est agréable, eh ben déjà les gens pourront se rendre compte que la ville existe parce que on a l'impression que quand il, il n'y a rien que la ville ne représente rien, n'est rien..." C 04.

"Mais quand même je te le rappelle, à ce moment là, quand ils ont fait le centre administratif il fallait quand même qu'ils se disent une chose puisque maintenant ils ont fait un centre administratif pour le Chesnay c'est de faire une halte, ils considèrent toujours ça comme une halte, c'est plus une halte c'est une gare qu'il faut faire, une gare qui soit à la valeur de ces habitants quoi... puisque le centre à ce moment là on n'a rien à lui reprocher on a une belle poste, enfin dans la mesure du possible, on a une mairie qui est potable, alors il n'y a plus de raisons, elle aurait dû être comprise dans les réfections à faire dans le quartier du Chesnay..." CH GA 01.

"Tu te rappelles quand on est venu pour chercher un appartement, on est passé comme ça, on ne trouvait pas la rue, on avait rendez-vous avec l'agence... on a vu la gare ... c'est certainement pourquoi on en est si fier ... je ne sais pas, parce que ça sort de l'ordinaire ... la gare y est pour beaucoup ... justement parce que les gens ils regardent l'ensemble des immeubles ... le premier contact avec le Val d'Argenteuil c'est la gare..." VA 08.

Notre étonnement n'est pas dû vraiment au fait qu'une gare puisse symboliser la ville, mais plutôt à l'obstination que l'usager peut mettre contre toute la machinerie urbaine de la supermétropole, à reconstituer malgré tout son identité, sa localisation :

"Je trouve que la station en elle-même ... elle fait un peu partie d'un tout si vous voulez ... elle fait partie un peu de tout Créteil ; de toutes les stations ... les trois stations de Créteil, on a l'impression qu'elles font partie de Créteil." CU 02.

"... Elle colle là à ... elle colle vraiment à l'ensemble ... des bâtiments relativement modernes et la gare est moderne..." VA 04.

"Maintenant que vous dire d'autre sur la gare de Saint-Germain, je trouve qu'elle est agréable, qu'elle est bien conçue..."

E : Vous m'avez dit qu'elle était bien conçue ...

I : Oui. Parce que d'abord on ne la voit pas à l'extérieur, ce qui n'est pas mal, elle est quand même sur une place historique. La gare qu'il y avait avant à la même place avait son petit charme ancien, mais enfin de toutes façons si on avait construit, on aurait fait du moderne, ça aurait été très mal avec le style du château et de l'église à côté qui n'est pas très belle d'ailleurs, mais enfin c'est égal, c'était une question d'ensemble ... et il valait beaucoup mieux faire une gare souterraine comme on l'a faite.

E : Vous trouvez que c'est important qu'une gare s'accorde avec l'ensemble, ...

I : Dès l'instant à mon avis qu'on fait une construction quelle qu'elle soit dans un lieu dit historique, il vaut mieux qu'on essaye quand même de l'accorder or je ne sais pas, mais je crains qu'une gare ... telle qu'on les a conçues dans d'autres petites villes avant Paris viennent un petit peu dépareiller à Saint-Germain viennent un petit peu dépareiller cette place ; donc la nouvelle gare, je pense qu'elle est bien conçue." SG 05.

Au vrai, la reconnaissance du caractère monumental de la gare donne davantage d'information sur l'espace urbain lui-même que sur la gare. Ce qui signifie sans doute que l'usager attend de la gare une sorte de confirmation de son espace urbain, non une confirmation universelle- (qui est celle d'une monumentalité quelconque, d'un design "en soi") mais une confirmation essentielle qui complète la ville ; que serait une ville sans gare ? C'est pourquoi l'usager du Chesnay-Gagny lorsqu'il demande une gare "humaine" se réfère à un type reconnaissable :

"La halte du Chesnay-Gagny, elle est trop fonctionnelle, elle n'est pas humaine. En France une gare humaine, c'est d'abord, c'est un bâtiment symétrique, il y a une partie gauche avec la lampisterie, le coin des bagages, au centre c'est l'accès des voyageurs, distribution des billets, à droite c'est plus une salle d'attente... ça il faut une horloge aussi c'est important. C'est une espèce de fausse mairie quoi, une espèce de mairie annexe c'est ça, et il faut de la place pour mettre les voitures éventuellement parler ou s'attendre ou venir se voir au Chesnay, je crois que l'aspect inhumain de la gare du Chesnay vient du fait qu'elle est coupée en deux par une passerelle, c'est un symbole cette passerelle, vous ne trouvez pas ? " CH GA 02.

"Enfin oui, dans les gares qu'on connaît, on entre, on va dans le hall, les guichets et puis après il y a un accès ... aux quais, soit on monte, soit on descend. Mais ici les personnes qui viennent sur le pont, c'est exactement la même chose, mais elles sont déjà sur une hauteur, donc par rapport au niveau réel, la gare est superposée, il y a pas de doute, bon vous le voyez bien. Ici quand même au 4ème étage... Mais par rapport au niveau de la terre,

la gare est au niveau du pont, alors elle est superposée. Maintenant évidemment c'est comme si on construit une maison sur un pont, ben y a pas de doute si on arrive directement sur le pont, bon ben on est à la même hauteur que la maison mais si on arrive d'en bas, y a pas de doute, elle est en hauteur... si vous construisez une maison sur un pont... là c'est exactement la même chose... en tenant compte qu'un pont est toujours... C'est bien son nom au-dessus du niveau." VA 02.

Cette référence à une gare "classique" pose un problème délicat : celui du repérage de la gare dans l'espace urbain, celui du symbolisme de la gare dans la monumentalité urbaine.

#### 4 - Repère et type dans la gare de banlieue.

Outre sa fonction monumentale la gare est un élément de lecture de l'espace urbain. Cette lecture est signifiante : on demande à la gare de se déclarer gare et on demande que cette déclaration "d'utilité publique soit visible :

##### - Aspect déclaratif.

"I<sub>1</sub> : On la voit pas du tout d'où que tu viennes de n'importe quel endroit tu la vois pas cette gare, tu ne sais pas que c'est une gare.

I<sub>2</sub> : Enfin celui qui va travailler il sait bien que sa gare est là... .

I<sub>1</sub> : Oui celui qui va travailler mais admettons, nous recevons du monde, ils vont prendre la gare pour n'importe quoi, ils ne savent pas qu'il y a une gare, ils ne savent pas qu'il y a une possibilité de venir en train, ils arrivent là, ils voient que des pavillons... où elle se trouve vraiment cette gare ? Pour moi, vraiment il faut la trouver la gare." CH GA 04.

"On ne te dit jamais : elle n'est pas mal, on dit toujours... quand tu dis : vous passez devant la gare, on te répond : la gare, on croyait que c'était un gymnase... je n'ai jamais entendu parler de la gare autrement... c'est peut-être marrant effectivement... vous passez devant la gare et vous vous demandez où elle est cette gare..." VA 07.

"Je savais pas que c'était dedans hein, j'ai été surprise, j'ai bien vu d'ailleurs j'ai dit à Georges c'est ça la gare, il me dit oui... ben je dis je la croyais plus jolie, on voit pas c'est pas du tout comme l'extérieur, on voit bien les rails, on voit... c'est tout ce qu'on voit au fond mais je lui dis où tu le prends, par où tu passes c'est là qu'il m'a montré... ben il faut descendre et une fois qu'on est descendu on trouve que c'est beau, c'est même très grand, peut-être un peu trop grand." G 03.

- Aspect visibilité :

"Il n'y a pas de panneau extérieur de S N C F, mais on ne peut la voir que quand on arrive de la direction du Pont de Sèvres. Si on arrive de Meudon ou de Bellevue, d'un autre quartier de Bellevue, on ne voit pas la gare ... on n'arrive pas de dos, mais on arrive d'un certain côté qui ne nous permet pas de voir la gare... Si quelqu'un ne connaît pas, il ne repère pas la gare, alors qu'on repère l'église, alors qu'on se rend compte qu'après on est passé sur la voie ferrée et qu'on a vu qu'une seule barrière d'un côté et de l'autre que en fait c'est la gare qui fait la barrière d'un côté et de l'autre c'est la gare qui fait la barrière et ça nous sert de pont..." MB 04.

"Oui elle est mal située enfin, elle est mal orientée déjà par rapport aux rues ... vous savez y a même la route principale, déjà quelle est cette route, qui mène à l'Hôtel de Ville, ben si on la voyait de face là vous la voyez pas, vous la voyez sur le côté, vous voyez rien du tout" AR 05.

(A propos du problème de visibilité signalé par cet interviewé, on pourra se reporter aux documents photographiques concernant la séquence accès à la gare d'Argenteuil flux n° 1 (cf. Annexe), qui indiquent le point de vue de l'utilisateur lorsqu'il arrive par l'artère principale.).

Repère et type, nous avons dit, parce qu'il nous apparaît que l'utilisateur définit bien dans l'analyse de sa pratique le rapport entre ces deux instances architecturales : en tant que repère, le monument gare ne doit pas seulement marquer une monumentalité. Il ne doit pas être simplement le produit d'un desing marquant comme la tour Montparnasse l'espace urbain. Au contraire, il doit être à la fois repère et si l'on ose dire panneau indicateur.

En faisant allusion à la gare "classique" l'utilisateur se réfère à un type ancien et il est évident qu'un type "moderne" soit n'existe pas soit n'est pas reconnu. Mais rappelons (en passant) que le type architectural n'est pas le produit volontariste d'un désir d'écriture urbaine : il est la codification spatiale de rapports sociaux et par conséquent il implique une communication entre la commande des groupes sociaux et la réalisation dans l'espace architectural. Pour la gare de banlieue, nous sommes loin de cette communication...

#### IV - LA GARE DE BANLIEUE COMME GRANDE GARE

---

La gare de banlieue n'est pas actuellement, ni de près ni de loin, une grande gare. N'en offrant pas les services, elle ne joue pas non plus dans l'espace suburbain le rôle de la grande gare, même comme on dit mutatis mutandis. Ce chapitre sera donc écrit à l'optatif, temps qui quelquefois devrait être appelé normatif.

##### 1 - Refus de la halte, refus de la station : la gare de banlieue au service du déplacement.

La gare suburbaine est-elle plutôt destinée à devenir une station, c'est-à-dire un espace consacré à la prise en charge et si possible à l'accueil du banlieusard oscillant entre domicile et lieu de travail ou bien doit-elle servir une autre mobilité c'est-à-dire assurer des déplacements et offrir des services sortant du cadre des migrations alternantes ?

Les interviewés perçoivent souvent leur gare comme station :

##### - à un niveau pratique :

dans la mesure où elle ne paraît pas leur offrir tous les services qu'on attend d'une grande gare (billets grandes lignes, bagages, colis).

"La gare, elle est inexistante dans le fond ... ce n'est pas une gare ... il n'y a pas tous les services que rend une gare au Chesnay ... il n'y a que le service voyageur, le service des gens qui ... exactement comme une station de métro, c'est ni plus ni moins qu'une station de métro..." CH GA 05.

##### - à un niveau symbolique :

puisque les images et les rites appartenant à l'univers du voyage sont exclus de la gare de banlieue qui, comme nous l'avons vu dans la première partie, est spontanément associée au monde astreignant et quotidien du travail.

"On ne dit pas au revoir sur le quai du Val d'Argenteuil à un soldat, on va au moins l'accompagner jusqu'à la gare d'Austerlitz ou de Lyon ou autre ... la gare du Val c'est pas ça, on dit pas adieu sur la gare du Val, on le prend encore, on va jusqu'à l'autre..."  
VA 03.

Il est évident que les usagers ne s'attendent pas à retrouver dans leur gare de banlieue une ambiance analogue à celle des grandes gares (dans le sens où celle-ci participe de toute une imagerie dont les origines remontent au XIX<sup>ème</sup> siècle, et qui pourrait à elle seule faire l'objet d'une étude).

Le désir des usagers de voir la gare de banlieue pourvue de certains éléments appartenant à la grande gare s'accompagne le plus souvent d'un constat d'échec : la gare suburbaine faillit sur bien des plans à assumer son rôle de gare. Briser l'image de la gare station implique finalement une multitude de transformations. Il est clair que c'est la conception même de la gare de banlieue à un niveau global qui est à revoir. Le fin mot de l'affaire c'est qu'elle relève aussi bien des problèmes d'environnement que nous avons traités précédemment que de la question des services grandes lignes que nous abordons à présent.

"... Encore qu'il y a des stations de métro qui sont bien installées comme celle de la Défense par exemple ... ou des choses comme ça, qui tendent à ressembler à une gare..." MB 01.

En fin de compte, la demande se résumerait en ces termes :

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

La "libération" de la gare commence par la révision de sa place dans le mode de vie. La gare de banlieue ne doit plus se contenter, pour l'usager d'assurer exclusivement les déplacements domicile-travail (ce point paraît d'autant plus important que les prévisions officielles assignent à ces déplacements une part de moins en moins importante dans l'ensemble des déplacements (1)). Elle devrait assurer une amélioration des déplacements relevant des loisirs, le soir essentiellement).

La gare devrait également retrouver un sens en tant qu'espace du chemin de fer :

---

(1) Pierre MERLIN o, c.



- d'une part en reprenant sa place dans l'imaginaire du voyage, en s'affirmant symboliquement comme faisant partie de l'espace de l'évasion : certains interviewés expriment le souhait de trouver des affiches représentant des paysages naturels.

- d'autre part en devenant un lieu vivant de l'activité ferroviaire, c'est-à-dire en offrant aux usagers tous les services qu'ils estiment être en droit d'attendre d'une gare.

## 2 - La gare suburbaine comme "non lieu" de l'activité ferroviaire.

Ces gares sont perçues comme des gares stations d'où sont exclus tous les services d'exploitation qui font habituellement des gares des lieux de l'activité ferroviaire en général.

"Je pensais que ça dépassait le cadre de la banlieue ; de même, j'aurais été enregistrer des bagages plutôt dans une grande gare. Dans la mesure où on ne pense pas que ça puisse exister on n'a même pas l'idée de demander les renseignements." CH GA 06.

Cette impression a tendance à se dissiper lorsque la gare se trouve elle-même sur une grande ligne, lorsque le personnel est nombreux, lorsque l'existence de services est visible.

"Versailles-Chantiers se trouve quand même sur une grande ligne, il doit être quand même assez classique, disons d'aller à Chartres, c'est quand même un voyage assez conséquent quoi de Versailles, donc là au guichet de Versailles-Chantiers, je crois que l'employé n'est pas surpris, mais prenons l'exemple d'une toute petite gare de banlieue à l'Etang-la-Ville ou à Marly-le-Roi, jamais je n'aurais l'idée de prendre un billet de grande ligne..." V 05.

Il semble bien que dans la mesure où les gares de banlieue sont mieux équipées, elles sont perçues plus spontanément comme des satellites des grandes gares offrant un service S N C F complet. Dans l'ensemble les interviewés ne manifestent aucune résistance au changement en ce domaine, bien au contraire, et là où les services existent, et sont connus, ils sont généralement appréciés (services du type : achat de billets grandes lignes, renseignements, service d'agence de voyage, colis).

"Il y a un truc qui est bien fait et qui est une espèce de centre d'information, un petit salon avec un guichet où vous pouvez aller pour toutes les réservations, renseignements de vacances, pour les renseignements de bagages, etc... et qui sont bien faits..." V 01.

C'est également le cas de Grigny, Saint-Germain-en-Laye, etc. . . Il faut noter que les personnes qui ne se rendent pas quotidiennement dans la capitale sont les premières à être concernées par ce type de facilités. Les usagers admettent assez mal d'avoir à se déplacer uniquement dans le but de se procurer un billet de chemin de fer, aussi s'efforcent-ils d'intégrer cet achat à d'autres activités de la vie quotidienne. Les variables constitutives du mode de vie peuvent donc être considérées comme des facteurs déterminants du comportement des usagers en matière de consommation des services grandes lignes. Dans la mesure où les migrations de banlieue à banlieue sont appelées à se développer et où le nombre de travailleurs possédant un emploi sur place tend à augmenter, la présence de la S N C F dans les espaces périphériques semble plus que jamais nécessaire.

A l'heure actuelle, les banlieusards rencontrent dans l'achat des billets et dans les réservations des obstacles qui ne sont pas négligeables (retard, etc.) en particulier quand on s'adresse à la gare de banlieue en dehors des heures creuses.

"L'employé, le fonctionnaire de la S N C F qui est au Chesnay-Gagny, je ne parle pas de celui qui fait chauffer sa casserole ni de celui qui est parti acheter le journal ou boire un coup, je parle de celui qui est là . . . il est tout surpris si on lui demande autre chose qu'une carte hebdomadaire le lundi, moi si je prends un billet grande ligne, il sort son papier carbone, sa plume d'oie, et consulte quatre fois l'annuaire et me demande si c'est vrai que je vais voyager aussi loin, si je suis bien sûr que j'ai besoin d'un aller et retour. . ." CH GA 02.

L'expédition ou la réception des bagages ou des colis pose un autre problème : l'absence totale de ce type de services dans certaines gares est ressentie de manière d'autant plus négative qu'il paraît normal de disposer d'une gare de marchandises à proximité comme on dispose d'un bureau des P T T, même lorsqu'on habite en banlieue.



TROISIEME PARTIE

GARE, USAGER ET POLITIQUE DU TRANSPORT

Cette troisième partie comprend deux chapitres :

- I. L'UTOPIE DE L'USAGER
- II. L'IMAGE DE LA POLITIQUE ou  
LA CRITIQUE INSTITUTIONNELLE ?



## I - L'UTOPIE DE L'USAGER

Les entretiens non-directifs de banlieusards sur les transports, et en particulier sur les gares, font apparaître un ensemble de revendications qui nous contraignent à quitter le domaine de la signification pure et simple pour entrer dans la zone du "devoir être" qui, écrite au mode normatif, est pour nous d'un embarras certain.

En effet, cet ensemble de matériaux, d'idées sur le mal et le mieux nous paraît mériter un autre traitement que celui du classement par espaces ou des considérations sur le rapport entre la gare et l'espace urbain. Il y a à cette gêne que nous éprouvons une raison pratique fondamentale :

l'usager de banlieue n'est pas un habitant de première zone et son discours reflète cette situation normativement soit qu'il la légitime en la revendiquant, soit qu'il la rejette en reventiquant.

De toutes façons, il y a une manière pour le banlieusard d'écrire normativement sa gare que nous appelons "utopie", faute de mieux en un sens mais aussi dans l'espoir de décrire de manière plus concrète l'aliénation que cette utopie peut sans doute masquer.

Nous n'allons pas comparer cette "utopie" à l'autre Utopie, car l'autre Utopie nous semble par trop tributaire du louche éclairage des moyens par les fins pour que cette transparence ne soit pas en fait le contraire de ce qu'elle se donne pour être : l'utopie - en imposant la transparence sociale, détruit son objet fondamental, le bonheur. En donnant ce bonheur pour réalisé, elle inscrit le mot "fin" à toutes espérances sociales. "Laissez vos espérances au vestiaire, car ici toutes les espérances sont réalisées".

L'utopie dont nous parlons se présente comme la réflexion de l'usager sur sa propre condition de banlieusard ; mais comme une réflexion qui se réfère à un "ailleurs" et à un "autrement" sans doute dignes d'intérêt. Nous tenterons de voir si, à

travers la manière dont l'usager. " "conçoit" la gare, on peut écrire un au-delà de cette gare et lequel.

#### A - LA VISION DU RESEAU.

L'usager n'exige plus simplement une gare avec quelques trains lui permettant d'accéder au centre, il souhaite un système de transport analogue à celui du métro. Ce souhait c'est l'expression d'un désir remettant en cause l'espace de la banlieue. Les usagers disent implicitement à propos de la gare de banlieue que la notion de banlieue n'est plus en rapport avec l'espace parisien,

"E : tout à l'heure vous disiez qu'à Créteil on se sent vraiment en banlieue.

I : Oui on se sent en dehors de tout, alors que lorsque j'habitais St-Maur je n'avais pas cette impression, j'avais l'impression d'habiter Paris... en 20 minutes vous êtes à Nation, de Nation vous allez n'importe où... je mettais moins de temps à aller aux Galeries Lafayette en habitant St-Maur et en prenant le R. E. R. et puis le métro ; je ne prenais jamais la voiture pour aller dans Paris parce que c'était un plaisir d'aller en R. E. R. Tandis que là maintenant, à part pour aller travailler, le reste du temps je pars en voiture, parce que c'est un problème, parce que c'est pas confortable parce que c'est pas régulier, parce qu'on doit changer... tandis que par le R. E. R. vous arrivez à Nation, vous avez pas mal de directions ; tandis que là il n'y en a qu'une, c'est pas compliqué, il faut aller au moins jusqu'à Reuilly pour pouvoir changer, c'est le premier changement où il y a 2 ou 3 directions... alors ils vous disent Créteil - Opéra en peu de temps, moi je veux bien, mais ils oublient de dire qu'on est debout, qu'on est compressé... "Créteil aux portes de Paris", c'est pas vrai ça, c'est pas vrai... toute la ligne du R. E. R. oui, mais pas Créteil..."  
CU 06.

"Sur le tiers, même pas les deux tiers des gens qui sont venus de Paris pour habiter la banlieue, ils sont astreints à prendre le train, je crois qu'il y en a beaucoup qui n'ont qu'une idée, c'est de retourner sur Paris et c'est bien l'histoire des transports, des trains parce que ou bien alors c'est archi plein et vous ne trouvez pas de place assise, ou bien il y a du retard et vous ne savez jamais pourquoi ou alors entre autre et à Grigny les escalators dix fois sur vingt sont arrêtés, c'est pas croyable, alors vous savez on ne peut pas en dire du bien. Je ne comprend pas qu'on soit encore à faire des trains puisqu'ils ne peuvent pas mettre des rotations aussi rapides que des métros... finalement oui, c'est la seule chose, je pense, qui ferait que les gens se trouveraient moins mal en banlieue". G 07.

"Je crois que nous, à St-Germain, nous avons gagné au change, parce que nous avons en fait échangé la gare de banlieue plus ou moins classique contre le R.E.R. Je pense que c'est vraiment un gros avantage. Mais je trouve merveilleux de penser que St-Germain qui est un coin d'air pur, d'air ... devant nous, il y a des kilomètres de forêts, ... je trouve merveilleux de penser qu'un coin comme St-Germain est à 20 minutes de Paris ou 25 en métro et qu'en fin de compte, on ne fait pas plus de métro que quelqu'un qui habite un quartier un peu excentré à Paris... nous avons énormément gagné, énormément" SG 05.

L'analogie métro-train fait certainement partie de la vision utopique d'une région parisienne désenclavée :

"On s'en va à la gare sans savoir l'heure, ni rien, on prend le premier métro qui s'en va... tandis qu'avant il fallait être là à l'heure, si vous l'aviez raté à 5 mn près, il fallait attendre l'heure, parce qu'il y en avait beaucoup moins, c'était même pénible, tandis que maintenant ça va, c'est bien, c'est pratique, c'est plus rapide surtout..." BSL 06.

Une preuve complémentaire est apportée par la notation que l'analogie est imparfaite, ne fonctionne pas bien :

"Ils ne sont pas assez rapprochés, surtout le matin aux heures de pointe il arrive des fois qu'on les attend 7 mn, ben 7 mn un métro ça fait énorme". CU 05.

"Nous on a vraiment pris ça comme le métro... moi tu vois je pars de la maison pour aller à Nanterre, par exemple, je sais qu'il me faut à peu près une demi-heure, bon une 1/2 ou 3/4 d'heure, je ne vais pas regarder ; il faut que je prenne le R.E.R. de 10 h 12 pour être à Nanterre à 11 h. Non moi je fais comme ça mais je vois chez Dominique en-dessous, ils ont tous les horaires et eux ils agissent envers le R.E.R. comme ils agissaient envers le train, ils font beaucoup plus attention ; mais pour moi le R.E.R. c'est comme le métro... j'y vais un peu à n'importe quel moment de la journée mais il y a quand même un quart d'heure, un bon quart d'heure". SG 01.

ce qu'exprime finalement VA 01 en disant : "les gens ils ont besoin d'un train toutes les 5 mn".

- Autre type d'analogie métro-train : le problème des correspondances :

"E : vous disiez à Créteil on ne prend pas le métro comme on le prend à Paris pour aller n'importe où..."



I : non non, c'est un tout autre problème, il faut changer pour aller n'importe où, c'est la ligne de la Porte de Charenton, la Porte de Charenton ça n'est pas une ligne pratique, regardez je descends à Crimée j'ai trois changements pour aller travailler, j'ai mes parents qui habitent Montrouge, je mets 20 mn en voiture pour aller à Montrouge ; si j'y vais en métro j'ai plus d'1 h de métro c'est en bout de ligne". CU 06.

"Alors l'avantage primordial c'est de pouvoir aller à Etoile parce qu'on est quand même bien mieux relié au métro de Paris qu'avant ... personnellement quand j'ai un déplacement à faire à Paris, autre que d'aller au Printemps ou aux Galeries Lafayette ce qui ne m'arrive quand même pas à chaque fois, c'est ce raccordement de métro beaucoup plus rapide ; avant on avait à sortir à St-Lazare, on avait des couloirs sous la place et un mal fou à rattraper le métro, tandis qu'à Etoile on est en plein dans le métro, ça il y a un gain de temps énorme... SG 06.

L'idée que le train doit permettre de rattraper le métro (qui ne se manifeste jamais en sens inverse, le métro possédant un notable symbolisme de la cadence) signifie d'abord que le métro est un modèle pour la totalité du réseau, ensuite que la connexion est souhaitée. C'est une manière de nier l'espace de la banlieue.

Le modèle métro opère particulièrement dans la demande d'un service correspondant à un quadrillage du territoire :

"On ne prend pas le métro comme on le prend dans Paris, n'importe où ; là on est vraiment tributaire du transport..." CU 06.

"E. : Vous disiez avoir un métro à sa porte, c'est appréciable...  
I : oui, c'est appréciable malgré tout, parce que ça nous rapproche de Paris quand même ... on saute dans le métro, bon, on sait que dans une demi-heure on se retrouve à Richelieu-Drouot c'est appréciable, c'est un gros avantage ? alors là il y a eu un gros effort de fait, on le reconnaît." CU 05.

Ce quadrillage, il semble que l'utilisateur accepte qu'il soit adapté à la demande quantitative :

"Alors qu'il devrait y avoir un système de petits bus une douzaine de places qui partent à chaque fois qu'ils sont complets quoi, il devrait y avoir un système de navettes qui n'existe pas, le système des gros bus qui font des lignes régulières ne se justifie que dans la mesure où il y a suffisamment de monde pour... et par conséquent cela ne s'applique pas dans une région comme autour de St-Germain où très souvent les unités d'habitations sont trop petites ou alors sont trop distantes les unes des autres". SG 02.

"Ce serait une liaison entre les gares par des petites navettes qui serait assez commode, même si on peut faire ça par des petits bus, on n'a pas besoin de cars de 50 places, mais je suis sûr qu'il y aurait de 3 à 4 clients à chaque fois, évidemment c'est certainement pas rentable, mais si on doit faire entrer cette idée dans la conception des transports en commun, je crois qu'on ne ferait jamais rien". V 03.

L'utilisateur s'efforce à la crédibilité, c'est un aspect notable de son utopie...

Si nous avons ainsi inséré dans une recherche sur la gare un paragraphe sur la manière dont l'utilisateur voit le réseau, c'est parce que nous pensons que le problème de l'espace urbain desservi par la gare se pose aussi en ces termes.

L'utilisateur évalue le réseau en termes qui le lient à la densité urbaine et à la demande individuelle de transports. Donc il réclame pour les zones peu denses du réseau des moyens de connexion plus imaginatifs que ceux qui ont été jusqu'ici inventés.

Son but c'est le maillage type métro. On devrait discuter - ce n'est pas ici le lieu - pour savoir si ce modèle vient des qualités supposées de l'espace desservi (le métro étant le service urbain par excellence). Mais il est de fait que ce modèle du métro est assez contradictoire par rapport à l'idée que l'utilisateur se fait de la gare ; car demander des gares plutôt que des stations, n'est-ce pas contredire le métro ? C'est que l'espace en transformation n'est pas l'espace de Paris mais celui de la banlieue avec son mode de vie.

## B - L'UTOPIE DE LA LOCALISATION.

Où il apparaît que si le modèle du transport est le métro, ce modèle est conçu à la banlieusarde pour ainsi dire :

"I : le banlieusard il est déjà plus détendu que le parisien... mais du fait qu'on est à côté de Paris, on a pris cette habitude de survivre on est anxieux...

I2 : tu les trouves plus détendus que les parisiens...

I : un petit peu, mais ça n'est pas la même nervosité... le parisien il ne regarde même pas où il va, il fonce, il sait qu'il va quelque part où il le sait, mais il ne sait pas par où il va passer, ni quoi que ce soit, bon il sait qu'il a un but, donc qu'il arrive... le banlieusard quand même qu'il arrive, il sort de Paris, heureusement, il a sa petite banlieue qui le change de Paris heureusement ; on a peut-être le privilège d'avoir un petit peu de verdure, mais quand on est sorti de la ville de Paris, pendant 8 h on est devenu parisien, mais quand on arrive chez soi, je crois enfin,

moi même je change, j'essaye de me changer, je me détend davantage... quand je reviens le lendemain au travail, j'ai passé une nuit plus calme que les gens qui vivent à Paris parce que j'ai vécu dans Paris, c'est insupportable...

Donc déjà le premier pas, ce serait la gare, puisqu'on s'en sert souvent, même tous les jours... mettre quelque chose, une certaine vie". VA 08.

"La facilité qu'il y avait pour se rendre à Paris et tout ça, faisait négliger, pendant un certain temps, l'aspect campagnard de Boissy, maintenant ça revient un peu et, justement, il faudrait le conserver, essayer de l'améliorer en donnant à la gare un cachet bien typique, avec des plantes et tout ça..." BSL 05.

Peut-être cette discussion sur les apparences du métro prend-elle tout son sens avec l'opposition aérien / souterrain :

"J'attends dans un air je ne dirais pas confiné, mais je ne vois pas le soleil quand j'attends le métro alors qu'avec mon ancien petit train, bon, je m'asseyais sur le banc, je me mettais au soleil et je profitais de St-Germain jusqu'à la dernière minute..." SG 06.

Le train n'est évoqué ici que comme symbole d'une "naturalité" à laquelle s'opposent les objets parisiens.

La discussion sur le transport aérien opposé au transport souterrain rend compte de l'attachement de l'usager à la diversité urbaine. Le type souterrain souligne une double homogénéisation : celle du bâtiment qui disparaît pour être remplacé par la "bouche", et celle de l'espace local assimilé à Paris.

"E : vous disiez que votre élément naturel n'était pas le couloir du R. E. R.

I : je veux dire que dans la mesure du possible, on a intérêt à ne pas faire des gens des animaux souterrains... que le trajet dans Paris soit souterrain c'est normal, on ne peut pas de l'Etoile à la Défense faire un métro extérieur, mais je suis contente qu'il soit resté aérien sur la deuxième partie du trajet, on sent les saisons, on voit le ciel, on sait le temps qu'il fait, s'il pleut... le trajet aérien du métro m'amuse plus que les trajets en souterrain, la ligne Pasteur-Passy par exemple..." SG 06.

"La station souterraine qu'est-ce qu'on voit en dehors des métros et des affiches de publicité, tandis que quand on est dans une station en plein air, il y a tout de même autre chose que le métro en lui-même. Je regarde à droite à gauche, les enfants qui vont à l'école, etc... c'est quand même plus vivant". CU 02.

"Ce n'était peut-être pas autorisé par les Beaux-Arts qui ont peut-être voulu ne pas faire une construction en face du château, reconstituer la place telle qu'elle était au temps de Louis XIV ou après, mais je trouve un peu pénible de forcer des gens à vivre toute la journée, à travailler toute la journée en sous-sol, les priver d'air et de lumière et promener un peu les inconvénients du métro jusqu'à St-Germain..." SG 06.

"L'uniformité je pense qu'elle serait moins visible dans une station aérienne que dans une station souterraine parce que le cadre aux alentours justement changerait de... la vue de la station, on se rendrait peut-être moins compte de la station à peu près d'un même genre, on se rendrait moins compte de l'uniformité, ça serait moins désagréable parce qu'il n'y aurait pas que ça à voir". CU 02.

Non seulement les équipements doivent être une expression originale de la vie quotidienne banlieusarde, mais encore les gares de banlieue doivent refléter les caractéristiques de leur quartier, ce qui permet de les différencier.

"Comme c'est une mini-gare, on pourrait faire un mini St-Lazare... je ne dis pas de plagier St-Lazare, mais trouver des idées propres à la banlieue... je ne sais pas quelque chose qui, sans être la même chose, puisse nous permettre de nous sentir en dehors d'une gare..." VA 08.

"Je me suis arrêté à la station Louvre et je me suis dit il faut qu'elles soient toutes pareilles, c'est-à-dire en fonction du quartier, d'ailleurs ce qui pourrait être exposé pourrait très bien être l'expression de la localité, il y en a énormément qui viennent habiter à Créteil et qui ne savent pas l'histoire du vieux Créteil, au fond on devrait présenter le vieux Créteil aux personnes qui arrivent..." CU 01.

"Pourquoi pas mettre des fleurs, justement à Boissy, il y a les orchidées de Boissy qui sont assez connues... je trouve justement qu'ils devraient prendre prétexte de ça pas forcément pour en vendre, mais pour en parler, quelque chose... mettons une boutique pour vendre quelques fleurs ou des documentaires sur la façon dont on les traite à Boissy pour les personnes qui viennent visiter le R. E. R. qui viennent le voir par curiosité et qu'en même temps elles apprennent quelque chose sur Boissy parce que trop de personnes venaient voir le R. E. R. mais ça s'arrêtait là, elles ne cherchaient pas à découvrir Boissy." BSL 05.

L'hétérogénéité de la gare en relation avec l'espace urbain permet au groupe de se localiser.

C - COMMUNICATION ET COMMUNION.

"Le métro c'est un moyen de communication finalement, c'est un moyen de transport, on peut l'assimiler aux moyens de communication, ça permet que des gens viennent, et puis dans une certaine mesure on ne communique pas du tout dans le métro. Ça me paraît être un paradoxe." CU 01.

Un paradoxe : le métro moyen de communication "modèle" ne communique pas ou ne fait pas communiquer. Ce paradoxe (qui n'est pas sans rappeler celui de Cantor, mérite d'être considéré non "en soi" mais comme témoignage de l'utopie :

"C'est marrant mais à Créteil j'ai entendu beaucoup de gens dire : Créteil c'est gênant... on se croise souvent mais on ne se rencontre jamais, alors on est chacun dans sa petite odyssée quoi bien personnelle et puis voilà, je crois qu'on a beaucoup perdu..." CU 01.

On notera (au passage) l'utilisation du vocable odyssée qui nous semble référer à un sujet transcendantal, et l'idée à la fois d'un paradis perdu et d'une éventuelle rencontre.

"Mais c'est très calme et puis on ne se rencontre pas beaucoup... moi j'ai pas l'impression... c'est pas comme à la messe du Dimanche... c'est pas du tout pareil... là les gens ont manifestement du temps à perdre, à parler entre eux, à se raconter leurs petites histoires... tandis que là, ils sont pressés... ils sont déjà ailleurs..." VA 10.

Nous soupçonnons quelque peu une racine de classe à cette absence de communication.

"J'habitais... je n'ai rien contre Créteil de spécial... j'habitais à St-Maur, avant j'habitais à... mais les gens sont plus je ne sais pas de quoi cela vient, mais même quand on prenait le métro à la gare de Champigny les gens se connaissaient, les gens se parlent... alors est-ce que ça vient de ce que la vie à St-Maur est plus agréable ? C'est sûr, c'est une chose dont je suis sûre... les gens courent peut-être moins et puis vous avez le R. E. R. vous savez que vous le prenez à telle heure, il est régulier il passe toutes les tant minutes, à 2 il y en a un, vous vous arrangez pour être à la gare à 2 alors là vous tombez sur les mêmes personnes, les gens se parlent, se connaissent, tandis qu'ici non, les gens ont l'impression d'être avec des sauvages ici..." CU 06.

Peut-être - mais c'est là une hypothèse - en incriminant l'absence d'horaires fixes CU 06 met-il le doigt sur la chose, le train de banlieue étant plus communicatif que le métro suburbain.

En tous cas reconnaissons le regret comme tel sans l'identifier de manière précise, un regret vague qui semble être le regret du virtuel :

"Peut-être la personne qui prendrait son petit café tous les matins dans le hall de la gare irait s'asseoir à une table... peut-être discuterait-elle avec son vis à vis ... on ne sait jamais quelles relations peuvent en découler... ça peut favoriser bien des choses..."  
VA 06.

Il semble que en partie au moins ce regret soit fait de limites intériorisées, de modèles de présence les uns aux autres, de modèles liés à ce que Gurvitch appelle formes de sociabilité et qu'ici il nomme masse par opposition à communion. On se rencontre, on voit les mêmes gens, "on commence à connaître", et puis c'est tout.

I : Non le matin chacun part à son travail, plus ou moins bien réveillé ; alors au radar, chacun part, monte dans un wagon... puis les soirs tout le monde revient, plus ou moins fatigué de son travail avec je ne sais pas, ce qu'il va faire en rentrant chez lui... et vous n'avez absolument aucune communication..." VA 10.

"Vous rencontrez à peu près tous les jours le même monde, des personnes que, à force de les voir tous les jours vous commencez à connaître et puis c'est tout ; vous rencontrez toujours le même monde, vous la connaissez enfin pas pour lui parler, mais vous la voyez tous les jours..." BSL 03.

Masse opposée à communion, comme BSL oppose campagne à ville :

"E : Vous disiez que là beaucoup de gens se retrouvent, se donnent rendez-vous ou lient connaissance..."

I : Oui... plus facilement je pense que sur les autres gares de la ligne, ce n'est pas la même chose, parce que Boissy c'est le terminus et il y a encore un petit côté campagne..." BSL 05.

On notera que BSL 05 ne parle pas pour lui mais pour les autres : il voit des rencontres réelles (les gens qui s'attendent comme le témoignage sur la rencontre).

#### D - L'OPTATIF ENVIRONNEMENT.

Toute utopie inscrit un désir dans un espace, l'y installe et l'y enterre : à cet égard, le "s'il y avait" de VA 08 construit bien quelque chose d'idéal.

"S'il y avait... je ne sais pas, s'il y avait un petit quelque chose, un tableau quelconque... ben... on est 3 ou 4 à regarder ce tableau, et bien je pense que ces 3 ou 4 personnes diraient : qu'est-ce que vous en pensez ? ... il y aurait une certaine communion entre les voyageurs eux-mêmes, le temps d'attendre le train..."  
VA 08.

"Je disais c'est un complexe de vie, par exemple le dimanche, c'est d'une tristesse cette gare, or... il n'y a que ça... c'est comme ça ... alors là c'est autre chose, c'est le problème effectivement politique, il n'y a aucune infrastructure culturelle dans ce pays, ça c'est autre chose... la gare ça pourrait être un lieu de rencontre, un lieu où on a plaisir à aller parce que la population ferroviaire est importante..." AR 07.

"Il faudrait peut-être une sorte de syndicat d'initiative ou quelque chose comme ça, près de la gare ; je crois que ce serait l'endroit idéal près d'une gare... parce que souvent on dit qu'on va essayer de faire connaître Boissy, mais les gens ne savent pas comment s'y prendre ; et bien comme beaucoup de personnes viennent se rendre au R.E.R., ce serait bien". BSL 05.

Une petite gare toute simple...

"Une gare toute simple... une gare toute simple, y a pas besoin de fanfreluches pour faire une gare, une gare c'est une gare, hein, euh qu'elle s'appelle Val d'Argenteuil ou autre chose, c'est une gare... c'est plus pratique..." VA 01.

Comme une maison...

"Une gare toute simple, pas besoin de faire un dôme, etc, une gare toute simple, comme une maison quoi... la gare toute simple avec beaucoup de choses pratiques dedans..."

E : comme une maison...

I : Voilà, comme une maison... que ce soit comme une maison, toute simple... vous savez une maison pour être pratique ou confortable elle n'a pas besoin d'être belle dehors hein. Il suffit qu'elle soit bien pour tout le monde, toute la famille..." VA 01.

Aménager doucement au fur et à mesure.

"Oui mais enfin moi je vous dis, bon qu'on fasse des aménagements au fur et à mesure en fonction de l'argent dont on dispose, etc... ça c'est une chose, donc moi je n'aurais pas de griefs contre ça. J'ai beaucoup plus de griefs contre ce qui est du gaspillage, et contre des aménagements qui pourraient être faits qui seraient beaucoup moins tape à l'oeil, beaucoup moins... oui c'est ça..." V 02:

"Il y a une recherche dans les matériaux, la couleur, etc. et les dimensions et qui donne quand même une impression de luxe. C'est très bien dans la mesure où le luxe ne se paye pas soit par des commodités qui devraient exister et qui n'existent pas parce qu'il y a un problème de budget, soit par des tarifications trop élevées ; on a cherché dans le R. E. R. à faire trop de prestige et pas assez de commodités réelles." SG 02.

L'entretien, c'est le principal :

"On en revient toujours à dire que pour moi la gare, comme le dit mon mari, dès l'instant qu'elle est pratique, soignée, c'est le principal ; le décor importe peu, il vaut mieux entretenir ce qui est, le pratique et le soin c'est ça... CH GA 05.

Les fleurs, les plantes, le "décor" :

"Au printemps, l'été on est bien de s'asseoir sur ces bancs dehors, on verrait des fleurs, on respire, on est bien... ça fait presque jardin public, on attend le train comme si on était dans un jardin public et comme toute femme qui travaille ou tout homme qui travaille, on n'a absolument pas le temps de passer une heure dans un jardin public, moi je n'y vais jamais, je ne sors pas." VA 03.

"Je ne sais pas qui est-ce qui s'en occupe vraiment, mais ils laissent de côté le décor justement, tout ça, de côté quoi, pensant peut-être que les gens ne s'y intéressent pas et je trouve que c'est important malgré tout." BSL 05.

"Elle n'a pas l'allure d'une gare à l'intérieur comme à l'extérieur, moi je trouve qu'une gare cela doit être assez vaste ; il doit y avoir un grand hall avec des tas de choses à l'intérieur... que ce soit moderne bien sûr, d'un dessin peut-être pas trop explosif mais avec quand même des choses modernes, par exemple avec de fausses galeries de peinture... il y a des tas de décorations qu'on pourrait mettre, une gare ça ne doit pas être nu, ça doit attirer le regard." CU 01.

La compétence :

"Je trouve qu'on doit faire une gare comme on fait un appartement pour les gens... faut qu'ils soient bien... je trouve qu'on doit faire une gare comme ça... le plus pratique possible et... un appartement s'il est pas pratique, s'il y a une pièce en zig zag euh... vous en voudrez pas parce que vous me dites je serais aussi fatiguée de marcher dans ces pièces que d'autre chose, que de faire autre chose, bon, ben une gare c'est pareil... on devrait penser à ça, on fait un appartement on pense à ça, on fait une gare on y pense pas... pourquoi ? ... c'est les mêmes gens qui



s'en servent... les gens qui habitent dans un appartement, ils se servent aussi d'une gare hein... " VA 01.

Si nous avons seulement marqué quelques étapes de cet optatif, c'est que ces étapes nous paraissent caractériser deux traits fondamentaux de l'utopie :

1° - Par sa référence à la maison, qui n'est pas simplement référence explicite, mais aussi structure (pratique / décor), l'usager implique davantage un procédé de conception qu'une image spatiale.

Il nous semble qu'il fait davantage état d'un désir que d'une construction même idéale.

Nous voudrions rapprocher cette caractéristique des aspirations à la communion qui transparait au début de cette partie le désir de communion peut-il être considéré comme un produit de l'aliénation tout court (comme le présente Reissmann dans La Foule Solitaire) ou bien se réfère-t-il au mode de vie spécifique de la banlieue ?

2° - Nous avons dit au début de cette partie que nous éprouvions quelq̄u'embarras à présenter ces "revendications et aspirations". C'est que en effet elles donnent à voir de deux côtés : un côté mode de vie banlieue où la gare apparaît comme pratique et symbole où nous pouvons reconnaître une volonté que cet espace là ne soit pas l'objet d'une dérélition (car il a déjà été abandonné une fois lors de sa constitution).

- un côté où s'exprime ce que le poète appelle "le trafic de l'enfoui, de l'ineffable qui est la représentation idéologique du premier : de vagues aspirations, de confus regrets des choses d'antan, le charme discret des références "rétro".

## II - L'IMAGE DE LA POLITIQUE OU LA CRITIQUE

### INSTITUTIONNELLE ?

Comme il est "logique", l'aspect normatif de la pensée de l'utilisateur s'appuie sur une analyse de type institutionnel qui tente de saisir sa propre dépossession :

Le dessin contre l'homme :

"I : Oui... on a étudié ça sur un plan, n'est-ce pas, sur le plan, sur un dessin sans voir que de chaque côté il y avait un homme quoi, et qu'un homme ça ça n'est pas mathématique un homme, c'est quelque chose de subjectif, hein bah, enfin, si vous donniez à quelqu'un de talent, à penser à une gare et bien on n'arriverait sûrement pas à un résultat semblable hein, c'est à peu près évident." CU 05.

Plaisir de l'architecte / plaisir des gens :

"I : Non, moi je trouve que du point de vue architectural, je trouve qu'il y a quand même des idées... pas des idées... mais si quand même..."

I<sub>2</sub> : le type qui a fait ça, il s'est fait plaisir...

I : Eh bien oui...

I<sub>2</sub> : Il n'a pas demandé aux gens si c'était utile de faire un truc comme ça ou si ça leur faisait plaisir à eux... " VA 07.

"E : L'équipement de la gare doit être fait par rapport à l'utilisateur dites-vous..."

I : S'il y avait eu des architectes qui avaient été moins débiles et qu'ils ne pensaient pas seulement à la forme, parce qu'ils ont voulu faire un truc de prestige en fait, s'il y avait eu des architectes qui avaient pensé aux mecs qui allaient travailler toute la journée à Paris et qui revenaient crevés, ils n'auraient jamais fait des escaliers comme ça... même s'ils auraient fait des escaliers, ils auraient fait des trucs larges... je ne sais pas... les escaliers sont trop étroits... ça ne permet pas aux gens qui arrivent de s'écouler... " VA 05.

On, il, eux / les autres, nous :

"Ils ne sont pas venus nous demander notre avis... avant de la faire, la station, ils viennent le faire après, s'ils l'auraient fait avant chacun aurait pu donner même son avis et là en fonction des avis qu'ils avaient reçu, ils auraient fait un pourcentage, ils auraient pu mieux se guider parce qu'ils voulaient les gens qui habitent la ville... puisque moi je suis sûr que ceux qui ont construit les plans qui ont fait le métro, c'est pas eux, ils y habitent pas, alors... ils ne peuvent pas regarder si... question pratique... tout ça...

I<sub>2</sub> : Je suppose qu'ils ont fait des plans d'aménagements, ils ont fait ces plans... pour eux c'est tout parce que quand même quand vous faites faire quelque chose, vous donnez bien votre avis, c'est vous qui habitez dedans, alors que eux, si ça se trouve ils ne prennent jamais le métro, alors... ou alors ils le prennent une fois tous les six mois. Seulement quand on fait quelque chose pour les autres... on ne recherche pas le confort, ils partent d'un principe... s'ils prennent le métro c'est pour partir c'est pas pour rester là, donc le confort eux... c'est une question qu'ils laissent de côté." CU 03.

Ils = la solution la moins chère :

"On s'est arrêté par raison d'économie, on s'est arrêté, ça fait pauvre ça aussi, parce que ça montre vraiment qu'on a fait des économies." MB 02.

"Maintenant, ils recherchent la solution la moins chère, et la plus vite, la plus rapide... la moins chère, la plupart des travaux maintenant c'est comme ça à mon avis..." CU 03.

Ces extraits définissent les quelques abstractions auxquelles se réfère la critique institutionnelle de l'usager ; on ne s'étonnera pas de leur caractère vague puisque l'un des modèles bureaucratiques les plus puissants en France est le mystère irréfragable quasi culturel, qui entoure ces réalisations. On ne s'étonnera pas non plus que la puissance anonyme, l'acteur inconnu qui préside à ces réalisations soit reconnu capable de s'apercevoir de l'erreur :

"I : mais enfin d'ici quelques années ils vont se rendre compte de ça, ils vont tout refaire certainement.

I<sub>2</sub> : Oh non, ça m'étonnerait.

I : Pas tout refaire, mais du moins améliorer, enfin.

I<sub>2</sub> : Non ils ne peuvent pas, les structures sont établies...

I : Le métro va rester comme ça.

I<sub>2</sub> : Il y a de sérieuses chances, comment veux-tu qu'ils fassent autrement, ils ne vont pas casser le béton...

I : Heureusement que je ne le prends pas tous les jours...

I<sub>2</sub> : Je ne vois comment ils pourraient l'améliorer, ça va être le truc genre bout de ficelle quoi...

I : Je ne crois pas qu'ils puissent refaire, tu as raison ça va rester comme ça...

I<sub>2</sub> : Ils pourront toujours essayer de se débrouiller, d'améliorer, de faire un auvent, enfin améliorer le toit, ou je ne sais pas, je ne vois pas, de toute manière le toit tel qu'il est, il restera celui là, il restera ils ne vont pas démolir, ils vont peut-être essayer de l'agrandir ou quelque chose comme ça, je ne vois pas ce que ça va donner." CU 01.

Ce n'est donc pas un hasard si, à ces grandes masses (ils, on, eux) d'autres masses apparaissent s'opposer pour réclamer plus d'attention pour "les sujets historiques", les gens !

"E : La gare Montparnasse est presque un camouflage pour les banlieusards...

O : Oui, c'est ce que je dis, parce qu'avec cette présentation assez spectaculaire qu'elle offre à nos yeux en descendant du train, elle leur donne une certaine idée de grandeur, de bien être, qui finalement ne correspond pas, je crois, à l'état moyen des gens..." MB 02.

Faut-il considérer comme une caractéristique culturelle le fait que à conception dé-localisée s'oppose une revendication générale qui part d'une opposition masse contre abstraction ?  
Thème vaste qui ne saurait constituer dans notre propos qu'un à côté : mais le fait est, dans la lutte de l'usager, la revendication se généralise très vite puisque même l'individu n'est pris que comme généralité :

"Le type qui a fait ça, il est vraiment... il marche en voiture d'ailleurs, pas en train." VA 07.

(Le type, la voiture / la masse, le train).

Qu'il s'agisse d'usagers-clients ou de travailleurs-usagers, l'opposition ne se personnalise pas, reste générale.

"Pour la S.N.C.F., la gare d'Argenteuil est une gare d'usagers travailleurs, ce qui explique, en tenant compte de la disposition de la S.N.C.F. actuelle, que les gens qui travaillent c'est une quantité de voyageurs qui sont usagers uniquement, c'est une quantité de voyageurs entièrement négligeable, à laquelle on ne s'intéresse pas du tout, c'est malheureux à dire, mais c'est comme

ça... pour la S. N. C. F. salles d'attente, commodités correspondances, pour elle c'est tout à fait secondaire..." AR 09.

"Ecoutez, je ne sais pas, si j'avais envie de vendre, parce qu'au fond ils vendent quelque chose bon sang, on a l'impression que leur clientèle est forcée, c'est tout juste si c'est pas à nous de leur dire merci... je disais si on a envie de vendre un service, enfin de vendre un produit, on fait des efforts autres que la S. N. C. F. ne fait, n'est-ce pas, qui se comporte comme des gens qui sont à un point de passage obligé. Parce qu'après tout, ils devraient aller chercher le client, pourquoi pas ? D'abord l'usager ne vient pas chercher un billet, je vous l'ai dit, mais chercher de la satisfaction, tout le monde achète de la satisfaction, hein ? ... celui qui achète un réfrigérateur, c'est pas un réfrigérateur, c'est une satisfaction... Bon, la même chose quand on vient chercher un service, même public, pourquoi est-ce qu'un service public ne serait pas bien présenté, agréable, qu'on ait envie de prendre le train... la gare ne donne pas envie d'aller à Paris par le train, il faut qu'il y ait du verglas, faut qu'il y ait de la neige, faut que ma voiture soit en panne pour que je prenne le train ; en dehors des contraintes d'horaires que j'accepte, parce que là je me rends bien compte qu'il n'y a pas moyen de faire autrement, mais vous comprenez je ne vois pas le plaisir que je peux avoir à prendre le train, alors que l'on devrait à la limite pouvoir y trouver une satisfaction." C 05.

On est frappé du fait que, même dans le cas de revendications locales, le problème reste posé à un niveau très général :

"Il paraît qu'il y aurait une attribution communale ou départementale qui y aurait participé, je veux bien le croire. Boissy en tous cas, c'est la gare la moins jolie, elle est pas tellement jolie ; quand on voit les gares comme Vincennes et tout ça, y'a des gares qui sont plus aménagées que d'autres, d'autres ont des jardins, tout ça, il paraît que la commune donne une attribution." BSL 04.

"I<sub>2</sub> : Non celui qui voit la gare du Chesnay brutalement, il se dit que au départ ça a manqué d'une étude préliminaire.

I<sub>3</sub> : C'était pas fait pour...

I<sub>2</sub> : La véritable explication, c'est que la gare du Chesnay est...

I<sub>3</sub> : C'est une halte et ça devrait être une gare.

I<sub>2</sub> : C'est comme un buffet Henri III qu'on aurait abandonné dans une salle de séjour très moderne. Vous comprenez ? La gare du Chesnay n'est plus adaptée aux besoins de la vie moderne, elle doit évoluer ou disparaître." CH GA 02.

Ce qui n'empêche pas l'usager de comprendre que les responsabilités se situent dans des lieux-institutions définis :

"Vous avez des carrefours à Argenteuil qui sont fleuris, les carrefours c'est quand même des lieux où les gens passent... si on essaye d'agrémenter les carrefours, pourquoi pas agrémenter les gares, quoique la responsabilité de l'embellissement n'appartient pas, dans les deux cas, aux mêmes responsables..." AR 06.

Et par conséquent de poser le problème de la localisation ; mais cela reste assez vague pour qu'aucune personnalisation ou localisation ne puisse être décelée. Et il ne semble pas qu'il faille ici incriminer l'entretien non directif, la relation d'entretien (la peur de nommer) ; en fait cette restriction apparaîtrait quelque part ; or ce qui frappe, c'est plutôt la vigueur de l'expression : VA 09 exprime bien le rapport qu'il y a entre les problèmes particuliers à la gare et les problèmes généraux : il fait acte de son opposition générale à la politique des transports, mais il reste sur le plan des "ils" et des "eux".

"Il n'y a rien à dire de spécial sur cette gare, précisément, c'est englobé dans un tout... ce qui fait qu'être amené à discuter de cette gare, c'est justement pas qu'il faut commencer à généraliser, et tout, sur la société... au point de vue travail, communication etc... c'est peut-être pas tellement le but de l'enquête... si c'est le Ministère de l'Equipement qui demande à faire cette enquête, c'est pas pour recevoir, justement des réponses dans le genre : "la société est mal faite"... parce qu'ils s'en foutent, c'est pas eux qui vont commencer à changer la société..." VA 09.

On est donc amené à constater ce qui n'est pas original, que, à la constatation d'un pouvoir anonyme, non localisé, non personnalisé, l'usager répond politiquement sur un plan général. Il y a à cette constatation une explication de type croziérien qui dit que la société est "bloquée" et que donc il suffit de la "débloquer" ou de la "décrisper". C'est un peu avec cette angoisse du blocage, de l'écrasement anonyme, que CU 01 s'exprime :

"I : Moi, ce qui m'embête un peu, c'est que j'ai le sentiment que c'est irréversible. A la limite, je me demande même pourquoi j'en parle quoi, c'est ça. Alors dans la mesure où les vitres ont été installées, les machines ont été installées et puis les... de plus en plus je vois ça comme un courant irréversible. Alors finalement quand on leur parle... on se demande où est-ce que ça peut aller... et ça aussi ça ne me rend pas tellement à l'aise.

E : C'est irréversible la façon dont s'installent les stations, les gares...

I : Ah oui, enfin irréversible aussi les bâtiments, tout le reste, parce que c'est intimement lié. Ce qui est irréversible, c'est cette installation du déshumaniser, si vous voulez, c'est d'autant

plus irréversible que les gens sont enfermés dedans, ils finissent par oublier tout contact humain. Par exemple dans le métro, c'est incroyable ce que les gens sont agressifs.

E : C'est irréversible, mais vous disiez au début, on aurait quand même pu faire autrement. . .

I : Oui bien sûr, mais maintenant c'est fait. . .

E : Oui, maintenant que c'est fait. . .

I : Je crois qu'il faudrait tout recommencer, il faudrait tout mettre en l'air et recommencer. Seulement comme il ne faudrait pas recommencer seulement Créteil-Université, il faudrait recommencer toutes les nouvelles stations. " CU 01.

La question de type croziérien est donc : l'utilisateur a-t-il une conception anonyme et généralisante du pouvoir parce qu'en France, les conditions d'exercice du pouvoir sont anonymes et généralisantes ? Modèle bureaucratique et histoire jacobine se combinent pour suggérer une transformation de la dynamique institutionnelle.

Observons d'abord que le modèle bureaucratique n'est pas neutre : remarquons que la gare la mieux située sur l'échelle de la conception, c'est celle de Saint-Germain, malgré ses défauts, et notons avec malignité que la plus mauvaise serait celle du Chesnay-Gagny, à l'autre pôle de la région. Et notons ainsi que la question du pouvoir de l'utilisateur, bien mise en lumière par VA 08 :

"E : Donner quelque chose qui soit autre qu'à Paris. . .

I : Oui, une certaine vie à la gare. . . mais peut-être, avec les idées des gens, je ne sais pas, qui chercheraient en fait à se façonner leur gare eux-mêmes. . .

E : Se façonner leur gare eux-mêmes. . .

I : Bien sûr, cela impose tout de suite un sondage. . .

I<sub>2</sub> : Faire un sondage juste en sortant du train. . ." VA 08.

entraîne inévitablement la question qui suit : Mais comment les usagers auraient-ils des pouvoirs égaux, pour des localisations différentes ? Théoriquement l'institution proclame l'égalité de tous les usagers ; pratiquement cette égalité n'existe pas. Mais une institution différente exprimerait différemment les inégalités entre les sujets historiques : à supposer qu'on remit le pouvoir de faire les gares aux usagers, on le remettrait à des usagers ayant des pouvoirs très inégaux : le problème, posé en termes institutionnels, ne garantit pas véritablement une solution.

On pourrait donc exprimer les résultats de la recherche en fonction du modèle institutionnel auquel se rattache l'opposition pouvoir central / pouvoir local ; mais cette référence institutionnelle masquerait deux ordres de faits :

1° - L'unité profonde du mode de vie banlieusard dont la gare n'est qu'un élément matériel ;

2° - Les différences de traitement des gares de banlieue, qui ne résultent pas d'une caractéristique de l'institution, mais des stratégies que toute institution met inévitablement en oeuvre ; et donc, la pratique de la gare de banlieue - si c'est celle de St-Germain - véhicule les modèles d'une couche historiquement rattachée à la bourgeoisie, au moins à son être historique, et en l'absence même de tout pouvoir économique ou politique.

Mais elle véhicule ces modèles comme instruments d'engendrement d'une couche salariée. Et cet ensemble de pratiques, côté St-Germain est accepté implicitement avec la gare, ses points de consommation, de rencontres, ses rythmes, etc., ses défauts aussi.

Côté Chesnay-Gagny, il y a précisément revendication de pouvoir engendrer ces pratiques à l'aide d'espaces adéquats, et c'est vrai pour Argenteuil ou pour d'autres gares :

"Mais ça enfin, elle est bonne à refaire quoi c'est tout, il faut la refaire, tout à l'heure je disais une rénovation mais vous savez le vieux y a pas grand chose... faudrait la raser...

I<sub>2</sub> : Tu veux employer les grands moyens...

I<sub>1</sub> : Tu sais, c'est la seule solution, hein...

E : Vous pensez que...

I<sub>1</sub> : Mais il faudrait l'agrandir, c'est tout...

E : Faudrait l'agrandir...

I<sub>1</sub> : Faudrait l'agrandir, mais pour l'agrandir vous savez, il faut tout refaire." AR 05.

N'aboutissons-nous pas à l'idée que l'usager revendique la plénitude du salariat ? C'est-à-dire un instrument lui permettant d'être salarié à part entière ? C'est peu sans doute ; mais déjà cela, comme le dit AR 07, ce n'est pas simplement un problème de briques, c'est un problème d'ensemble :

"Donc c'est vraiment un problème de bâtiment déjà... il est bien évident qu'on ne peut pas refaire St-Lazare à Argenteuil, il y a moins de trains, mais on peut faire un mini-St-Lazare... mais



pourquoi un mini St-Lazare ? ... on peut faire un Argenteuil...  
ça dépend du bâtiment aussi...

E : C'est un problème de bâtiment...

I : De bâtiment, ça veut dire d'ensemble... ça ne veut pas dire,  
ça n'est pas un problème de briques, c'est un problème d'ensem-  
ble..." AR 07.

Voilà pourquoi nous avons écrit :

"Image de la politique ou critique institutionnelle ? "

C'est pour noter un problème qui, tout de même, dépasse  
le cadre de la recherche : à savoir que la prise en compte des pra-  
tiques et symboliques de l'utilisateur peut déboucher sur l'exigence  
d'une stratégie utopique ou réellement politique.

## CONCLUSIONS

### I - MODE DE PRODUCTION, MODE DE VIE.

#### A - Mobilité et société.

1 - Nous avons appelé "séquence-transport" la partie du transport impliquée par le mode de vie de l'usager de la gare de banlieue qui se rend au travail et en revient jusqu'à son domicile. Le passage dans la gare est une partie de cette séquence notamment par le fait que l'heure du train implique l'exécution des actes quotidiens qui amènent l'usager de son lit à la gare, et qui le ramènent le soir vers son domicile.

La fixité des horaires semble ainsi être un élément essentiel de l'existence de cette séquence, dans la mesure où ces horaires, eux-mêmes fonction des horaires de travail, impliquent par récurrence tous les actes matinaux, et ne sont pas sans répercussion sur les actes vespéraux. (cf. Première partie, II B § 2 : la gare comme symbole de la contrainte).

Nous proposons que les limites de la gare ne soient plus considérées dans le cadre du domaine de la S. N. C. F., mais qu'elles soient élargies à ces aspects de la séquence transport où la gare joue un rôle : les limites de la gare commencent à partir du moment où l'usager se repère sur la gare, y puise des informations sur le train qu'il va prendre et se prépare à exécuter les actes de la gare elle-même. (cf. Première partie, II B § 3 : la séquence aller).

Nous avons également proposé de considérer la séquence transport comme une partie de la journée de travail : il ne s'agit pas d'une revendication "sociologique" mais du rattachement nécessaire à un concept principal de la séquence transport (le travail), celle-ci puisant dans le concept l'essentiel de ses déterminations. La séquence transport apparaît ainsi comme travail non payé mais nécessaire. Non reconnu en fait dans la multiplicité de ses aspects, mises à part quelques-unes de ses caractéristiques (par exemple les accidents dits "de trajet"). (cf. Première partie, II A : la gare comme exercice de la contrainte).

2 - Nous appelons "intériorisation de la séquence" la constitution des automatismes qui régissent l'exécution des pratiques : nous avons tenté de montrer que cette intériorisation n'agit pas comme intériorisation des contraintes, mais est au contraire régie par un principe d'économie, propre aux automatismes qui rendent l'usager capable d'exécuter les actes de la séquence sans avoir à y penser. (cf. Première partie, II B § conclusif sur l'étude des séquences aller et retour).

L'intériorisation de la séquence place donc la gestuelle sous la dépendance des enclenchements et désenclenchements qui lient l'environnement - gare et les pratiques des usagers (pour la partie "gare" de ces pratiques).

L'intériorisation de la séquence libère donc l'usager en même temps qu'elle le rend tributaire d'une certaine organisation de l'environnement (environnement dont font partie, notons-le, les autres usagers puisque le rythme d'exécution est largement collectif). En même temps, elle l'assujettit puisque le trouble de la séquence l'oblige à repasser en "pilotage manuel", c'est-à-dire en fait à perdre du temps. (cf. Première partie, II C § 2 : la contre-logique de l'usager : le refus des ruptures).

Il convient de noter simultanément que cette intériorisation ne doit pas être considérée comme automatisme "robotique", mais comme automatisme humain, impliquant un contrôle permanent du cortex, et notamment la prise en compte permanente d'informations liminaires (dont la perception constante de l'heure est le meilleur exemple).

3 - C'est l'intériorisation de la séquence qui rend possible l'engendrement rapide de sous-séquences telles que achats, conversations, relations visuelles qui peuvent prendre place dans l'engendrement, même dans le cas d'un tempo très rapide. Sous cet angle, l'aménagement des gares a été jusqu'ici très négligé, supprimant ainsi la possibilité réelle d'engendrer des sous-séquences alors que les réserves de temps existent, pourvu qu'on les considère comme temps de sous-séquences. (cf. Première partie, II C 1 § b : les fruits de l'épargne : la possibilité des sous-séquences).

4 - Nous avons nommé "personnalité rationnelle" le type de personnalité capable d'élaborer des stratégies basées sur l'exécution de séquences et sous-séquences ; la contrainte du mode de production sur le mode de vie, c'est plutôt l'obligation qui est faite à tous les usagers de se conformer plus ou moins inéluctablement à ce modèle de personnalité.

Ainsi, dans le transport et notamment dans la gare, le rapport entre mode de production et usager s'effectue par une série de relais : mode de production-horaires (mode de vie) - transports urbains (mode de vie) - gare (équipements) - personnalité rationnelle (modèle global) - stratégie de la séquence et des sous-séquences - pratiques (engendrement quotidien) - pratiques du jour (vie quotidienne).

5 - Ces considérations rapides montrent assez bien la situation d'une telle recherche : par un de ses aspects principaux, elle s'engage dans l'examen de la vie quotidienne, et s'efforce d'enrichir ce concept en montrant par exemple l'articulation particulière du transport de banlieue entre le mode de vie d'une part et le mode de production de l'autre. Cette articulation ne saurait bien entendu rendre compte de l'ensemble de la vie quotidienne, et cet aspect "fondamental" reste donc extrêmement partiel.

Cependant, en permettant de mieux comprendre, à travers l'exécution de la séquence transport, la manière dont s'enclenchent et se désenclenchent les mécanismes constitutifs du mode de vie banlieusard, la recherche permet de progresser vers une meilleure compréhension de ce qu'est réellement l'usager dans l'exécution de la séquence et l'engendrement des sous-séquences. Par exemple, la recherche permet de comprendre ce qu'on peut attendre et ce que l'on ne doit pas attendre d'une enquête sur les besoins de l'usager : la recherche permet, par exemple, de comprendre le rôle de l'information horaire qui n'est pas un processus de contrôle unique pouvant s'exercer par l'intermédiaire de l'horloge de la gare, mais un processus continu qui s'exerce sur tout le trajet dans la gare. Et donc, le "problème de l'horloge" ne saurait être résolu par une question sur la place de l'horloge, mais par une interrogation sur la manière dont les pratiques réelles de contrôle de l'usager prennent place dans la séquence. Donc, ne pas poser une question : "Où voulez-vous qu'on place l'horloge ? ", mais vérifier les pratiques réelles de l'usager dans son contrôle de la séquence.

6 - De ce qui précède, nous concluons que l'usager vit dans son rapport avec la gare, une contradiction entre la séquence principale qui gouverne et est gouvernée par l'ensemble des dispositifs qui le conduisent au quai ou le conduisent à la sortie - et les sous-séquences qu'il peut insérer à tout moment au cours de l'exécution de la séquence principale.

C'est cette contradiction que nous avons traduite dans le schéma (cf. Annexes : représentation schématique d'ensemble d'une gare de banlieue) par des dispositions latérales sur les chemins de la séquence principale et sur le quai. Ceci appelle une observation : une contradiction de ce genre, où se lit un rapport

entre mode de production et vie quotidienne ne possède pas la belle simplicité par laquelle un environnement comme la gare pourrait traduire en termes concrets la contrainte sociale du travail. Au contraire, on voit que cette contrainte est un rapport réel vécu à l'intérieur de laquelle des libertés peuvent toujours s'introduire : l'engendrement des sous-séquences montre donc que l'environnement n'est pas indifférent à l'utilisateur, même si les obligations de la séquence principale demeurent entières.

### B - Le pouvoir des équipements.

Si l'on admet que la séquence transport est - essentiellement - une fonction liée au travail, on doit admettre aussi bien que les équipements ont sur le travail un pouvoir propre, suivant qu'ils permettent une plus ou moins bonne exécution de la séquence. On devra ainsi admettre que la journée de travail commence et (surtout) s'achève par la fréquentation d'équipements plus ou moins bien adaptés. Mais l'adaptation dont il s'agit n'a rien à voir avec une adaptation dite fonctionnelle car l'adaptation fonctionnelle consiste à mesurer son optimum d'après l'exécution de pratiques définies, tandis que nous appellerons "pouvoir des équipements" ce qui se mesure à la capacité permissive vis-à-vis de l'engendrement indéfini de pratiques.

1 - Le pouvoir des équipements apparaît principalement comme pouvoir d'éviter ou de rendre inévitables les ruptures dans l'exécution de la séquence principale du transport. Ces ruptures consistent en escaliers, trajets parking-gare et en général toutes interruptions dans le caractère continu de la séquence principale. En fait, la liste des ruptures est une liste non close et qui dépend en partie de la manière dont les accès au train ou les sorties après le train sont disposés. Dans le vécu de l'utilisateur, elles font figure d'accidents de parcours que leur caractère inévitable ne suffit pas à justifier, même à la longue.

Le fait est que les ruptures, en tant que changements de mode de transport engendrent elles-mêmes des sous-ruptures plus ou moins longues et abusives. Mais le pire est certainement que les ruptures rendent très souvent aléatoire l'exécution correcte de la séquence principale (où figure la gare) et que, à ce titre, elles empêchent l'utilisateur de retrouver sa liberté au sein de la contrainte en rendant son temps imprévisible (par exemple en l'obligeant à calculer large pour un temps réservé à trouver une place de voiture). (cf. Première partie, II C § 2 : la contre-logique de l'utilisateur : le refus des ruptures).

2 - L'utilisateur, surtout dans le final de la séquence (au retour, en passant par la gare) vit d'une manière très négative les fatigues qu'on nomme à la légère physiques. Car ces fatigues ne

sont pas la fatigue propre à la montée d'un escalier et ne peuvent être calculées suivant les lois de l'ergonomie : elles sont l'additif fatal d'une journée qui devrait être terminée. Ce qui devrait entraîner la proscription absolue des escaliers pour les sorties et leur remplacement par des rampes ; ce qui devrait amener à une réflexion sur le contrôle-sortie, ultime étape de la libération du travailleur et qui est vu comme l'ultime goulot d'étranglement sur la voie du domicile : quel bienfait si ces perspectives étaient vraiment des perspectives de fuite ! (cf. Première partie, II C 2 a 2° : les entrées et les sorties).

### 3 - Pouvoir des équipements et sous-séquences.

Nous avons dans ce rapport consacré quelques efforts à la définition de ce que nous appelons "engendrement des sous-séquences". Comme les "sous-séquences" ne sont pas toujours prévues au programme, on conçoit aisément que l'aménagement de l'espace puisse se proposer d'en éviter un certain nombre : l'achat du journal appartient au domaine du licite, la lecture du journal dans le passage des autres voyageurs constitue une gêne, comme l'attente en famille à la sortie. Ce qui est manifeste, c'est que l'usager, soumis au pouvoir des équipements, possède à son tour un certain pouvoir sur les équipements : il peut transformer l'espace, contourner un obstacle, faire d'un quai un salon de conversation (fut-elle brève), d'un rebord un siège (même inconfortable). (cf. Première partie, II C I § b les fruits de l'épargne : la possibilité des sous-séquences, et aussi Deuxième partie, II B : Lieux et banlieue).

Nous n'avons pas fait la liste des effets de ce pouvoir ; car ces effets n'ont pas la valeur-gare (1) d'une photographie des besoins liés mécaniquement à des pratiques ; ils sont plutôt le résultat d'une interprétation permanente par l'usager d'un environnement qui ne se limite pas à la gare, mais qui est l'urbain dans son ensemble. En disant cela, nous ne voulons évidemment pas conforter le fonctionnalisme dans sa forteresse utilitaire. Nous voulons dire que l'usager même dans l'exécution de la séquence principale engendre des pratiques urbaines, liées à sa vie urbaine : il parle, achète, lit, etc... et c'est ce pouvoir que les équipements acceptent ou refusent mais qui de toute façon passe dans l'environnement. Car la contradiction que l'usager vit : être dans la ville et devoir l'utiliser peu ou mal implique qu'on veuille bien considérer que la gare est dans la ville, la gare de banlieue dans la ville de banlieue. Dès qu'on se pose la question : que faut-il mettre dans la gare de banlieue en plus de la gare ? on se pose la question de savoir ce qu'est la gare dans l'espace urbain.

---

(1) Nous voulons dire la valeur manifeste au niveau de toute gare à concevoir...

## II - L'ESPACE URBAIN DANS LA GARE DE BANLIEUE, LA GARE DE BANLIEUE DANS L'ESPACE URBAIN.

En apparence, la symétrie dont nous usons ici semble relever de l'addition de quelques qualités supplémentaires de la gare à son stock fonctionnel, lui ajouter un kiosque ou un café ou rien du tout suivant le public et la zone... Nous avons déjà vu qu'une telle séparation n'a pas de sens, puisque l'engendrement des sous-séquences amène déjà les pratiques urbaines au coeur du transport. Il y a donc une double continuité : de l'usager qui ne cesse pas d'être urbain quand il a franchi le portillon ou poussé la porte du hall, de l'espace car les relations entre gare et banlieue sont fondées historiquement et impliquent un lien actuel entre la gare et tous les espaces sociaux qui l'entourent.

Ce serait donc une déformation sérieuse de considérer la séparation en parties comme si elle devait déboucher sur un traitement séparé de la séquence principale et de ce qu'on pourrait appeler "le reste".

### A - L'espace urbain dans la gare de banlieue.

#### 1 - Limites et sens de la symétrie.

Il convient d'abord de marquer les limites et le sens de la symétrie : "l'espace urbain dans la gare, la gare dans l'espace urbain". Lorsque nous parlons de l'espace urbain dans la gare, nous faisons allusion au fait que l'usager vit la gare sur le modèle de la boutique de transport style aéroport. Il ne faut pas en tirer d'argument sur l'"utopie" d'une telle représentation. Cela veut simplement dire que la gare est inséparable de services urbains, d'équipements collectifs qui, en général, ne s'y trouvent pas actuellement. (cf. Deuxième partie, II A § 2, consommation).

Nous avons dit "rencontre et consommation" pour caractériser le type de présence que l'usager ressent à propos des qualités de cet espace. (cf. Deuxième partie, II A : Deux espaces urbains dans la gare : rencontre et consommation).

Ajoutons que le problème de l'animation, dans cette perspective, n'est que la représentation en couleurs de phénomènes primaires : l'usager se réfère à l'animation non comme agitation et présence de foule (salle des pas perdus), mais comme la résultante d'activités urbaines dans la gare : ce ne sont pas les accès qui sont dits "animés", mais tout ce qui est sous-séquence, que l'usager exerce lui-même une activité quelconque ou qu'il soit au spectacle (cf. Deuxième partie, II A § 2 : Consommation).

La présence de l'espace urbain dans la gare manifeste

une nécessité facile à analyser ; la réalisation des équipements urbains dans la gare, en revanche, se heurte à des obstacles mais qui nous semblent étroitement liés à la position actuelle de la gare dans l'espace urbain de banlieue, position qui semble davantage celle d'un corps étranger chargé de fonctions circulatoires, que celle d'un fragment intégré à l'espace environnant (cf. Première partie, I A : la gare comme élément du réseau : halte / gare).

C'est là que se révèle le caractère difficile de la symétrie dont nous avons parlé. Car pour parler d'espace urbain dans la gare, il faut résoudre clairement le problème de la gare dans l'espace urbain. Sur notre schéma, crèche et café sont autant de points d'interrogation à ce sujet. (cf. annexes - Représentation schématique d'ensemble d'une gare de banlieue).

## 2 - Le problème de l'appropriation.

La question de savoir si un espace public est appropriable est si vaste de résonances qu'on hésite à entrer dans un débat où espace et institution semblent se confondre, où la répression sociale semble trouver son terrain d'élection. Si l'on se réfère à ce que nous savons déjà sur l'appropriation des espaces (notamment dans les Pavillonnaires (1), ainsi que dans Espace Urbain et Equipements Socio-Culturels (2), il semble qu'on puisse parler d'appropriation dans deux cas :

a - l'appropriation d'un espace par marquage ; c'est particulièrement le cas dans l'habitat ; mais on peut en trouver des exemples dans la gare en général, et éventuellement dans la gare de banlieue, sous une forme plus discrète et fugace (sièges occupés). Le marquage dans la gare de banlieue est tout à fait exceptionnel : sans doute plus exceptionnel que dans le train où "les autres" assurent éventuellement la défense de votre marquage en réservant une place parmi eux.

b - l'appropriation par présence collective, c'est le fait des groupes qui s'assurent le contrôle de l'espace dans des lieux et des temps spécifiques. C'est ce qui arrive à Saint-Germain et c'est aussi fréquemment le cas dans les stations de métro. Cette présence n'implique pas de marquage, mais une action de dissuasion vis-à-vis d'autres occupants éventuels (cf. Deuxième partie, II B : Lieux et Banlieue).

Ce type d'appropriation implique un très fort rapport entre gare et espace urbain : la gare n'étant ici qu'une prolongation de l'espace de la rue, un équipement non spécialisé (au moins dans la série des espaces urbains). Ce type d'appropriation montre que, fatalement, la gare tombe dans l'espace urbain : et la dis-

(1) Les Pavillonnaires, o, c.

(2) Espace Urbain et Equipements Socio-Culturels, o, c.



continuité qu'elle affiche par rapport à l'espace urbain de banlieue, son isolement, son état d'impréparation à ces fonctions n'est pas dissuasif car, si la gare est choisie, c'est qu'elle constitue le choix unique (voir Espace Urbain et Equipements Socio-Culturels).

#### B - La gare de banlieue dans l'espace urbain de banlieue.

Observons d'abord que beaucoup de circonstances historiques plus ou moins bien élucidées font que l'apparition de la gare, et sa consolidation dans et par le tissu urbain environnant, suivent des cours historiques assez différents : haltes surgies dans les plaines de l'Est, gares de province au fond de leurs allées de tilleuls muées par la grâce des lotissements et des grands ensembles en sabliers à grande capacité, stations érigées au centre des utopies architecturales, tout cela compose un paysage dont les traits en termes de pratiques urbaines concordent cependant : ce sont les gares nées dans un tissu sous-développé, et qui n'a pas fini d'épuiser les conséquences de son sous-développement.

Entendons que le sous-développement est double : il est absolu si on le compare à la "moyenne nationale urbaine" ; il est aussi différentiel en plus, si l'on se réfère au centre de Paris. Et dans l'histoire des modes de vie, nous avons bien reconnu cet aspect étrange de la banlieue ouvrière, entre 1910 et 1940, au fond de Paris, avec cet aspect culturel et paysager que les mots de Nogent, Bobigny, Noisy-le-Sec évoquent encore assez bien. Dans ces lointains, la gare, éloignée qu'elle est du centre de Paris, est cet élément qui écarte les grandes opérations immobilières, mais qui rapproche les innocentes spéculations de lotissement. C'est dans ce cadre que R. QUENEAU décrit culture et relations sociales comme d'une société où l'aliénation ouvrière semble une riposte à la confiscation bourgeoise de l'universel. Or l'usager n'a pas de prise sur l'histoire et aujourd'hui, dans la société salariée, la banlieue se décompose et recompose d'une part par la destruction de ces aspects spécifiques de la vie ouvrière, d'autre part avec l'apparition de la nouvelle société salariale (nouveaux ensembles, villes nouvelles). Par ailleurs, l'évolution du centre de Paris qu'on a bien voulu décorer en définissant les activités "quaternaires", et l'accroissement de la mobilité multiplient les facteurs d'homogénéisation du tissu urbain super-métropolitain.

La gare apparaît donc de moins en moins dans son rapport d'embranchement avec Paris, et de plus en plus comme rapport d'un point quelconque de la conurbation avec un autre point quelconque. Les pratiques urbaines vont donc tendre à s'inscrire moins comme rapport entre un mode de vie parisien et un mode de vie banlieusard et plus comme insertion, en des points quelconques, d'un élément fonctionnel de mobilité dans une conur-

bation. (cf. Première partie, I A : La gare comme élément du réseau : halte / gare ; et Troisième partie, I A : L'utopie de l'usager ou l'utopie du réseau comme négation de l'espace de la banlieue).

A notre avis, c'est ce qui explique fondamentalement la tentation technocratique de la gare-station : c'est la forme renouvelée de la halte, avec un vernis moderniste qui tente d'effacer le misérabilisme banlieusard. Mais l'usager lutte par ses pratiques pour la restitution "pour soi" d'un espace urbain dont il n'a pas à énoncer le caractère universel, et qu'il ne peut affilier à une culture ouvrière particulariste. Plus le système de la conurbation se développe, et plus l'usager devra lutter pour que son espace reste urbain et c'est vrai en particulier de la gare.

Cela se perçoit dans les gares où les usagers ont "les moyens" de lutter, où leur culture en impose aux concepteurs (Saint-Germain-en-Laye par exemple, cf. Troisième partie : l'image de la politique ou la critique institutionnelle ?) Tout le problème et toute la contradiction vont ainsi se concrétiser dans ce rapport de la gare et de l'espace environnant.

#### C - Gare de banlieue ou gare de conurbation ?

Cette alternative figure dans notre projet sous la forme "gare ou station ?" Il nous semble, après recherche, que ces termes ne correspondent pas à une alternative réelle pour l'usager :

1 - On ne peut enfermer l'usager dans cette alternative que si l'on veut choisir entre l'aspect "séquence principale" de ses pratiques et l'aspect urbain. Choix que l'usager ne fait pas, car il ne conçoit pas l'exclusion de l'un des deux termes (cf. Deuxième partie : Gare et espace urbain - Introduction).

2 - Si l'on s'en réfère au tissu urbain, l'idée d'un choix entre "gare" plutôt adaptée à un tissu banlieusard, et "station" qui répondrait davantage à un tissu de conurbation nous semble utopique. L'histoire de l'implantation des gares se confond avec l'histoire de la banlieue et n'épuise pas ses effets au moment où l'on commence à concevoir le tissu urbain comme tissu de conurbation. Peut-être une conurbation idéale n'aurait que des stations, mais c'est là une vue futuriste (au mieux), technocratique (en fait).

3 - La vraie alternative, c'est l'abandon ou la prise en compte du tissu suburbain. L'usager, en ce qui le concerne, est dans l'obligation absolue de prendre en compte ce tissu dès le commencement de la séquence principale. (cf. Première partie, II C 2 a § 1° : les ruptures d'accès). Par ailleurs, font partie de

la séquence transport, un ensemble de pratiques après travail (prendre les enfants à la crèche ou à l'école) qui montrent bien que la gare doit embrayer sur le tissu urbain environnant (cf. Première partie, III Le dictionnaire des lieux dans la séquence A 3 : commerces et services) ; mais ceci, qui implique une forte localisation de la gare, dépasse sensiblement le cadre et les moyens de notre recherche.

#### D - Gare, localité, localisation.

Nous avons saisi quelques indices qui marquent que l'usager apprécie le rapport entre gare et localité comme une différence dénotée par la gare ; cela se passe au niveau du symbolisme urbain (les orchidées de Boissy, le Vieux Créteil, le château de Saint-Germain). (cf. Troisième partie, I B : l'utopie de la localisation).

Nous restons là au niveau du symbolisme qui exclut en fait toute "commande" architecturale véritable. Du point de vue de la commande, c'est plutôt la conformité de l'édifice à un symbolisme général qui domine. De ce point de vue, il n'y a donc pas de relation intrinsèque entre la gare et la localité. (cf. Deuxième partie, III B : Inscription de la gare dans la monumentalité urbaine).

Il nous semble que ceci laisse entièrement de côté le problème de la localisation : car la localisation est un processus pratique par lequel l'usager réagit à une situation ; sa gare est plus ou moins bien desservie, plus ou moins commode, etc... Mais ce processus, par le fait qu'il exprime la situation de l'usager, est fortement localisé et collectivisé : c'est-à-dire qu'il engage les revendications des usagers par où elles s'engagent nécessairement : sur le lieu même du transport. Mais ceci n'est pas suffisant, car ces deux aspects, importants, de la gare, en cachent un autre, qui est le rapport local de la gare avec le mode de vie banlieusard : sur les différences très ténues qui peuvent séparer Rueil de Saint-Germain, notre recherche ne pouvait se prononcer. Seule une recherche centrée sur la localité et la localisation permettra d'y mieux voir, au-delà des symboles les plus manifestes.

#### III - SEQUENCE TRANSPORT, USAGER, ESPACE URBAIN.

Le développement des transports en commun, donc la transformation et la multiplication des gares et points de connexion s'inscrivent dans le développement de la supermétropole (et aussi des métropoles régionales). Ils vont de pair avec l'accroissement en nombre et en proportion des salariés ; et ainsi ils s'accompagnent d'un développement proportionnellement plus important de

la séquence principale du transport. Ce premier point signifie que l'usager de la gare, c'est de plus en plus l'uomo qualunque et qu'on ne saurait restreindre la séquence principale à ces tableaux de genre d'ouvriers munis de musettes qui font partie de notre folklore.

Dans la mesure où la séquence transport apparaît comme une nécessité croissante, historiquement déterminée, la gare implique l'apparition et le renforcement de pratiques continuant dans son sein l'espace urbain (bon gré, mal gré) (cf. Deuxième partie, II A : rencontre et consommation), et continuant la gare dans le trajet (parce que l'usager intègre à sa séquence des sous-séquences urbaines), par exemple, si l'usager fait des courses en sortant de la gare, le rapport entre gare et équipements commerciaux devient un rapport important qui engendre à la fois pratiques et demandes.

(Sur l'inclusion des pratiques urbaines dans la séquence principale, cf. Première partie, III : le dictionnaire des lieux dans la séquence A § 3 : commerces et services).

Sur le rapport entre pratiques journalières et rôle de la gare dans l'espace suburbain, cf. Deuxième partie, III A : la gare de banlieue comme centralité).

Par ailleurs, l'accroissement de la salarisation implique la présence croissante de nouveaux urbains qui font l'apprentissage de la gare à travers la séquence transport : jeunes, nouveaux salariés, provinciaux, étrangers, etc... Il est donc permis de penser la gare à travers son rôle urbain dans le développement d'un équipement et dans la pédagogie des pratiques. (cf. Deuxième partie, I D : Un espace requérant un apprentissage).

On peut donc dire que, dans la conurbation, la gare joue un rôle intégrateur, à condition de ne pas voir ce rôle dans la perspective de l'homogénéité fatale de l'urbain : en effet, les réactions pratiques des usagers sont toujours référées non seulement à leur situation (et c'est par là qu'on peut penser à l'homogénéité de la condition salariée, mais aussi à leur histoire individuelle et collective). Et c'est par là que, à travers un laminage apparent du tissu urbain, et de certains rapports sociaux de base, s'effectue et se perpétue un flux sans cesse diversifié des pratiques qui garantit l'émergence du possible.

---



ANNEXES

Ce dossier comprend :

- Méthodologie
- Constitution de l'échantillon.



## METHODOLOGIE

Sur le plan des méthodes nous avons eu recours à deux types d'investigation :

- interviews non directifs auprès d'un échantillon varié d'usagers.
- observations directes dans les gares.

### I - LES INTERVIEWS.

Les interviews que nous avons réalisées sont de type non-directifs, ils ont été intégralement enregistrés au magnétophone puis dactylographiés. La consigne de départ était : "Dites-moi ce qu'est pour vous la gare de..."

Ces interviews ont été analysés selon la méthode d'H. RAYMOND (1). Concrètement, il s'agissait d'effectuer une investigation portant sur le rapport entre un système matériel (les différents éléments entrant dans la composition de la gare) et les symboles associés à ce système.

L'analyse du discours nous livre donc une parole à la fois sociale et individuelle sur le sens vécu du lieu.

La méthode utilisée se situe au point de rencontre de l'analyse de contenu et de l'analyse linguistique.

Nous en exposons brièvement quelques principes afin de faciliter la lecture de certains schémas figurant dans le texte de notre exposé.

L'idée de base de cette méthode est d'établir une liaison entre un système dénotatif matériel et un système symbolique, en procédant à une analyse des oppositions et des relations sémantiques.

---

(1) H. RAYMOND : une méthode de dépouillement et d'analyse de contenu appliquée aux entretiens non-directifs. I. S. U. PARIS 1968.



Elle se fonde sur une relation du type

A		B
c		d

qu'elle s'efforce de systématiser.

Exemple :

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

...  
C'est la différence qu'il y a avec les gares de province, les gares de province sont... certaines, pas toutes... mais certaines sont accueillantes... y a de la verdure, y a des fleurs" AR 01.

Cette relation peut être caractérisée par le schéma suivant :

gare de province	verdure, fleurs	accueillantes
/		
gare de banlieue	0	n'ont rien

(Le symbole 0 est employé dans le cas où un énoncé oppose un élément à l'absence de cet élément).

Le schéma ci-dessus figure la relation de telle sorte que les termes soient ordonnés selon un processus de signification qui va des éléments AB vers les éléments cd, c'est-à-dire des éléments matériels vers les éléments symbolisés. Le schéma inclut également les termes intermédiaires à propos desquels l'opposition fonctionne (verdure, fleurs).

L'objectif de cette schématisation est de constituer un corpus maniable permettant des rapprochements, des classements. Le schéma décrivant le fonctionnement du symbolisme et non sa substance, le déchiffrement va toujours de l'énoncé au schéma puis du schéma à l'énoncé.

Une fois en possession des schémas de réduction des énoncés, nous les avons classés en fonction des relations qu'ils mettent en évidence et nous avons pu procéder ainsi à l'analyse des oppositions du discours.

## II - LES OBSERVATIONS.

Les observations ont été conduites dans deux gares (Argenteuil et Saint-Germain) par périodes d'observations d'une durée moyenne de deux heures environ, de Mars à Juin 1975.

Au départ, nous avons envisagé les observations comme méthode d'enquête complémentaire devant permettre une vérification des résultats obtenus par l'analyse des interviews.

Au cours de la recherche, nous avons perçu l'existence d'un certain décalage entre le discours de l'utilisateur d'une part et les pratiques concrètes saisies par l'observation directe d'autre part. Ainsi, les interviewés ont tendance à évacuer de leur discours un certain nombre de pratiques réelles. C'est le cas notamment de l'exécution gestuelle de la séquence dont l'utilisateur n'est pas directement conscient (cf. première Partie II B, la gare comme gestuelle de la contrainte). C'est le cas également de certaines opérations d'appropriation de l'espace (cf. deuxième Partie II B, Lieux et banlieue).

Ces constatations nous ont conduit à effectuer plus précisément des observations sur les points où les lacunes apparaissent dans les interviews. Nos investigations ont donc porté essentiellement sur l'étude de l'exécution bi-quotidienne de la séquence (accès au train et sortie) d'autre part sur l'étude des lieux-activités dans la gare, c'est-à-dire l'analyse de toutes les activités liées aux différents lieux de la gare, qu'elles appartiennent ou non au transport.

### a - Etude de la séquence.

Les principaux points sur lesquels ont porté nos investigations sont :

- étude des flux
- étude des rythmes
- étude de la séquence principale et de ses variations (séquence et sous-séquence)
- étude des trajets ou parcours préférentiels.

### b - Etude des lieux-activités.

Après l'étude de l'espace de la gare comme lieu séquentiel, nous avons mené des observations plus ponctuelles devant nous permettre de définir, à propos de la gare de banlieue, les relations entre l'espace (abstrait, programmé) et le lieu concret, investi par les citadins.

Une fois le matériel collecté, notre tâche a consisté à faire un classement par lieux (le hall, le quai, le café, etc.) et à tenter une conceptualisation des opérations effectuées sur l'espace par les usagers.

## CONSTITUTION DE L'ECHANTILLON

L'échantillonnage est directement lié à la problématique d'ensemble de la recherche.

Il s'agissait de nous déterminer :

1° - sur le choix des gares à étudier

2° - sur le choix des usagers fréquentant ces gares, que nous allions interviewer.

### I - LE CHOIX DES GARES ETUDIEES.

Plusieurs groupes de critères ont été pris en considération pour le choix des gares.

#### a - Les différents systèmes d'urbanisation et le mode d'insertion des gares dans ces systèmes.

Chaque gare est d'abord définie par rapport au système d'urbanisation dans lequel elle s'insère. Pour cette classification, on tient compte uniquement des caractéristiques du tissu urbain qui se trouve à proximité immédiate de la gare (la zone d'attraction de celle-ci pouvant largement dépasser ce secteur) et on ne considère que le mode d'urbanisation dominant.

L'observation nous a permis de dégager les types suivants :

#### - 1 - gare située dans un vieux noyau urbain de banlieue.

Historiquement excentrées, ces gares anciennes sont aujourd'hui perçues comme centrales par les usagers, le quartier de la gare se confondant plus ou moins avec le centre ville.

Exemples : Argenteuil, Creil, Versailles.

Saint-Germain-en-Laye est un cas un peu particulier : la station du R. E. R. s'est substituée à l'ancienne gare située sur la place du château.

- 2 - gare implantée de façon ponctuelle dans un espace déjà urbanisé.

- . soit en secteur pavillonnaire (Chesnay - Gagny)
- . soit dans un grand ensemble (Val d'Argenteuil, Grigny, Créteil).

Tantôt la croissance de la population le long des voies ferrées a amené la création d'une nouvelle halte (Val d'Argenteuil, Le Chesnay-Gagny), tantôt c'est une ligne de desserte nouvelle qui s'est mise en service (Grigny, antenne S. N. C. F. ; Créteil, prolongation d'une ligne R. A. T. P. en banlieue). Ces gares se différencient des précédentes dans la mesure où elles viennent s'insérer dans l'espace urbain de façon ponctuelle (un peu à la manière des stations de métro à Paris) et suivent l'urbanisation plutôt qu'elles ne la précèdent. De plus, leur implantation n'est pas suivie de l'apparition d'un espace articulé comprenant place de la gare, quartier de la gare, etc.

- 3 - gare inductrice d'urbanisation.

C'est le cas, unique dans notre échantillon, de Boissy-Saint-Léger, la transformation de la ligne S. N. C. F. en ligne R. E. R. s'étant accompagnée d'une très forte poussée d'urbanisation à Boissy même et dans les environs (1).

b - La composition sociologique du tissu urbain environnant.

C'est notre deuxième groupe de critères, nous distinguons :

- les gares situées dans les banlieues où la population "bourgeoise" domine : Versailles, Meudon-Bellevue, Saint-Germain-en-Laye.
- les gares situées dans des banlieues à dominante "populaire" : Argenteuil, Val d'Argenteuil, le Chesnay-Gagny, Créteil.

Boissy-Saint-Léger est un cas intermédiaire : cette gare est en effet fréquentée d'une part par les populations d'ouvriers employés résidant dans les grands ensembles situés à proximité de la gare, mais elle est également utilisée par les cadres qui

---

(1) A ce sujet cf. Michel BOULET, Influence des infrastructures de transport sur l'urbanisation : le cas de la boucle Nation - Boissy-Saint-Léger du R. E. R. - Cahiers de l'I. A. U. R. P. - vol 35 1974 (Octobre).

habitent les nouvelles résidences qui sont créées à Boissy et aux alentours.

c - L'architecture des gares.

Les gares de banlieue en Région Parisienne sont conçues selon des modèles extrêmement variés.

Parmi les gares anciennes, certains bâtiments appartiennent à des types reconnus : par exemple, la gare traditionnelle telle que Creil, bâtiment composé d'un corps central et de deux ailes, est un type assez répandu à travers la France.

Parmi les gares de construction récente, nous distinguons :

- le bâtiment en surface (Val d'Argenteuil, Boissy-Saint-Léger)
- la gare souterraine (Grigny, Saint-Germain-en-Laye)

Enfin, nous avons :

- la halte (Le Chesnay-Gagny)
- la station de métro (Créteil-Université).

d - La qualité des liaisons avec Paris.

On tient compte ici de la fréquence des trains et de la distance de la gare considérée par rapport à Paris.

Ce rapport de la fréquence à la distance nous permet de classer les différentes gares étudiées selon leur éloignement relatif par rapport au centre.

Distance

		- de 10 km	10 à 15 km	+ de 15 km
Fréquence	-	Argenteuil	St-Germain Créteil	
	10 mn	Meudon-Bellevue Versailles	Chesnay-Gagny Val d'Argenteuil Boissy-St-Léger	Creil Grigny
	+			

Nous présentons ci-dessous les principales caractéristiques des gares étudiées (pour plus de précision on pourra se reporter, à la fin du rapport, à la documentation photographique illustrant cette présentation).

### ARGENTEUIL.

La gare est constituée d'un bâtiment assez vétuste, d'architecture traditionnelle, situé sur une place entièrement vouée à la circulation. Des immeubles anciens de 5 - 6 étages abritent une population de classes moyennes. Juste en face de la gare, on peut voir quelques immeubles assez récents.

Cafés et commerces se sont installés autour de la place. La gare est bien reliée à la partie centrale de la ville (centre administratif et commercial) par une grande artère très animée, ce qui est un point positif pour les usagers. Toutefois, on note un problème important au niveau du repérage et de l'inscription de la monumentalité dans l'espace urbain, dans le fait que cette artère n'est pas dans l'axe des bâtiments S. N. C. F. De ce fait, la vision de l'usager, lorsqu'il débouche sur la place de la gare, se trouve mal orientée, car la façade est vue de profil. (cf. D. P. III B 4, repère et type dans la gare de banlieue).

Le hall paraît très réduit pour une gare de cette importance (6ème gare de France pour le trafic des voyageurs). On y trouve les guichets, une bibliothèque, un téléphone... Il est surtout conçu comme un couloir de circulation et aucun espace n'est aménagé pour l'attente.

Les catégories sociales qui fréquentent cette gare sont en majorité des ouvriers, des employés et des cadres moyens.

Argenteuil peut être véritablement considérée comme une gare régionale dans la mesure où elle draine une partie de la population des communes voisines. Le trafic d'autobus est très important. Un parking souterrain récent est offert aux automobilistes ; un point négatif toutefois : il est payant.

Argenteuil est bien reliée à Paris par des trains fréquents (toutes les 10 minutes environ).

### BOISSY-SAINT-LEGER.

La gare de Boissy-Saint-Léger est un immeuble dont la partie inférieure est réservée au trafic R. E. R. et dont la partie supérieure comprend des logements.

Excentrée par rapport au vieux Boissy, elle tend à devenir un pôle structurant pour l'ensemble de la région puisqu'elle draine les voyageurs des communes alentours actuellement en cours d'urbanisation. Dans l'environnement immédiat de la gare, on trouve, à l'Est de la ligne le tissu urbain ancien assez résistant : pavillons, petits immeubles, à l'ouest de la ligne, de grands ensembles d'immeubles collectifs récemment construits.

En face de la gare, un café : le Terminus bar et une boutique d'alimentation.

La partie centrale de la commune se trouve à dix minutes, un quart d'heure de marche. Le soir, les environs de la gare sont déserts.

La gare elle-même n'offre que le service transport réduit à sa plus simple expression. Le hall est un couloir d'accès vers les quais comprenant presque exclusivement les équipements permettant l'accès au réseau : distribution des billets, information R. A. T. P., postes de contrôle. Il existe quelques bancs, mais ils sont systématiquement contournés par les usagers, car situés après les postes de contrôle. En fait aucun lieu ne permet les pratiques d'attente, il n'y a pas de téléphone, la bibliothèque enfin n'est ouverte qu'à certaines heures.

La population qui fréquente la gare de Boissy est assez variée : ouvriers, employés, cadres moyens et supérieurs. Elle reflète en cela la diversité de la composition sociologique du tissu urbain environnant.

Les moyens de rabattement sur Boissy paraissent insuffisants dans la mesure où il s'agit d'une gare terminale appelée à drainer la population des communes environnantes et cela dans un périmètre assez étendu. Il existe actuellement des lignes d'autobus et des cars desservant la région, mais en nombre insuffisant d'après les usagers. Le parking de la gare offre de multiples inconvénients : il est éloigné, difficile d'accès et payant.

La fréquence des trains est relativement élevée, mais moins importante qu'à Saint-Germain et les voyageurs trouvent qu'elle est insuffisante, particulièrement en heure creuse (heure de pointe : un train toutes les 11 minutes, heure creuse : un train toutes les 20 minutes).



CREIL.

Creil est une vieille ville industrielle.

La gare est un ancien bâtiment dont l'entrée est directement orientée sur le centre-ville.

Autour de la gare, des immeubles de 3 ou 4 étages abritent essentiellement des commerces, des agents d'assurance et quelques appartements privés en étage.

On peut dire que la gare se situe à la limite du centre de la ville puisque derrière celle-ci, juste au-delà des voies ferrées, s'étend la zone industrielle.

Elle est construite selon le modèle classique de la gare de province : un corps central (abritant le hall, les guichets, les distributeurs, la consigne, la bibliothèque) et deux ailes (l'une réservée aux services S. N. C. F., l'autre au buffet).

La gare est dotée d'un parking et desservie par un réseau de bus. Elle peut être qualifiée de gare régionale.

La population est en majorité composée d'ouvriers et d'employés.

Creil est une gare à trafic mixte puisqu'elle est reliée à Paris (un train toutes les heures) et à la province en direction d'Amiens.

CRETEIL-UNIVERSITE.

Le prolongement en banlieue de la ligne de métro Balard-Charenton vers Créteil a donné lieu à la création de plusieurs stations nouvelles appelées à desservir la nouvelle urbanisation de ce secteur. Ces stations se sont implantées de façon ponctuelle (cf. Annexe 1° a) les différents systèmes d'urbanisation et le mode d'insertion des gares dans ces systèmes).

Créteil-Université dessert d'une part un secteur du nouveau Créteil comprenant : des logements, des bureaux et l'Université, d'autre part, une partie du vieux Créteil et des quartiers de résidence, H. L. M. assez anciens (ex. le Mont Mesly).

Les usagers ressentent cette ligne de métro de surface comme frontière démarquant l'ancien et le nouveau Créteil et formant obstacle à l'embranchement de ces deux secteurs.

Les points de distribution commerciale sont situés dans le nouveau et l'ancien Créteil, mais il n'existe pas de commerce dans l'espace urbain environnant la station. En revanche, dans le complexe construit par la R. A. T. P., on a prévu l'installation de quelques boutiques (au moment de l'enquête, seul un magasin de vêtements était ouvert) qui sont situées dans un passage piétonnier qui est aménagé sous les voies et permet en même temps que l'accès à la station la liaison entre les deux zones de Créteil, séparées par la ligne de métro.

Notons enfin qu'il existe un très important centre commercial desservi par la station suivante : Créteil-Préfecture.

On accède de plain-pied à l'entrée de la station Créteil-Université située dans le passage décrit ci-dessus. On pénètre dans un hall de dimensions modestes et qui comprend l'équipement habituel de n'importe quelle station de métro (guichet, distributeurs, postes de contrôle). Aucun espace n'est aménagé pour l'attente. On accède directement au quai, qui se trouve en surplomb, par un escalator. Il s'agit d'un quai unique bordé par deux voies ; le seul abri est un toit en V qui est loin d'assurer aux usagers la protection souhaitée.

La station est fréquentée par la population habitant Créteil (employés, ouvriers, cadres moyens) et par une population extérieure (par exemple les étudiants de l'Université).

Les moyens de rabattement sur cette station sont pratiquement inexistantes ; ceci renforce l'aspect ponctuel de son implantation.

Sur le plan fréquence, une rame de métro sur deux effectue la liaison Juilliottes-Créteil. Ceci est perçu par les usagers comme un desservice de la banlieue par rapport à Paris et fait l'objet de récriminations particulièrement vives tout au long des interviews.

## GRIGNY.

La gare de Grigny est une gare souterraine récente située dans un ensemble résidentiel pour cadres (Grigny II).

Elle se trouve à une centaine de mètres environ des immeubles de la cité et d'une grande surface commerciale, mais cette faible distance n'empêche pas les habitants de Grigny de considérer qu'elle se trouve dans un endroit isolé, désert et coupé de l'animation du centre commercial.

On accède à la gare par un escalator qui souvent ne fonctionne pas en heure creuse. Le hall est un vaste espace comprenant des distributeurs, un service d'information, une bibliothèque. D'autres équipements prévus n'étaient pas en service au moment de l'enquête.

La gare de Grigny dessert non seulement la population de Grigny II (cadres) mais encore certains habitants des H. L. M. du plateau de Ris-Orangis et de la Grande borne (bien que la majorité de ceux-ci semble plutôt utiliser la gare de Juvisy).

Le parking du centre commercial et une ligne de bus sont les moyens offerts pour le rabattement des usagers résidant loin de la gare.

La fréquence des trains varie de 15 à 30 minutes.

#### LE CHESNAY-GAGNY.

La commune de Gagny est couverte à 70 % par des lotissements pavillonnaires. La halte du Chesnay dessert la partie Est de la commune. Une passerelle assure la jonction entre une zone exclusivement pavillonnaire au Sud et une zone mixte au Nord (puisque au niveau de la gare un groupe d'immeubles récents de 6 étages environ borde la voie ferrée). Le bâtiment des voyageurs est un petit baraquement en dur situé du côté de la zone pavillonnaire.

A l'intérieur, on trouve juste deux bancs et des guichets.

La population résidente est essentiellement composée d'ouvriers et d'employés auxquels il faut ajouter quelques cadres. La desserte revêt un caractère plutôt local, toutefois, le rabattement sur cette gare d'une population nombreuse pose des problèmes de parking.

La fréquence des trains pour Paris varie de 15 à 30 mn.

#### MEUDON-BELLEVUE.

Meudon-Bellevue est un vieux quartier de Meudon, anciennement lieu de villégiature, cette banlieue offre aujourd'hui à une population essentiellement composée de cadres, professions libérales et techniciens supérieurs, un ensemble résidentiel constitué de pavillons aisés, à proximité d'espaces verts "distingués" (parc royal, bois). La gare est un vieux bâtiment de taille moyenne situé sur une petite place à proximité du centre de Bellevue constitué par une rue commerçante, noyau de l'ancien village.

Le hall est réduit à sa simple expression : un espace donnant accès aux guichets, puis au quai... On note toutefois la présence de quelques bancs.

La desserte revêt un caractère essentiellement local ; la liaison avec les alentours étant partiellement assurée par une ligne d'autobus.

La fréquence des trains pour Paris est d'un départ tous les quarts d'heure.

### SAINT-GERMAIN-EN-LAYE.

La gare R. E. R. qui s'est substituée à l'ancienne gare S. N. C. F. est une station souterraine située sur la place du château. Les usagers apprécient particulièrement ce parti architectural qui préserve l'intégrité du site historique.

La gare de Saint-Germain est donc en plein centre de la ville.

A l'intérieur, le hall est un vaste espace divisé en deux parties distinctes : l'une comprend des commerces (boutique de vêtements, boulangerie, disquaire, cafétéria...), l'autre comprend des services de transport (guichets, distributeurs). La bibliothèque et les sièges situés dans la partie centrale du hall constituent les lieux préférentiels de l'attente. Au delà des postes de contrôle s'étend une vaste surface équipée de quelques bancs qui sont délaissés par les usagers. Cette autre partie du hall fonctionne comme pur couloir de circulation.

La gare est fréquentée par une population assez variée, mais comprenant une très forte proportion de cadres.

Les moyens de rabattement sont nombreux : plusieurs lignes d'autobus desservent la région ; un parking souterrain très bien relié à la station est apprécié des usagers ; il n'a que deux défauts d'importance : l'un est d'être payant, l'autre est d'être complètement saturé.

### VAL D'ARGENTEUIL.

Entre Argenteuil et Corneilles, la nouvelle gare du Val d'Argenteuil est construite en surplomb de la voie ferrée sur un très grand pont unissant les Z. U. P. Nord et Sud, qui est en même temps un axe routier important. Aucun équipement n'existe à proximité immédiate de la gare ; le centre commercial situé dans la Z. U. P. Nord se trouve à plusieurs centaines de mètres de là.

La gare est dotée d'une horloge lumineuse visible à plusieurs centaines de mètres très appréciée des usagers car elle leur permet de contrôler l'exécution de la séquence aller dans ses moindres détails.

Le hall est un vaste espace dans lequel on peut distinguer deux parties : la partie gauche fonctionne essentiellement comme couloir d'accès au quai. Elle comprend les guichets, la bibliothèque. La partie droite, plus réduite, signalée par un panneau portant l'inscription "salle d'attente", comprend quelques sièges, un photomaton, des vitrines d'exposition, un téléphone, des toilettes.

Les immeubles de la Z. U. P. (H. L. M., copropriétés) sont occupés par une population jeune et variée : ouvriers, employés, techniciens, cadres moyens.

Une ligne d'autobus dessert la gare qui bénéficie également d'un parking le long de la voie ferrée.

Bien que quelques personnes viennent en voiture des communes avoisinantes, la desserte conserve un caractère plutôt local.

La gare du Val n'est pas si bien reliée à Paris que la gare d'Argenteuil (la fréquence des trains étant moins bonne, un train toutes les 15 mn en moyenne).

#### VERSAILLES-CHANTIERS.

La gare est un grand bâtiment ancien mais rénové qui se situe sur une vaste place. Elle est entourée de vieux immeubles d'habitation de 4 à 5 étages de type "classes moyennes" et se trouve reliée au centre administratif (préfecture, hôtel de ville, P. T. T., palais de justice, chambre de commerce, etc.) par une rue commerçante.

A l'intérieur, Versailles-Chantiers a l'aspect d'une gare de province assez importante. On y trouve un vaste hall comprenant des guichets, quelques bancs le long des murs, un bar-buvette, et un bureau d'information pour les voyages grandes lignes. Au bout d'un grand couloir, duquel partent les escaliers conduisant au quai, se trouve une grande salle d'attente fermée.

Cette gare est desservie par des bus et dispose d'un parking (le stationnement est payant dans les rues avoisinantes).

Elle attire les usagers des autres quartiers de Versailles et des communes voisines désirant se rendre à Montparnasse

(Versailles dispose en effet de trois gares desservant respectivement : Montparnasse, Saint-Lazare, les Invalides).

La fréquence des trains est assez élevée (un train pour Paris toutes les 10 minutes environ, omnibus ou direct).

## II - LE CHOIX DES USAGERS.

Les entretiens ont été réalisés entre Juillet 1974 et Mars 1975 auprès d'usagers réguliers ou occasionnels, hommes ou femmes, actifs ou non actifs, d'âges et de catégories socio-professionnelles variées.

Nous présentons ci-après la liste des interviewés et de certaines de leurs caractéristiques.

Notre enquête ne prétend pas à la représentativité au sens statistique ; toutefois, nous nous sommes efforcés de sélectionner un échantillon de population assez conforme sur les plans de l'âge et des C. S. P. au profil de la clientèle du réseau banlieue.

Lorsque nous avons démarré la recherche, nous n'avons pu obtenir des données statistiques précises sur les caractéristiques de cette clientèle nous avons donc constitué notre échantillon à partir de données plus générales sur la répartition géographique des populations et des emplois. Dans notre sélection, nous avons privilégié les employés et les cadres moyens qui paraissent particulièrement concernés par le trafic banlieue, la structure radio-concentrique du réseau répondant bien en effet aux migrations quotidiennes vers les emplois de bureau de la capitale.

Une enquête de la S. N. C. F. , commencée en Mai 1974, dont les résultats partiels sont parus dans le Monde du 25 Novembre 1975, montre que de fait les ouvriers représentent seulement 9 % de la clientèle, mais les employés 35 % et les cadres moyens 20 %.

Les autres critères de sélection des interviewés sont liés au fait que la gare étant dans l'espace de la banlieue, nos préoccupations avaient trait à la manière dont elle structure cet espace.

Pour cette raison, nous avons été conduits à interviewer des personnes pour qui la gare de banlieue était le point de départ du trajet domicile-travail, partant de l'hypothèse que nous obtiendrions davantage d'informations sur le rapport entre gare et localité auprès des gens résidant dans la commune (ou à proximité de la commune) desservie par la gare étudiée.

Ce choix a l'inconvénient de privilégier les usagers effectuant leur trajet dans le sens Banlieue-Paris et Banlieue-Banlieue ; mais cela reste statistiquement le phénomène dominant (65 % des voyages effectués sur le réseau banlieue se font dans le sens Banlieue-Paris, 25 % dans le sens Banlieue-Banlieue et seulement 10 % dans le sens Paris-Banlieue).

Notons enfin que la plupart de nos interviewés ont été sélectionnés parmi les personnes résidant à proximité immédiate de la gare étudiée, le moyen d'accès utilisé étant la marche à pied. A la base de ce choix, nous avons formulé l'hypothèse que pour les personnes habitant à une grande distance de la gare et utilisant un autre moyen de transport pour y accéder, celle-ci ne leur constituait pas à proprement parler un espace urbain. Pour voir comment, au niveau du vécu, s'inscrivait la différence entre les usagers habitant loin ou près de la gare, tant sur le plan de la séquence transport que du rapport à l'espace urbain, nous avons réalisé quelques entretiens auprès de personnes ayant une résidence lointaine et utilisant pour se rendre à la gare un autre moyen de transport (individuel ou collectif).

(Statistiquement, l'enquête S.N.C.F. évoquée ci-dessus révèle que la marche est dans bien des cas le moyen d'accès à la gare, surtout en proche banlieue. 50 % des voyageurs en lointaine banlieue et 70 % en proche banlieue ont un temps de parcours inférieur ou égal à 10 mn pour se rendre de leur domicile à la gare).

---

## NUMEROTATION DES INTERVIEWS

Les premières lettres indiquent le nom de la gare :

AR	: Argenteuil
B. S. L.	: Boissy-Saint-Léger
C	: Creil
C. U.	: Créteil-Université
G	: Grigny
CH-GA	: Le Chesnay-Gagny
M. B.	: Meudon-Bellevue
S. G.	: Saint-Germain
VA	: Val d'Argenteuil
V	: Versailles-Chantiers

Le chiffre qui suit correspond au numéro de l'interview dans la gare considérée.

73 interviews ont été utilisées dans ce rapport, nous présentons dans les pages qui suivent la liste des interviewés et de leurs caractéristiques.

---



CODE	SEXE	AGE	PROFESSION
AR 01	F	46	Secrétaire
AR 02	H	27	Pâtissier
AR 03	F	45	Comptable
AR 04	F	21	Dactylo
AR 05	{ H	31	Agent des Finances
	{ F	27	Agent commercial
AR 06	{ H	50	Tôlier
	{ F	37	Employée
AR 07	{ H	27	Sous bibliothécaire
	{ F	24	Secrétaire
	{ H	30	Chauffeur
AR 08	H	36	Menuisier
AR 09	{ H	50	Cheminot
	{ F	45	Agent de Maîtrise
AR 10	{ H	32	Electricien
	{ F	30	Employée
BSL 01	H	40	Dentiste
BSL 02	F	27	Professeur d'Anglais
BSL 03	F	38	Employée
BSL 04	{ H	35	Ouvrier
	{ F	34	Employée
BSL 05	F	20	Institutrice
BSL 06	{ H	49	Cheminot
	{ F	48	Femme de service

CODE	SEXE	AGE	PROFESSION
C 01	F	27	Inactive (mari : attaché commercial).
C 02	H	36	Cadre moyen
C 03	H	26	Ingénieur
	F	26	Inactive
C 04	H	55	Employé de Mairie
C 05	H	40	Opticien
C 06	H	28	Technicien
	F	23	Secrétaire
C 07	H	45	Professeur
	F	40	Professeur
CU 01	H	27	Animateur de centres aérés
	F	43	Auxiliaire de Police
CU 02	H <sup>1</sup>	21	Employé de Banque
CU 03	H	26	Chef de Chantier
	F	23	Employée de Banque
CU 04	H	18	Apprenti pâtissier
CU 06	F	35	Pointeau-comptable-payeur
CU 07	F <sub>1</sub>	22	Étudiante
	F <sub>2</sub>	64	Gardiennne d'immeuble
	F <sub>3</sub>	26	Secrétaire
	F <sub>4</sub>	32	Secrétaire

CODE	SEXE	AGE	PROFESSION
CU 08	$\left\{ \begin{array}{l} F_1 \\ F_2 \end{array} \right.$	59	Employée de Banque
		24	Secrétaire
G 01	F	21	Inactive (Mari : boucher)
G 02	F	37	Invalide (Mari : cheminot)
G 03	H	32	Plâtrier-peintre
G 04	F	33	Caissière
G 05	H	55	Agent commercial
G 06	F	65	Retraitée
G 07	$\left\{ \begin{array}{l} H \\ F \end{array} \right.$	50	Technicien
		50	Inactive
CH-GA 01	$\left\{ \begin{array}{l} H \\ F \end{array} \right.$	47	Ouvrier imprimeur
		53	Invalide
CH-GA 02	$\left\{ \begin{array}{l} H_1 \\ H_2 \end{array} \right.$	21	Etudiant
		50	Ingénieur
CH-GA 03	H	38	Professeur
CH-GA 04	$\left\{ \begin{array}{l} H \\ F \end{array} \right.$	37	Mécanicien avion
		37	Secrétaire
CH-GA 05	$\left\{ \begin{array}{l} H \\ F \end{array} \right.$	52	Thermicien
		50	Secrétaire
	F	40	Secrétaire
CH-GA 07	$\left\{ \begin{array}{l} H \\ F \end{array} \right.$	43	Employé (Air France)
		40	Secrétaire

CODE	SEXE	AGE	PROFESSION
MB 01	H	38	Maître de recherche (CNRS)
MB 02	F	35	Journaliste
MB 03	F	41	Collaboratrice technique
MB 04	F	24	Jardinière d'enfants
MB 05	H	54	Agent d'assurances
MB 06	H	54	Directeur de société
SG 01	{ H F	27 27	Architecte Jardinière d'enfants
SG 02	{ H F	48 30	Agent immobilier Inactive
SG 03	F	80	Retraitée
SG 04	F	48	Inactive (Mari : profession libérale)
SG 05	H	49	Analyste financier
SG 06	F	49	Inactive (Mari : contrôleur de gestion)
SG 07	F	58	Secrétaire
VA 01	F	20	Employée en comptabilité
VA 02	{ H F	28 31	Electricien bâtiment Rédactrice bilingue
VA 03	F	41	Employée (Ministère)

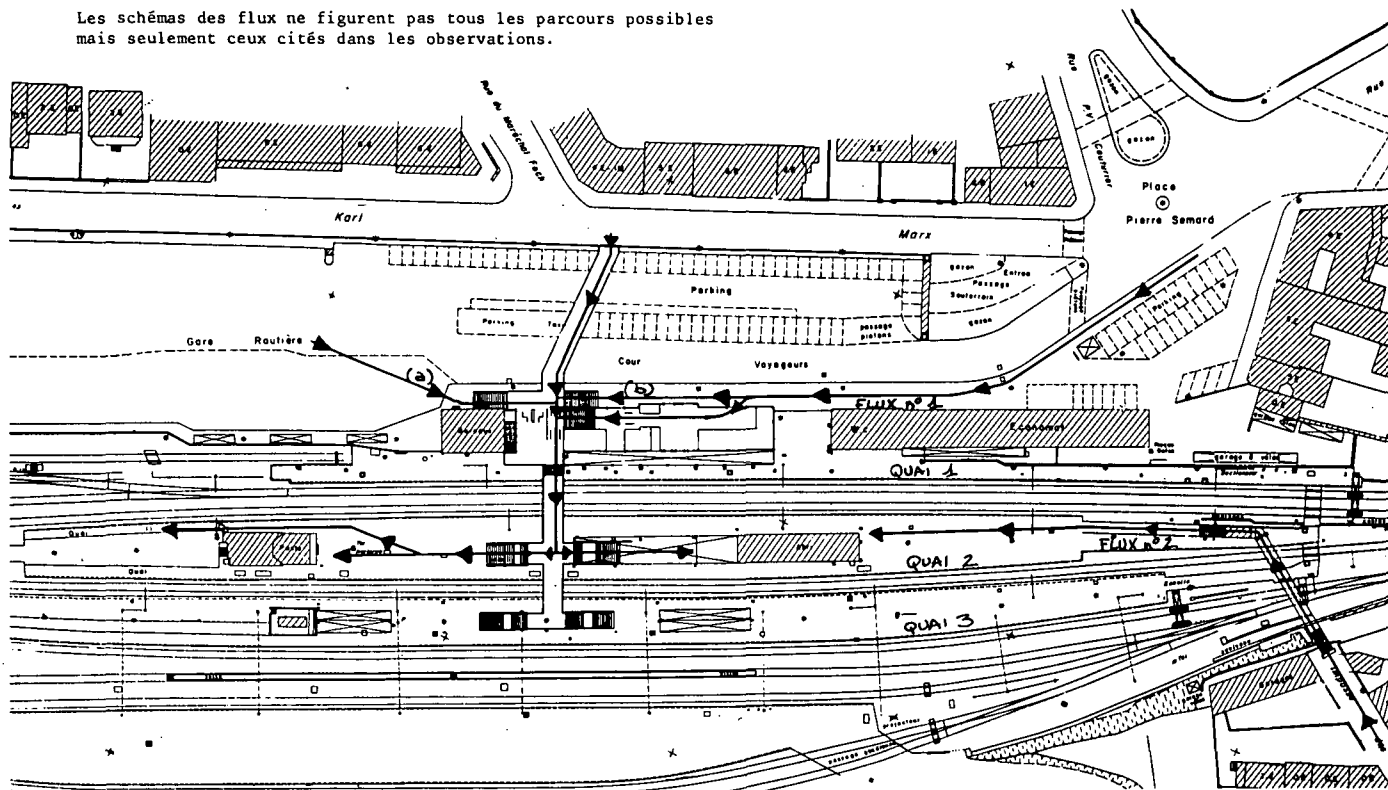
CODE	SEXE	AGE	PROFESSION
VA 04	{ H	28	Analyste programmeur
	{ F	23	Programmeuse
VA 05	{ H	30	Agent technique
	{ F	25	Secrétaire trilingue
VA 06	H	23	Pupitreux
VA 07	{ H	23	Vendeur
	{ F	21	Vendeuse
VA 08	{ H	27	Modéliste
	{ F	26	Puéricultrice
VA 09	{ H	20	Etudiant
	{ F	26	Institutrice
VA 10	{ H	24	Chimiste
	{ F	25	Chimiste
V 01	F	30	Inactive (Mari : Cadre supérieur)
V 02	{ H	35	Professeur
	{ F	30	Professeur
V 03	{ F <sub>1</sub>	50	Institutrice
	{ F <sub>2</sub>	55	Inactive (Mari : Cadre)
V 04	H	31	Employé P. T. T.
V 05	H	29	Conseiller agricole
V 06	F	27	Secrétaire

SCHEMAS et PLANS

GARE D'ARGENTEUIL - SCHEMAS DES FLUX.

( Cf. 1ère partie- II - B : étude des séquences aller et retour )

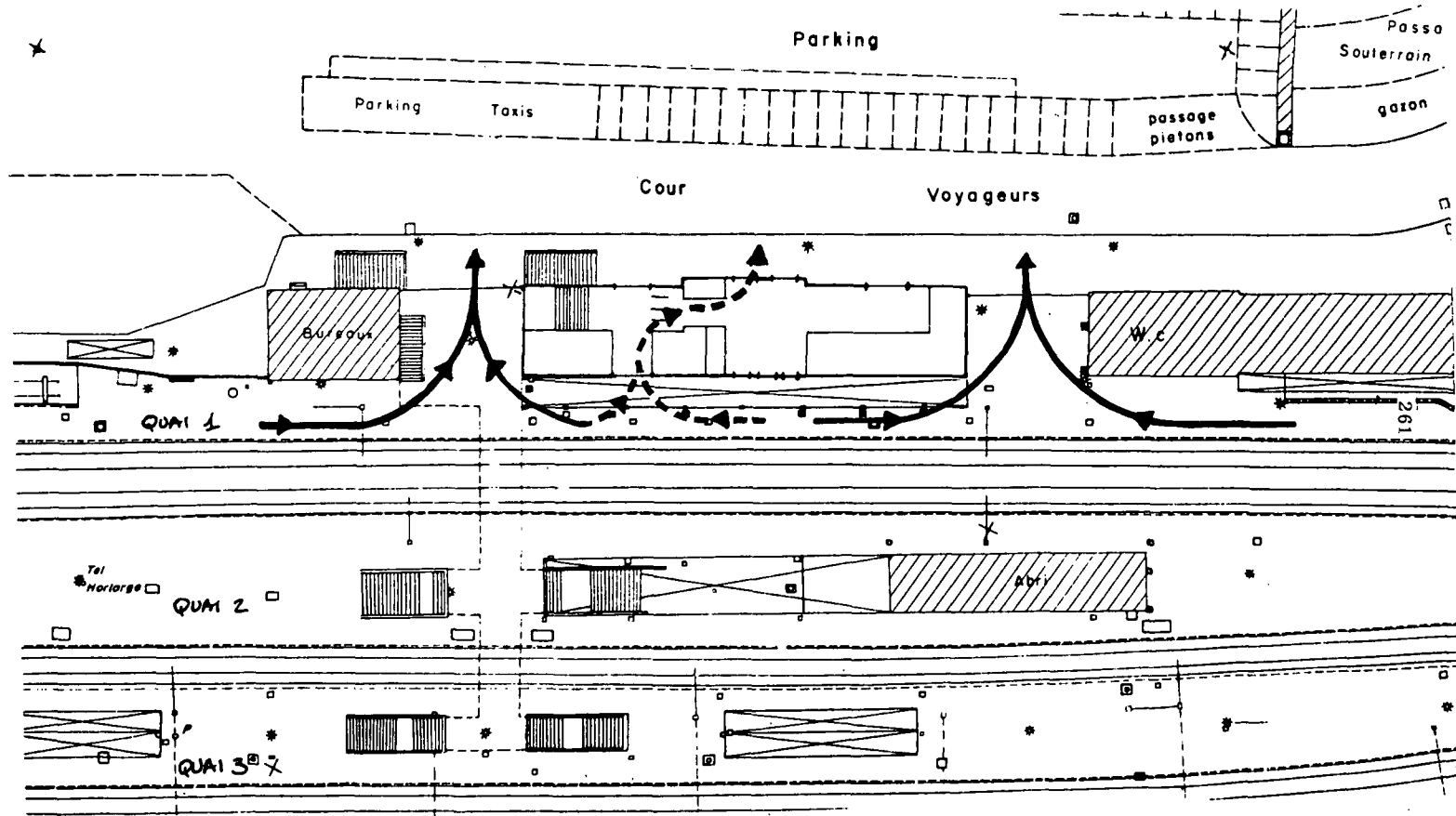
Les schémas des flux ne figurent pas tous les parcours possibles  
mais seulement ceux cités dans les observations.



FLUX ALLER. Quai n° 2.

Le flux retour s'effectue à l'inverse des directions indiquées par les flèches.

GARE D'ARGENTEUIL.

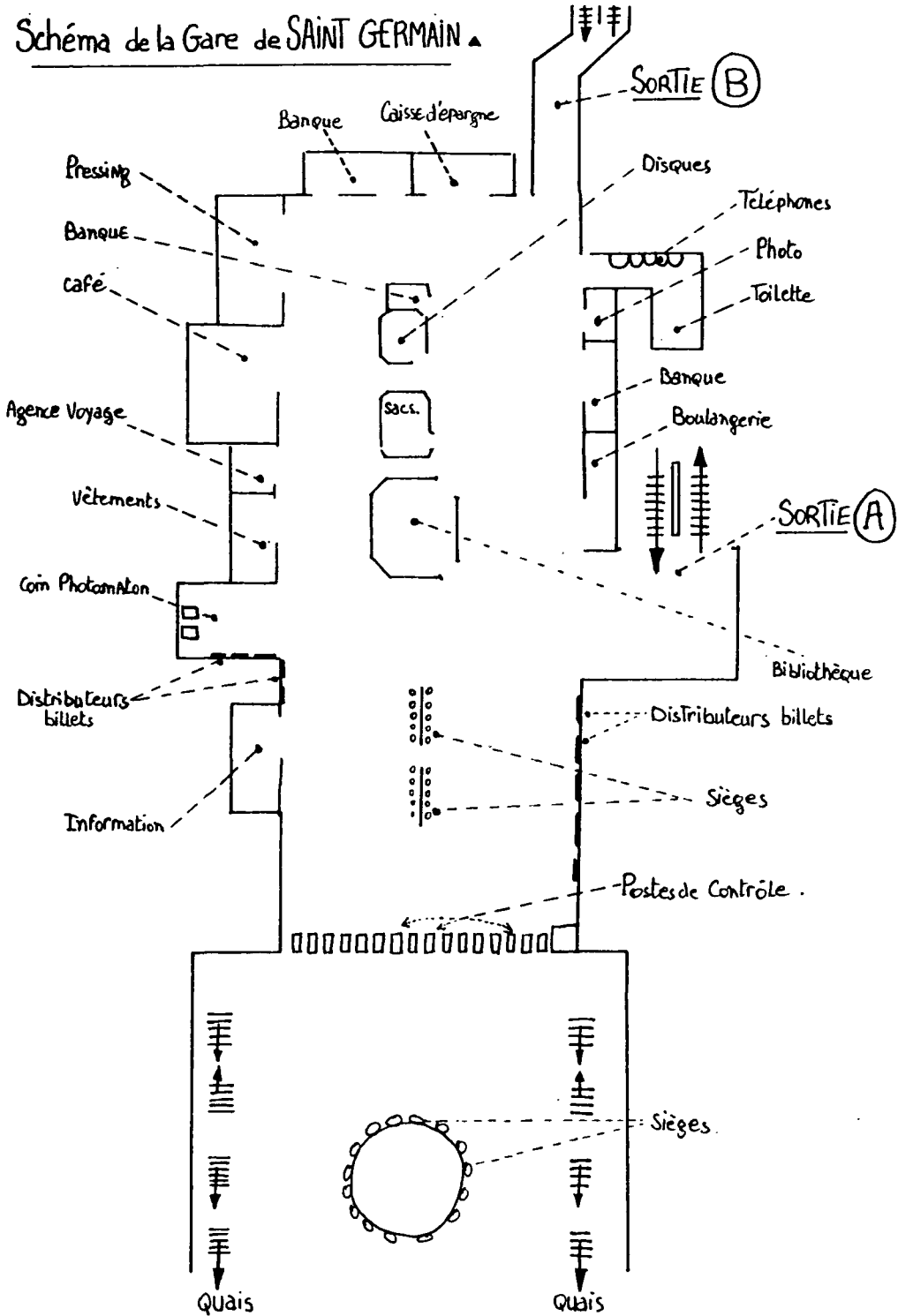


FLUX RETOUR. Quai n°1 ( Quai côté bâtiment des voyageurs ).

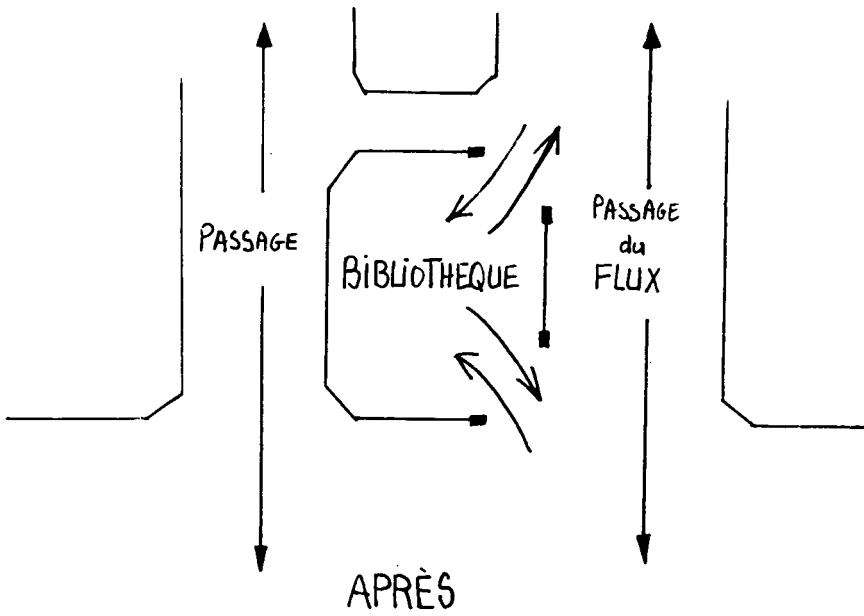
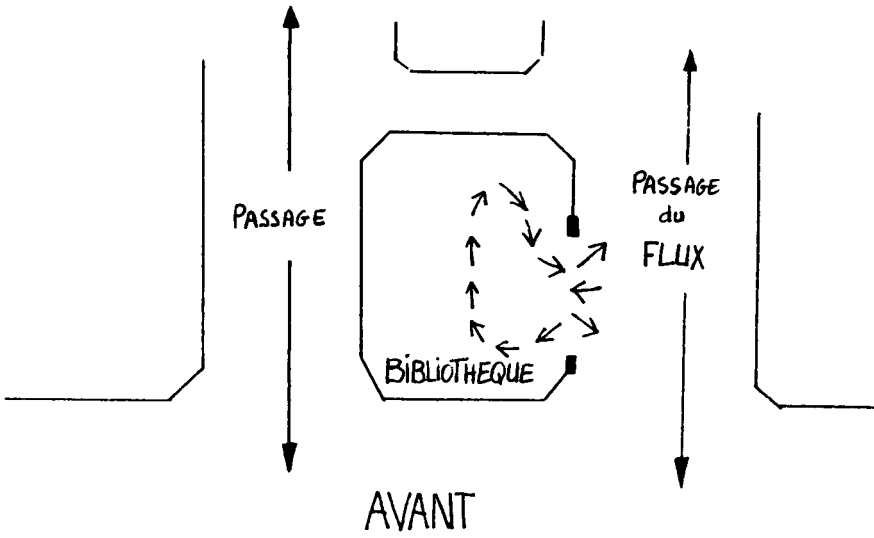
— sorties normales  
- - sorties illicites



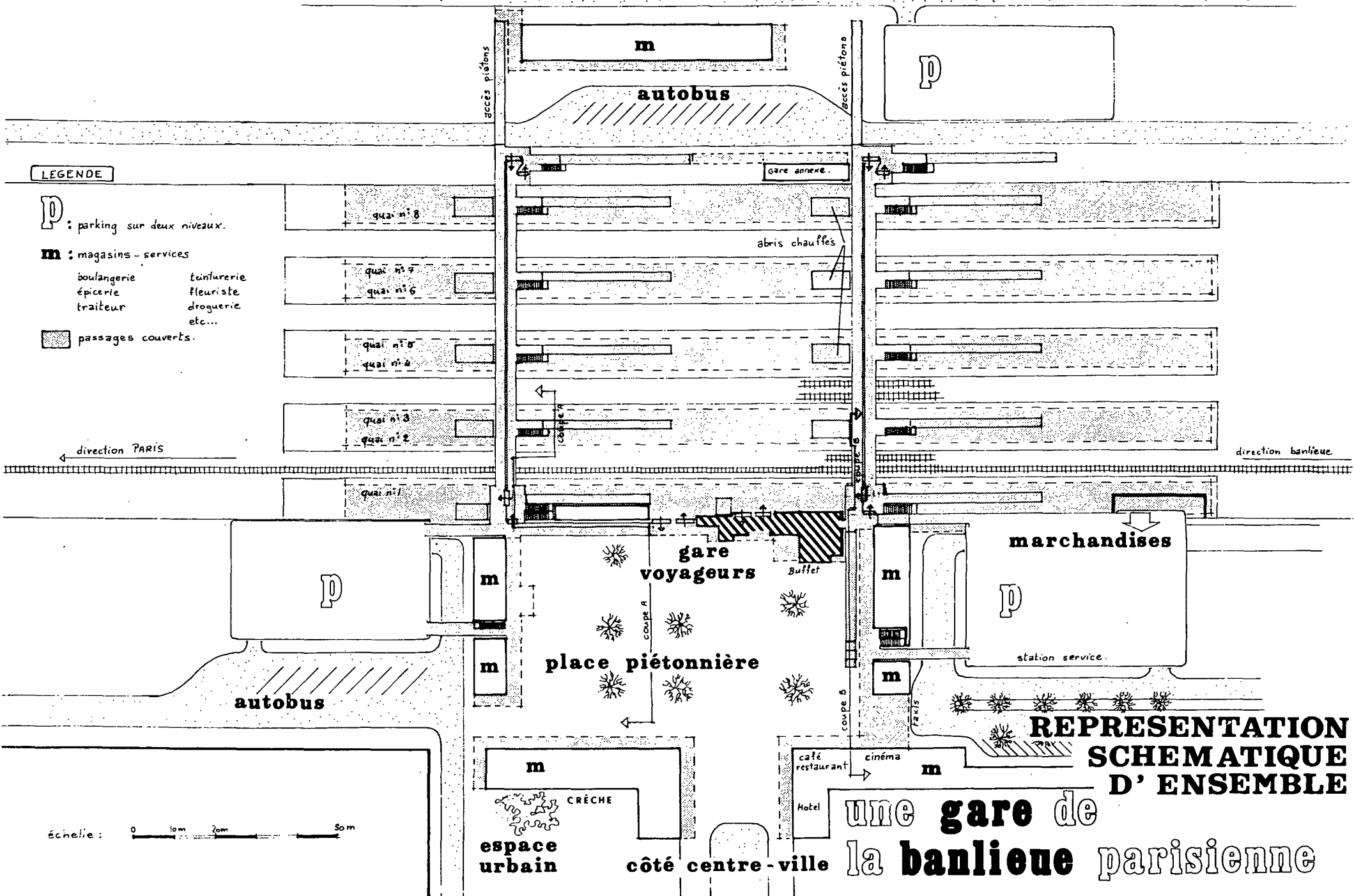
# Schéma de la Gare de SAINT GERMAIN



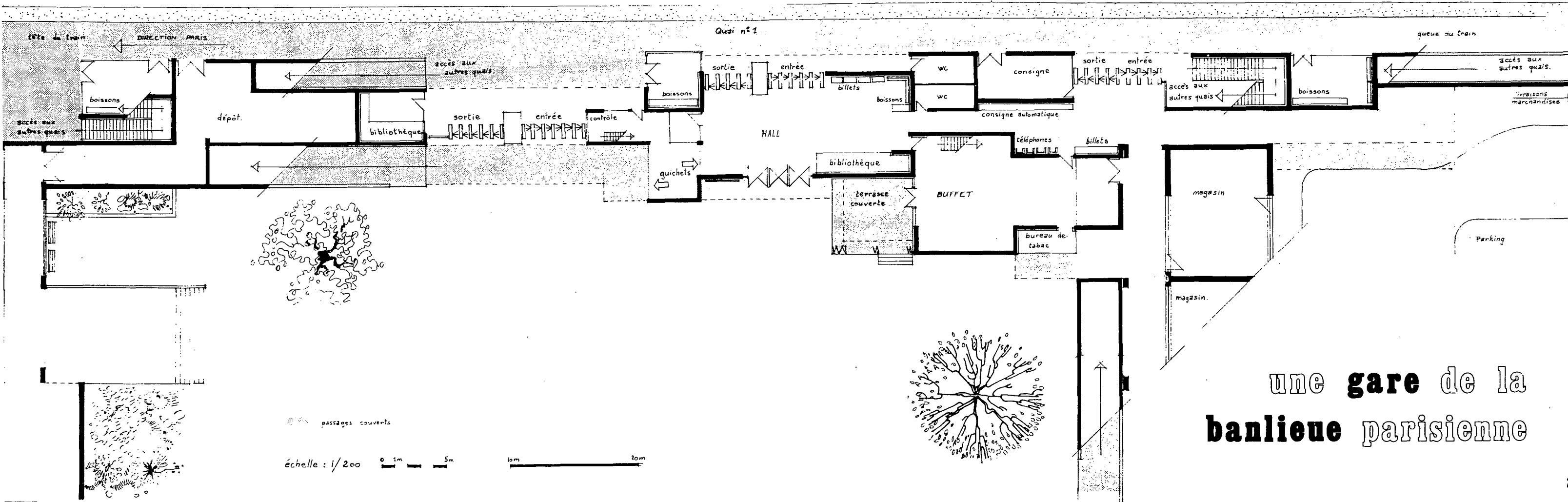
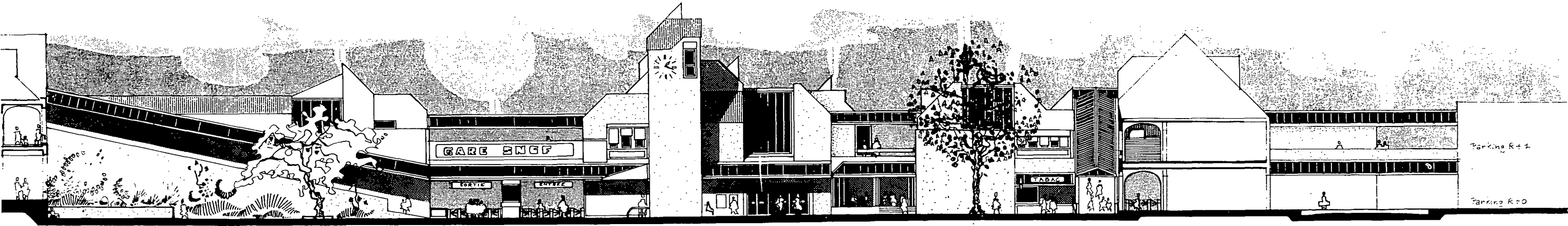
Schémas de la BIBLIOTHEQUE ▲ Gare de SAINT GERMAIN



espace urbain côté résidentiel

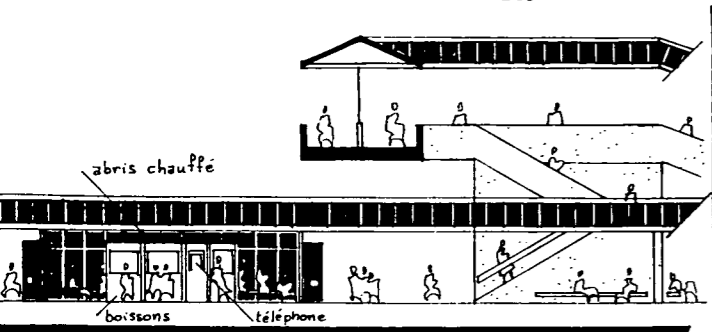




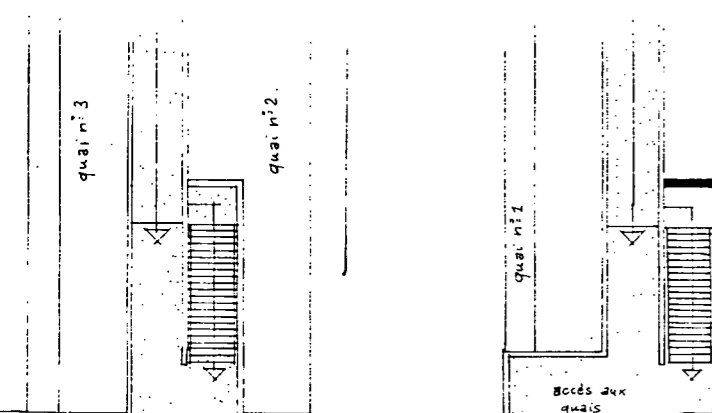


une **gare** de la  
**banlieue** parisienne

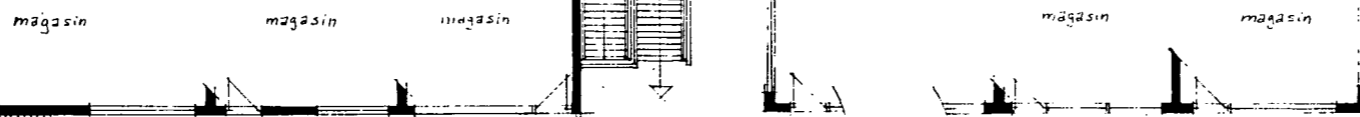




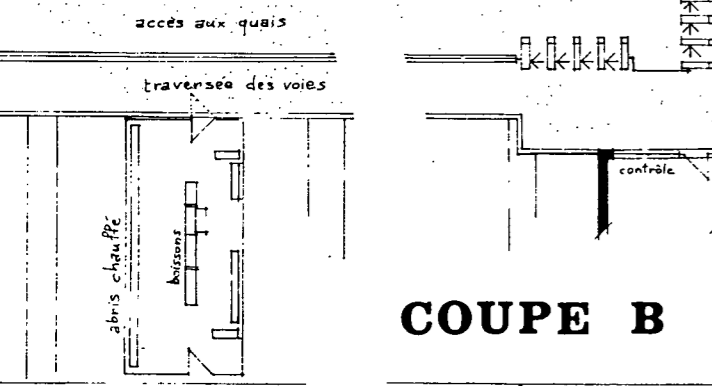
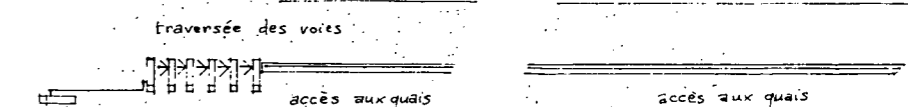
COUPE LONGITUDINALE D'UN QUAÏ



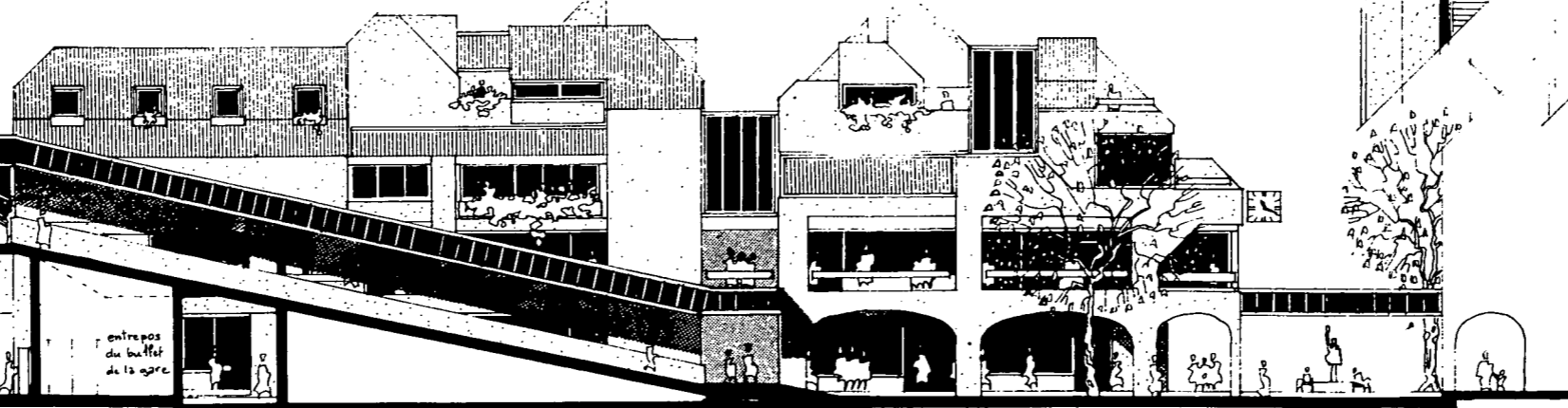
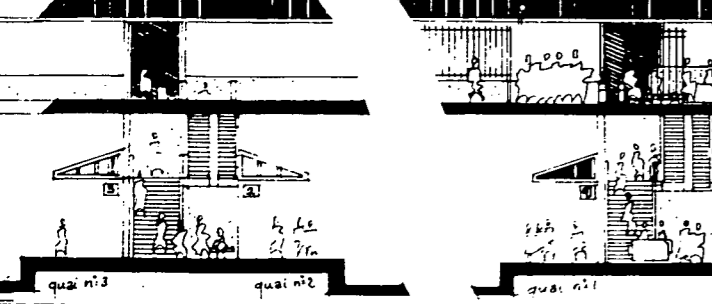
PLAN B NIVEAU PASSERELLE



PLAN A NIVEAU PASSERELLE



COUPE B



la place d'une gare de la banlieue parisienne





UNE GARE DE LA BANLIEUE PARISIENNE :  
REPRESENTATION SCHEMATIQUE D'ENSEMBLE

---

Nous avons demandé à J. P. FREY, architecte qui appartient à notre équipe de recherche, de bien vouloir exécuter une "commande" par laquelle il traduit le vécu de la gare par l'usager dans un espace de représentation. Les conditions de cette commande font que cette représentation ne saurait être considérée comme un plan (au sens où un plan véritable codifié ordinairement un ensemble d'informations qu'on ne trouvera pas ici : techniques, administratives, relatives au site, etc).

Ce n'est pas non plus une "vision" de l'usager, donc ce n'est pas non plus de l'imaginaire, et cela ne prétend nullement représenter en mieux un croquis de l'usager lui-même.

Il s'agit simplement d'une transcription dans un espace de représentation (plan, coupe, élévation) d'un ensemble de relations spatiales. Ces relations résultent des pratiques de l'usager et, éventuellement, témoignent sur sa symbolique. L'ambiguïté du schéma proposé réside dans le fait que nous ne nous sommes pas cantonnés dans une transcription des rapports spatiaux (autre-ment dit dans une topologie), mais que nous avons utilisé des éléments concrets de l'espace de représentation de l'architecte ; cet habillage représentatif (figuration) ayant pour but de donner une lisibilité permettant une communication sur l'image qu'on se fait d'une gare.

Ce recours à une représentation ne doit pas masquer la démarche fondamentale.

Ceci nous amène à émettre certaines recommandations pour la lecture de ce schéma.

- Le recours à un rapport dimensionnel de la morphologie (échelle) n'est qu'une simple indication graphique de facilitation, mais n'entend pas donner une information sur la taille de la gare.

Une représentation topologique ne s'engage pas sur le dimensionnement des lieux. La présenter à travers une morpho-

logie précise pour faciliter la communication présente l'inconvénient de masquer les possibilités de faire lire les variations de dimensionnement à envisager.

Les flux, par exemple, qui viennent déterminer la largeur des voies de circulation, ne sont pas pris en considération à ce niveau d'abstraction de la représentation.

- La volonté d'adopter une mise en forme topologique des lieux de la gare a pour objectif de donner des indications sur un commun dénominateur de différentes gares dont la morphologie est à envisager en fonction du contexte concret de chaque implantation.

Le point de départ de ce travail, c'est un ensemble de recommandations émises par un groupe qui effectue la recherche et qui ont trait :

- 1°) à la séquence principale du transport,
- 2°) au rapport entre gare et espace urbain.

On reconnaît les consignes données pour la séquence principale à la manière dont les accès (portillons et rampes, voies piétonnières et parkings) ont été traités. Ceci vaut évidemment pour la multiplication des accès et le système de pénétration dans la gare des deux côtés des voies.

Le rapport entre gare et espace urbain est écrit avant tout par l'intermédiaire de la place de la gare, avec ses équipements. Il a été supposé que la centralité se trouvait plutôt du côté de la place et que la gare "donnait sur" un centre urbain.

Les conditions d'exécution du schéma ont privilégié le rapport de la gare avec l'espace urbain.

Ceci - joint à des délais assez courts - a entraîné quelques défauts manifestes :

- le rapport intérieur-extérieur est négligé et donc le schéma du hall n'est pas figuré comme le rapport d'un lieu intérieur avec le reste de la gare.
- les sous-séquences n'ont pas été l'objet d'un traitement approfondi et notamment l'espace des quais est un résumé trop concis de la pratique de l'usager.
- l'étude des flux ne fait pas partie de la représentation et les rampes sont donc de simples rapports entre espaces.

Ce travail a engagé un dialogue (entre architecte et équipe de recherche). Les vrais interlocuteurs sont à chercher ailleurs.

Achévé d'imprimer  
sur les presses de COPEDITH  
7, rue des Ardennes 75019 Paris.

Dépôt légal n° 7337 - 1er trimestre 1978.

