

54^{ème} colloque
ASRDLF • **ERSA-GR**
15th conference

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce

La gare suburbaine par-delà les routines Usages d'un lieu de transit et pratiques de mobilité en fin de semaine

Auteurs :

Baron N. (1), Hasan A. (1)
(1) Laboratoire Ville Mobilité Transport
ENPC - 6-8 avenue Blaise Pascal
77455 Marne-la-Vallée Cedex 02 France
nacima.baron@enpc.fr
ali.hasan@enpc.fr

Cet article aborde les interactions entre transport, mobilité et tourisme (Page S, 2004), et plus particulièrement dans le champ de la recherche sur l'accessibilité des destinations écotouristiques (Bernier X, 1993) en mobilisant les travaux récents sur les transformations institutionnelles et servicielles des pôles d'échange ferroviaires (Kaufmann V., Louvet N., Tillous M., Amar G., 2009, Cahopé M, 2016). Il s'appuie pour cela sur les travaux inscrits dans le champ de la socio-économie des mobilités métropolitaines (Mees P. 2010), et dans celui de l'analyse des sociabilités dans les espaces ferroviaires (Divall C., 2016) en construisant une méthode d'observation *in situ* inspirée du courant de la sociologie pragmatiste fondée par Isaac Joseph (Joseph I., 1984).

La présentation propose une démarche en deux parties. La première propose une analyse déconstructionniste, fondée sur l'hypothèse selon laquelle la segmentation duale ("touriste" *versus* "résident") est une désignation extérieure aux déterminations et identités des individus mobiles, et qu'une analyse des politiques mobilitaires de la région parisienne, dans le contexte d'un "*smart mass transit*", permet de caractériser. Par la suite, cette approche critique sert pour introduire, sur la base d'une enquête portée sur la gare d'Avon Fontainebleau, un cadrage des formes de présence et de coprésence en gare. Ce cadrage se fonde sur une triple démarche : (1) une **génétique** des catégorisations touriste/résident au regard de la longue durée du transport suburbain, (2) une **modélisation** spatiale des pratiques de ces usagers et (3) une **typologie** de formes d'interactions entre résidents et touristes.

1. Pourquoi travailler sur les flux en gare ?

A cause d'un contexte de reconquête et de mise en tourisme des gares suburbaines

11. Réveil de l'action publique dynamique et structuration d'un champ de recherche

Les réseaux de transport métropolitain de la région parisienne connaissent depuis une douzaine d'année une régénération profonde, afin de rattraper de longues décennies de sous-investissement consécutif, entre autres, à des choix de financement de lignes à grande vitesse (Capo-Canellas V. *et al*, 2016). Un événement grave et une série de choix politiques récents révèlent ce tournant important des politiques publiques de la région capitale. L'accident de train de Brétigny (12 juillet 2013) a révélé la gravité du délaissement de l'infrastructure et plusieurs plans pluriannuels de régénération des voies ont été et vont être engagés. En parallèle, la montée en puissance de la demande de transport public inscrite dans des outils de planification comme le plan de déplacement (PDUIF 2012) et le schéma régional de développement de l'Ile de France (SDRIF 2012) renforcent le besoin d'une plus forte cohérence entre outils d'aménagement et politiques de transport (Maulat J. 2015, Grillet Aubert A., 2015). En parallèle, le dézouage complet de la carte d'abonnement au transport métro, RER et train régional Navigo, effectif dès 2014, marque aussi la volonté de l'Autorité organisatrice des transports, (qui dépend de la région Ile de France), pour rendre plus égalitaires les conditions d'accès aux transports publics à l'échelle métropolitaine élargie et pour faciliter un recours plus large au réseau de transport public. Cette décision tarifaire est portée non seulement dans une optique de cohésion sociale et de durabilité, pour faciliter le *comuting* dans une perspective de *mass transit*, (alors que la proportion des déplacements domicile travail) a tendance à baisser par rapport aux autres motifs de mobilité (EGT 2010), mais pour renforcer la performance du transport métropolitain en l'ouvrant largement à des clientèles nouvelles et pour des motifs plus diversifiés (visites, achat). Tous ces éléments stimulent une reprise des gares et l'émergence d'une littérature technique sur la transformation de gares suburbaines de la région Ile-de-France en pôles d'échange, avec une prise en charge du dernier kilomètre et de l'intermodalité (Schiefelbusch M. et al. 2007) et de services (Cohaupé M., 2015).

Figure 1 Programmes d'aménagement des gares suburbaines d'Ile de France
(hors Grand Paris Express - RER et Transilien)

Nom	Maître d'ouvrage	Contenu	Programmation	Calendrier
Gares du quotidien	SNCF Délégation des Gares d'Ile de France - Gares&Connexions	Rénovation des 384 gares d'Ile de France :	434 millions €	2014 - 2015
Plan de développement des nouvelles gares d'Ile de France	Autorité organisatrice du transport régional Ile de France Mobilité (ex STIF)	Réaménagement des gares franciliennes : intermodalité et multiservices en lien avec le Plan de déplacement urbain d'Ile de France (PDUIF)	3 milliards € : Schémas directeurs, parcs relais, intermodalité	2017 - 2025
Modernisation du réseau, des quais	SNCF Réseau	Chantiers de Régénération du réseau et des gares (quais, mise en accessibilité)	1,3 milliards €	2016
Challenge Gares partagées	SNCF Développement	Accélérateur de projets innovants	36 gares du réseau régional. +	Troisième challenge

			de 2000 m ² d'espaces en gare à aménager. Financement	courant 2017
Schéma directeur d'accessibilité des gares	ETAT. Direction régionale de l'Équipement et de l'Aménagement	143 gares mises en accessibilité	1, 4 milliards €	2009 - 2018

En conséquence de ces choix politiques, une série d'instruments opérationnels déclinés par l'Etat (D'Hauteserre A-M. 2001), la région et par la compagnie ferroviaire nationale à travers ses différentes branches (SNCF Réseau, SNCF Dev, Gares&Connexions, Transilien) structure une véritable reprise ou reconquête des gares suburbaines comme objet d'action publique. Le tableau ci-joint (figure 1) récapitule la typologie des instruments programmatiques et décrit quelques uns des éléments qui, de façon modulaire, selon chaque situation, recomposent ces gares et favorisent leur confort et leur performance. Au-delà des nécessaires réparations ou reconstructions d'un patrimoine architectural ancien, quelquefois vieilli, ces programmes d'investissement et de modernisation se traduisent à l'extérieur des bâtiments-voyageurs par la construction de parkings relais, garages vélo et d'équipement d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, et à l'intérieur des bâtiments par la pose de barrières de compostage et de panneaux d'information digitaux, l'installation de bornes de retraits de colis, parfois de conciergeries, par l'agencement de tablettes et de sièges hauts pour permettre le "microworking" (allant même jusqu'à ouvrir des tiers lieux de coworking), sans oublier l'installation de toute une série d'objets et gadgets comme les pianos, les recharges de téléphones mobiles en pédalo, les babyfoot, les distributeurs d'histoires courtes, ou les *smileys*, ces consoles censées recevoir l'expression de satisfaction des voyageurs. Des commerces éphémères ou durables s'installent aussi parfois dans ou hors de ces gares suburbaines, ce qui complète une mise en valeur que l'opérateur ferroviaire transfère dans une certaine mesure, du modèle opératoire dans les grandes gares urbaines, en lien évident avec la volonté de "faire gagner du temps au voyageurs, mais aussi de créer plus de valeur, en anticipation de l'arrivée de formes de gestion concurrentielle de cet élément central du capital ferroviaire (Dang Vu H. et Jeannau H., 2008, Riot E. 2015).

Pour suivre cette métamorphose des gares suburbaines, et pour interpréter les interactions entre le ressaisissement politique de la question des mobilités métropolitaines et les modalités de la reconquête physique de ces gares des périphéries métropolitaines, un champ scientifique est en train de se constituer (Cydell J, Pryterch D., 2015), incorporant notamment les concepts de routine (Richer C. Meissonier J. 2015) et d'ancrage (Berroir S., 2017). Ces travaux s'inscrivent au croisement d'une critique de la *smart tourism mobility* (Ygitcanlar T. et al. 2008) et du *smart urbanism* et déjouent les discours sur l'"humanisation" de la gare portés par l'opérateur ferroviaire (gare lieu de vie, gare du quotidien ... figure 1), puisque ce mouvement accompagne clairement la disparition progressive de l'intermédiation physique en gare et bien des mesures d'économie structurelle. Ces travaux dévoilent aussi la visée essentiellement commerciale de la mutation des gares et la transformation de l'usager du transport collectif en client potentiel de transport et de services (Cohaupé M. 2015), ce qui n'est pas sans lien avec la manière dont l'opérateur révolutionne son approche de la prise en charge du touriste en gare et tente de segmenter les usagers en fonction de besoins et de comportements. D'autres recherches interrogent aussi les logiques d'accumulation d'objets baroques, à l'utilité variable, et l'insistance, sinon l'injonction avec laquelle l'entreprise ferroviaire pousse ses usagers à envisager ces lieux de transit que sont les gares comme des *lieux de vie*, ce qui renvoie à une théorisation de l'"habitabilité" du milieu ferroviaire discutée (Frétigny JB 2014). Enfin, une littérature plus structurée se développe spécifiquement sur le thème de l'accueil des travailleurs mobiles et de l'usage des lieux (et des tiers lieux) (Perrin J. et Aguilera A., 2015). Dans ce vaste champ encore en cours de structuration, la petite gare suburbaine émerge encore à

peine. Il est tentant de l'aborder par transfert des questionnements constitués à partir de l'évolution des grandes gares situées dans le centre des grandes métropoles. Cependant, les conditions de gestion, de fréquentation, de territorialisation de ces gares sont bien différentes (Roudier E. 2015) et les glissements grande / petite gare, zone centrale / territoire suburbain, usagers génériques / touristes utilisateurs de la gare peuvent occasionner des raccourcis dangereux. Une mise en service, et à travers elle une mise tourisme de ces gares suburbaines est bien à l'oeuvre à travers l'offre foisonnante de fonctionnalités nouvelles, et notre approche vise à montrer qu'elle ne s'appuie pas sur des catégories stables, mais qu'elle vise à les créer, comme elle veut connaître des parcours, segmenter des usages, modifier des comportements, bref, construire une ou plutôt des demandes à partir de typologies d'usagers aujourd'hui assez floues.

12. Touristes, excursionnistes, résidents, ... des segmentations hétérogènes

Améliorer l'accueil et la prise en charge des touristes et des usagers de loisir des gares suburbaines est un sujet stratégique sur lequel la région Ile de France (qui pilote à la fois le Syndicat des transports et l'administration régionale en charge du tourisme) veut progresser rapidement, car il devient de plus en plus clair que la satisfaction des touristes a partie liée non seulement avec l'expérience de la destination, mais aussi avec l'expérience de la mobilité (Thompson K, Schofield P, 2007). En s'appuyant sur les réalisations menées par la SNCF et évoquées plus haut, le pari de la collectivité régionale est de développer dans ces gares des fonctionnalités propres aux touristes et réussir le défi, déjà ancien (Pearce D. 1998), rappelé par le slogan "*Enlarge your Paris*". Désormais, les quelques 300 gares régionales ne servent pas seulement à convoier vers leur lieu de travail des *commuters* dans la zone centrale de la région parisienne, les jours ouvrables de la semaine. En fin de semaine, ces petites gares disséminées sur les lignes radiales de la métropole parisienne doivent accueillir davantage de flux centrifuges et servir de portes d'entrées à des destinations touristiques disséminées dans les couronnes suburbaines de l'Ile-de-France. L'injonction politique est donc celle d'un élargissement de l'offre de destinations touristiques, d'une désaturation du centre, d'une augmentation de la capacité d'accueil. La volonté régionale est adossée à des perspectives géopolitiques (donner des contreparties aux intercommunalités de grande couronne qui ne bénéficient pas des effets du nouveau réseau du Grand Paris Express, qui lui aussi repose sur un anneau de nouvelles gares en périphérie de la zone dense) et à des ambitions de compétitivité, les deux n'étant pas incompatibles, l'idée étant qu'une métropole désirable et attractive pour le touriste l'est d'abord pour l'habitant, et que les gares sont l'un des meilleurs lieux de croisement pour la construction d'une culture métropolitaine hybride reflet du brassage entre touristes et résidents (Pagès D.2015).

L'extension des services modulaires évoqués plus haut peut et doit faciliter l'expérience du voyage et la découverte "hors des sentiers battus" (Gravari-Barbas M., Delaplace M. 2015) pour les touristes et excursionnistes, notamment le dimanche, lorsque le réseau ferré n'est pas congestionné. L'offre informationnelle et digitale à destination de ces publics dominicaux et vacanciers est déjà foisonnante. La compagnie ferroviaire soutient la promotion touristique de l'Ile-de-France et publie des guides pour un tourisme francilien sans voiture (Debièvre A. 2005), elle développe des applis d'informations touristiques (HAPI Histoires Anecdotes Patrimoines Ile de France) et challenge des *startups* pour faciliter la circulation des clientèles loisir. Le paradoxe est cependant que ni la compagnie ferroviaire ni l'administration touristique ne connaît bien ces clientèles (IAU 2017) pour laquelle cette offre servicielle se renforce. Un premier cadrage (figure 2) montre l'hétérogénéité des désignations et des segmentations de ces publics dans les études réalisées.

- La SNCF recourt à des enquêtes tournées vers le public des trains. Elle comptabilise des voyageurs "montants-descendants", et se centre traditionnellement sur le "jour ouvré de base" (en général un mardi). Elle distingue des abonnés ou non abonnés (ces derniers étant plus à même d'être extérieurs à la région) et des motifs de voyage et, hormis le fait qu'elle reconnaît la tendance à la croissance des circulations fondées sur des motifs hors domicile travail, elle ne possède pas d'outil statistique

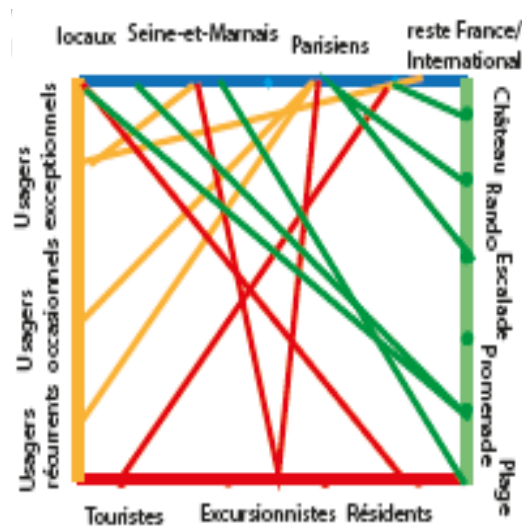
spécifique destiné à la mesure des flux et à la connaissance des besoins des touristes et des visiteurs hors des jours ouvrés dans ses trains et gares métropolitaines (SNCF Opendata et transilien).

- L'administration touristique de la région Ile-de-France comptabilise des touristes internationaux, nationaux et des excursionnistes en fonction de leurs destinations (forêt, château) et sait simplement dire la part (minoritaire) qui emprunte le mode ferroviaire (Conseil régional du tourisme, CRT Ile de France, 2016,).

Figure 2 a. Des usagers des gares enquêtés selon des segmentations hétérogènes

Source de donnée	Types de catégorisation
SNCF	Abonnés du transport métropolitain (Navigo) / non abonnés (ticket papier)
Conseil régional du tourisme d'Ile de France	Touristes ; excursionnistes, résidents Base de Loisir régional (touristes "balnéaires")
Conseil Départemental du Tourisme	Locaux / habitants du département / Parisiens / Etrangers
Office National des Forêts	Ecotouristes (Forêt) / Touristes sportifs (escalade)
Communauté d'agglomération	Ecotouristes (Forêt) / Touristes sportifs (escalade)
Château de Fontainebleau	Etrangers / Français

Figure 2 b. Esquisse de correspondances potentielles entre les segmentations



En conséquence, l'analyse comparative des segmentations connues des clientèles ferroviaires des gares suburbaines franciliennes fait ressortir trois grands résultats.

1 • Les institutions ferroviaires et territoriales produisent des données de fréquentation qui interdisent de bien identifier les usagers dominicaux des gares et de spécifier leur qualité de résident ou de touriste.

2 • Les institutions produisent plutôt une image qualitative qu'une connaissance précise. C'est une double image de la fréquentation dominicale des gares suburbaines qui apparaît :

- les touristes internationaux, usagers exceptionnels du train, souvent visiteurs des ressources et événements culturels du territoire,
- les excursionnistes en forêt, souvent des urbains, abonnés du transport régional (Vechambre M. 1990, Bell S. *et al*, 2009, Pröbst U. *et al*, 2010, Colas S. 2008).

3• Les professionnels du tourisme et du transport métropolitain manipulent les critères suivants : origine des usagers, durée de séjour, destinations finales et pratiques dans les destinations (randonnée, baignade, consommation culturelle), caractère répétitif ou non du déplacement. La figure 2 propose de reconstituer ces croisements sur la base de liens préférentiels et logiques, afin de caractériser une clientèle de Parisiens qui viennent plutôt en train et peuvent être abonnés, en vue de réaliser des excursions, sur une pratique de "repeaters" contrairement à la circulation de touristes internationaux ou non franciliens, usagers exceptionnels du train et donc plutôt non abonnés, plutôt consommateurs de biens culturels (visite du château de Fontainebleau) et plus nombreux lors d'événements comme les festivals.

- Le troisième résultat est que cette segmentation duale (touristes internationaux *versus* clientèle de loisir de proximité) passe assez fortement sous silence une clientèle de loisir de proximité (mais pas forcément locale, donc pas forcément résidente) souvent pauvre et parfois non motorisée, qui utilise les transports en commun pour fréquenter de sites de loisir spécifiques (lieux de baignade et de pique nique), selon des modalités collectives particulières (tribus familiales, bandes d'adolescents). L'appartenance fréquente de cette population à des catégories socialement ou ethniquement stigmatisées, en provenance de territoires suburbains "sensibles", porteuses de formes de consommation du loisir plus populaires (accès à des lieux de pique nique et de baignade, absence de consommation marchande du loisir) peut expliquer la marginalisation dans laquelle cette population est laissée aussi bien spatialement (concentration dans une base de loisir de la forêt) que stratégiquement, en fonction de logiques de pouvoir (Kalaora B. Pelosse V., 1977, Boukhris A. 2017). En outre, l'injonction à la diffusion centrifuge des touristes passe sous silence l'idée d'un déplacement centripète des urbains vers les attractions touristiques du centre métropolitain.

Au total, la reprise en main politique, technologique et marketing des gares suburbaines portée par la compagnie ferroviaire et puissamment soutenue par les institutions territoriales (IAU 2017) conduit à une recherche d'affinement de la connaissance des publics du train, ce qui, dans le contexte de leur confortement en tant qu'outils de compétitivité touristique, induit de progresser dans les typologies existantes, en dépassant ou retravaillant les catégories classiques de touriste, excursionniste et résident et en faisant émerger un quarté : touriste, excursionniste en provenance de la zone centrale, clientèle de loisir de proximité et résident. Cette quadripartition est mise à l'épreuve d'une opération d'observation empirique dans une gare de la ligne R.

2. Pour une méthode d'observation empirique des formes de présence des touristes, visiteurs et résidents dans une gare suburbaine

2.1. Approche régressive de la mobilité métropolitaine : circulations et ancrages

L'histoire de la formation de la région parisienne (Bastie J. 1964) montre qu'en Ile-de-France comme ailleurs (Schievelbusch B., 1986), le système ferroviaire radial produit, depuis son origine, des mouvements résidentiels centripètes et centrifuges qui configurent des habitudes de mobilité et produisent différents types d'ancrage (Hanam K. *et al*. 2007) à la gare et à l'espace suburbain. La figure 3 en propose une lecture simplifiée diachronique.

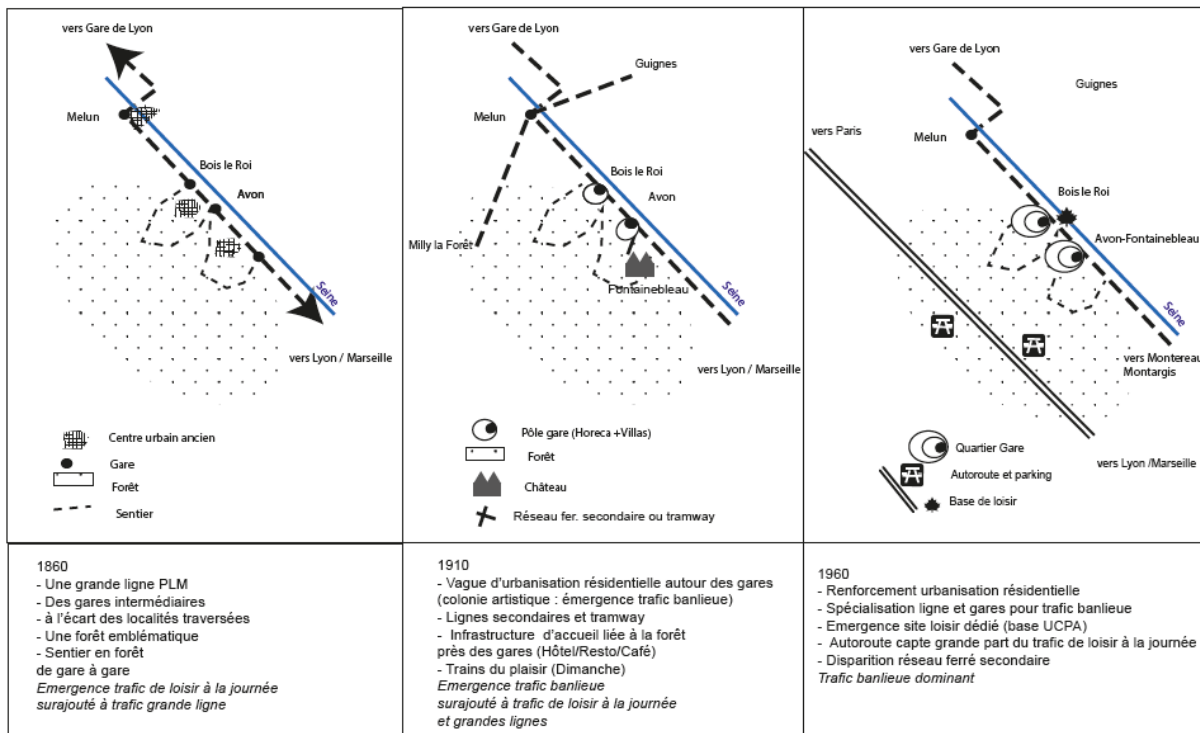
En 1860, la gare existe depuis une petite douzaine d'années (elle a été inaugurée janvier 1949) et n'est qu'un relais parmi les 90 gares rurales disposées le long de la ligne Paris Lyon Méditerranée. François Poupardin (Poupardin F., 2012) montre le caractère sériel de la production architecturale de

la gare, son positionnement à l'écart des centres bourgs, pour des raisons topographiques autant que foncières. La gare induit une fréquentation de la forêt à la journée depuis Paris, délibérément organisée par des associations, puis soutenue par la compagnie ferroviaire qui y trouve un complément de trafic (Kalaora B., 1976).

En 1910, la gare est au cœur d'un réseau maillé et dense, en correspondance avec un tramway à Fontainebleau et plusieurs lignes desservant la Brie, ce qui induit une dynamique à la fois touristique et résidentielle à l'échelle d'un bassin pluricommunal. D'une part, la gare crée une destination touristique : plusieurs hôtels entourent la gare et le château, mais aussi les petites gares de la ligne. Des communautés résidentielles, venues de Paris construisent des villas et, usant elles-mêmes du terme de "colonie", cohabitent avec les communautés locales rurales. La ligne de partage distingue à cette époque moins des touristes et des résidents que des Parisiens, en tant que communauté circulante, dotées de modes de vie et de styles de comportement urbains, venus par le chemin de fer et s'installant sur des durées plus ou moins longues d'un côté, et des locaux qui profitent de ce flux sur le plan commercial (hôtels restaurants) (Notter A., Polton J. C., 2007) .

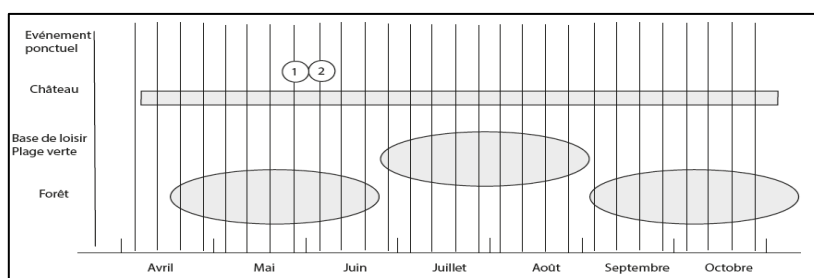
Au milieu des années 1960, la fréquence du service vers Paris est augmentée et la ligne est électrifiée depuis une petite dizaine d'année, elle offre cinq trains par jours en semaine et six trains les samedi, dimanche et fête. L'offre de trains de plaisir a considérablement chuté avec l'ouverture de l'autoroute en 1964, la plus grande part des flux de loisir ont basculé vers le mode automobile. la forêt est surtout investie à partir des parkings et non plus à partir de la gare, qui fonctionne en semaine comme une gare de banlieue, et où ne persiste qu'une fréquentation relictuelle mais très stable sur le temps long (Kalaora B., 1979, Amat JP et Hotyat M., 1984).

Figure 3. Schéma diachronique des relations réseau ferré- territoire



Le résultat de cette approche régressive est donc que la catégorisation souvent duale, discrète et stable entre des communautés humaines, l'une venant de l'extérieur, et désignée comme touristes et des communautés perçues comme résidentes e

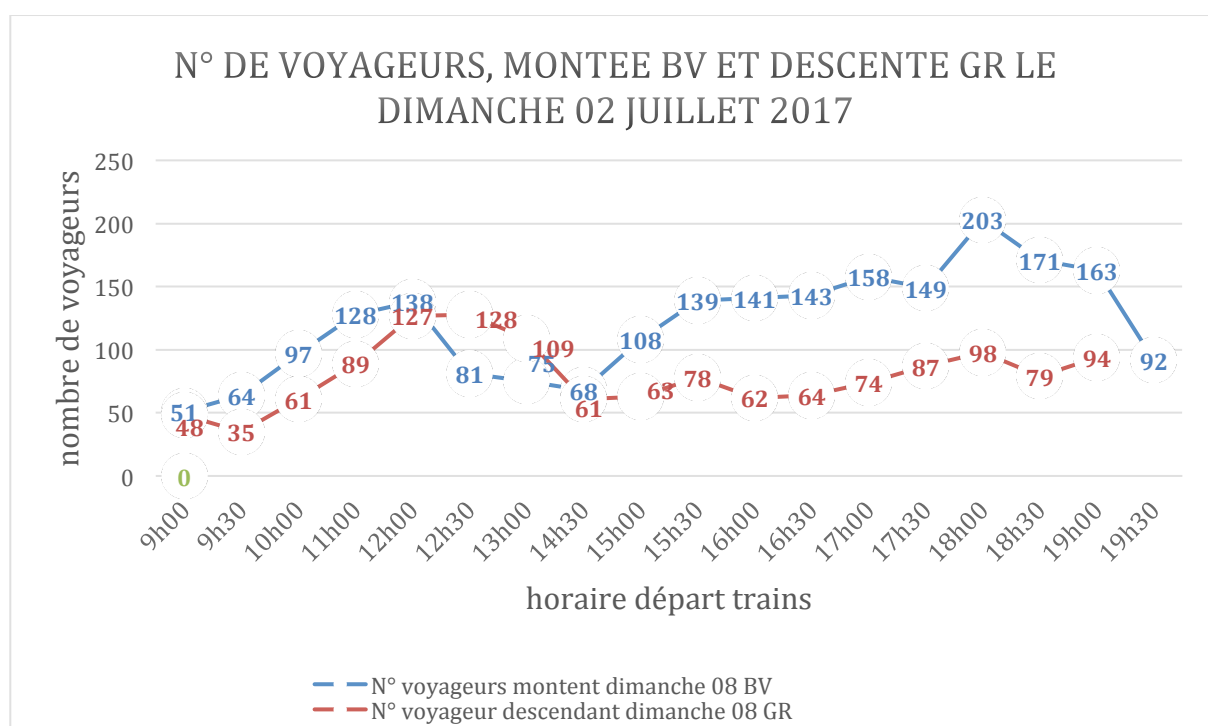
Figure 4. Recherche d'optimisation de superposition de touristes suburbains



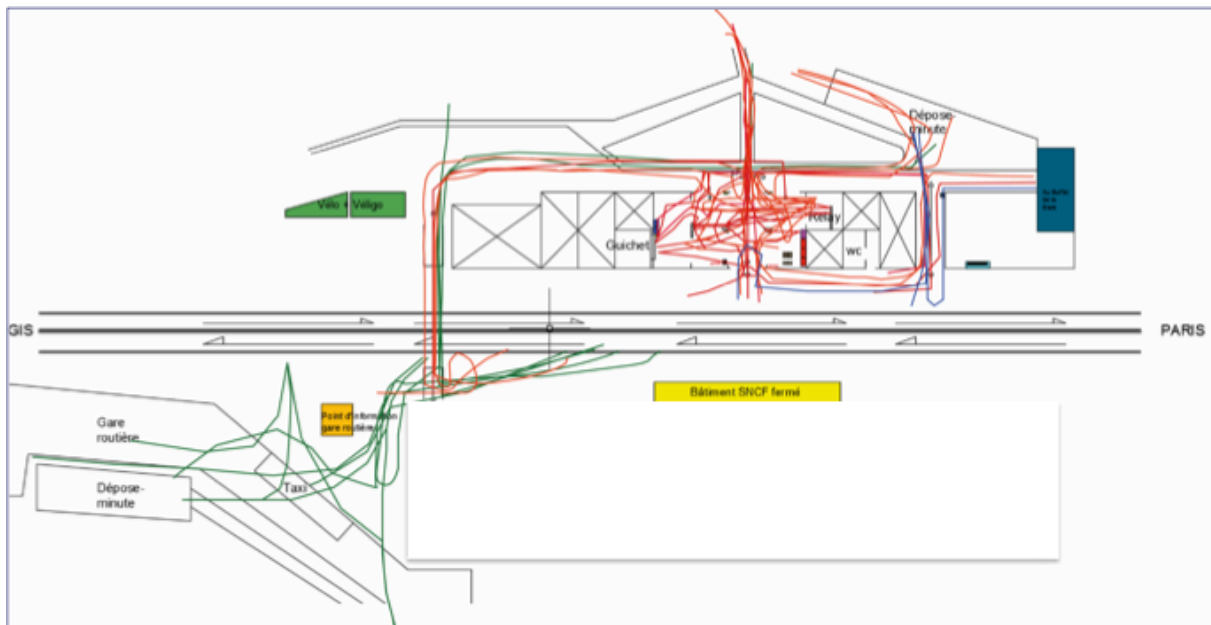
(les barres verticales sont les dimanches, les ovales de printemps et d'automne les périodes de fréquentation des excursionnistes, l'ovale estival correspond à la période de fréquentation des touristes internationaux et la barre à celle des clientèles de loisir de proximité)

Le dimanche, au contraire, offre un profil de présence et de co-présence de forte intensité, densité et diversité. Les mouvements sont beaucoup plus nombreux, dans le sens de l'arrivée à la destination suburbaine le matin mais dans le sens du retour vers Paris en fin d'après midi et jusqu'au soir. Un afflux substantiel est sensible dès le début de matinée pour les trains en provenance de Paris, et comprend une proportion variable selon la météo, mais substantielle (plus ou moins le quart) de sportifs équipés. Un flux secondaire arrive en début d'après midi et correspond plutôt aux familles de promeneurs des environs, ce public populaire de proximité. Le véritable pic de fréquentation apparaît dans le sens du retour sur Paris en deuxième partie d'après midi et jusqu'au début de la soirée (de 17 à 20 h) : il correspond à un moment de congestion de la gare parce qu'il fournit l'occasion de l'attente conjointe de nos quatre grandes catégories d'usagers: les touristes étrangers, les randonneurs et sportifs parisiens, les familles des environs et les résidents, cette population locale d'actifs et de jeunes 18-30 ans. Le pic du dimanche soir offre donc l'opportunité la plus intéressante de travailler sur la simultanéité des présences et des interactions entre groupes d'usagers d'une gare suburbaine.

Figure 5a. Diagrammes de fréquentation journalière de la gare en juillet 2017



**Figure 5b. L'activation des ressources informationnelles par les voyageurs :
Mobilité vers et dans le bâtiment-voyeur**



Trajectoire Rouge : touristes et visiteurs de proximité non familiarisés avec la gare :

Les touristes nationaux et internationaux, les clientèles de loisir de proximité pénètrent dans le bâtiment voyageurs, et utilisent tout le hall (guichet / panneau d'annonce des quais, sièges, poubelles ???). Elles cherchent où composer (d'où déambulation latérale) et parfois ressortent ou contournent par l'est.

Trajectoire bleu (mode rapide) et Vert (arrivée depuis la gare routière) : Randonneurs excursionnistes habitués et résidents

Tous les habitués évitent le bâtiment voyageur, valorisent les services périphériques (parvis, buffet extérieur à l'ouest, pick-up, composteurs et garages vélos extérieurs).

32. La gare suburbaine, milieu ressource : coprésences, interactions et transactions

La stratégie d'observation des formes de co-présence en gare nous conduit donc à étudier le flux sur le plan temporel, dans sa modalité de reflux dominical et, sur le plan spatial, en tant qu'espace public, en mobilisant les travaux de l'école josphienne et leur postérité (Joseph I. 1999, Thibaud J. P et Chelkoff G., 1992, Tillous M. 2009). Dans l'approche josphienne qui caractérise l'étude qualitative des flux en gare, la gare suburbaine doit être envisagée comme un "milieu" dont on peut faire l'écologie. Les comportements spatiaux et sociaux des usagers peuvent être restitués dans leur matérialité, les traces dans l'espace et l'expression gestuelle et comportementale étant à considérer comme un matériau de signification globale. Le dimanche soir représente alors une "tranche" de vie dans laquelle il est dangereux de vouloir détacher un temps de transport "pur" (avec toute la banalité de cette expérience) et un temps différent (travail, loisir, relations familiales). Ces deux dimensions se mêlent dans un vécu dont on peut saisir des bribes par la reconstitution des circulations et des interactions,.

Etre présent en gare le dimanche soir, c'est se fondre au sein d'une foule bigarrée et compacte de groupes de randonneurs avec chaussures, bâtons et vélos, d'étudiants et de jeunes actifs avec sacoche d'ordinateur et valise à roulette, d'adultes et de familles avec paniers qui s'appêtent à renvoyer un proche vers Paris ... En fonction de leur présence en groupe ou en individuel, de leur corporéité, de leur encombrement en termes de bagages (Bissel D., 2009), l'ambiance de la gare suburbaine et les circulations qu'elle accueille sont tout à fait différentes de celle d'un jour de

semaine, même en situation de pic de fréquentation. En effet, l'humeur des foules en gare est affaire d'ambiance, elle-même liée à une série d'externalités comme la météo, l'occurrence d'un retard du train, ... (Harrison P. 2000). En outre, revenir d'une journée à la campagne et aller au travail à l'aube n'occasionne pas le même vécu du temps et de l'espace de la gare suburbaine. Si l'attente debout, dans le bâtiment ou sur le quai, est tout aussi fatigante, les conditions vécues de mobilité ne sont pas celles des navetteurs, marqués par le stress d'arriver à l'heure au travail. C'est en prenant globalement en compte la séquence d'action dans la destination touristique, d'accès à la gare et d'usage de celle-ci qu'on peut contextualiser l'usage des lieux et la manière dont les usagers - stratèges créent, à partir des situations données, les ressources informationnelles ou sociales dont ils ont besoin pour optimiser leur expérience de transit.

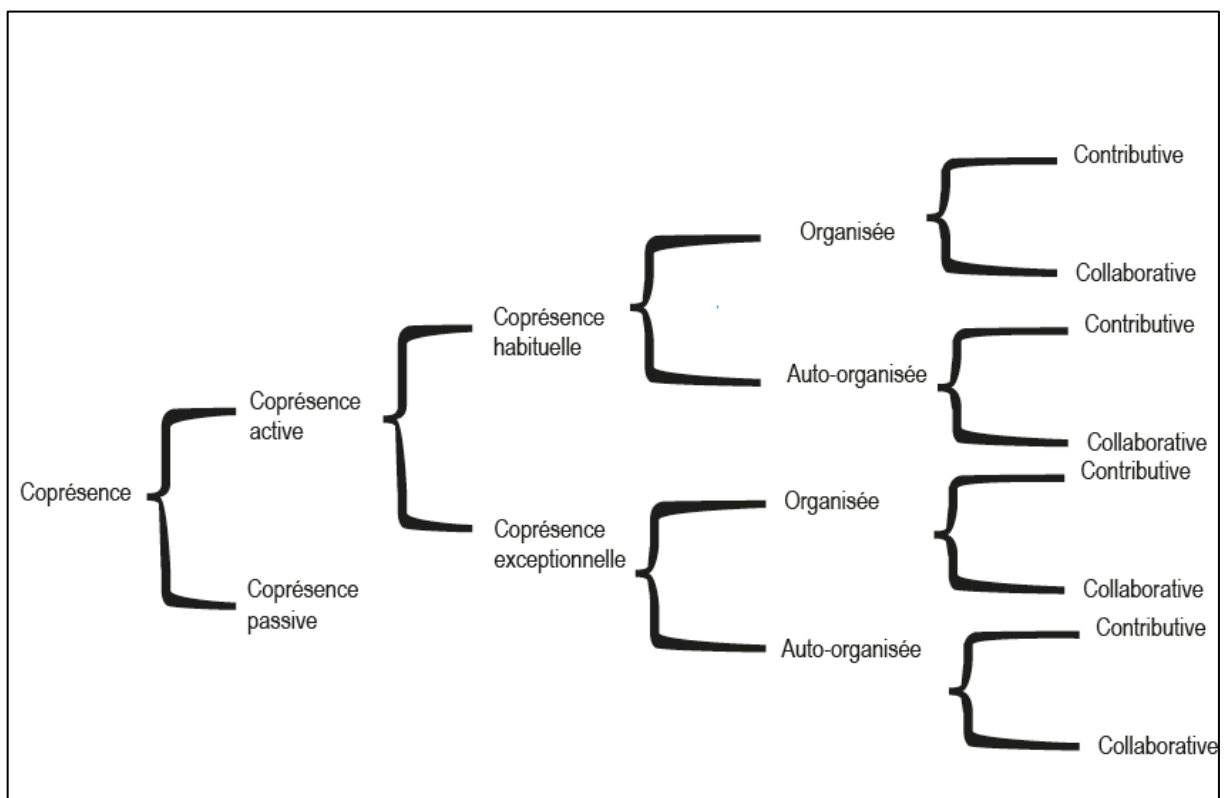
Le résultat des séquences d'observation sur le terrain menées de manière répétitive le dimanche en fin de journée montre une nouvelle fois que l'expérience du transport collectif prime sur les autres formes de catégorisations a priori des groupes d'usagers. Les trois critères majeurs de compréhension du fonctionnement social de la gare suburbaine sont l'habitude de fréquentation de la gare, la séquence d'activité précédent le voyage et les modes d'accès à la gare (bus, dépôt minute par la voiture d'un proche, arrivée à pied). Ces caractères différencient le parcours physique et la durée de présence en gare, ainsi que la propension d'une co-présence active, c'est-à-dire d'une interaction positive. Les touristes étrangers et les familles des environs, non habitués de la gare, prennent un temps de précaution plus important que les "Parisiens" et les locaux, usagers quasi-hebdomadaires, abonnés à la carte Navigo et qui, comme des navetteurs du lundi matin.

Les rituels spatiaux et les parcours séquentiels des deux groupes d'habitues produisent une scénographie caractérisée par son efficacité. Détenteurs du mode d'emploi de la gare, ces groupes présentent des stratégies d'adaptation optimisées. Sachant distinguer les ressources d'usage présentes autour de la gare (parking à vélo, buffet, panneau d'information du parvis, composteur du quai, souterrain vers la gare routière), ils accèdent préférentiellement à la gare en évitant le bâtiment voyageur, c'est-à-dire en se dirigeant immédiatement vers le bon quai de départ, et, pour ce faire, ils contournent les groupes de visiteurs visiblement moins connaisseurs qui stationnent sous les tableaux d'affichage. Soucieux du temps gagné vers les métros et bus parisiens à l'arrivée, ils se pré-positionnent sur toute la longueur du quai et vers l'avant du train pour le quitter plus rapidement en gare de Lyon. Les autres catégories de visiteurs. La logique des circulations en gare obtenue dans la figure 4 montre la grande diversité des trajectoires d'accès (trois chemins principaux, une demi-douzaine de variantes) en fonction de cette connaissance préalable des lieux et des codes implicites du fonctionnement de la gare, soulignant que la clé de lecture des trajectoires dans l'espace est la répétition de l'expérience, et donc l'existence ou non d'un "ancrage" à la gare suburbaine.

Sur cette base de travail, la figure 6 montre un arbre théorique de modalités comportementales de coprésence construit à partir de l'approche de la diversité des publics, de la pluralité des occasions de déplacement, de la variabilité des circonstances temporelles et spatiales, et de l'hétérogénéité des expériences de mouvement en gare suburbaine, le dimanche en fin d'après-midi. Il finalise cette étude exploratoire en construisant un cadre méthodologique en vue de fonder une étape ultérieure d'analyse des flux en gare selon des données issues des traces et signaux fournis par la téléphonie mobile et par les données billettiques. L'arbre est dessiné pour faire apparaître un ensemble d'occasions sociales créées par cette situation de rassemblement d'individus et de groupes humains. Elle oppose d'abord une coprésence passive (laquelle renvoie à la simultanéité des corps dans l'espace, et n'occasionne rien d'autre qu'un frôlement impersonnel, voire des stratégies d'évitement, en lien avec le potentiel de stress voire le sentiment d'insécurité prégnant généralement dans les gares). En revanche, en suivant la branche des formes de coprésence active, on envisage d'un côté des formes répétitives, liées aux habitus déjà observés sur le plan des trajectoires et de l'autre des formes plus spontanées, exceptionnelles, construites par l'événement inopiné et qui peuvent se traduire par des "solidarités émotionnelles" (retard d'un train, malaise d'un voyageur sur le quai,

etc.) (Woosnam K, 2007). Dans les deux cas, les formes d'interaction peuvent se structurer par des scènes d'échanges verbal, par exemple à travers des pratiques collaboratives (comme l'entraide entre voyageurs pour l'accès à l'information, au repérage des espaces et des services en gare (Dawar N., 1993) ou par des logiques contributives (consommation d'un service, échange marchand). Le fait que les interactions tombent dans des cadres que l'opérateur en gare a préalablement organisé (prestation d'un moyen de transport de substitution, distribution de paniers fraîcheur) ou dans des formes d'auto-organisation sont aussi des paramètres différenciant fortement le contexte et l'issue de ces interactions et le vécu de la coprésence. On retrouve ici l'articulation entre l'offre foisonnante, mais aussi tâtonnante (c'est-à-dire expérimentale) que déploie la compagnie ferroviaire pour moderniser ses gares suburbaines, et les pratiques parfois automatiques et instinctives de certaines catégories d'usagers, parfois plus contraintes, soit dans l'usage soit dans le détournement des mobiliers, des services et finalement des ressources proposées par les gares, et produites en même temps par leurs usagers.

Figure 6. Arbre théorique d'interactions entre usagers de la gare suburbaine



Un relevé photographique clôt ce premier exercice d'interprétation des formes collaboratives et contributives de coprésence des usagers de la gare suburbaine le dimanche. On repère et on classe

- des pratiques infra-ordinaires, automatiques de repérage et d'usage des mobiliers en gare de la part des usagers les plus fréquents (raccourcis d'évitement des attroupements)
- des pratiques collaboratives émergentes, d'entraide entre visiteurs "connaisseurs" et les autres (information, covoiturage en cas de service dégradé)
- des pratiques contributives révélant des habitudes d'interaction entre randonneurs habitués et population locale (achat par les visiteurs des denrées sur le marché de la gare le dimanche matin)
- des formes de consommation de service et d'interactions collaboratives organisées par l'opérateur ferroviaire (l'achat dans les commerces éphémères)

Conclusion : la coprésence en gare, de l'occasion fortuite à l'opportunité valorisée

En conclusion, la communication débouche sur les résultats suivants. Premièrement, le ressaisissement politique des stations suburbaines met en branle une série de programmes et projets visant à relancer ces gares et développe un besoin de ciblage des clientèles, y compris de loisir. Deuxièmement, ce besoin de ciblage ne doit pas être fait "à plat", mais en intégrant le fait que la gare suburbaine est une gare communautaire du fait de sa trajectoire et des logiques d'ancrage résidentiel et de loisir de long terme. Troisièmement, il ne faut pas sous-estimer l'hétérogénéité des flux déjà existants et des occasions spatio-temporelles de co-présence. Quatrièmement, au-delà de rares situations de coprésences frictionnelles, la coprésence organisée ou spontanée des groupes de visiteurs entre eux et des visiteurs en interaction avec les voyageurs locaux permet d'identifier une large palette de contextes et dessine la gare suburbaine comme un espace d'innovation sociale dont seuls quelques aspects sont aujourd'hui connus et soutenus, mais qui pourraient permettre de réactualiser ce lieu et de repenser son utilité de manière plus pertinente qu'un simple logique de "réameublement".

La gare suburbaine étudiée à travers ses publics et ses formes d'interactions dans un contexte extérieur aux routines spatio-temporelles des flux domicile travail renouvelle donc notre connaissance des liens entre tourisme, métropolisation et transport (Pages S., 1998, Gerardot M. 2009) et plus particulièrement la compréhension du rôle des gares dans les dynamiques du tourisme et de loisir métropolitain (Lepan L. 2013). Malgré l'appauvrissement de l'offre de services (car le foisonnement des modules qui la remeublent ne peut contrebalancer une longue période de délaissement et de dépouillement de ses fonctionnalités, à commencer par les guichets de vente de billets, remplacés par des automates), la gare suburbaine est et reste un lieu de civilité, un pôle d'échanges non pas intermodal mais social, un petit univers à partir duquel une société hétérogène se retrouve et construit des compétences de mobilité et une identité mobilitaire. C'est moins un laboratoire d'usage de services "innovants" qu'un laboratoire de la société segmentée, conviviale hybride de la société métropolitaine contemporaine.

Des travaux ultérieurs intégrant sur l'usage des dispositifs de *big data* permettront d'affiner les questionnements soulevés dans cette enquête. Les périmètres physiques de couverture d'Orange, dans le cadre du produit Flux Vision, couvrent des surfaces qui sont considérablement supérieures au site d'une gare, elles englobent une série d'axes routiers à forte fréquentation. Aussi, ces sources n'ont pas exploitées. En revanche, une utilisation de la base de données issue de la validation des cartes d'abonnement Navigo sera mise en oeuvre à partir de l'installation, d'ici 2018, de CAB (barrières de compostage) dans la gare d'Avon. Les données de *tape out* permettront de connaître les parcours origine-destination des usagers et l'historique anonymisé des mouvements dans la semaine précédant le parcours du dimanche permettra de mesurer la pertinence de ce tournant serviciel des gares suburbaines (Baron N, Hasan A.; 2016) à l'épreuve des compétences mobilitaires et des logiques d'ancrages des usagers.

Références

Amat, Jean Pierre, .Hotyat Micheline, 1984, Dynamique d'un espace forestier de loisirs en forêt de Fontainebleau (Seine-et-Marne) *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest* 1984 Vol.55 No.2 pp.249-258.

Avide Elise, 2015 *Representations of users in the fabric of commuter train stations: From moving mass to anchored multitude* Colloque Nextstation, Marrakech, Union Internationale des Chemins de fer.

Baron N., Hasan A., 2016, *L'incertain tournant serviciel des gares*, PUCA, Le point Sur.
<http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/l-incertain-tournant-serviciel-des-gares-a1006.html>

Bastie J. 1964 *La croissance de la banlieue parisienne*, Presses Universitaires de France.

Bell Simon, Simpson Murray, Tyrväinen Lisa, Sievänen Tuija, Pröbstl Ulrike, 2009, *European Forest Recreation and Tourism: A Handbook* Taylor and Francis.

Berger Martine, 1990, La mobilité des couches sociales dans l'espace périurbain d'Ile de France, 1968-1982 *Revue de Géographie de Lyon*, Année 1990 Volume 65 Numéro 3 p. 171-179.

Bernier Xavier, 2003, «Transports, parcs nationaux et parcs naturels régionaux : les interactions entre les objectifs de l'accessibilité, de la protection et de l'aménagement» *Revue de Géographie Alpine*, tome 91, n°2, pp 27-39.

Berroy Sandrine, Delage Mathieu, Fleury Antoine, Fol Sylvie, Guérois Marianne, Maulat Juliette, Raad Lina, Vallée Julie, 2017, «Mobilités au quotidien et ancrage dans les territoires périurbains», *Annales de Géographie*, n° 713, vol 1, p. 31-55.

Binnie J., Edensor T., Holloway Julian, Young Craig 2007, «Mundane mobilities, banal travels» *Social & Cultural Geography* Volume 8, 2007 - Issue 2, Pages 165-174

Bissel David 2009, «Conceptualizing differently mobile passengers, Geographies of everyday encumbrance in the railway station», *Social & Cultural Geography* Volume 10, 2009 - Issue 2, 173-195.

Boukhris Linda, 2017, The black paris Project : the production and reception of a counter hegemonic tourism narrative in postcolonial Paris, *Journal of sustainable tourism*, vol 25, n° 5, 684-702.

Brès Antoine, 2014, «Train stations in areas of low density and scattered urbanisation : toward a specific form of rail oriented development», *Transport Planning review*, vol 85, n° 2, p. 261-272.

Capo-Canellas V., Collin Y., des Esgaulx M.-H., Foucaud T., Karoutchi R, Keller F., Patriat F., Raoul D., France. 2016, *Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur le financement des infrastructures de transport* Sénat. Commission des Finances.

Cauhapé Marion, 2015, *Les services dans les gares des villes moyennes*, rapport CEREMA.

Colas Sarah, 2008, «Enquiry into visitor frequency: interest in coupling GPS and questionnaires, illustrated by Fontainebleau Forest. *Rendez-Vous Techniques Office National des Forêts*, CABI direct, N.21 pp.56-62.

- CydeLL Julie, Prytherch David, 2015, *Transport, Mobility and the production of urban space*, Routledge.
- Dang Vu H. Jeanneau H, 2008, «Concevoir un espace de transit et de consommation : des modèles de gestion de site dans les gares parisiennes», *Espaces et sociétés*, n° 135, vol 4, p. 45-62.
- Dawar, N 1993, «A Cross-cultural Study of Interpersonal Information Seeking and Giving Behavior» , Fontainebleau, *INSEAD Working Paper*, vol. 93, n°. 1.
- Debièvre Antoine, 2005, *Un tour à la campagne, les meilleures randos sans auto, : se metre au vert à moins d'une heure de Paris*, Editions Parigrammes avec le soutien de Transilien, 110 p.
- d'Hautesserre Anne Marie, 2001, The Role of the French State: Shifting from Supporting Large Tourism Projects like Disneyland Paris to a Diffusely Forceful Presence, *Current Issues in Tourism* Vol. 4, Nos 2-4, 121-149
- Divall Colin (ed.), 2016, «Cultural Histories of Sociabilities, Spaces and Mobilities» *The Journal of Transport History* June 2016 n° 37, p. 100-101.
- Faure Alain, Farcy Jean-Claude, 2003, La mobilité parisienne dans ses actes, Les banlieusards, entre Paris et l'amour des lieux, les dispersions, in Faure Alain, Farcy Jean-Claude La mobilité d'une génération de français, recherche sur les migrations et les déménagements *Cahiers de l'ined* n° 151, mai 2003, p. 405-420.
- Frétigny Jean-Baptiste 2014, « Habiter la mobilité : le train comme terrain de réflexion », *L'Information géographique* 2011/4 (Vol. 75), p. 110-124.
- Gerardot Maie, 2009, *Tourisme et métropole : analyser le lien entre tourisme, métropole, métropolisation et métropolité par le rythme : l'exemple de Paris*, Doctorat Université Paris I.
- Gravari Barbas M, Delaplace M, 2015, Le tourisme urbain "hors des sentiers battus" Coulisses, interstices et nouveaux territoires touristiques urbains, *Teoros*, n° 34, vol 1-2.
- Grillet Aubert Anne, *La desserte ferroviaire des territoires périurbains : Construire la ville autour des gares*, Editions Recherches, paris, 245 p.
- Hannam Kevin, Sheller Mimi, Urry John , 2007, «Mobilities, Immobilities and Moorings», *Social & Cultural Geography* Vol. 8, p.1-22.
- Harrison P. 2000 «Making sense: embodiment and the sensibilities of the everyday» *Environment and Planning D: Society and Space*, n° 18, vol 4, p. 497–517.
- IGMV (Bureau d'études) 2016, *Etude sur l'utilisation des transports en commun par les touristes de la destination Paris Ile-de-France*, Etude commanditée par SNCF RATP Comité régional du tourisme Ile de France, 50 p.
<http://pro.visitparisregion.com/chiffres-tourisme-paris-ile-de-france/Etudes-et-Observation/Etudes-thematiques/Touristes-et-transports-en-commun>
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France, 2017, *Renouveler l'offre touristique pour renforcer la destination Ile de France*, Contribution au schéma régional de développement touristique 2017 2022, IAU Paris, 57 p.
- Isaac Joseph 1984, *Le passant considérable*, essai sur la dispersion de l'espace public, Librairie des méridiens,

Isaac Joseph, 1999, *Villes en gares*, Arles, Editions de l'Aube.

Kalaora Bernard 1976, *le Musée vert radiographie du loisir en forêt*, Anthropos, 1976 / 81 / 93).

Kalario Bernard, Pelosse Vincent, 1977, «La forêt loisir, un équipement de pouvoir. L'exemple de la forêt de Fontainebleau», *Revue Hérodote*, 7, p. 92-129.

Kalaora Bernard, 1981, «Naissance et développement d'un loisir urbain: La forêt de Fontainebleau», *Études rurales*, n° 83, p. 97-115.

Kalaora Bernard, 1983, «Le génie d'un lieu. Etude de deux cas : la forêt d'Orléans et la forêt de Fontainebleau», *Norois Année 1983 Volume 120 Numéro 1*, pp. 583-590.

Kaufmann Vincent, Tillous Marion, Louvet Nicolas, Amar Georges, 2009, *Optimiser un pôle d'échange, étude de quatre cas franciliens*, Rapport d'étude AMEPOLE, *Cahiers du LASUR*, n° 14, Université de Lausanne, 209 p.

Kaufmann Vincent, Jemelin Vincent, 2008, «La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités spatio-temporelles ? », in Séchet Raymonde, Garat Isabelle, Zeneidi Djémila, *Espaces en transactions*, Presses Universitaires de Rennes, p. 83-91.

Lepan Laurie 2013, « L'espace touristique de la grande ville : une approche par les pratiques et les mobilités touristiques. Le cas de la destination Paris », *Mondes du Tourisme*, vol 8, 2013, p. 75-78.

Maulat J., 2015, « Contractualiser pour coordonner urbanisme et transport ? Regards croisés sur quatre expériences de contrats d'axes ferroviaires », *Flux*, n° 101-102, p.82-98.

Mees Paul, 2010, *Transport for suburbia, Beyond the automobile Age*, London, Earthscan.

Nessi Hélène, 2012, *Incidences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir*. Mémoire de thèse, Université Paris Est.

Notter Annick, Polton Jean-Claude, 2007, *Fontainebleau, son château et sa forêt : l'invention d'un tourisme 1820-1939*, Exposition Fontainebleau, Musée national du château, 128 p Editions de la Réunion des musées nationaux, Paris.

Orvar Löfgren, 2008, «Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller», *Mobilities* Volume 3, n° 1, p. 331-351.

Page, S. 1998. «Transport for recreation and tourism» In Page S., *Modern transport geography*, Chichester, Wiley, 2nd ed.

Page, S. 2004. *Transport and tourism: Global perspective*, Harlow, Longman.

Pagès Dominique, 2015 « Les habits neufs de la destination Grand Paris : des promesses aux actes politiques et communicationnels », *Quaderni*, vol. 87, n° 2,, pp. 119-132.

Pearce Douglas, 1998, «Tourism development in Paris : Public intervention» *Annals of tourism research*, vol. 25, n° 2, p. 457-476.

Perrin Julie, Aguilera Anne, 2015, «Stratégies et enjeux de localisation d'espaces de travail temporaires dans six grandes gares françaises», *Territoires en mouvement*, <http://tem.revues.org/3876>

Poupardin François, 2012, « Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°38. <http://rhcf.revues.org/404>)

Pröbstl Ulrike, Wirth Veronika, Elands Birgit H. M., Bell Simon, 2010, *Management of Recreation and Nature Based Tourism in European Forests* Springer.

Richer Cyprien, Meissonnier Joël, 2015, « Métro, boulot, dodo, quoi de neuf dans nos routines de mobilité ? » *Espaces populations sociétés*, vol. 1-2, <http://eps.revues.org/5931>

Roudier Emilie, 2015, «Les grandes gares : des projets adaptés aux villes moyennes ? » *Métropolitiques*. En ligne <https://www.metropolitiques.eu/Les-Grandes-Gares-des-projets.html>

Région Ile de France, 2012, *Schéma de Développement Durable de la région Ile-de-France* ,

Région Ile de France, Plan de déplacement de l'Ile de France, PDUIF.

Riot E. 2015, *L'agencement des grandes gares ferroviaires pour le marché ferroviaire européen*, Thèse d'urbanisme et d'aménagement, Université Paris Est, 567 p.

Schiefelbusch, M., Jain, A., Schafer, T. and Müller, D. 2007 «Transport and tourism: Roadmap to integrated planning developing and assessing integrated travel chains» *Journal of Transport Geography*, vol. 15, p. 94–103.

Schivelbusch, W. 1986. *The Railway Journey. Trains and Travel in the Nineteenth Century*, Oxford, Blackwell.

SNCF, 2014, *Inventer les gares du quotidien en Ile-de-France*, dossier de presse. http://www.sncf.com/ressources/presse_sncf-gares-ile-de-france-dossier_14-05-2014.pdf

Thibaud Jean-Paul, Chelkoff Grégoire, 1992, «L'espace public, modes sensibles» *Les annales de la recherche urbaine*, vol 57, n° 1, p. 7-16.

Tillous, Marion 2009 : Le voyageur au sein des espaces de mobilité : un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire ? Les déterminants de l'aisance au cours du déplacement urbain. Paris : Université Panthéon-Sorbonne.

Thompson, K., Schofield, P. 2007. «An investigation of the relationship between public transport performance and destination satisfaction» *Journal of Transport Geography*, vol. 15, 136–144.

Vechambre Michèle 1990, «Fontainebleau, Histoire d'une conquête», *Mappemonde*, n° 1, p. 1-7.

Watts Laura 2008, «The art and craft of train travel L'art et le métier de voyager en train», *Social & Cultural Geography* Volume 9, 2008, p. 711-726.

Wessendorf Susanne 2014 *Commonplace Diversity: Social Relations in a Super-diverse Context*. Palgrave Macmillan.

Woosnam K. M., Norman W. C., Ying Tianyu, 2009, «Exploring the Theoretical Framework of Emotional Solidarity between Residents and Tourists» *Journal of Travel Research* 9 48: 245

Yigitcanlar, Tan, Eddo Lawrence, 2008 «Challenges to Urban Transport Sustainability and Smart Transport in a Tourist City: The Gold Coast» *The Open Transportation Journal* 2:pp. 29-46.