



54ème colloque
ASRDLF

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference
ERSA-GR



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

La gare péri-urbaine par-delà les routines: Usage d'un lieu de transit et pratiques de mobilité en fin de semaine

Mme Nacima BARON

Laboratoire Ville Mobilité Transport Professeur

LVMT ENPC 6 Avenue Blaise Pascal 77455 Marne la vallée cedex 02 FRANCE

nacimabaron@gmail.com 0033608921715

Mr Ali HASAN

LVMT Ingénieur de recherche

LVMT ENPC 6 Avenue Blaise Pascal 77455 Marne la Vallée Cedex 02 FRANCE

ali.hasan@enpc.fr

Référence à la session / reference to the session

S11 - Coprésences, conflits, complémentarités dans les usages des lieux par les touristes et les habitants ; Approches (inter) disciplinaires / Co-presences, conflicts and complementarities in the uses of spaces by tourists and inhabitants: (inter-) disciplinary perspectives

Résumé / Summary

Mots-clés : Flux, piéton, gare, péri-urbain, cartographie, usages

Résumé :

Connaître les flux d'usagers des lieux de transit est un objectif essentiel pour les opérateurs de mobilité et les chercheurs, et ce pour plusieurs raisons (Bertolini L., 1996). L'affluence des usagers et leur répartition dans le temps et dans l'espace permet d'anticiper l'aménagement des gares, et, face à l'augmentation de la demande, d'affronter la contrainte de congestion. Pour y parvenir, un verrou scientifique consiste à enrichir une vision mécaniciste du mouvement piéton fondée sur des modèles mathématiques de circulation microscopique (Fruijn, 1971) en développant des méthodes compréhensives. Nous travaillons dans ce sens en construisant une connaissance plus individualisée des usagers, en appréhendant mieux une diversité de typologies de pratiques de déplacement, en cernant davantage la variété des attentes et des besoins, et en percevant finement la diversité des rapports que ces voyageurs entretiennent avec les lieux de mouvement en termes de compétences et de stratégies (Bissell 2009).

Du point de vue méthodologique, notre travail renouvelle la cartographie spatio-temporelle d'usage des lieux de transit (Daamen W. Hoogendorm 2003). Il cherche aussi à mieux articuler deux approches disciplinaires souvent disjointes : d'une part, la compréhension des dimensions circulatoires des lieux de transit, et d'autre part, l'adaptation des équipements et services d'information, d'intermodalité ou de consommation aux

besoins des usagers (Cauhopé M., 2012).

En outre, le positionnement du sujet est original car il opère deux décentrement. Le premier pas de côté tient au fait qu'on étudie moins souvent les petites gares que les grandes, et qu'on analyse bien plus rarement les gares qu'on croit a priori simples, comme des gares de banlieue, que les gares apparemment complexes et congestionnées (Grillet-Aubert A., 2015). Le second décentrement repose sur le fait qu'on choisit d'étudier une gare de banlieue, non pas en semaine mais en dehors des JOB (jours ouvrés de base en langage ferroviaire). L'objectif de ce positionnement permet d'ouvrir une véritable boîte noire. Les opérateurs ferroviaires comme les chercheurs ont très peu observé ce qu'on appelle gares du quotidien dans le "hors quotidien", c'est-à-dire en dehors des routines des flux domicile travail, dont les volumes déterminent très largement le dimensionnement du service comme la configuration très fonctionnaliste des bâtiments voyageurs (Avide E., 2016).

Les objectifs de la recherche sont triples. Premièrement, nous cherchons à prouver et illustrer l'idée d'une vie propre de la gare dans le contexte spatial, temporel et social spécifique du samedi et du dimanche, à propos des gares périurbaines dans des zones périphériques de la métropole parisienne (Brès A., 2014). Pour cela, nous voulons démontrer l'hypothèse selon laquelle des catégories plus diversifiées d'usagers (habitants de la commune, des environs, excursionnistes parisiens et touristes étrangers) qui se déplacent pour des motifs "hors travail" (shopping, visites familiales, activités sportives et culturelles) conduisent à observer des contextes d'usages des lieux dans lesquels des compétences et des stratégies d'usages originales se donnent à voir.

Sur le plan de la méthode, la communication présente un protocole construit à l'occasion d'une expérimentation in situ menée dans le cadre de la labellisation de la gare de Fontainebleau Avon au titre de démonstrateur industriel de la ville durable par le Ministère du développement durable et porté par un partenariat très diversifié d'acteurs publics et d'opérateurs de mobilité, du tourisme, de la culture, et du territoire. Les données quantitatives et qualitatives de première main sont obtenues à la suite d'opérations exhaustives de comptage, de relevés cartographiques.

Les résultats sont présentés et discutés selon trois entrées. D'abord, les auteurs explicitent les conditions de fonctionnement tout à fait spécifiques de cette gare périurbaine le week-end, et ils font apparaître des formes de superposition des flux et des conflits d'usage qu'ils discutent en mobilisant les lectures du concept de dé-synchronisation des pratiques et des modes de vie à l'échelle métropolitaine (Marzloff 2005). Ensuite, ils mettent en lumière le paradoxe selon lequel ce type de gare périurbaine, traitée par les opérateurs selon un modèle strictement fonctionnaliste et donc très appauvrie en termes d'offre de service et d'équipements, montre néanmoins une grande variété de modèles ou pattern spatiaux d'approche et d'usage de la gare : (elle n'a qu'une porte, et il y a plus de dix de manières d'y entrer !) Cette créativité est interrogée et discutée dans l'optique des travaux pragmatistes sur l'espace public (Joseph I. 1996). Elle renvoie à une discussion à propos d'usagers "stratèges" dotés de connaissances et de compétences plurielles, et capables de tactiques et d'adaptations, de contournements et de substitutions dans les services qu'ils consomment ou qu'ils produisent. Ceci détermine un lieu de transit fondé sur des enjeux de présence et co-présence et construit l'espace gare comme un système d'espaces - voire un hyper-espace (Lussault 2017) à enveloppes spatiales (dedans/dehors, bâtiment voyageur / pôle multimodal / quartier de gare) à géométrie variable.

Bibliographie / Bibliography

Avide E., La fabrique contemporaine des gares du quotidien, Thèse en cours LATTS.

Cauhopé Marion, 2012 - 2015 Programme d'étude sur les gares TER (Services, stratégies foncières, stationnement, typologies) CEREMA.

Brès Antoine 2014, Train stations in areas of low density and scattered urbanisation: towards a specific form of rail oriented development *Town Planning Review* , 85 (2) , 261 -272

Bissell David, 2009, Conceptualising differently-mobile passengers: geographies of everyday encumbrance, *Social & Cultural Geography*, Vol. 10, No. 2, 173-195.

Grillet Aubert A., (dir), 2015, La desserte ferroviaire des territoires périurbains, Editions Recherches, 352 p.

Joseph I., 1996, Les compétences du rassemblement, une ethnographie des lieux publics. Cahier du CERCOM n°4.

Lussault M. 2017, Hyper-lieux les nouvelles géographies de la mondialisation, Seuil La couleur des idées

Marzloff B., 2005, Mobilités, trajectoires fluides, Editions de l'Aube.

Tillous, M. 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 , Thèse de Géographie-aménagement sous la direction de F. Beaucire, Paris I, 501 p.