



HAL
open science

Quelles sources pour une analyse de la pratique de la gare par la marche ?

Detavernier Pauline

► **To cite this version:**

Detavernier Pauline. Quelles sources pour une analyse de la pratique de la gare par la marche?. MSFS2018, Nov 2018, Tours, France. hal-01986794

HAL Id: hal-01986794

<https://hal.science/hal-01986794>

Submitted on 19 Jan 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Quelles sources pour une analyse de la pratique de la gare par la marche ?

MSFS Tours - 8-9 novembre 2018.

Présentation du sujet de recherche

À l'horizon 2030, 4,9 milliards d'individus devraient vivre dans une métropole, constituant une « société des urbains » aux usages nouveaux. Les gares européennes, anciennes, n'ont pas été conçues pour un tel nombre de voyageurs. Ancrées au cœur d'un tissu urbain dense, leurs possibilités d'extension sont aujourd'hui très réduites, car déjà poussées à leur extrême.

On parle aujourd'hui de « mass transit », pour décrire cette gestion nécessaire d'une foule de voyageurs toujours plus conséquente et au comportement nouveau. Cette gestion est notamment l'enjeu des concepteurs qui ont pour tâche de faire évoluer la spatialité de ces bâtiments historiques afin de garantir le maintien de leur fonctionnalité première : assurer dans les meilleures conditions possible la liaison entre la ville et le train.

Face à ce constat, nous avons souhaité intégrer le bureau d'études et agence d'architecture AREP, prestataire de la SNCF pour la conception de ses gares, afin de comprendre la manière dont les concepteurs en question, en France, s'emparent de ce sujet complexe.

Notre sujet de thèse est né de cette observation : chez AREP tout comme dans d'autres agences spécialisées dans la mobilité, par exemple chez Benthem Crouwel Architecture aux Pays-Bas, le sujet du parcours piéton au sein d'une gare fait l'objet d'une analyse chiffrée et modélisée de manière dynamique par une équipe d'ingénieurs spécialisés dans les flux. Cette analyse aboutit à des données *dimensionnantes*, minimales, qui constituent le point de départ de la conception architecturale, en tant qu'éléments de programme. Dans le cadre de cette analyse - unique étude relative au piéton - le marcheur, son cheminement et son comportement, sont standardisés afin de constituer une foule type : chaque usager n'est plus un individu, mais un PAX (diminutif de *passenger*¹), sorte de voyageur type dont la pratique de la gare est lissée à son maximum.

Dans le processus de conception des espaces de cheminement piéton qui nous intéresse ici, les données apportées par ces analyses de flux sont donc transmises aux architectes chargés du projet en tant qu'éléments de programme à inclure. Au regard de l'enjeu évoqué plus haut et qui incombe aux experts concepteurs des gares, nous nous questionnons sur l'existence d'un jalon manquant relatif à la réalité des comportements piétons, que ne traduisent pas les analyses de flux et qui semble pourtant nécessaire à la conception des espaces.

¹ Cresswell Tim, Lemarchand Mikaël et Gay Christophe, *Ne pas dépasser la ligne! : fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*, Paris, Loco, 2016.

Selon Georges Amar,

«Le paradigme classique du transport est centré sur l'efficacité, la fiabilité et la sécurité de la gestion de flux, conçus comme flux de particules-voyageurs relativement uniformes et passives. Le nouveau paradigme [...] y introduit l'individu, la personne mobile, multimodale et communicante, co-conceptrice et co-productrice de sa propre mobilité².»

Ainsi, nous faisons l'hypothèse de la nécessité d'un retour à la prise en compte de l'humain dans le développement des gares et de leur urbanité proche, «humain» dans son individualité et sa complexité de besoins et de comportements. D'un point de vue opérationnel, notre recherche tente donc de porter ce regard complémentaire à l'analyse numéraire des flux piétons, afin de proposer aux architectes concepteurs un nouveau regard pour envisager l'évolution des gares historiques européennes. Sur le plan scientifique, cette thèse en architecture viendra ajouter une dimension matérielle aux travaux existants, essentiellement focalisés sur les dimensions sociologiques ou ethnographiques des pratiques, ou sur la formalisation mathématique des flux.

Pour ce faire, nous choisissons d'observer la personne urbaine, mobile, usagère de la gare, non comme un simple voyageur ou client, mais comme un marcheur. La pratique de la marche est en effet le liant de toutes les pratiques urbaines et intermodales, à fortiori en gare. Dans son article « La marche en ville³ », Rachel Thomas rappelle la complexité des enjeux, techniques et savoirs qu'appelle la marche. Pour elle, cette richesse même peut renouveler le questionnement sur l'aménagement des espaces dédiés à la marche, constituant un instrument nouveau de composition et un « outil de dialogue et de projet ». Dans le lien d'interaction directe qu'elle tisse entre l'usager et l'espace, la marche permet de réinjecter dans le processus de conception des questionnements liés à l'impact de l'espace conçu sur les comportements de l'usager.

Or, la place majeure donnée à la modélisation technico-scientifique des flux dans le processus de programmation et de conception d'une gare aujourd'hui n'embrasse pas la totalité de cet outil de dialogue et de projet. Simplification mathématique d'un phénomène complexe, elle constitue un outil quantitatif d'aide à la décision et révèle une pratique profondément ancrée dans la culture ingénieure. Cette pensée fonctionnaliste renvoie à une nécessité de gestion, de contrôle et de rentabilisation des flux et des foules et du « désordre généré par celles-ci dans les infrastructures urbaines⁴ ». Elle tend à effacer les individualités, mais également leur rapport à l'espace construit et vécu. Par ce retour à la marche, et ce depuis un point de vue d'architecte, je cherche à saisir les interactions entre l'espace conçu par les experts et sa perception et pratique par les usagers.

Comment alors lier les compétences de l'architecte à ces premières études numériques des flux ? Ingénieurs et architectes ont une culture professionnelle différente, de par le bagage historique de leur profession et formation, et qui se traduit ici dans leur traitement des mobilités piétonnes. Comment faire jouer les complémentarités ? Quels jalons théoriques pourraient aider à combler cet écart de pratiques ?

² Amar Georges et Hatchuel Armand, *Homo mobilis: une civilisation du mouvement: de la vitesse à la reliance*, Limoges, FYP éditions, 2016.

³ Thomas Rachel, « La marche en ville. Une histoire de sens », *Espace géographique*, 2007, vol. 36, n^o 1, p. 15-26.

⁴ Thomas Rachel, *ibidem*.

Quelle approche pour une analyse historico-prospective de la marche en gare ?

Pour tenter de répondre à ces questions, nous choisissons d'adopter une démarche à la fois comparatiste et historique.

Comparatiste puisque notre recherche porte sur trois gares européennes : les gares de Paris Saint Lazare en France, Utrecht Centraal aux Pays-Bas et Lausanne en Suisse. Ouvrir notre recherche à l'international nous permet de décentrer le regard du cas français, de ses acteurs et experts à fort monopole (SNCF, AREP...). D'autre part, circonscrire cette ouverture à l'Europe nous permet de conserver une échelle d'objet comparable, et surtout un même intérêt patrimonial (ce qui n'aurait pas été le cas pour des gares asiatiques par exemple, même si la question du *mass transit* y est prégnante). Ainsi, ces trois gares ont été choisies principalement pour la dimension historique de leur bâtiment-voyageurs, leur importance équivalente sur le réseau ferré national et la diversité de leurs offres ferroviaire et programmatique.

Une démarche comparatiste, mais aussi historique puisque, afin de comprendre et analyser la conception des cheminements piétons en gare, nous choisissons d'en retracer l'évolution. Du « bastion défensif⁵ » des premiers temps au pôle d'échange multimodal actuel, la vision qu'a l'expert de l'usager des gares a beaucoup évolué et avec elle la configuration des bâtiments voyageurs. Comment ces évolutions spatiales ont-elles engendré de nouvelles pratiques de mobilité piétonne en gare ? En retour, comment ces pratiques et leur appréhension par les concepteurs les ont-ils influencés dans leurs choix spatiaux ?

Les sources d'une analyse spatiale du cheminement piéton en gare.

Du point de vue méthodologique qui nous intéresse ici, la question des sources à mobiliser est prégnante. Les ingénieurs en modélisation des flux traitent ce sujet de manière mathématique en utilisant un ensemble de données chiffrées (data) fournies par l'exploitant des gares. Ces données évacuent de fait le lien direct, corporel et physique, qui lie le marcheur à l'espace qu'il pratique. Appréhender la mobilité piétonne en gare par le biais de l'espace et non du flux nécessite de faire appel à des sources plus diverses, protéiformes, et sensibles. Le souhait d'une réflexion à la fois historique et européenne ajoute la contrainte de travailler à partir de ressources existant à travers les époques et les lieux observés.

- Le plan comme trace du parcours conçu

Le plan s'est rapidement imposé en tant que trace du parcours pensé par les concepteurs de la gare. Historiquement conçu comme étant le plus fonctionnaliste possible, car répondant à des logiques d'exploitation ferroviaires pures, ce parcours relie la ville au train. Transcription d'une idée, voire d'un idéal, d'aménagement de la gare à un instant T, le plan est un outil de comparaison et d'analyse à travers les époques. Il est notamment intéressant de noter quelle représentation du mouvement y est faite. La présence ou absence de codes graphiques donne de nombreuses indications sur la place qu'a jouée la

⁵ Ribeill Georges, « Les métamorphoses de la grande gare française », *Les Annales de la recherche urbaine. Gares en mouvements.*, 1996, vol. 71, n^o 1, p. 54-65.

notion de cheminement dans le processus de conception. Dans la communication qui a été/ est faite de ces plans (revues plus ou moins spécialisées, guides de voyages, signalétique en gare...), la représentation des parcours sur les plans indique également quelles informations sont données à l'utilisateur pour la pratique de l'espace tel qu'imaginé par l'expert.

Associés à des photos et représentations de l'espace tel qu'il a effectivement été bâti, les plans indiquent également l'ensemble des parcours possibles, au-delà de l'idéal projeté par le concepteur.

- Le récit de parcours comme outil de spatialisation des pratiques de mobilité

Lorsque l'utilisateur pratique la gare fait avec⁶ l'espace, il se fait lui aussi une représentation de l'espace qu'il pratique, et ce à visée d'orientation, de compréhension du lieu dans lequel il évolue. Cette représentation de l'espace est préalable à toute action, à *fortiori* toute action de marche. Dans son article « Ariane et l'opportunisme méthodique », Isaac Joseph écrit :

« C'est par l'exploration de cette activité que nous pouvons comprendre comment un usager "cadre" son expérience, comment il l'interprète et s'y engage, comment il dispose des ressources cognitives et pratiques qui lui sont offertes dans un environnement donné⁷. ».

Nous pouvons alors nous demander si l'image renvoyée par la gare telle qu'elle est conçue par l'expert est conforme à celle que s'en fait l'utilisateur, le profane. Quelle dissonance et quelle concordance existe-t-il entre la représentation du concepteur et celle de l'utilisateur ? Quelle différence se dessine-t-elle entre le parcours pensé et le cheminement vécu ? L'analyse de ces écarts serait alors une piste de réflexion sur notre manière de concevoir et apporterait un outil supplémentaire à la compréhension des pratiques profanes.

Si la transcription, la trace, de la représentation des cheminements en gare telle qu'ils sont conçus par l'expert est le plan, quelle peut être la trace de cette représentation des cheminements en gare telle qu'ils sont vécus par l'utilisateur ?

Dans le chapitre « Récits de cheminement : l'imaginaire du piéton est-il multimodal⁸ ? » de l'ouvrage *Villes en gares*, la linguiste Sophie Pène utilise le récit de parcours comme « trace déposée par une mémoire du trajet ». En outre, l'utilisation du récit de parcours sous toutes ses formes (littéraire, journalistique, orale), a pour avantage de s'adapter à tous les temps de l'histoire et à tous les pays du corpus de gares étudié. Le recueil de ces récits historiques de parcours constitue une première matière pour l'analyse des cheminements vécus.

Au-delà de l'aspect historique de notre recherche, celle-ci porte également sur les pratiques actuelles de la marche en gare. L'acquisition du matériau nécessaire à cette étude dans le temps actuel se fera par entretiens semi-directifs. Réalisés dans l'espace-temps du train, ils permettront de recueillir le récit de parcours des voyageurs dans la gare qu'ils

⁶ Stock Mathis, « Habiter comme "faire avec l'espace". Réflexions à partir des théories de la pratique », *Annales de géographie*, 2015, vol. 704, n^o 4, p. 424-441.

⁷ Joseph Isaac, « Ariane et l'opportunisme méthodique », *Les Annales de la recherche urbaine. Gares en mouvements.*, 1996, vol. 71, n^o 1, p. 5-13.

⁸ Pène Sophie, « Récits de cheminement : l'imaginaire du piéton est-il multimodal », dans Joseph, Isaac, éd. *Villes en gares*. L'Aube territoire. La Tour d'Aigues, France: Aube, 1999, pp. 259-271.

viennent de traverser. Le choix de réaliser ces entretiens dans le train circonscrit l'étude aux seuls parcours d'accès au train (les parcours « départs »). Par ailleurs, cette méthodologie permet de recueillir des récits d'expériences dont le souvenir remonte à une période homogène, comprise entre 1 heure et 10 minutes avant l'interview.

Contrairement à la méthode des parcours commentés en temps réel utilisée notamment par Emmanuelle Levy en Gare du Nord⁹, nous faisons ici appel à un récit *a posteriori* d'un parcours passé. Il s'agit donc d'une reconstitution. Faire appel à la mémoire, c'est inévitablement demander à l'interviewé une réorganisation de son souvenir, ce qui peut constituer un biais dont il faut être conscient. Pour autant, c'est surtout à mon sens une manière de faire ressortir les éléments marquants, les points saillants du parcours, auxquels l'interviewé s'est accroché durant son parcours mental et physique, et qui se sont alors imprimés dans sa mémoire. Ainsi, je m'appuie sur la thèse de Jean-François Augoyard selon laquelle ce qui est perceptible est mémorable, et inversement¹⁰. D'autre part, la méthode du récit de parcours *a posteriori* possède cet avantage qu'elle n'impacte en aucun cas le parcours de l'interviewé : celui-ci a été réalisé sans même savoir qu'il devra être raconté, et est donc pratiqué en conditions réelles d'enjeux, de temps, de contexte.

Les données sont donc issues, pour chacune des trois gares, de la collecte de récits de parcours historiques, et de la retranscription de récits de parcours actuels. Leur traitement consiste en leur mise en relation avec les plans de la gare. Cette première confrontation entre les deux représentations d'un même espace permet de spatialiser les discours, et ce au fil de l'évolution d'une même gare. Riche des enseignements méthodologiques acquis par la spatialisation des discours historiques, et grâce à l'analyse de récits de parcours contemporains, l'objectif de la thèse est d'établir une série de prescriptions à usage des concepteurs.

Traitement des données et premiers résultats d'analyse.

Pour donner suite au travail de spatialisation des récits de cheminement, l'analyse comparée des résultats obtenus fait apparaître plusieurs niveaux de lecture.

Dans un premier temps, le tracé des parcours révèle des concordances et dissonances entre espace conçu et espace vécu. Leur relevé donne notamment lieu à des traces de trajets et à des données surfaciques d'occupation du sol de la gare par la marche.

Un second niveau d'analyse permet de déceler, nommer et classifier, les interfaces entre le marcheur et l'espace pratiqué. Ces interfaces, en cela qu'elles ont été mémorables dans le parcours de l'interviewé, se classent en deux catégories : les objets qui ont aidé au parcours, les ressources, et les objets qui ont constitué un obstacle à celui-ci.

Ainsi, l'étude spatialisée des discours permet de déconstruire les composantes qui jalonnent et donnent forme au cheminement en gare. L'idée est ici d'identifier et de définir les éléments tangibles susceptibles de structurer les représentations mentales des usagers. Sophie Pène indique en effet que « l'élément structurant du récit » est *l'objet*. C'est par cet

⁹ Levy Emmanuelle, « Saisir l'accessibilité. Les trajets-voyageurs à la gare du Nord » dans *Espace urbain en méthodes*, Parenthèses., Marseille, (coll. « Eupalinos »), 2001, p. 47-62.

¹⁰ Augoyard Jean-François, « La conduite de récit » dans *Espace urbain en méthodes*, Parenthèses., Marseille, (coll. « Eupalinos »), 2001, p. 97-196.

objet, cet élément tangible, que l'utilisateur décrit son environnement, se le représente et s'oriente : « La progression, en discours, se fait de proche en proche, par mobilisation de la représentation ». Cette représentation mentale construit le cheminement intellectuel de l'utilisateur dans la gare, induisant de fait son cheminement physique. À propos de ces objets (et plus particulièrement techniques selon lui), Antoine Hennion dira qu'ils sont « les principaux contacts des usagers avec la gare comprise comme projet de ses concepteurs¹¹ » :

« Pour qui guette l'utilisateur, figure abstraite parfois extrapolée de l'addition de parcours individuels, parfois noyée dans l'unité plus large de la foule ou du flux, le dispositif technique est un bon révélateur de l'usage-en-situation. L'objet arrête le flux, il découpe un moment d'action, il isole un usager ou en met plusieurs en ordre dans une file, il permet tout simplement l'observation du comportement. Plus encore, il ouvre sur une possible évaluation du caractère plus ou moins "heureux" de la rencontre des usagers avec la gare. »

Tout comme Kevin Lynch dans son ouvrage *L'Image de la Cité*¹² dressait une liste des éléments qui permettent et constituent l'*imagibilité* d'une ville, Sophie Pène propose une catégorisation de ces objets qui servent de support et d'accroche à la représentation. Parmi ceux-ci, on trouve les objets qui relèvent d'un référentiel spatial large ou spécifique, ceux utilisés comme repère, les objets ayant une vocation signalétique, et enfin ceux qui se rattachent à « une classe générique¹³ ».

Ainsi, ces objets jalons du parcours, ces espaces de seuil, font figure de quantum de comportement¹⁴. Ils permettent d'observer ce retour que nous cherchons à une interaction primaire entre le corps en mouvement et l'objet spatial. Le resserrement de notre analyse autour de ces objets, dans un périmètre plus restreint, nous permet de multiplier les plans d'étude. Il ne s'agit plus uniquement du plan du piéton comme unique représentation de l'espace. En effet, comme l'affirme Sabine Chardonnet-Darmaillacq dans ses recherches : « Le plan du pied ne suffit pas à décrire ou projeter l'espace de la marche. Le marcheur emporte avec lui un corps et ses capacités physiologiques et cognitives, sans parler des objets qui l'accompagnent¹⁵. »

C'est sur la base du relevé de ces objets jalons tels qu'ils ont été conçus et vécus que nous entendons dresser, à l'échelle de notre recherche, une série de prescriptions à destination des architectes concepteurs des gares de demain.

¹¹ Hennion Antoine, « La gare en action. Hautes turbulences et attentions basses », *Communications*, 2012, vol. 90, n^o 1, p. 175-195.

¹² Lynch Kevin, *The image of the city*, Nachdr., Cambridge, Mass., MIT PRESS (coll. « Publication of the Joint Center for Urban Studies »), 1960, 194 p.

¹³ Pène Sophie, Ibidem.

¹⁴ Moles Abraham Antoine et Rohmer Élisabeth, *Labyrinthes du vécu: l'espace: matière d'actions*, Paris, Librairie des Meridiens, 1982.

¹⁵ Chardonnet-Darmaillacq Sabine, « La marche, du chemin faisant au faire chemin » dans *Ambiances in action / Ambiances en acte(s) - International Congress on Ambiances, Montréal 2012*, International Ambiances Network., Montréal, 2012, p. 435-440.

Bibliographie

Amar Georges et Hatchuel Armand, *Homo mobilis : une civilisation du mouvement : de la vitesse à la reliance*, Limoges, FYP éditions, 2016.

Augoyard Jean-François, « La conduite de récit » dans *Espace urbain en méthodes*, Parenthèses., Marseille, (coll. « Eupalinos »), 2001, p. 97-196.

Chardonnet-Darmaillacq Sabine, « La marche, du chemin faisant au faire chemin » dans *Ambiances in action/Ambiances en acte(s) - International Congress on Ambiances, Montréal 2012*, International Ambiances Network., Montréal, 2012, p. 435-440.

Cresswell Tim, Lemarchand Mikaël et Gay Christophe, *Ne pas dépasser la ligne! : fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*, Paris, Loco, 2016.

Hennion Antoine, « La gare en action. Hautes turbulences et attentions basses », *Communications*, 2012, vol. 90, no 1, p. 175-195.

Joseph Isaac, « Ariane et l'opportunisme méthodique », *Les Annales de la recherche urbaine. Gares en mouvements.*, 1996, vol. 71, no 1, p. 5-13.

Levy Emanuelle, « Saisir l'accessibilité. Les trajets-voyageurs à la gare du Nord » dans *Espace urbain en méthodes*, Parenthèses., Marseille, (coll. « Eupalinos »), 2001, p. 47-62.

Lynch Kevin, *The image of the city*, Nachdr., Cambridge, Mass., MIT PRESS (coll. « Publication of the Joint Center for Urban Studies »), 1960, 194 p.

Moles Abraham Antoine et Rohmer Élisabeth, *Labyrinthes du vécu : l'espace : matière d'actions*, Paris, Librairie des Meridiens, 1982.

Pène Sophie, « Récits de cheminement : l'imaginaire du piéton est-il multimodal », dans Joseph, Isaac, éd. *Villes en gares*. L'Aube territoire. La Tour d'Aigues, France : Aube, 1999, pp. 259-271.

Ribeill Georges, « Les métamorphoses de la grande gare française », *Les Annales de la recherche urbaine. Gares en mouvements.*, 1996, vol. 71, no 1, p. 54-65.

Thomas Rachel, « La marche en ville. Une histoire de sens », *Espace géographique*, 2007, vol. 36, no 1, p. 15-26.