



HAL
open science

L'espace vécu du métro : aménagement et comportements à Rennes

Ferroudja Habbi

► **To cite this version:**

Ferroudja Habbi. L'espace vécu du métro : aménagement et comportements à Rennes. Sciences de l'Homme et Société. 2019. dumas-02493317

HAL Id: dumas-02493317

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02493317>

Submitted on 27 Feb 2020

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

L'espace vécu du métro Aménagement et comportements à Rennes



© Rennes-Métropole

Ferroudja HABBI

Mémoire de master 2 mention Aménagement et urbanisme
Spécialité : Dynamiques sociales et aménagement des territoires
Session 2019

Sous la direction d'Yvon le Caro

Remerciements

Je tiens à remercier avant tout mon directeur de mémoire Yvon le Caro pour ses conseils et son soutien durant l'élaboration de ce mémoire. Je remercie aussi la STAR et les usagers du métro de Rennes rencontrés sur le terrain qui ont pu m'accorder du temps afin de répondre à mes entretiens.

Enfin, je remercie mon cercle proche, ma famille et mes amis, d'avoir pu me soutenir lors de ces derniers mois pour pouvoir mener ce projet à bon terme.

Sommaire

Sommaire.....	3
Introduction générale	4
Partie 1 : Le métro comme un espace de transport	6
Chapitre 1 .La vie urbaine et le métropolitain	6
Chapitre 2 .Le métro comme espace fonctionnel.....	30
Partie 2 : la vie sociale dans le métro	43
Chapitre 3 .Etre un individu dans le métro	43
Chapitre 4 .L'usager dans l'espace fonctionnel du métro	46
Chapitre 5 .L'espace vécu du métro	54
Partie 3 : l'espace vécu du métro Rennais.....	63
Chapitre 6 .Les hypothèses de la recherche	63
Chapitre 7 .Méthodologie dans le métro rennais	67
Chapitre 8 .Aménagement et comportements dans le métro Rennais	77
Conclusion générale	91
Bibliographie	92
Resources Web.....	94
Table des matières.....	96

Introduction générale

Le métro est un lieu qui a été élaboré dans le but d'offrir aux citadins un moyen de transport plus rapide et plus efficace pour assurer leurs déplacements et pour décongestionner la surface des villes encombrés par les embouteillages. Le métro est structuré par un réseau de voies ferrées emprunté par des rames accessibles depuis les stations, le métro devient ainsi un univers où l'utilité fonctionnelle domine et où les espaces ont été conçus de façon à permettre au voyageur de prendre en charge son déplacement, ces derniers vont guider le voyageur tout au long de son trajet pour mener à bien son voyage.

Le métro a évolué avec l'évolution de la fréquentation du souterrain, aujourd'hui on y trouve des galeries marchandes, des points d'alimentation, de la publicité, des vendeurs à la sauvette, des musiciens. Avec la croissance démographique des villes et l'étalement urbain, le métro est plus qu'un transport en commun c'est un transport de masse. En rentrant dans le métro, l'individu se fond dans cette masse en se comportant de manière à être en accord avec l'ordre consensuel du métro, tout individu qui ne se conforme pas à cet ordre sera gênant et peut être mis à l'écart par des regards ou de l'indifférence. Ces dernières décennies on assiste à une augmentation des déplacements en transport collectifs, ce succès a engendré la saturation de ces derniers en particulier le métro, ce qui a des conséquences sur les conditions de déplacement et provoque du stress et de l'inconfort chez les voyageurs au point que certains d'entre eux craquent.

Pourtant, des solutions ont été mises en place pour réduire cette saturation et accroître le confort des voyageurs comme l'augmentation de la capacité des trains, l'augmentation de la fréquence des rames, le rapprochement des lieux de travail des domiciles. Mais il n'y a pas que ça, des études ont montrées que certains aménagements peuvent placer l'individu dans des situations qui favorisent certains types de comportements et de réactions, José Ferreira (1996) dans l'ouvrage *Métro, le combat pour l'espace* énonce que « l'espace construit dans lequel on évolue agit sur notre psychisme qu'on le veuille ou non ».

Comprendre les comportements qui s'inscrivent dans un espace est essentiel pour suivre l'évolution de l'espace, de la société et de la ville, plusieurs disciplines ont intégrées l'idée d'interaction entre l'homme et l'espace, l'importance de la prise en compte de la notion de vécu, de la subjectivité humaine, du sensible et de l'expérience dans leurs travaux, un grand nombre de ces travaux est issu de la géographie sociale, Armand Frémont dans les années 1970 a créé la notion d'espace vécu dans son ouvrage *la région espace vécu* (1976), Antoine Bailly dans les années 1990 s'intéresse à la relation entre les citadins et le cadre bâti (Sylvie Mauris-Demourieux, 2015, p.24).

Dans ce mémoire on va étudier l'influence de l'aménagement des quais et des voitures du métro de Rennes sur le comportement des usagers et sur l'expérience de voyage dans le métro, l'objectif de cette étude est de répondre à la question principale de recherche qui est : les aménagements du métro modifient ils les comportements au point de changer l'expérience du voyage ? Pour comprendre comment l'aménagement des espaces du métro influence sur le comportement des voyageurs et sur l'expérience du voyage dans le métro on va essayer d'étudier les comportements des usagers, leurs façons d'occuper l'espace des voitures et des quais, ce qu'ils font durant les trajets et comment ils le font et les comportements qu'ils adoptent dans ces espaces pour accroître leur confort.

Pour cela on a organisé notre réflexion en trois parties. Une première partie dans laquelle on a présenté les espaces de la mobilité métropolitaine, on a interrogé l'aspect fonctionnel du métro, ainsi que la prise en compte du sensible dans le métro. Une deuxième partie on a abordé aussi l'aspect fonctionnel du métro pour voir comment et dans quel contexte celui-ci détermine un type de comportement particulier chez les usagers, ensuite on a présenté quelques usages particuliers qui révèlent la présence d'un intérêt social et partagé dans le métro. Une troisième partie qui aborde les questions méthodologiques, on a discuté des stratégies de collecte de données dans le métro de Rennes, ensuite on a présenté l'analyse des données recueillies et des résultats qui répondent aux questions de recherches.

Partie 1 : Le métro comme un espace de transport

Chapitre 1 : La vie urbaine et le métropolitain

La mobilité et la ville

La mobilité urbaine croît partout dans le monde, cette croissance engendre des pollutions diverses, une augmentation de la congestion et une saturation des réseaux de transports, tout cela a poussé l'homme à l'innovation en matière de mobilité, ainsi, le développement des technologies de l'information et de la communication et la crise écologique ont produit un changement profond dans les outils, les usages et les valeurs de la mobilité urbaine (George Amar, 2010).

Cette évolution se traduit par la transition d'un paradigme du transport à un paradigme de la mobilité, ce terme supplantant dans les études ceux de transport, de déplacement et de circulation. Cette transition n'est pas une simple reformulation mais une mutation dans la signification du terme de mobilité, qui ne revoie plus au simple fait de franchir des distances, de traverser des territoires ou d'aller le plus vite possible d'un point A à un point B, la mobilité est centrée sur de nouvelles valeurs qui consistent à créer des liens et des relations aux autres, à explorer des lieux et des territoires, elle n'est plus considérée comme un temps perdu mais comme un temps vécu et intéressant, comme George Amar l'explique dans son ouvrage " Homo mobilis : le nouvel âge de la mobilité : éloge de la reliance" « *Pour en résumer l'esprit, on peut dire que la mobilité est de plus en plus comprise en termes de la création de liens, d'opportunités et de synergies, plutôt que de pur franchissement de distances, à vitesse plus en moins grande. Autrement dit, « la reliance », devient la valeur nouvelle de la mobilité, englobant et dépassant la valeur vitesse-distance qui présidait au paradigme du transport* » (George Amar, 2010, p. 16).

Cette transition se traduit sur les divers plans de la mobilité que ça soit dans les outils, les usages ou les offres de services, ainsi, on voit que le temps d'attente dans les transports devient un temps utilisable, la relation aux autres et aux lieux de transition se transforme, selon George Amar cette transition de transport à mobilité à

crée « une vie mobile » (George Amar, 2010, p.17). L'accent est mis sur la facilité d'usage, l'accessibilité des lieux et les relations, l'information transmise à travers la signalétique, devient ainsi un élément essentiel dans les systèmes de transport. L'évolution de la mobilité affecte aussi les modes de déplacement on voit l'émergence des voitures partagées, des vélos publics. Ainsi la multimodalité s'impose dans la mobilité urbaine en intégrant une variété de mode de transport : individuel, collectif, rapide, lent, mécanisé, doux.

Dans le même temps, certains experts de la mobilité considèrent qu'on est entrés dans une époque hypermoderne, qui se caractérise par le changement du rapport des individus à l'espace en évoquant la notion de l'homme hypermoderne qui selon François Ascher est un homme hyper mobile (Joël Meissonnier et Cyprien Richer, 2015). Aujourd'hui on assiste à un accroissement des déplacements quotidiens des citadins qui se traduit par une localisation de l'emploi et des loisirs de plus en plus hors des communes de résidences, amenant le citadin à parcourir de longues distances pour les relier.

La mobilité peut révéler plusieurs visages, selon le mode de déplacement choisi, selon la distance à parcourir et le temps consacré au déplacement, selon les gens côtoyés et les incidents du voyage mais aussi selon qu'elle soit choisie ou subie. Jean Ollivro énonce « *la réalité du déplacement change notamment selon la distance effectuée, le temps et l'énergie consacrés, les risques éventuels qui lui sont associés, les conditions de confort et d'inconforts qui le caractérise, son coût et sa perception psychologique en tant que plaisir (voyage) ou contrainte (transport)* » (Jean Ollivro, 2005, p.35).

L'un des modes de déplacement au sein duquel la mobilité est perçue comme contrainte c'est le métro, notamment dans les grandes villes où les citadins le prennent quotidiennement. Il n'est pas particulièrement apprécié et donc souvent subi, l'expression populaire "métro, boulot, dodo" représente le rythme quotidien des citadins composé de routines répétées ou le métro est considéré comme une machine subie sur laquelle on n'a aucun contrôle.

Le métro a introduit une nouvelle forme de transport à l'échelle mondiale, construit pour la première fois à Londres, à la fin du XIXe siècle, ce nouveau mode de transport à pour objectif de desservir les villes paralysées par les transports de surface en créant un monde souterrain que les trains parcourent afin de rendre les déplacements urbains rapides, le métro s'est rapidement répandu dans beaucoup de villes dans le monde, il a été considéré comme un moyen important pour moderniser les systèmes de transport¹. A Paris, selon les chiffres clés de la régie autonome des transports parisiens (RATP), plus de cinq millions de voyageurs utilisent le métro chaque jour, ce qui fait du métro le mode de transport collectif le plus utilisé de la capitale, il s'étend sur plus de deux cents kilomètres et comporte seize lignes, essentiellement souterraines qui desservent trois cents stations et des centaines de kilomètres de galeries. Ce réseau a entraîné la création d'une ville souterraine avec ses dynamiques sociales et ses codes spécifiques.

Depuis son inauguration le métro ne cesse d'évoluer avec l'évolution de la société, d'une part par la recherche de la performance et d'autre part par l'évolution des activités qui n'ont pas de relations avec la dimension fonctionnelle du métro tel que le développement des commerces.

Mobilité quotidienne choisie ou subie

Depuis 2007, la population mondiale urbaine dépasse la population rurale, d'après les calculs de l'ONU², en 1950 le pourcentage de la population mondiale vivant dans les zones urbaines n'est que 30%, c'est-à-dire deux tiers de la population mondiale vivaient en zone rurale, au rythme actuel et d'après les projections de l'ONU, ce rapport sera inversé en 2050, ou deux tiers de la population mondiale sera urbaine, environ 66% de la population mondiale qui va vivre en zone urbaine. Ce qui accroîtra la congestion automobile dans les grandes aires urbaines et accentuera la pression sur les ressources et les infrastructures des villes notamment les transports collectifs urbains qui auront un défi à relever, dans un contexte de réduction des

¹ Martha de Alba, D. Miguel Ángel Aguilar « Déplacements urbains et interaction sociale : le cas du système de transport collectif par métro dans la ville de Mexico », *Bulletin de psychologie* 2012/1 (Numéro 517), p. 19-32.

² <http://www.un.org/en/development/desa/publications/2014-revision-world-urbanization-prospects.html>

émissions de gaz à effet de serre et de diminution de l'usage de la voiture dans les villes.

Cette évolution est déjà observée dans la plupart des agglomérations françaises, avec la diminution de la part modale de la voiture au profit des transports collectifs et des modes doux sur la décennie 2000-2010, tandis que les déplacements en transports collectifs ont augmenté de 21% (OMNIL, 2013), ce succès des transports collectifs auquel s'ajoute la croissance démographique a des conséquences désagréables sur les conditions de déplacement des voyageurs, leur niveau de saturation durant les heures de pointe provoque de l'inconfort, de la fatigue et du stress chez les usagers (Emmanuel Munch, 2017, p.2).

Aujourd'hui, on a tous besoin de se déplacer et nos déplacements peuvent être choisis, comme ils peuvent être obligés.

Les déplacements obligés : les urbains se déplacent de plus en plus sur de plus grandes distances, l'étalement des villes vers des banlieues pavillonnaires éloignées, le coût de l'immobilier en centre urbain, la concentration des bassins d'emploi, les obligent à se déplacer pour aller travailler, pour faire les courses, pour aller à l'université ou à l'école, ces déplacements quotidiens sont indispensables et les citadins ne peuvent se libérer de ces contraintes en choisissant un logement proche de leur travail, des commerces ou en travaillant à domicile ou dans les tiers-lieux (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), 2015, p.4). Tous ces déplacements contribuent à la croissance des mobilités urbaines, une croissance insoutenable qui produit de plus en plus des congestions insupportables, cette congestion concerne d'abord le réseau routier mais dans des villes comme Londres ou Paris, certaines lignes de métro sont également touchées ou sur le point de l'être (Daniel Kaplan & Bruno Marzloff, 2008, p.17).

Ces déplacements pour le travail, pour des raisons économiques ou géographiques et qui rallongent notre journée constituent une mobilité subie plutôt que choisie.

Selon Francis Demoz³, les trajets se sont allongé depuis 1998, dans son article « Domicile-travail, la mobilité subie augmente » il énonce qu'en 2010 les français mettent en moyenne 50 minutes par jour pour aller et revenir de leur domicile à leur lieu de travail, une durée s'est allongée de 10 minutes en douze ans. Ces trajets sont deux fois plus long en régions parisienne, ou les franciliens mettent en moyenne 68 minutes par jour pour aller au travail et en revenir, c'est deux fois plus que le temps mis dans les petits pôles urbains. Selon Francis Demoz, ces déplacements sont souvent source de fatigue, une étude de la DARES⁴ montre que 15% des actifs français considère ces déplacements domicile travail comme une source de fatigue, une fatigue liée à la durée du trajet et au mode de transport utilisé.

Pour ce qui est des **déplacements choisis**, ils sont synonymes de liberté, contrairement aux déplacements subis pour des raisons géographiques ou économiques, ils sont de plus en plus appréciés par les individus, ce sont les déplacements pour les vacances et pour les loisirs. Avec le développement du transport aérien, les individus se déplacent de plus en plus loin pour leurs vacances, ces déplacements sont devenus faciles avec l'amélioration des transports en communs et l'accroissement des voitures particulières (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), 2015, p.4).

Selon le créateur du groupe chronos Bruno Marzloff⁵, un nouveau concept apparait celui de la « *démobilité* » et qui consiste à diminuer les déplacements subis et à favoriser les déplacements choisis. Afin de mettre en pratique ce concept, la SNCF à lancé une expérimentation en 2013 sur le décalage des horaires, ainsi, les employés du siège social de SFR, à la Plaine Saint-Denis peuvent travailler en horaires décalés, de 7 h à 15 h au lieu des horaires de 9 h à 17 h, la Plaine Saint-Denis à été choisie car plusieurs entreprises sont implantés sur le site, ce qui a engendré une saturation des transports en commun, en heures de pointe les trains sont pleins à 250%, alors qu'ils ont des taux d'occupation de 40% le reste du temps. L'objectif de la SNCF est de parvenir à réduire de 10% la demande de transport aux heures de pointe.

³ <http://francisdemoz.fr/domicile-travail-la-mobilite-subie-augmente/>

⁴ Le service d'études et de statistiques du ministère du travail

⁵ <http://francisdemoz.fr/le-concept-de-demobilite-est-il-en-train-demerger/>

Le décalage des horaires a été déjà testé à Rennes⁶ en 2012, selon une étude menée sur la ligne de métro de Rennes entre 2009 et 2010 un phénomène d'hyperpointe se produit tout les matins entre 7h40 et 8h sur toute la ligne de métro et particulièrement à la station ville Jean-université.

Ville Jean-Université qui dessert l'université Rennes 2. Face à cette situation l'université Rennes 2 a décidé de décaler d'un quart d'heure le début d'une moitié de ces cours, contribuant ainsi à fluidifier le métro pendant l'heure de pointe. Une étude menée 46 semaines après le décalage des cours montre que la différence est visible entre la situation d'avant et celle d'après la mise en place du décalage.

Pour diminuer la part des déplacements obligés et accroître les déplacements choisis, le numérique est un levier essentiel avec le télétravail, le e-commerce, la e-administration. Enfin, la démobilité passe aussi par des solutions comme le travail dans des tiers-lieux. Toutes ces pratiques vont permettre de réduire les mobilités urbaines subies, mais seules elles ne feront pas tout le travail, l'aménagement des territoires doit aussi prendre en compte la mobilité choisie par les urbains et la mobilité subie en raison de l'organisation de l'espace et des activités (Owni⁷, 2010).

Les espaces de la mobilité métropolitaine

Le voyage en métro est dirigé par une suite d'espaces, dans cette sous-section on va essayer de décrire ces espaces dans lesquels les voyageurs du métro pratiquent leur mobilité quotidienne ou occasionnelle. Nous suivrons le parcours d'un trajet en métro pour ordonner cette exploration d'une ligne type.

Les entrées du métro

Les entrées du métro sont importantes dans l'identité visuelle du métropolitain parce que ce sont les premiers objets visibles du réseau de transport, elles ont un rôle de transition entre la ville et le métro, leur esthétique leur donne le rôle de point de repère qui permet à chacun de situer dans la ville par rapport à une station de métro, en règle générale les entrées du métro se font dans la rue, sur les trottoirs, elles sont généralement placés à des endroits stratégiques de la ville, dans des places ou des

⁶ <https://etudiant.lefigaro.fr/vie-etudiante/news/detail/article/rennes-comment-l-universite-a-desengorge-les-transport-en-decalant-ses-cours-9894/>

⁷ <https://www.pop-up-urbain.com/contre-le-mythe-de-la-lenteur-salvatrice-la-demobilite-owni/>

carrefours, dans certaines villes les entrées du métro se font dans des immeubles, le métro est lié aux rues, aux axes urbains, à la ville, c'est dans la rue qu'on cherche le métro et c'est dans la rue qu'on en ressort.

Prendre le métro commence toujours par monter ou descendre un escalier, les entrées du métro ont en commun cet escalier qui permet la montée ou la descente dans chaque station, ce simple escalier descendant depuis le trottoir dans le sous-sol montre la délicate transition entre la ville et le réseau, ce qui fait du métro un monde souterrain replié sur lui-même avec un seul lien à la surface de simples escaliers creusés au milieu des rues.

Ces escaliers confrontent à l'épreuve de la mobilité toute personne présentant des difficultés dans la pratique de la marche (personne en fauteuil roulant, personne âgé, personne avec poussette, valise,...).



Figure 1 : Station Rue du Bac à Paris (© Structurae [fr]: Image-ID:228391)

Certaines stations sont équipées aussi d'ascenseurs ou d'escaliers mécaniques qui accompagnent la remontée en surface depuis la station.

Les stations aériennes disposent toutes d'ascenseurs ou d'escalier mécaniques, et sont généralement de simples quais couverts dans le prolongement des viaducs.



Figure 2 : Station de métro Bilbao à Madrid (©Voyage Discount)

Les stations de métro ont généralement plusieurs entrées, ce qui évite de traverser les voies de circulations. Enfin, les entrées du métro constituent l'espace de transition physique entre la ville et le réseau de transport métropolitain. Ces entrées constituent dans l'espace urbain la partie visible d'un réseau complexe.

La station du métro

Les stations de métro dans l'espace souterrain sont des points d'arrêt défini sur le réseau du métropolitain, elles permettent l'accès des voyageurs à une rame de métro, la station de métro peut être souterraine ou aérienne, lorsque la station est souterraine son accès se fait par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entrées de métro suivies de couloirs permettant l'accès aux quais.

Les stations de métro sont généralement disposées selon une structure type qui comprend un accès à la voie publique menant à une salle de distribution et reliée aux quais par des escaliers et des couloirs.

La station de métro constitue l'espace économique du réseau métropolitain, c'est d'abord un espace de vente de tickets car l'utilisation du métro est payante, en outre, on assiste aujourd'hui à une marchandisation des stations de métro qui accueillent des magasins et offres de services.

Descendre ou monter dans une station pour prendre le métro est une véritable épreuve physique et sensorielle pour le voyageur, le réseau métropolitain accueille

un nombre considérable d'escaliers qui se succèdent les uns aux autres ainsi, l'épreuve du métropolitain devient un exercice physique, prendre le métro revient aussi à déambuler le long d'un parcours où l'information visuelle et sonore est surabondante à cela s'ajoute le contact physique avec les autres, le bruit de fond, les courants d'air dans les couloirs et sur les quais, les usagers éprouvent aussi des différences de températures qui participe à une sensation d'inconfort.

Entrer dans une station de métro amène le voyageur à se confronter à des dispositifs de contrôle, à des objets destinés à la vente et d'autres destinés au contrôle, tous ces objets submergent les dispositifs d'informations qui sont sensés aider les voyageurs du métro dans leurs mobilités.



Figure 3 : Borne d'achat de titres de transport Bruxelles métro de paris (© wikipedia)



Figure 4 : barrières de contrôle métro de (© wikipedia)



Figure 5 : Caméra de vidéosurveillance (© wikipedia)

Ces dispositifs de contrôle ont un impact sur la pratique de la mobilité quotidienne des usagers du métro, notamment les barrières de contrôle des billets. Dans des villes comme Rennes ou Lille, le contrôle des titres de transport se fait uniquement en passant le ticket ou la carte de transport à l'endroit prévu à cette effet, le voyageur qui voudrait y frauder n'aurait pas de difficulté puisque aucune barrière physique n'est installée pour limiter le déplacement des usagers. A Paris, les barrières de contrôle ne cessent d'évoluer pour arriver à des barrières qui impliquent différentes étapes de passage, la première étape on valide son ticket ou titre de transport puis on pousse le tourniquet débloqué à la validation du ticket, ensuite on pousse la porte débloquée aussi par la validation du titre de transport.



Figure 6 : Barrière de contrôle des billets métro de paris (© fr.wikipedia.org)

La fraude dans le métro ne cesse d'évoluer au même temps que l'évolution des dispositifs pour l'empêcher. Ce qu'on peut remarquer chez les usagers du métro c'est que la plupart des voyageurs qui sont en règle ne s'opposent pas aux usagers qui désirent frauder, ils les aident même en retenant les portes pour qu'ils puissent passer.

Pour le voyageur qui prend le métro très rarement ou pour la première fois ce dispositif de barrière à tourniquet peut devenir un objet d'angoisse, il faut être rapide pour la passer car elle peut se bloquer rapidement, ainsi une personne âgée ou présentant des difficultés sera mise à l'épreuve. D'ailleurs on voit souvent des personnes bloquées entre le tourniquet et la porte ce qui peut écarter des usagers occasionnels de l'usage du métro pour leurs déplacements.

Le dispositif des barrières à tourniquets complété d'une porte pour lutter contre la fraude dans le métro de Paris devient une épreuve pour les usagers car passer ce dispositif avec des valises ou un fauteuil roulant est inconcevable.

Longtemps le métro ne fut qu'un lieu de circulation, un espace à vocation purement fonctionnelle, une évolution a mis fin à cette état de chose transformant un espace conçu pour la simple fonction de circulation en espace marchand urbain.

A Paris, depuis les années 1970, l'évolution technologique et l'automatisation des contrôles a rendu le métro perméable à la ville et à ses activités, afin d'améliorer la qualité de service offert aux usagers, l'espace du métro accueille de plus en plus d'animations et d'activités commerciales (Peny André, 1992, pp. 17-23). Aujourd'hui ce sont plus de 460 boutiques qui se sont installées dans les espaces du métro.

Ces commerces s'adressent à une clientèle de passage diversifiée, le métro à cet avantage d'emmener des centaines de milliers de voyageurs quotidiens et avec la diversité des enseignes présente aujourd'hui sur le réseau métropolitain, les usagers trouvent tout sur leur trajet ils n'ont plus besoin de faire des détours cette marchandisation reflète notre société qui veut aller toujours plus vite.



Figure 7 : Kiosque métro de Toronto (© wikipedia) Figure 8 : Forum des halles métro de Paris (© wikipedia)

Il faut toutefois noter que dans les villes plus petites, la taille des stations de métro ne permet pas d'accueillir des activités commerciales, qui ne seraient de toute façon pas rentables étant donné leurs flux piétons plus modestes. L'association entre métro et activités commerciale n'est donc pas absolue.

Dans le métro une fois passé les barrières de contrôle s'ouvrent à nous les couloirs de correspondance, leurs longueurs varient en fonction de la taille de la station, leur tracé est le plus direct possible, afin de faciliter au maximum la circulation des voyageurs et d'éviter les bouchons. Aujourd'hui on assiste à la marchandisation et la surabondance de l'information dans ces espaces qui sont couverts de publicités et d'informations sollicitant les usagers.

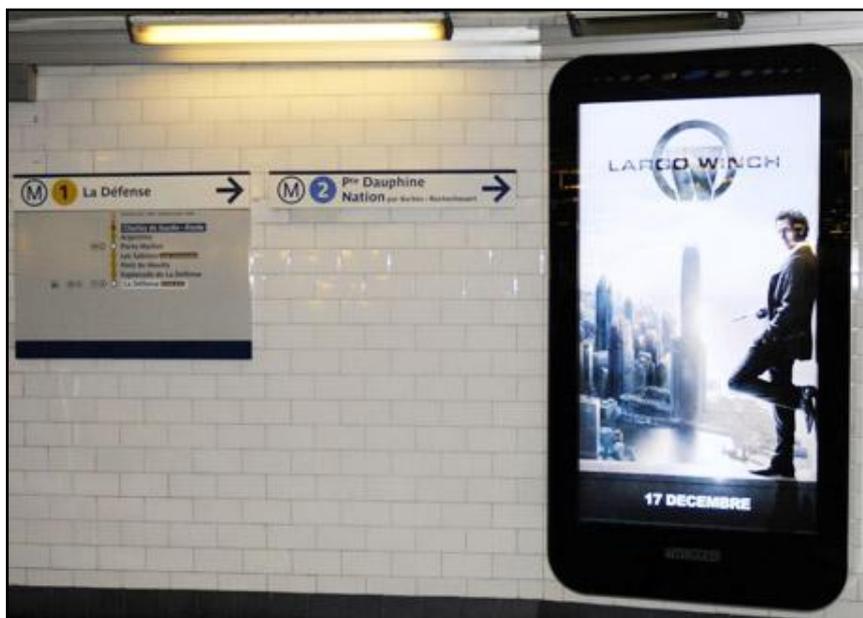


Figure 9 : Couloir du métro de paris, informations et publicités (© consommateurs - Sampleo)

La publicité est omniprésente dans le quotidien des voyageurs du métro, elle tient une place importante dans le parcours de mobilité des usagers, ces derniers ont tendance à se détourner de cette sollicitation visuelle massive ce qui tend à l'effet totalement inverse de son objectif.

A Paris, la publicité est un des grands classiques du paysage du métro parisien, depuis 1900, le métro de Paris est l'endroit de la capitale où la densité de la publicité est la plus forte (Genzel David, 1976, pp. 95-107). Ainsi, les parisiens transportés par

le métro ne peuvent ignorer les affiches publicitaires abondantes sur leurs parcours quotidiens.

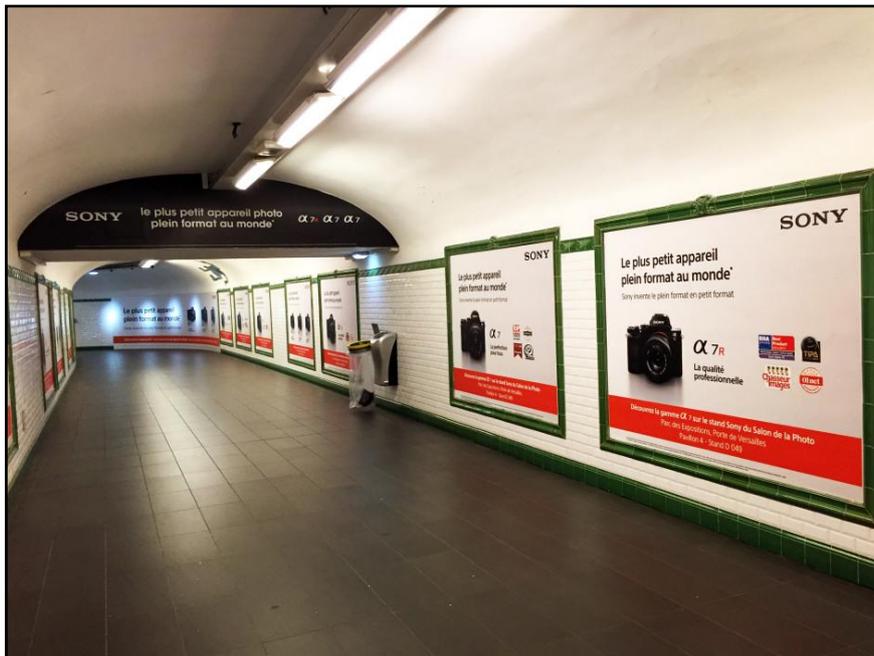


Figure 10 : Publicité dans les couloirs du métro parisien (© Forum HardWare.fr)

Métrobus, la régie qui détient l'exploitation des affichages publicitaires du métro parisien capte chaque jour une audience de 2.9 millions de voyageurs en proposant 60 000 faces publicitaires dans le métro de Paris.



Figure 11 : Publicité dans le métro de Rennes (© www.mediatransports.com)

Dans le métro, la publicité peut s'implanter partout, dans les stations, dans les couloirs, dans les voitures, et peut même recouvrir une rame avec la technique de l'habillage. La publicité y jouit d'une certaine liberté, une même affiche peut être

répétée sur des dizaines de mètres est possible dans le métro ce qui n'est pas possible en ville. La publicité dans le métro a pour fonction de décentrer les voyageurs et de détourner leur attention du lieu dans lequel ils sont, de nombreux observateurs soulignent que la publicité rassure dans le métro car elle diminue l'isolement et le sentiment de solitude qui devient insupportable dans le monde souterrain du métro (Marchal Anne-Aurélie, 2008, P.37).

La RATP s'est rendu compte rapidement de la nécessité d'intégrer la publicité à son espace, consciente de la vitalité et de l'animation qu'elle pouvait apporter au monde souterrain du métro. La publicité et l'animation permettent de rendre l'espace fonctionnel du métro plus vivant, elles ont tendance à rendre le métro plus supportable et à faire oublier aux usagers la nécessité de descendre sous terre (Marchal Anne-Aurélie, 2008, P.38).

En même temps, comme la publicité est mal perçue en France elle contribue à donner une image peu valorisante du métro, son abondance dans les couloirs du métro fait de ce dernier un lieu singulier. (Marchal Anne-Aurélie, 2008, p.39).

Dans les couloirs du métro, la publicité cohabite avec l'ensemble des dispositifs d'information, tel que les plans du réseau, les écrans d'information en temps réel sur l'état du réseau ainsi que la signalétique qui sert à orienter les usagers dans le métro.



Figure 12 : Dispositifs d'informations et signalétique en station
(© Jérôme Denis & David Pontille, 2010)



Figure 13 : panneau d'information
(© Valentin Haüy, 2006, fiche accessibilité : transport)

La signalétique est un instrument d'aide à l'orientation, elle transforme l'espace et participe à la production d'un environnement qui appartient à la fois à l'architecture et au langage, ces panneaux directionnels constitués de formes graphiques inscrites sur des morceaux de tôle fixés aux murs font des stations de métro un espace circulaire avec son propre mode d'emploi et participent à une meilleure accessibilité du métro pour les personnes ne parlant pas français ou illettrées (Jérôme Denis, David Pontille, 2010, p.40-46).



Figure 14 : Signalétique dans le métro de Rennes (© fr.wikipedia.org)

L'un des métros les plus performants graphiquement est le métro de Paris, les entrées et les sorties des stations sont toujours numérotées, les lignes sont repérables par leur numéro ou leur couleur, les directions sont indiquées par des flèches.

Dans les années 1990, la RATP a unifié graphiquement l'ensemble de son réseau de transport, les éléments graphiques ont été standardisés, leur nombre a augmenté dans les stations, selon les concepteurs de cette signalétique, ces formes graphiques ont pour but de guider le voyageur du début de son trajet jusqu'à son arrivée (Jérôme Denis, David Pontille, 2010, P.3). Jérôme Denis et David Pontille énoncent « *la signalétique de la RATP fait ainsi partie d'un ensemble d'éléments qui ont profondément transformé les environnements mis à la disposition des voyageurs et qui ont donc renouvelé les conditions même de leur expérience de mobilité* » (Jérôme Denis, David Pontille, 2010, p.3).



Figure 15 : Signalétique dans le métro de paris (© ratp.fr)

L'information dans les stations de métro n'est pas seulement visuelle, l'oreille des voyageurs est aussi sollicitée dans le métro, les messages sonores adressés au voyageurs par les hauts parleurs dispersés un peu partout dans les stations sont destinés à informer les voyageurs sur l'état du réseau, ils servent aussi à diffuser des messages de sécurité ou de prévention. Ces messages peuvent être préenregistrés ou énoncés en direct selon la nature et la temporalité du message. Dans le cas du métro parisien, Paris étant une ville touristique, les messages diffusés dans le métro sont presque tous préenregistrés dans plusieurs langues. Les annonces essentielles sont diffusées en deux autres langues que le français, l'anglais en seconde langue puis une troisième langue qui dépend de l'emplacement géographique.

Ces messages sonores participent aussi à une meilleure accessibilité pour les personnes atteintes d'une déficience visuelle et aident à informer les autres voyageurs, pour que ces messages sonores soit efficaces ils doivent être clairement entendus dans les stations ou sur les quais sans « casser les oreilles des voyageurs ».

L'information quelle soit visuelle ou sonore est essentielle dans le métro, elle aide à améliorer la mobilité des usagers, son objectif est de rendre le réseau fluide et les voyageurs autonomes. Dans le but de rendre le métro plus humain, les messages sonores longtemps enregistrés en voix de synthèse ont été remplacés par de véritables voix humaines.

Les quais du métro

Dans le parcours de mobilité dans le métro, le quai est un espace qui possède une double fonction, d'une part il est destiné à l'attente puisqu'il a des places assises, et d'autre part il est destiné à la circulation. Cette circulation est délimitée par une signalétique au sol, l'attente sur le quai est généralement courte et souvent entourée de beaucoup d'autres voyageurs. Philip Gargov énonce dans son article *le quai de métro, laboratoire de la ville du futur* que cet espace rassemble un grand nombre de contraintes, le quai est un espace souterrain et étroit qui accueille une grande densité de population variable dans son affluence, à cela s'ajoute la dangerosité des voies et la marchandisation de cet espace par l'invasion publicitaire.



Figure 16 : Quais de la station maison blanche, métro de Paris (© fr.wikipedia.org)

Sur les quais du métro les usagers trouvent une série d'objets : bancs, signalétique, panneaux d'information, plans de rue. Comme dans la station de métro, sur le quai aussi l'information est surabondante, on trouve la publicité, les informations relatives à la sécurité, les indications d'itinéraires, il faut aussi ajouter les dispositifs de surveillance et les distributeurs. La différence avec la station c'est que l'espace du quai est restreint et dangereux et il doit réguler des flux de voyageurs important dans un temps très court.



Figure 17 : Quais de la station Jaques Bonsergent a Paris (© wikipedia)

Comme Philip Gargov l'écrit dans son article *le quai de métro, laboratoire de la ville du futur* que le quai de métro est une rue à l'échelle réduite, comme la rue, le quai est un lieu de passage et de desserte vers les couloirs et les sorties, comme la rue, il y a les autres. Dans la rue, comme sur les quais du métro y a des gens qui lisent, qui téléphonent, cette présence des autres voyageurs implique des interactions.

La plupart des stations de métro disposent de quais dans une configuration de face à face, chaque quai correspond à une direction de la ligne, ces quais se situent de part et d'autre des voies de circulations du métro. Il existe aussi la configuration centrale, présente généralement dans les stations terminus d'une ligne, où la montée et la descente des voyageurs se font sur la même plate forme.



**Figure 18 : Configuration de quai de métro « face à face »
Station Saint Augustin du métro de Paris (© Wikipédia)**



**Figure 19 : Configuration de quai de métro centrale
Station Télégraphe du métro de Paris (© Wikipédia)**

La configuration de quais en face à face est intéressante, on peut assister à des interactions car les voyageurs des deux quais sont tournés les uns vers les autres, ceux qui vont dans une direction regardent ceux qui vont dans l'autre direction, il n'est pas rare de voir des sans-abris se disputer ou se parler d'un quai à l'autre, plus largement le métro peut nous faire assister à des interactions entre les voyageurs de deux quais différents. Avec l'arrivée des lignes automatiques qui sont régulés depuis

des centres de contrôle, des barrières ont été installées le long des quais de toutes les lignes pour éviter tout accident. Ainsi, les voyageurs se retrouvent coincés entre le mur de la station et les barrières et ne peuvent pas voir ce qui se passe sur le quai d'en face, sauf lorsque les barrières sont transparentes comme à Rennes.

La rame du métro

Si on prend l'exemple du métro parisien, son matériel roulant est composé aujourd'hui de neuf types de rames différentes, cinq de ces types sont à roulement sur pneumatiques et quatre sont à roulement sur fer, par ailleurs le métro parisien compte aujourd'hui deux lignes dont les rames sont automatiques c'est-à-dire sans conducteurs.

Depuis 1900, les rames de métro ne cessent d'évoluer dans la technologie, dans le confort mais aussi dans la sécurité. Au début, les rames qui circulent sur le réseau parisien étaient des caisses courtes en bois, elles s'inspirent du tramway qu'elles remplacent, l'incendie de la station Couronnes en 1903 entraîne le changement progressif de toutes les rames en bois, qui ont été remplacées par les rames Sprague-Thomson avec une enveloppe métallique.



Figure 20 : Rame Sprague à côté d'un MF 2000 à la station porte d'Ivry
(© http://www.art-nouveau.wikibis.com/metro_de_paris.php)

En termes de gabarit, l'ensemble des lignes du métro de paris sont au même gabarit (2,40 mètres de largeur), avec des capacités comprises entre à peu près 600 et 700

voyageurs par rame. Le nombre de voitures composant les rames varient entre 3 à 6 voitures en fonction des lignes⁸.

Pour étudier les espaces de la rame nous prendrons un wagon type du métro de Paris, la rame choisie est une rame avec conducteur, composée de wagons non communiquant, cette rame peut accueillir 425 personnes lorsqu'elle est complète. Un wagon de cette rame compte 24 places assises permanentes et 32 places sur strapontins, soit un total de 56 places assises et environ 85 personnes debout selon les chiffres de la RATP.

⁸ http://www.artnouveau.wikibis.com/metro_de_paris.php

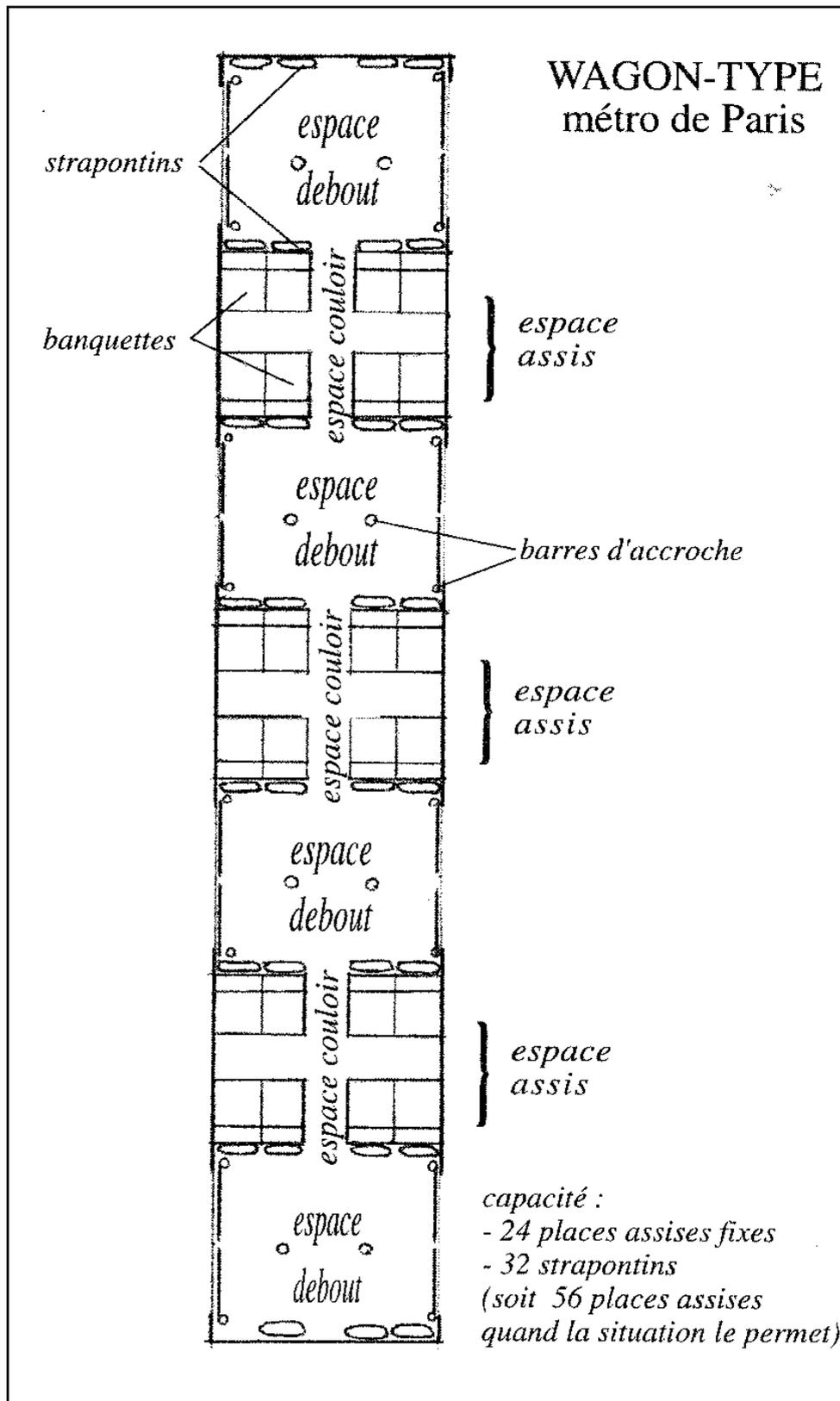


Figure 21 : (© JOSÉ FERREIRA, métro le combat pour l'espace)

L'espace assis dans ce wagon est organisé selon deux banquettes se faisant face, c'est-à-dire quatre places qui sont disposés de part et d'autre du wagon et séparé par un couloir très étroit d'environ 50 cm, lorsque les personnes sont assises sur sièges côté couloir, on est certain de les toucher on passant. L'écart entre les deux assises qui se font face est très étroit, il est d'environ 50 cm qui vont devoir loger deux paires de jambes.

Cet espace assis accueille donc 8 personnes, il est délimité comme une partie à part, isolée du reste, l'avantage étant que cet espace assis accueille 3 à 4 fois moins de personnes que l'espace debout qui peut accueillir jusqu'à 35 personnes sur une surface comparable. Par comparaison, l'espace debout est un espace repoussant aux heures de pointes (José Ferreira, 1996, p.21).

Ce type d'aménagement spatial nous oblige à être en proximité physique avec des inconnus ce qui n'est pas toujours évident, si certains usagers respectueux essayent de ne pas entrer dans la zone personnelle des autres voyageurs, d'autres ne se font pas de complications et grignotent l'espace personnel de leur voisin ou génèrent des contacts physiques perçus comme désagréables par certains personnes ou dans certains contexte relationnels.

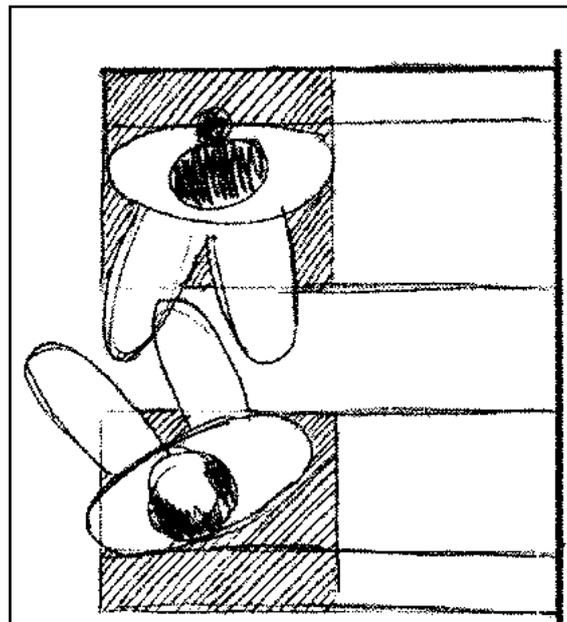


Figure 22 : (© José Ferreira, métro le combat pour l'espace)

Dans l'espace debout de ces wagons on trouve aussi les strapontins, ces places assises sur lesquelles le voyageur peut s'asseoir lorsque l'espace debout n'est pas rempli, mais aux heures de grande affluence, le voyageur doit se lever pour libérer de l'espace car étant assis sur le strapontin il occupe deux place debout (José Ferreira, 1996, p.23).

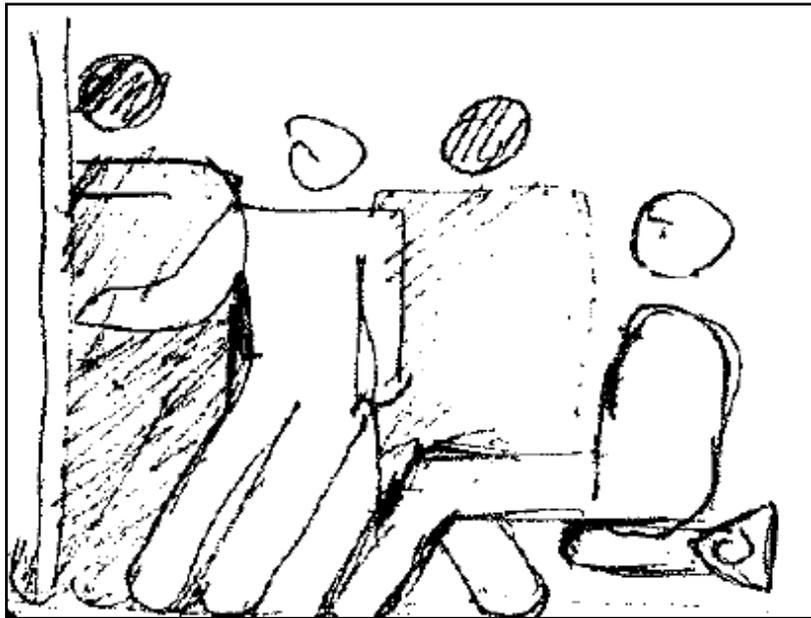


Figure 23 : (© José Ferreira, métro le combat pour l'espace)

Dans l'espace debout y a aussi les barres d'accroche qui sont installées au centre de cet espace et qui servent à s'y tenir quand on est debout pour ne pas tomber, mais quand l'espace debout est rempli elle devient inaccessible, ce qui provoque une concentration de voyageurs dans cet espace qui est destiné aussi à la circulation. Ces barres d'accroche favorisent ainsi les rapports de gêne entre les voyageurs (José Ferreira, 1996, p.41).

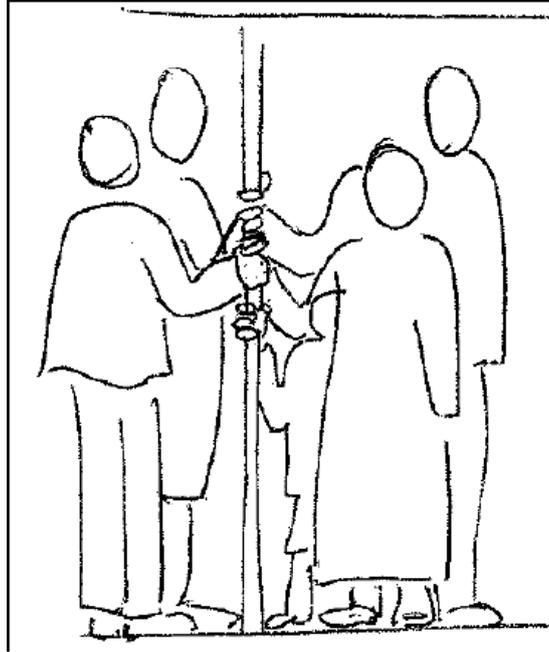


Figure 24 : (© José Ferreira, métro le combat pour l'espace)

Chapitre 2 : Le métro comme espace fonctionnel

Les caractéristiques de l'espace transport

On va essayer à travers l'étude qu'a réalisé Eliséo Véron sur le métro de Paris d'étudier les caractéristiques qui font du métro un espace destiné au transport, l'idée est de montrer comment l'aménagement et l'organisation des espaces du métro va façonner la manière dont les voyageurs utilisent ces derniers.

En 1986, Eliséo Véron a réalisé une étude pour la RATP pour l'implantation du câble de fibre optique dans le réseau du métro parisien, l'étude « métro empire des signes : stratégies pour le câble » a dépassée la seule l'implantation de ce câble qui permet le transfert de données immatérielles, Eliséo Véron a cherché à mettre au point un langage de description des espaces du réseau, qui lui a permis de tracer des cartes par rapport à l'implantation du câble, de construire une typologie des espaces du réseau par rapport au récit du voyage et une typologie des comportements des voyageurs, l'articulation entre les dimensions spatiales et les comportements lui a permis de caractériser les espaces types du métro associés aux différentes étapes du récit du voyage.

L'objectif du sociologue et sémioticien est de montrer comment les espaces du métro influencent le mouvement des voyageurs. Il a distingué trois dimensions des espaces du réseau. La première est progressive, c'est l'espace à dominante progressive où le voyageur avance dans une direction donnée, c'est un espace qui dit au voyageur « avancez ». La deuxième est connective, elle demande au voyageur de faire un choix, lui disant « choisissez ». La troisième est la dimension d'attente, c'est l'espace d'attente qui dit au voyageur « ne bougez pas » (Eliséo Véron, 1986, p.9)

Pour Eliséo Véron la RATP prend en charge le trajet du voyageur à travers l'organisation spatiale du métro, ainsi le trajet du voyageurs se déroule autour des ces trois comportements (avancer, choisir et attendre) et du comportement de « charge » lorsque le voyageur va acheter un ticket ou consulter un plan ou une carte.

Le croisement des dimensions spatiales et des comportements des voyageurs a permis à Eliséo Véron de définir les espaces types du métro qui correspondent aux différentes étapes du récit du voyage qui commence par l'entrée dans le métro, la prise d'une voiture, puis la sortie de l'espace métropolitain, ces espaces types sont : le sas d'entrée et de sortie, l'espace connectif d'entrée et de sortie, l'espace connectif interne, le quai, la rame et les couloirs.

Le sas représente l'espace situé depuis l'entrée du métro jusqu'aux tourniquets, il articule entre deux univers celui de l'espace urbain et celui du réseau de transport. Cet espace est caractérisé par un double flux, les flux d'entrée et de sortie des voyageurs, le voyageur qui entre dans le métro sera dans une dimension progressive vers les tourniquets, ces derniers constituent pour Eliséo Véron les lieux des rituels d'entrée et de sortie, pour le sas de sortie il commence de la porte de sortie jusqu'à la rue, le voyageur sera aussi dans une dimension progressive, sauf dans le cas où plusieurs sorties sont proposées, le voyageur sera alors dans une dimension connective, guidé par une signalétique. Le sas est aussi l'espace où l'on observe le plus le comportement de charge quand le voyageur prend en charge son trajet par l'achat d'un ticket ou consulte un plan ou une carte (Eliséo Véron, 1986, p.33).

L'espace connectif d'entrée et de sortie correspond à l'espace situé entre les tourniquets et les couloirs, le voyageur va faire un choix entre deux directions, dans le cas de l'espace connectif de sortie le voyageur sera dans une dimension progressive vers la sortie, sauf dans le cas où plusieurs embranchements de sorties lui sont proposées avant la porte de sortie il sera donc dans une dimension connective et fera un choix (Eliséo Véron, 1986, p.34).

L'espace connectif interne correspond à l'espace où plusieurs couloirs se croisent, dans le cas d'une station avec plusieurs lignes, dans cet espace le voyageur doit faire un choix pour continuer son trajet, dans ce cas le couloir dont la dimension progressive est dominante va devenir un espace hétérogène avec ses multi-directions et ses multifonctions (Eliséo Véron, 1986, P.35).

Le quai est avant tout un espace destiné à l'attente du voyageur avant l'arrivée de la rame, mais il peut devenir un espace à dimension progressive au moment où la rame arrive à quai et que les voyageurs des wagons vont progresser vers la sortie, que les voyageurs qui attendent sur les quais montent dans les wagons. Le quai peut devenir aussi à dimension connective dans le cas où plusieurs sorties sont proposées au voyageur ou dans les stations de correspondances, c'est un espace où s'observent aussi des comportements de charge, quand un voyageur cherche des informations sur son trajet en consultant une carte, le quai devient ainsi un espace avec une hétérogénéité de comportements (Eliséo Véron, 1986, p.36).

La rame c'est l'espace où s'observent beaucoup plus les comportements non narratifs comme la lecture, l'écoute de la musique, etc. la rame n'est pas un espace type de la station elle appartient au réseau, dans la rame un seul comportement domine c'est l'attente. On peut observer de la progressivité dans la rame, dans le cas du déplacement le long des wagons avant la descente, Il y a aussi le comportement de charge, quand le voyageur consulte le panneau présentant le parcours de la ligne situé au dessus des portes (Eliséo Véron, 1986, p.37).

Les couloirs c'est des espaces caractérisés par la dimension progressive, le voyageur est guidé par la signalisation.

D'autres espaces s'articulent avec ces espaces-type du récit du voyage comme les escaliers mécaniques internes, les escaliers mécaniques donnant sur la rue, les tapis roulants, dans ces espaces le voyageur est en attente car la dimension progressive est prise en charge par l'espace lui-même.

Cette étude montre que l'espace du métro est organisé de façon à faciliter le déplacement des voyageurs, en prenant en charge leur déplacement, la dimension fonctionnelle du métro a motivé cet aménagement spatial.

Les marqueurs relatifs au transport

Les marqueurs du transport dans le métro sont posés sur les murs, au sol ou sur des panneaux, ils servent à informer, guider et faciliter le déplacement et l'orientation des voyageurs dans les espaces du métro, ce sont généralement tous les signes qui formulent des autorisations, des recommandations ou des interdictions dans le métro, on retrouve ainsi, les panneaux qui interdisent les accès, comme le panneau jaune qui interdit sous peine de danger l'accès aux rails posé à l'avant et à l'arrière des quais.



Figure 25 : Station arts et métiers, métro de Paris (© fr.wikipedia.org)

On retrouve aussi les marquages au sol sur les quais qui indiquent grâce à des flèches les mouvements de sortie et d'entrée des voyageurs dans la rame, ce qui permet de gérer les flux surtout aux heures de grande affluence.



Figure 26 : Les marquages au sol sur les quais, station Brochant, métro de paris (© Wikipédia)

Ces marqueurs regroupent généralement tous les signes qui précisent la conduite à avoir dans certains espaces du métro, comme les escaliers mécaniques où il est indiqué qu'il ne faut pas s'asseoir sur les bandes utilisées pour se tenir et qu'il faut tenir la main des enfants en bas âge. On retrouve aussi sur les portes de sortie du métro les signes qui indiquent qu'il faut faire passer les enfants et les bagages d'abord.

Pour ce qui est des voitures du métro, on retrouve des marqueurs qui indiquent la conduite à respecter pour le bon déroulement du trajet, tel que le signe qui indique qu'il ne faut pas mettre ses doigts dans la porte, ou le panneau d'interdiction de fumer présent aussi dans les couloirs.

La dimension fonctionnelle de l'expérience du métro

Au moment de sa conception à la fin du XIX siècle, le métro est considérée comme un objet technique isolé du reste de la ville et dédié à la performance technique et fonctionnelle du transport (Olivier Thiery, 2004), pour ces concepteurs la priorité est la circulation des trains puis vient celle des individus.

La performance technique

La pression démographique, l'étalement des villes et la croissance de la mobilité urbaine partout ont engendré une croissance du réseau métropolitain, une croissance accompagnée de l'amélioration de la performance du dispositif technique (Marion Tillous, 2016).

Le succès rencontré par le métro oblige les opérateurs de transport à améliorer la qualité, l'efficacité et surtout la vitesse du matériel roulant pour rentabiliser le temps du voyageur. Ainsi, à partir des années 1950 apparaît le métro sur pneumatique ou MP, c'est un système de roues sur pneumatiques qui remplace l'utilisation de roues en fer sur les rames, ces résultats étaient très satisfaisants, il permet d'obtenir une accélération de départ et freinage plus efficace, le roulement était plus silencieux, ce système est également plus adapté aux conditions difficile sur les lignes aériennes et les pentes importantes, il permet d'avoir moins de crissement et de frottement de roues mais ces bénéfices se réalisent au moyen d'installations plus complexes et d'une consommation d'énergie plus élevée.

Afin d'améliorer les fonctionnalités du métro, plusieurs processus d'automatisation a été mis en place, on peut citer le pilotage automatique introduit en 1967, c'est un système d'automatisation de la marche et de la vitesse du métro, et puis le départ des trains programmé automatiquement en 1969, le développement des barrières de contrôle automatiques au cours des années 1970, cette automatisation entraîne la suppression de nombreux postes comme celui du poinçonneur de tickets et fait de l'espace du métro un univers dépourvu d'humanité (Marion Tillous, 2016).

L'automatisation totale des rames a été mise en place en 1983 à Lille, le métro de Lille est le premier système de métro automatique en France, ensuite il a été utilisé par la régie autonome des transports parisiens pour développer la ligne 14, METEOR, qui a

été entièrement automatisée en 1998, le métro automatique est perçu comme un facteur d'innovation et de progrès, la conduite du métro est contrôlé par un système de pilotage automatique depuis un poste de contrôle qui gère la régulation des trains, cette automation permet d'augmenter la fréquence des passages des trains avec un intervalle d'environ 85 secondes entre deux navettes, une performance qui ne pourrait pas être atteinte avec la conduite manuelle et qui rend la circulation plus fluide aux heures de pointes.

Le confort

Le confort dans le métro est compris comme étant l'espace disponible dans les rames, avec la croissance des mobilités et l'augmentation du nombre de personnes utilisant les transports collectifs, les voyageurs valorisent de plus en plus le confort de leurs déplacements (Luke Haywood et Martin Koning, 2012), ce qui a entraîné une prise en compte de ce dernier notamment au sein des rames avec l'amélioration de leurs performances techniques car le confort est lié à la performance technique.

Ainsi, les améliorations techniques vues précédemment à l'exemple du métro sur pneumatique sont aussi pensées pour accroître le confort des voyageurs dans le métro.

Soutenu par les processus de rénovation des rames, le métro gagne en confort, la mise en place de rames qui proposent des sièges moelleux plus agréable que les sièges en cuir dont la forme et la disposition permettent d'améliorer la fluidité et la capacité de la rame et de rendre le voyage en métro moins éprouvant. L'utilisation d'un éclairage réparti dans tout le métro pour ne laisser aucune zone d'ombre et donner un sentiment de sécurité. La ventilation réglable est aussi réfléchié pour donner une sensation de bien être aux voyageurs quelque soit la saison et la température à bord. D'autres modernisations techniques des rames ont été mise en place afin d'améliorer le confort des voyageurs tel que les arrêts et freinage doux ou les suspensions pneumatiques utilisées pour offrir un meilleur confort de roulement et pour que le voyageur n'a plus la sensation des roues, ce qui rend aussi le métro plus silencieux et apporte un confort acoustique au voyageur. Par la suite l'intercirculation entre les voitures a été mise en œuvre, il n'y a plus de séparation

entre les wagons ce qui permet une meilleure répartition des voyageurs dans le métro.

L'ambiance olfactive a été aussi prise en charge pour améliorer le confort des usagers du métro, ainsi de nouvelles techniques de traitement des odeurs et de parfumage ont été mise en place.

La sécurité

Le métro est un moyen de transport qui d'extraordinaire à ses début, est devenu indispensable à certaines grandes villes et au quotidien de leurs habitants. En raison de sa fréquentation et de la morphologie de ses espaces, le métro est réglé par des règles de sécurité spécifiques, le grand nombre de voyageurs qu'il transporte implique une adaptation de ces derniers à la circulation souterraine et une possibilité d'accidents à prendre en considération malgré les progrès techniques continuel.

Ainsi, un grand nombre de dispositifs de sécurité sont installés dans les espaces du métro, au début ils sont installés à la manière de collages parfois étranges et à partir des années 1990 une vague sécuritaire se développe et atteint aujourd'hui son sommet. Ces dispositifs sont nécessaires pour assurer la sécurité de chacun dans le souterrain, ils sont constitués par l'ensemble des consignes d'usages présentes dans le métro et qui rappellent la possibilité d'un risque, parmi ces consignes il y a celle qui interdit l'accès au métro avec des objets dangereux tels les armes et les bouteilles de gaz, et puis y a celle qui interdit de fumer, on peut citer aussi les annonces vocales répétées dans certaines stations toutes les cinq minutes et qui précisent aux voyageurs de laisser descendre les personnes des voitures de métro avant de monter et de veiller sur leurs affaires personnelles.

L'importance de la sécurité dans le métro peut se percevoir à travers la signalétique mise en œuvre, ces éléments graphiques destinés à guider les déplacements des voyageurs peuvent être perçus comme un moyen d'éviter certains incidents, comme les marquages au sol qui montrent la possibilité de confusions sur les quais entre les personnes qui descendent de la rame et celles qui vont monter, y a aussi un grand nombre de panneaux directionnels dans le métro qui indiquent les sorties, ils sont

présents pour assurer les bonnes conditions en cas d'évacuation (Jérôme Denis, David Pontille, 2010, p.26).

La possibilité d'un risque dans le métro est soulignée aussi par des panneaux, comme ceux qui interdisent l'accès aux rails dans les quais, ou ceux qui indiquent la possibilité de se retrouver coincé entre les portes palières et la rame.

Les raisons de la multiplication des dispositifs de sécurité dans le métro ont évolué avec le temps, aujourd'hui le voyageur est protégé même des autres voyageurs,. Ainsi un grand nombre de panneaux rappellent aux voyageurs que le métro est équipé de caméras de surveillance, y a aussi la présence d'agents de sécurité et parfois même de policiers.

Usages de la mobilité dans le métro

Chaque jour des milliers de voyageurs se pressent dans le métro pour aller d'un point à un autre de la ville, collés les uns aux autres, le contact physique est inévitable et généralement vécu comme désagréable, la présence des uns dérange les autres, pourtant on retrouve dans le métro, notamment dans la rame, une infinité d'usages que les voyageurs mettent en place pour s'isoler du bruit environnant et des autres voyageurs, parmi ces divers usages on retrouve la lecture.

Il suffit de prendre le métro pour voir que les gens lisent beaucoup pendant leurs trajets, même si le lieu est inconfortable, il permet à beaucoup d'usagers de s'évader dans leurs lectures, leurs esprit se noie complètement dans leurs livres, tous les supports sont permis, on retrouve ainsi les romans, journaux payant ou gratuits, les liseuses numériques, les magazines. Dans la rame du métro, y a les voyageurs qui lisent, et ceux qui lisent discrètement ce que lisent les autres, parfois par-dessus l'épaule du voisin. Macia Rodolphe et Andriansen Sophie énoncent dans leur livre « *Je vous emmène au bout de la ligne, tribulations et secrets d'un conducteur de métro* ».

« *Vous écoutez beaucoup de musique, avec d'énormes casques ou des écouteurs de moins en moins visibles qui semblent faire partie de vous, vous téléphonez, en mettant votre main en creux pour ne pas gêner le voisin ou en faisant de grands gestes qui ponctuent vos paroles, vous lisez, romans, journaux payants ou gratuits, surtout en début de journée, parfois par-*

dessus l'épaule du voisin. Vous mangez aussi. Aux heures de repas (ceux qui sont pressés prennent leur petit déjeuner en vitesse en chemin, ou avalent un sandwich le midi, un hamburger le soir) ou n'importe quand » (Macia Rodolphe et Andriansen Sophie, 2010, p.23, 24).



Figure 27 : Des voyageurs qui lisent dans le métro de New York (© www.lexpress.fr)

Dans le métro y a aussi les écouteurs, un grand nombre de voyageurs écoute la musique, on voit ainsi des fils sortir des oreilles des uns ou de gros casques à écouteurs chez les autres, chacun dans sa musique, dans sa bulle, coupé des autres voyageurs, les nouvelles technologies ont fait du trajet en métro, un trajet individuel. Selon une étude réalisé par Moovit, une société israélienne qui développe une application pour faciliter le quotidien des voyageurs, en Ile de France, c'est la fête de la musique tous les jours dans les transports en commun, 38% des voyageurs utilisent le temps du trajet dans les transports pour écouter de la musique, selon cette étude 23% des voyageurs lisent, 14% surfent sur le net, 9% jouent en ligne, 8% envoient des SMS et seul 1% des voyageurs passent des appels téléphoniques (Le Monde.fr, 2014).

Beaucoup de voyageurs font donc de leur trajet en métro, un temps de détente et de jeux, les jeux de téléphone sont les plus populaires.

Dans le métro, y a aussi les gens qui mangent, et généralement c'est des gens pressés qui n'ont pas eu le temps de manger, aux heures des repas on trouve les sandwichs, les hamburgers, ou encore les pains au chocolat.

Dans les rames du métro, y a aussi les femmes qui se maquillent, et se coiffent, il est courant de voir le matin une femme terminer son maquillage, qu'elle n'a pas pu finir chez elle, comme Rodolphe Marcia l'énonce dans son livre :

«Mesdames, vous vous maquillez également. Le trajet en métro vous permet de rattraper les quelques minutes qui vous ont manqué dans la salle de bain, de compenser le temps de sommeil supplémentaire que vous vous êtes exceptionnellement accordé. Il m'arrive d'assister à de véritables transformations : en quelques stations et quelques coups de blush, de fard à yeux et de rouge à lèvres, une voyageuse banale devient ainsi une beauté, une étudiante camoufle les traces d'une nuit de fête, une working girl rajeunit de 10 ans. Je suis épaté par votre précision, l'assurance de votre trait de crayon qui défie les mouvements de la rame. Et ce qui m'amuse, c'est que vous faites cela sans aucune gêne, sans que le regard des autres usagers ne vous dérange. Comme si les passagers qui vous entourent appartenaient à un autre monde que le vôtre ((Macia Rodolphe et Andriansen Sophie, 2010, p.24).

Dans le métro y a aussi les gens qui téléphonent, ceux qui discutent, qui rient, qui écrivent un message, consultent les réseaux sociaux, et puis il y a ceux qui attendent, qui ne font rien, les gens qui regardent les autres faire quelque chose.

L'intégration du sensible dans le métro

Le métro est avant tout utilisé pour se déplacer d'un point à un autre de la ville, il perçu comme un moyen exclusivement destiné au transport, il est rare d'ailleurs de voir des personnes se promener dans le métro, l'organisation et l'aménagement des espace du métro ont fait de ce dernier un endroit où la dimension fonctionnelle est dominante. A Paris la RATP a pourtant établie des dynamiques qui témoignent d'une nouvelle approche de cet espace, celle de concevoir le métro de Paris comme « espace sensible ».

En 1992, l'architecte André Peny, directeur de l'unité prospective de la RATP a publié le texte « le paysage du métro : les dimensions sensible de l'espace transport »

sur le rôle du sensible dans l'aménagement des espaces du métro et dans lequel Peny fait le point sur les recherches dans le domaine du sensible au début des années 1990, ce texte est important car il est toujours un point de repère pour les acteurs de la RATP.

Peny montre que les premiers efforts de l'architecture intérieure du métro ont été élaborés à partir des théories hygiénistes des médecins et des urbanistes du XIX^e siècle, qui cherchaient à concevoir les espaces urbains autour des concepts de fluidité, pour permettre une meilleure circulation de l'air et des personnes, de canalisation et de séparation des corps.

L'une des premières recherches sur les espaces sensibles du métro de Paris, est une étude sur l'espace sonore du métro, cette prise en compte du sonore amène à réfléchir sur les trois dimensions qui participent à l'identité sonore du métro (Peny 1992)

- Une dimension ferroviaire : les sons des équipements techniques des rames
- Une dimension humaine : sons des voyageurs, des agents, des annonces diffusées par les hauts parleurs
- Une dimension d'animation : sons émis par les activités commerciales et culturelles.

Une autre dimension à prendre en compte dans la production de l'espace sensible du métro, c'est la dimension olfactive. Cette dimension a été prise en compte précocement dans le métro, dès les années 50 les wagons ont été équipés de pulvérisateurs qui diffusaient de l'essence naturelle à laquelle on prête une odeur agréable et un effet bactéricide mais ce n'est qu'à partir des années 1990 qu'un groupe de travail sur le traitement des nuisances olfactives dans le métro a été créé, les premières recherches consistent à identifier les sources odorantes dans le métro et la perception des odeurs par les voyageurs et puis l'adoption des modes de parfumage, ainsi trois modes de diffusion des parfums ont été mis en place : application de produits de nettoyage parfumés, pulvérisation des huiles essentielles et le micro-capsulage utilisé sur le matériel roulant (Olivier Thiery, 2004).

On peut citer deux grands projets qui ont intégrés les aspects des espaces sensibles dans leur conception, la construction de la nouvelle ligne de métro « Météor », et le projet « renouveau du métro » où plusieurs stations de métro ont été réaménagées.

Partie 2 : la vie sociale dans le métro

Dans la première partie nous avons abordé le métro comme un espace de transport en interrogeant la dimension fonctionnelle, dans cette partie nous allons s'intéresser à la dimension sociale du métro, aux usages particuliers qui témoignent de la présence d'un intérêt social et partagé dans le métro.

Chapitre 3 : Etre un individu dans le métro

La personne individuelle dans le métro

D'après ce que nous avons vu précédemment on peut affirmer que le métro dépend de l'homme et qu'inversement l'homme dépend du métro. D'une part, comme le métro est dédié au transport de l'homme, il a été conçu à son échelle : dimension des sièges, des portes, des ouvertures,...etc. D'autre part, l'expérience humaine du voyage dans le métro est toujours influencée par le fonctionnement de ce dernier, ainsi quand on décide de prendre le métro pour nos déplacements, il aura une influence importante sur les horaires, la vitesse et la direction du trajet. Ajouté à cela, l'évolution du monde souterrain se fait avec celle de l'homme et la société ; le monde souterrain ne cesse d'évoluer pour répondre aux dysfonctionnements liés aux comportements des usagers et à l'évolution de la fréquentation on peut citer l'installation des ascenseurs, des escalators et des plans pour se repérer.

La majorité des parcours dans le métro sont individuels, c'est-à-dire qu'un individu voyage seul au milieu d'autres personnes qui effectuent eux aussi des trajets individuels ou au milieu de groupes de voyageurs avec lesquels on partage les mêmes règles, les mêmes mouvements. Ce parcours métropolitain constitue un ensemble de rites rattachés aux lois du monde souterrain, la première étape de ces rites consiste à franchir la frontière entre la ville et le souterrain par l'entrée du métro, il existe d'autres étapes et comportements nécessaires pour parcourir cet espace souterrain conçu par l'homme et pensé à son échelle et qui évolue en fonction de l'évolution des habitudes de la société.

Dans le métro, y a aussi les autres, comme Marc Augé l'a énoncé dans son livre *un ethnologue dans le métro*, « Tous ceux que j'y rencontre sont des autres, au sens plein du terme : il y a fort à parier qu'une partie notable de mes compagnons d'occasion ont des croyances ou des opinions dont je n'entends même pas le langage (les statistiques et les sondages pourraient me permettre de préciser cette constatation), et je ne parle évidemment pas là des étrangers et de tous ceux dont la couleur de peau peut faire augurer qu'ils appartiennent à d'autres milieux culturels que moi » (Augé, 1986, p.24). Ainsi, dans le métro on est confronté à ces autres, à leurs regards et parfois même au contact physique avec ces inconnus auxquels on ne veut pas dévoiler une certaine intimité (son corps, ses attitudes, ses lectures, son odeur, etc.), et si les voyageurs du métro trouvent toujours une échappatoire au regard de l'autre en interposant les téléphones, les livres et d'autres objets de distractions, le contact physique est parfois inévitable surtout aux heures de pointe.

Le métro un lieu pratiqué

Le trajet en métro suppose d'aller d'un point A à un point B, et quand il y a déplacement y a forcément traversée d'espaces et de lieux. Michel De Certeau (1990), qui apporté des précisions sur les notions de lieu et d'espace, il considère le lieu comme un endroit où toute chose est organisée quant à l'espace il est toujours en transformation, c'est « un lieu pratiqué » en mouvement, il suit des directions et des trajectoires, dans le sens de ces notions on peut présenter l'espace du métro comme un lieu pratiqué pour les usagers qui l'utilisent.

Au cours d'une même journée plusieurs variables peuvent varier dans ce lieu pratiqué, y a le flux des voyageurs qui n'est pas le même aux différents moments de la journée, la vitesse des voyageurs et des rames qui ne sera pas la même. Ces variables peuvent varier aussi en fonction des usages ce qui nous amène à nous poser des questions : comment ces usages changent-ils avec le temps ? Comment l'aménagement de l'espace du métro a-t-il été modifié avec l'évolution de la société, des pratiques et des attentes des voyageurs ?

Si on regarde le temps que les usagers passent aujourd'hui dans le métro, on peut affirmer que ce dernier n'est pas un simple moyen de transport mais entre dans la

composition de l'univers quotidien des usagers. Selon Jean-Charles Depaule et Philippe Tastevin le métro est comme une parenthèse « poreuse », ils énoncent que « *La perméabilité des sphères quotidiennes, ou plutôt, dans ce cas, les transferts d'usages et de codes de la sphère domestique (l'habitation et le voisinage) à celle d'un transport public ne sont pas seulement imputables au fait que, par définition, le métro met matériellement en relation à travers l'espace de l'agglomération différents lieux et moments [...]* » (Depaule et Tastevin, 2008, p.29). C'est le paradoxe du métro selon les deux auteurs, il est d'une certaine manière « *parenthèse mobile (nous insistons sur ce caractère) dans l'espace urbain et dans l'emploi du temps de chaque voyageur* » et selon eux on ne peut pas analyser les usages du métro sans prendre en compte les pratiques des voyageurs dans d'autres environnements, c'est la raison pour laquelle on peut trouver dans le métro des « savoirs vivre » commun partagés dans d'autres lieux comme l'habitat, ce que Jean-Charles Depaule et Philippe Tastevin expliquent par un prolongement des usages et leurs projections dans l'espace mobile du métro, ce qui nous amène à dépasser l'approche fonctionnelle du métro pour penser à sa dimension sociale.

Les règles de l'usage du métro

Pour acquérir le droit d'accéder au métro, le voyageur doit prendre en charge son trajet par l'achat d'un titre de transport car l'accès au métro est contractuel entre l'utilisateur et le transporteur, comme dans d'autres lieux où l'accès est limité à celui qui consomme. Le métro recèle des règles qui se transforment avec l'évolution de la société et de la technologie, ainsi le voyageur qui veut incarner le rôle d'un usager doit adopter des comportements attendus par les autres voyageurs, Depaule et Tastevin énoncent « *Comme le café où il est difficilement concevable qu'il ne soit pas consommateur, le métro est un terrain où l'observateur est nécessairement engagé dans la situation qu'il doit décrire. Sa place, le terme est à entendre ici littéralement, place assise ou debout, il n'est donc pas en soi inconfortable puisqu'il est un usager, qui a acquis le droit d'être là en achetant son titre de transport. Toutefois, s'il est étranger, il est un voyageur d'un genre un peu inhabituel : il est l'objet d'attentions particulières, qui relèvent du registre de l'hospitalité, et d'un traitement spécial, généralement bienveillant, si son comportement n'est pas conforme aux codes partagés, comme tout utilisateur du métro, il a dû en faire tôt ou tard*

l'apprentissage en intériorisant des comportements dont la maîtrise le désigne aujourd'hui comme familier » (Depaule & Tastevin, 2008, p.24).

Chapitre 4 : L'utilisateur dans l'espace fonctionnel du métro

Les routines qu'impose le métro

Prendre le métro, parcourir ses couloirs, ses escaliers, ses quais est perçue par les habitants des agglomérations équipées comme une expérience banale et routinière qu'on renouvelle chaque jour. Pour le sociologue Éloi Le Mouél l'espace du métro se lit comme une suite de micro-espaces attachés les uns aux autres. La rame, le quai, les sas d'entrée et de sortie, l'espace connectif d'entrée et de sortie et l'espace connectif interne sont les endroits qui séquent le trajet du voyageur, ce trajet est divisé selon Éloi Le Mouél en :

- une introduction qui commence de la saisie de la station par le regard jusqu'au passage de la ligne de contrôle
- des chapitres qui consistent à prendre le réseau métropolitain
- une conclusion qui est le retour à l'environnement urbain (Éloi le Mouél, 2011, pp. 335-348).

Lors de ce trajet le voyageur va se contraindre à différents comportements pour mener son voyage à terme : avancer dans le sas d'entrée, acheter un ticket pour la prise en charge de son trajet et possible consultation d'un plan du métro ou prise d'information sur le trajet par l'intermédiaire d'un agent, passer par les tourniquets et composer le ticket, choisir de la direction du trajet dans l'espace connectif et avancer vers le quai, attendre sur le quai, avancer dans la rame après la progression inverse des personnes descendant de la rame, attendre dans la rame jusqu'à la station d'arrivée, descendre de la rame, choisir la direction, avancer vers le sas de sortie ou vers une autre ligne, passer la porte de sortie et avancer vers l'environnement urbain. Tout au long du trajet le voyageur peut consulter le plan du métro affiché dans les espaces du quai et de la rame, comme il peut demander des informations sur son trajet sur le quai par l'intermédiaire de l'interphone.

Ces actions résument l'ensemble des comportements attendus du voyageur durant son trajet dans l'espace collectif et réglé du métropolitain, le métro recèle des règles que l'on pourrait appeler le mode d'emploi du métro qui indiquent les convenances et les usages en vigueur (Depaule & Tastevin, 2008). Ces règles participent au bon déroulement du voyage dans le métro et permettent au voyageur de mener son trajet sans obstacles ni gêne. De façon générale, le métro offre à ses usagers une marge de liberté restreinte et limitée comme c'est le cas dans les autres espaces publics. Marc Augé, qui a traité dans ses ouvrages le rapport que l'homme entretient avec le métro, énonce dans son livre *Un ethnologue dans le métro* (1986) :

« Il est donc bien clair que si chacun "vit sa vie" dans le métro, celle-ci ne peut se vivre dans une liberté totale, non pas simplement parce que nulle liberté ne saurait se vivre totalement en société, mais plus précisément parce que le caractère codé et ordonné de la circulation métropolitaine impose à tout un chacun des comportements dont il ne saurait s'écarter qu'en s'exposant à être sanctionné, soit par la puissance publique, soit par le désaveu plus au moins efficace des autres usagers » (Augé, 1986, p.53).

Le mode d'emploi du métro ou la « loi du métro » comme le souligne Marc Augé « inscrit le parcours individuel dans le confort de la morale collective ». Il rajoute par la suite que « elle est toujours vécue individuellement, subjectivement ; seuls les parcours singuliers lui donnent une réalité, et pourtant elle est éminemment sociale, la même pour tous conférant à chacun ce minimum d'identité collective par quoi se définit une communauté » (Augé, 1986, p.54). Ainsi la loi du métro crée des membres d'une même culture de transport qui maîtrisent les règles et les convenances propres au bon fonctionnement des voyages dans ce lieu.

La majorité des parcours individuel dans le métro sont quotidiens et obligatoires, ils articulent les différents espaces de la vie professionnelle et familiale, il s'agit généralement d'itinéraires entrepris pour transiter vers les divers espaces quotidiens dont le lieu de travail et lieu d'habitation. Pour l'ethnologue Marc Augé l'usage du métro par un voyageur habitué est différent de celui d'un non-habitué « l'habitué d'une ligne se reconnaît aisément à l'économie élégante et naturelle de sa démarche » (Augé, 1986, p.13). Ainsi, l'habitué possédant en général une carte de déplacement n'attend

pas d'être devant les tourniquets pour sortir son titre de transport pour le valider, connaissant d'avance les directions, l'espace connectif de l'habitué est réduit. Ce sont également les voyageurs habitués qui se mettent à un endroit précis sur le quai d'attente pour accéder sans efforts à la porte d'un wagon qui leur permet de se retrouver exactement devant le prochain couloir de correspondance sur le quai d'arrivée. A son entrée dans la voiture du métro le voyageur habitué choisit un endroit qu'il pourra quitter le plus vite possible sur le quai d'arrivée. Avec cette parfaite maîtrise de ses mouvements l'habitué du métro peut voyager de façon automatique sans réfléchir au déroulement de son trajet.

Vers une typologie des voyageurs

Le sémioticien Jean-Marie Floch dans son étude réalisée sur les comportements des usagers du métro parisien émet l'idée d'un univers d'usagers différencié, qu'il y a différents types de comportements chez les usagers du métro. Il s'est intéressé aux différentes manières de vivre l'expérience d'un trajet dans le métro parisien. Il définit le voyageur du métro comme quelqu'un qui vit un certain trajet (Jean-Marie Floch, 1990, p.19). Ses analyses des trajets quotidiens vécus par les voyageurs du métro lui ont permis d'identifier quatre profils de voyageurs distribués selon leurs comportements, leurs attentes, leurs gestes et leurs façons de se déplacer dans le métro.

Dans son étude Jean-Marie Floch a choisi une approche centrée davantage sur le visuel que sur le verbal. Dans la première phase d'enquête il a observé de façon détaillée et rigoureuse les différents comportements d'un voyageur depuis son entrée dans le métro jusqu'à sa sortie, dans un second temps il a interrogé les voyageurs. Jean-Marie Floch montre qu'un trajet type dans le métro prend la forme de : Entrer, valider, accéder au quai, monter dans la rame, en descendre, sortir, seulement ces unités ne font pas référence à des espaces mais à des séquences gestuelles ou proxémiques (Floch, 1990, p. 21).

C'est ainsi que Jean-Marie Floch croise deux méthodes, les suivis qui consistent à observer et noter dans une grille commune les différents comportements des voyageurs lors des trajets (modalités du déplacement, modalités du repérage et la

relation à l'environnement) et les interviews qui viennent enrichir les fiches de suivis. Pour y parvenir Jean-Marie Floch étudie les faits et les gestes des usagers et les organise en deux catégories fondamentales par la mise en opposition de la continuité et de la discontinuité du trajet. Il identifie deux stratégies de trajets dans le métro : certains trajets relèvent d'une stratégie de mise en continuité, d'autres d'une stratégie de mise en discontinuité. En projetant ces deux catégories sur un carré sémiotique, Jean-Marie Floch identifie deux autres catégories qui correspondent aux négations des deux premières. On retrouve ainsi la non-continuité en négation de la continuité et la non-discontinuité en négation de la discontinuité. Ces quatre types de stratégies représentent quatre façons de vivre le trajet dans le métro qui ont permis à Jean-Marie Floch de constituer une typologie des voyageurs du métro : les pros, les arpenteurs, les flâneurs et les somnambules (Jean-Marie Floch, 1990, p.31).

Pour Jean-Marie Floch les arpenteurs sont les voyageurs qui apprécient les parcours discontinus, ces voyageurs savent manier les parcours.

Les pros sont ceux qui réalisent des enchaînements, ce sont les voyageurs qui anticipent les obstacles pour les éviter, les pros n'attendent pas d'être devant les tourniquets pour sortir leur titre de transport pour le valider, ce sont les pros qui se mettent à un endroit précis sur le quai d'attente pour accéder sans efforts dans une voiture de métro qui leur permettra de se retrouver exactement devant le prochain couloir de correspondance une fois à leur arrivée, ce sont également les voyageurs pros qui se fauillent entre les usagers et qui à leur entrée dans la voiture de métro choisissent une place qu'ils pourront quitter le plus vite possible sur le quai d'arrivée, les pros sont les maîtres de l'enchaînement, Jean-Marie Floch a utilisé le mot enchaînement car il évoque la performance et la maîtrise de la technique (Floch, 1990, p. 31).

Les somnambules sont les voyageurs de la continuité, ils réalisent des trajectoires. Pour ces voyageurs le trajet quotidiens dans le métro représente un moment neutre au quel ils associent des activités signifiantes tel que lecture, écouter de la musique, les somnambules ne donnent pas de sens particulier à leur trajet dans le métro, à part le fait que ce dernier leur permet de se déplacer quotidiennement. Jean-Marie Floch a

utilisé le terme somnambule car ces usagers voyagent de façon automatique et en même temps ils lisent ou écoutent de la musique (Floch, 1990, p. 33).

Les flâneurs sont les amateurs de la non-continuité ou de la promenade, ce sont les voyageurs qu'on retrouve groupés devant les animations du métro ou à examiner les affiches publicitaires sur les quais, ces voyageurs aiment voir autre chose dans les stations que le métro lui-même.

Ces quatre types de voyageurs représentent quatre façons de vivre les trajets dans le métro, en produisant des continuités et des discontinuités les voyageurs conçoivent le métro comme une pratique signifiante, le trajet dans le métro figure parmi les programmes d'action que chacun d'entre nous automatise. Cette typologie de voyageurs sert à montrer les différents comportements qui prédominent dans le métro parisien, elle sert aussi à montrer comment les usagers interprètent de façons différentes leur trajets et conduisent des actions différenciées qui peuvent entraîner parfois des situations gênantes dans les déplacements. On peut citer l'exemple de la montée et de la descente de la rame lors de mouvements de foule, d'où la nécessité des annonces « veuillez ne pas gêner la fermeture des portes » et la fonction d'assistance pour contrôler la fermeture des portes, cet exemple soulève le problème de « *l'empêchement dans l'usage* » dont parle Joseph dans son livre *les métamorphoses du métro* (2004). D'où le recours à la signalétique et à des actions qui rappellent aux usagers comment bien se comporter lors des déplacements dans le métro tel que les marquages au sol des quais pour identifier les endroits où s'ouvrent les portes des voitures.

Les éléments de signalétique

La signalétique constitue un élément important des pratiques de mobilité contemporaine, les différents objets qui la composent (plans, panneaux, flèches...) participent à la fabrication d'un environnement qui lie architecture et signes, dans lequel les voyageurs disposent d'un système d'aide au déplacement pour accomplir leurs parcours.

Les objets de la signalétique visent à transformer l'espace du métro et le comportement des usagers, ils donnent des informations sur les façons de se déplacer

à l'intérieur des stations de métro et des quais, ils indiquent également comment procéder à l'embarquement et comment prendre place à l'intérieur des voitures de métro ou encore à qui céder la place (personne âgée, femme enceinte, etc.), ainsi que la marche à suivre pour aller d'un point à un autre sur le réseau.

Ces objets de guidage destinés à orienter les déplacements des voyageurs ont toujours existés dans les réseaux de transport, à Paris, le métro parisien accueille son premier système de signalétique à partir des années 1970 (Denis & Pontille, 2010), l'opérateur du métro la RATP considère ces éléments comme des composants importants de l'espace qu'elle réinvente et transforme avec les évolutions du monde souterrain, des besoins et des attentes des usagers. « *L'enjeu de ces nouvelles missions du transporteur tient à la demande qui les a fait naître : [...] fabriquer de l'accessibilité, des prises (ou des avances) destinées à l'utilisateur et de l'attention civique dans les cadres mêmes de l'expérience du voyageur, c'est-à-dire dans les dispositifs cognitifs et pratiques qui assistent son déplacement* » (Joseph, 2004, p.81).

Flux de transit, heures de pointe, heures creuses

Selon le sociologue Eliséo Véron, le flux de transit dans le métro correspond au « *collectif de voyageurs caractérisé par une même position d'orientation spatiale ou de progression à un moment donné dans un espace donné* » (Véron, 1986, p. 11). Ainsi, on peut distinguer différents flux de déplacements dans le métro selon les heures de transport et les lieux empruntés. Tout d'abord, la densité du flux dépend des heures de pointe et des heures creuses réglés par les journées de travail des voyageurs, les weekends et les grands événements. Les flux les plus denses se retrouvent aux horaires d'entrée et de sortie des bureaux et des écoles (heures de pointe), tandis que les flux les moins denses on les retrouve aux heures creuses. Le flux de transit varie aussi selon les lieux du réseau, on retrouve ainsi des flux plus dense dans certains pôles sur le réseau car certaines lignes de métros sont plus fréquentées que d'autres. Cette fréquentation est plus élevée aussi dans certaines stations qui correspondent à des gares, du fait de la connexion avec le réseau des trains qui génère ses propres flux d'entrée et de sortie.

« [...] Et les horaires de travail qui en déterminent la fréquentation (le contenu) : un peu trop de monde, et la bousculade qui pourrait à l'occasion dégénérer en panique, impose le contact, suscite les protestations ou les rires, bref crée un monde de relation, certes aléatoire et fugitif, mais qui manifeste une condition partagée [...] » (Augé, 1986, p. 55). Marc Augé rajoute par la suite que « les solitudes changent avec les heures. Le métro le plus émouvant, le plus apaisé peut-être aussi, c'est celui du petit matin, le premier métro [...] » (Augé, 1986, p. 56).

Le métro a des temporalités qui varient selon le moment de l'année, le moment de la semaine et selon le moment de la journée, ces temporalités rythment les déplacements et les comportements des usagers qui changent en fonction de leurs évolutions.

Dans l'étude réalisée par Martha de Alba et D. Miguel Angel Aguilar⁹ sur les processus d'interaction et les comportements générés par le métro de Mexico, ou plusieurs méthodes ont été utilisées comme des groupes thématiques, des entretiens, l'analyse d'articles de presse et des observations. Les observations de terrain montrent que durant les heures de pointe la foule avance comme une machine avec des usagers absorbés dans leur pensées et indifférent les uns aux autres, ce flux ne s'arrête que quand l'espace se sature. Dans les groupes thématiques les usagers déclarent que durant la foule « ce n'est pas la peine de se plaindre, il suffit d'être patient et d'attendre que le métro arrive à quai ». C'est dans ces situations que les conflits émergent entre les différents types de voyageurs : les pros qui maîtrisent leurs trajets contre ceux qui n'ont pas cette habileté, les rapides contre les lents.

« La plupart des gens qui prennent le métro sont toujours très pressés, ils ont à peine le temps pour arriver juste, si bien qu'ils te poussent, pour sortir ou pour entrer, parce qu'ils ont juste le temps, et alors il faut qu'ils entrent à ce moment même parce que sinon ils vont perdre ces quelques minutes d'une station à l'autre » (témoignage d'une femme).

Les témoignages des groupes thématiques montrent que les usagers sont sensibles aux situations de surpeuplements dans le métro, ces situations sont décrites comme désagréable car elles affectent les rythmes de déplacement. Selon José Ferreira dans

⁹ Martha de Alba, D. Miguel Ángel Aguilar « Déplacements urbains et interaction sociale : le cas du système de transport collectif par métro dans la ville de Mexico », *Bulletin de psychologie* 2012/1 (Numéro 517), p. 19-32.

la densité de la foule, tout le monde écrase et gêne tout le monde, chaque voyageur se trouve en contact physique avec tous ses voisins alentour. On retrouve aussi dans la foule compacte le facteur de stress lié à la surdensité, bien connu des sociologues (Evans, Wener, 2007) ainsi que la notion d'espace personnel dont parle Edward T. Hall dans son ouvrage *La dimension cachée* (1966), (José Ferreira, 1996, p. 108). Hall considère l'espace personnel ou la bulle privée comme un espace qui fait partie du corps. Et comme la distance personnelle ne peut pas être respectée dans la foule, les bulles privées se retrouvent écrasées et une telle proximité est vécue par le voyageur comme une gêne, une intrusion dans son intimité et il ressentira le manque d'espace vital (Hall, 1966, p.80).

« Parfois tu te sens que tu t'asphyxies...des fois tu ne touches même plus le sol, les gens te pressent et ne te laissent pas sortir, ce n'est pas commode.... » (Témoignage d'une femme).

D'après les réponses ouvertes du questionnaire de l'étude sur le métro de Mexico, la forte densité de voyageurs est la raison principale de désagrément d'une ligne de métro (26%) ou d'une station (29%)¹⁰.

Selon Marc Augé, la densité du flux de voyageurs influence notre manière de progresser dans le métro

« L'usager du métro ne manie pour l'essentiel que du temps et de l'espace, habile à prendre sur l'un la mesure de l'autre. Mais il n'a rien d'un physicien ou d'un philosophe kantien ; il sait s'adapter aux rigueurs de la matière et l'encombrement des corps, amortissant d'un mouvement du poignet l'élan d'une porte que lui renvoie sans aménagement un gamin égocentré, piquant sans trembler le billet de sa carte orange dans la fente étroite du portillon d'entrée, frôlant les murs et prenant à la corde son dernier virage, deux à deux les dernières marches, avant de sauter dans la voiture entrouverte, d'échapper d'un coup de reins aux mâchoires de la porte automatique et d'exercer des avant-bras une insistance pression sur la masse inerte de ceux qui, l'ayant précédé, n'imaginent pas qu'un autre puissent les suivre » (Augé, 1986, p. 15).

¹⁰ Martha de Alba, D. Miguel Ángel Aguilar « Déplacements urbains et interaction sociale : le cas du système de transport collectif par métro dans la ville de Mexico », *Bulletin de psychologie* 2012/1 (Numéro 517), p. 19-32.

La pratique du métro aux heures de pointe ou les grands flux de voyageurs empruntant les mêmes couloirs obligent l'usager à maîtriser sa manière de progresser, ainsi dans la foule un rythme de progression soutenu est nécessaire pour éviter le désordre, même la typologie des couloirs du métro a été conçue pour permettre un passage de flux à un rythme soutenu, on retrouve ainsi dans certaines lignes des couloirs à sens unique.

Quant à l'expérience du voyage en métro aux heures creuses (moments de moindre densité) elle est souvent plus tranquille, le rapport aux autres voyageurs est différent, y a moins de confrontation et de contacts physiques, on a plus d'espace que ça soit assis ou debout, Marc Augé pense que les voyages dans le métro aux heures creuses rendent les rencontres possibles « [...] *L'après-midi vers trois, quatre heures, quand l'ordinaire des mortels est au bureau, à l'atelier, à l'usine ou à l'école, les métro ne sont pas vides pour autant ; des rencontres sont possibles, moins anonymes qu'aux heures de pointe [...]* » (Augé, 1986, p.97). Mais ce voyage seul avec quelques inconnus dans une voiture de métro peut être aussi stressant.

Chapitre 5 : L'espace vécu du métro

L'une des fonctions indiscutables du métro est le transport des urbains d'un point A à un point B de la ville, c'est un espace conçu pour être parcouru et non vécu.

Selon l'ethnologue Marc Augé le trajet en métro peut être à l'échelle individuelle un facteur d'expérience pour le voyageur, au travers des sentiments qu'il peut ressentir et des liens qu'il peut créer dans le métro. Parmi les pratiques individuelles des usagers qui font du métro un espace vécu on peut citer la rêverie, notamment sur les tronçons aériens du métro on peut observer des personnes entrain de rêvasser, y a aussi le graffiti, une pratique illégale présente dans les stations et les rames et qui témoigne du besoin des citadins de marquer une présence humaine dans les espaces du métro ou le manque d'humanité est trop visible.

« [Le métro] n'est pas un non-lieu, pour moi en tout cas, ni pour ceux qui y font régulièrement le même trajet. Ils y ont des souvenirs, des habitudes, y reconnaissent quelques visages et entretiennent avec l'espace de certaines stations une sorte d'intimité corporelle mesurable au rythme de la descente dans la volée d'escalier [...]. Il n'est pas un non-lieu pour

ceux qui, comme moi, continuent à le percevoir comme un élément essentiel du Paris intra muros, le Paris indissociable de son métro qu'ont célébré quelques chansons, quelques films [...] » (Augé, 2008, p.33).

La dimension collective est aussi importante pour transformer l'espace du métro d'un endroit qui pourrait être considéré comme un non-lieu en un espace vécu et ressenti, on peut citer l'exemple de groupes festifs lors des événements qui par leurs attitudes donnent un aspect festif et social au métro, on peut citer aussi les discussions entre des personnes qui se connaissent dans la rame qui peuvent créer un espace de partage dans le métro car les personnes aux alentours peuvent suivre la discussion. Les discussions à haute voix participent ainsi à dynamiser l'espace social du métro.

Le métro comme non-lieu

Le métro est souvent représenté comme un espace où persistent les comportements d'indifférence, de solitude et d'absence de communication entre les usagers

L'ethnologue Marc Augé dans son ouvrage *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité* (1992), invente la notion de « Non-lieux » en opposition à la notion de lieu, Marc Augé énonce la « [...] multiplication de ce que nous appellerons « non-lieux », par opposition à la notion sociologique de lieu, associé par Mauss et toute une tradition ethnologique à celle de culture localisée dans le temps et l'espace » (Augé, 1992, p. 48). Le lieu dont parle Marc Augé dans son ouvrage est l'espace occupé par les gens originaire du lieu « celui qu'occupent les indigènes qui y vivent, y travaillent, le défendent, en marquent les points forts, en surveillent les frontières mais y repèrent aussi la trace des puissances chtoniennes ou célestes, des ancêtres ou des esprits qui en peuplent ou animent la géographie intime » (Augé, 1992, p.57). Selon Marc Augé les lieux anthropologiques ont pour caractère de se vouloir « identitaires, relationnels et historiques » (Augé, 1992, p.69). Ainsi, les moyens de transports moderne qui ne répondent pas à ces caractères sont considérés comme des non-lieux tel que les installations créées pour la circulation accélérée des biens et des personnes (voies rapides, échangeurs, aéroports) (Augé, 1992, p.48). Ces espaces créés par le monde moderne sont destinés à être parcourus

et non vécus, ils ne peuvent être considérés comme des « lieux de vie »¹¹ c'est ce qui les rend vide d'humanité. Pour le métro parisien le manque d'humanité est accentué avec l'automatisation des services aux usagers dans les années 1970 (Kokoreff 1992, Costes 1994). Ainsi, le voyageur n'a plus besoin d'une présence physique pour mener son trajet à terme, il n'a qu'à se conformer aux différents espaces qui lui sont proposés pour mener son voyage.

« Le passager du métro a perdu au fil des ans toute occasion d'échanger quelques mots avec le conducteur, le vendeur de tickets, le poinçonneur, le chef de station ou le chef de train. Des écrans l'informent. Quelques messages enregistrés lui recommandent de veiller à la sécurité de tous, de signaler les colis suspects ou encore de se méfier des pickpockets. Le sort de tous est entre les mains de chacun [...] » (Augé, 2008, p.68)

Une idée que beaucoup de personnes partagent concernant le métro est l'absence de communication entre ses usagers, lorsque les voyageurs descendent dans le métro ils s'imposent une sorte d'isolement mental et rentrent à l'intérieur d'eux même. Cet isolement vis-à-vis des personnes présentes physiquement crée de la solitude chez le voyageur, une solitude qu'il peut mettre au service de diverses pratiques. Ce qui entraîne la prédominance des pratiques de solitude dans le métro. Marc Augé énonce « [...] Car telle est bien, pour ceux qui l'utilisent chaque jour, la définition prosaïque du métro : la collectivité sans la fête et la solitude sans l'isolement ». Il rajoute « Solitude : serait sans doute le maître mot de la description que pourrait tenter de faire du phénomène social du métro un observateur extérieur » (Augé, 1986, p. 55).

Même si les activités des usagers du métro sont nombreuses et variées, la pratique la plus répandue reste l'observation mutuelle, à cela s'ajoutent les pratiques où le voyageur utilise des objets de distraction tel que la lecture qui occupe une grande place, en particulier la lecture de livres ou de journaux gratuits à disposition libre dans le métro. « Si l'on regarde de près on s'aperçoit que les activités du voyageur du métro sont nombreuses et variées. La lecture y occupe encore une grande place [...] » (Augé, 1986, p.60). Ces activités permettent aux voyageurs d'être absorbés dans une autre activité

¹¹ Marion Tillous. Le métro comme territoire: à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, Metropolis / Université Paris-EstMarne la Vallée 2016, Les gares au miroir de l'urbain 2016/1-2 (103-104). halshs-01390346

que celle de voyager toute en restant attentifs à ce qui se passe autour d'eux, toutefois quand le métro est surpeuplé, l'espace personnel ne peut être respecté et la pratique de ces activités devient faible.

Dans le métro il y a aussi ceux qui attendent, une attente qui se déroule sans activité spécifique, le voyageur ne fait rien, il reste immobile et n'extériorise aucun signe « *Il y a aussi (majorité en effet silencieuse) ceux qui ne font rien, qu'attendre, visage apparemment imperturbables sur lesquels l'observateur attentif (le promeneur distrait, le voyeur innocent) peut pourtant surprendre le passage d'une émotion [...]* » (Augé, 2008, p. 62).

L'attente dans le métro est considérée comme « *un produit de la mobilité* ». George Simmel notait qu'« *avant qu'au xix^e siècle ne surgissent les omnibus, les chemins de fer et les tramways, les hommes ne se retrouvaient jamais dans la situation de se regarder mutuellement, des minutes et des heures entières sans parler* » (Laurent Vidal, Alain Musset, 2015, p. 151). Cette attente est aussi un effet du déplacement car le trajet dans le métro suppose d'attendre que la rame arrive au quai pour monter à son bord, et une fois dans la rame on attend l'arrivée à la station de destination, une attente qui s'impose au voyageur, qui doit attendre sur le quai ou dans la rame pour arriver à sa destination, ainsi comme dans la rame, diverses pratiques peuvent être intégrées à l'attente sur le quai selon la densité du flux et la durée de l'attente, le téléphone portable reste l'objet le plus utilisé. Luis Campos Medina et Miguel Angel Aguilar dans le livre *les territoires de l'attente* énoncent que la concentration exacerbée des voyageurs sur leurs écrans de téléphones crée une forme d'isolement de l'utilisateur par rapport aux autres voyageurs du métro et remplace l'interaction avec ces derniers (Laurent Vidal, Alain Musset, 2015, p.161). Les deux auteurs expliquent que l'attente dans le métro est toujours perçue de façon négative car la principale objectif du voyageur dans le métro c'est d'arriver à temps à sa destination, ainsi ce souci de la rapidité et de l'efficacité restreint l'horizon des attentes du voyageur dans le métro (Laurent Vidal, Alain Musset, 2015, p. 157).

En définitive, l'espace du métro est un espace déshumanisé, conçu d'une manière qui permet au voyageur de mener son trajet sans contact humain depuis la machine pour acheter son ticket jusqu'au retour à l'espace urbain.

« Dans ce trajet, si les voyageurs se déplacent seuls, l'interaction avec d'autres personnes est réduite et, parfois, quasi inexistante : en possession d'un ticket ou d'une carte, il n'est nécessaire d'interagir avec quiconque [...] » (Laurent Vidal, Alain Musset, 2015, p.157).

Le métro comme espace public

A Paris, à partir des années 1970, on observe l'intrusion de comportements et de pratiques incontrôlés dans le métro, tel que les commerces à la sauvette, les tags, la manche, les prestataires de services artistiques. Ces pratiques sont généralement initiées par des personnes qui n'ont pas rapport avec l'opérateur du métro la RATP. L'accroissement de ces phénomènes entraîne l'émergence d'une nouvelle réflexion sur les caractéristiques de l'espace du métro comme lieu (Pény, 1992, p.16). Ces phénomènes vont permettre au voyageur d'être en contact avec d'autres personnes durant son trajet, comme les contacts entre voyageur et vendeur ou entre voyageur et mendiant, ainsi ces pratiques vont transformer l'espace du métro d'un endroit considéré comme non-lieu en un lieu et vont remettre en question un espace qui été conçu avant tout pour gérer les flux de voyageurs. Selon Costes c'est l'automatisation des services aux usagers qui a engendré l'irruption des phénomènes urbains dans le métro, en particulier le développement des barrières de contrôle automatiques à la place des poinçonneurs a rendu le métro accessible aux non voyageurs et rend la fraude facile sur l'espace du métro *« [...] pourtant, dès les années 1970, l'évolution technologique et notamment l'automatisation des contrôles rend le domaine métropolitain perméable à la ville et ses activités »* (Costes, cité par Marion Tillous, 2016, p.5).

L'intrusion de ces pratiques dans le métro parisien va amener la RATP à prendre en compte la notion d'espace public dans ces travaux à partir des années 1970, a travers des recherches menées sur l'usage des espaces et des services par les voyageurs, la relation entre les voyageurs et les agents et l'irruption de phénomènes urbains dans le métro (Pény André, 1992, p. 16).

En 1973, la RATP a mis en place la mission « promotion de transport » une innovation d'ordre organisationnel qui à pour objectif d'étudier les attentes du public

et de prendre en compte ces aspirations dans l'évolution de l'offre de transport (Franck Cochoy, 2002, p. 192). A partir de là se sont développées des campagnes commerciales et d'animations culturelles dans le métro.

En 1982 la RATP a mis en place la « mission prospective » qui a pour objectif de repenser la relation de service dans le contexte d'automatisation et de mettre en place un organisme de réflexion pour comprendre la relation entre les voyageurs et les autres acteurs présents sur le réseau (Marion Tillous, 2016, p.6). Cette mission s'est construite sur l'idée de travailler sur les relations entre la ville et les transports. Pour y parvenir la RATP a créé deux dispositifs : un séminaire appelé « crise de l'urbain, futur de la ville » qui réunit des chercheurs de toutes les disciplines des sciences sociales et une équipe interne « réseau 2000 » qui va jouer le rôle d'interface entre le monde de la recherche et celui de la ville et des transports (Heurgon et al. 2004, p.4). Selon André Pény un des acteurs de la mission prospective la reconnaissance du métro comme espace public va permettre à la RATP de mieux traiter les problèmes liés à l'irruption de phénomènes urbains dans l'espace du réseau tel que les problèmes de sécurité des personnes, de propreté, de drogue et de lutte anti-graffiti (Pény, 1992, p.16).

Ainsi, plusieurs actions ont été menées par la Mission prospective pour la reconnaissance et la construction de l'espace public du métro, parmi les étapes qui ont marqué cette reconnaissance on peut citer le développement des commerces qui ont transformé l'espace fonctionnel du métro en un espace marchand comme les librairies Hachette présente dès l'origine du métro et les récentes galeries marchandes. Le développement de nouveaux services est également destiné à l'information du voyageur sur le transport. Se développe aussi le traitement des problèmes liés à l'intrusion des phénomènes urbains dans le métro tel que les problèmes liés à la sécurité, la drogue, les SDF, etc. Les politiques d'aménagement des stations commencent alors à prendre en considération l'espace entier de la station que ce soient dans le réaménagement d'anciennes stations ou dans les nouveaux projets comme METEOR (André Pény, 1992, p.17).

Ainsi, au cours des années 1980 le métro devient un espace public inséré dans la ville, un rapprochement qui a été pensé par Isaac Joseph sociologue associé à la mission

prospective de la RATP, au cours des travaux qu'il a réalisés au sein de la mission (Marion Tillous, 2016, p.6).

Les sociabilités dans le métro

La vocation initiale du transport est de transporter des individus plus au moins passifs d'un point de départ A à un point de destination B, ce paradigme est axé sur la performance technique, l'accessibilité et le développement du réseau pour assurer l'efficacité du transit, mais aujourd'hui on assiste à l'émergence de la personne mobile « *l'Homo Mobilis* » terme introduit par Georges Amar et qui renvoi à la personne qui prend en main sa propre mobilité en fonction de ses besoins et de ses capacités physiques et cognitives (Georges Amar, 2010, p.45).

Ainsi, la recherche de gain de temps de parcours dans les transports n'est plus le déterminant des choix du mode de déplacement, car ce temps peut être valorisé et devenir important pour les usagers. Dans le paradigme classique du transport, la performance des transports relève de la valeur distance-temps, dans le nouveau paradigme de la mobilité, Georges Amar nous propose de réfléchir en termes de nombre d'activités et d'opportunités rencontrées par kilomètre, il introduit le concept de la « *reliance* » comme création de liens, d'opportunités et de synergies qui devient la valeur nouvelle de la mobilité, en passant du concept de « temps-distance » classique en aménagement au concept de « temps-substance » (Georges Amar, 2010, p.16).

Cette évolution engendre des transformations dans la manière dont les gens vivent leur mobilité, ainsi, le temps de transport devient un temps de transition utilisable, il n'est plus considéré comme une perte de temps (Georges Amar, 2010, p.16). Michaël Flamm, sociologue allemand, dans son étude des différents modes d'appropriation des temps de déplacement développé par les voyageurs distingue trois modes d'appropriation : la logique de productivité, la logique de relâchement et de transition et la logique de sociabilité. Nous allons préciser ces trois logiques.

La logique de productivité consiste à utiliser le temps de déplacement pour effectuer des activités, qui auraient dû être réalisées à un moment de l'emploi du temps du voyageur, on trouve cette volonté de profiter du temps de déplacement

généralement, chez les personnes qui effectuent des déplacements quotidiens de longue distance, en particulier les trajets domicile-travail, une grande diversité d'activités peuvent réalisées durant les déplacements, comme la rédaction de notes de travail, la lecture de documents et de revues qui correspond à son domaine d'activité, consulter et répondre à ses mails personnels ou professionnels, lire des journaux ou écouter la radio, ce temps peut être aussi l'occasion d'effectuer des tâches de la vie quotidienne tel que prendre un repas ou se maquiller comme font certaines femmes observées par (Michaël Flamm, 2003, p.128).

Selon Flamm le train est le moyen de transport qui offre le plus un espace favorable à une appropriation productive de son temps de déplacement, en comparaison avec les transports collectifs urbains comme le métro, le bus et le tram ou il est souvent difficile de trouver une place assise (Michaël Flamm, 2003, p.129).

La logique de relâchement et de transition consiste à profiter du temps de déplacement pour somnoler, se laisser aller à la rêverie, méditer, regarder le paysage, écouter de la musique, etc. Le temps de déplacement représente alors un temps de déconnexion, pour Flamm les déplacements constituent des « *espaces-temps* » de transition entre les différents lieux de la vie quotidienne et comme certains individus ont besoin d'effectuer une transition mentale entre les différents lieux d'activités en particulier domicile-travail, ce qui explique la présence de cette logique de relâchement dans les déplacements (Michaël Flamm, 2003, p.131).

Selon Flamm beaucoup de personnes ont besoin de s'isoler mentalement de leur environnement pour pouvoir se relâcher ce qui fait des modes de déplacements individuels un contexte favorable à l'appropriation du temps de déplacement dans la logique de relâchement (Michaël Flamm, 2003, p.132), contrairement aux transports collectifs urbains qui n'offrent pas un cadre approprié au relâchement notamment pendant les heures de pointe.

La logique de sociabilité consiste à profiter de son temps de déplacement pour valoriser ses relations sociales, ces relations peuvent prendre des formes variées, elles peuvent être développées de manière virtuelle grâce aux NTIC, en particuliers

les réseaux sociaux qui permettent diverses formes de sociabilités tel que les conversations téléphoniques, les messages, etc. comme elles peuvent être valorisées de manière réelle sous forme de conversations avec les autres, ou de façon moins interactive en observant les gens et on profitant de la simple coprésence des autres dans l'espace de transport (Michaël Flamm, 2003, p.134).

Dans les espaces de transport, la question de la sociabilité n'est pas prise en considération par les opérateurs de transport, peu d'initiatives ont été mise en place pour la développer comme le site web *Croisédanslemétro.com* ou *Parisbulle.com* qui permettent de déposer un message pour retrouver un regard croisé dans le métro (Julie d'Yvoire, 2013).

Dans l'article de Alexandra Lassaille, *Métro, le sourire incompris des parisiens*, Johan, un agent de voirie interrogé reconnaît qu'il existe une forme de sociabilité dans le métro il énonce ; « *quand on est tous dans la même galère, on se parle, on en rigole pour détendre l'atmosphère* », Bruno, un étudiant ajoute « *on se respecte même si on ne se dit rien* ».

Selon Marion Tillous, la seule source d'informations sur la question de la sociabilité dans les espaces de mobilité est l'enquête « *Nos clients dans nos espaces* » réalisé par Hélène Laborie de la direction du marketing de la RATP, cette étude montre que 15% des voyageurs n'échange jamais de paroles avec les autres, ce pourcentage s'élève à 19% dans le métro, contre 11% dans les bus de Paris. D'après l'étude la majorité des voyageurs enquêtés n'échangent que rarement la parole avec les autres et il y a qu'un tiers de ces voyageurs qui ont déjà fait connaissance avec quelqu'un lors d'un déplacement. Cependant, la majorité des personnes enquêtés souhaitent discuter le plus souvent avec les voyageurs qui les entourent et que 57% d'entre eux souhaitent aborder les personnes qu'ils rencontrent régulièrement (Marion Tillous, 2009, p.40). Selon Marion Tillous, la sociabilité peut améliorer l'aise et l'accessibilité au sein des espaces de mobilité, un voyageur qui ne trouve plus son chemin peut être orienté par les autres voyageurs présents au cours de son déplacement (Marion Tillous, 2009, p.40).

Partie 3 : l'espace vécu du métro Rennais

Chapitre 6 : Les hypothèses de la recherche

Cette étude a pour objectif de répondre à une question principale : les aménagements du métro modifient-ils les comportements au point de changer l'expérience du voyage ?

Pour cela, nous essayerons de vérifier les hypothèses de la recherche, au nombre de deux. Notre première hypothèse est que les espaces du métro structurent le comportement des usagers. Les travaux réalisés dans les métros en Europe et aux Etats-Unis ont montré comment l'aménagement des quais et des voitures de métro a des incidences sur le comportement des usagers, qu'on est-t-il du métro de Rennes ?

Nous retenons une seconde hypothèse selon laquelle le comportement de l'homme s'adapte aux espaces dans le métro.

Ces hypothèses sont construites à partir des éléments d'analyse du métropolitain des deux premières parties de ce mémoire mais nous avons également cherché à les étayer par des études spécifiques.

Les espaces du métro structurent le comportement des usagers

Nous pouvons émettre l'hypothèse que l'aménagement de l'espace du métro, en particulier les voitures et les quais peut générer un certain type de comportements et de réactions chez les usagers, ainsi questionner les façons de voyager des usagers c'est chercher à comprendre leur façon d'occuper l'espace des quais et des voitures, il s'agit donc d'étudier comment l'aménagement des quais et des voitures du métro contribue à façonner le comportement des usagers.

La relation entre l'espace et le comportement humain a été abordée depuis de nombreuses années dans le cadre d'une discipline spécialisée qui est la psychologie de l'environnement, cette discipline s'intéresse à l'impact des différents facteurs environnementaux comme l'aménagement, les équipements, le bruit, le confort et la densité sur le comportement humain (Gustave-Nicolas Fischer, 2011, p.9).

Hall avait déjà abordé la question de l'influence de l'environnement sur le comportement humain dans son livre, *la dimension cachée*, Hall a montré la relation entre l'architecture et la psychologie dans l'aménagement des quartiers ainsi que les conséquences psychologiques des conditions de vie dans les logements urbains collectifs, Hall voulait montrer ainsi que chaque environnement exerce une influence particulière sur le comportement humain (Gustave-Nicolas Fischer, 2011, p.14).

La psychologie sociale de l'environnement propose une compréhension de la relation de l'homme à l'environnement selon deux angles : d'abord, l'homme organise et produit son milieu en inscrivant dans ce dernier des valeurs multiples comme l'éducation, les normes sociales et économiques, ensuite, l'environnement exerce une influence sur le comportement humain en raison de ces valeurs inscrites en lui et qui jouent le rôle *d'éléments normatifs* sur les comportements. L'approche psychosociale de l'espace considère que la relation entre espace et comportement n'est pas une simple correspondance entre les caractéristiques de l'espace et leurs effets sur le comportement humain, il y a des données économiques, culturelles et sociales de la situation spatiale qui détermine les comportements (Gustave-Nicolas Fischer, 2011, p.14).

Pour ce qui est des données culturelles et sociales, Gustave-Nicolas Fischer considère que les deux dimensions culturelle et sociale sont étroitement liées, il énonce dans son livre *la psychologie sociale de l'environnement* que « (...) un espace, son aménagement, son usage social, sont traversés par des comportements et des activités liés aux systèmes de valeurs en œuvre dans une société, multiples, relatifs et divers, ils inscrivent des manières de vivre dans l'espace » (Gustave-Nicolas Fischer, 2011, p.74).

Pour les urbanistes et les aménageurs l'espace est un facteur d'influence et de conditionnement, ils considèrent que lorsqu'on organise l'espace, on agit d'une certaine façon sur le comportement. Selon le canadien Charles Perraton, spécialiste de la sémiologie des espaces, les aménageurs recourent à des stratégies d'aménagement pour inciter l'utilisateur à certains comportements spatiaux souhaités ou pour réprimer les comportements non souhaités, ces stratégies sont :

La prescription : l'organisation de l'espace détermine un comportement, ainsi certains espaces et bâtiments provoquent par leurs dimensions, par les matériaux utilisés et par la structuration de leur espace des comportements spécifiques (Sylvie Mauris-Demourieux, 2015, p.13).

La séduction ou la prescription implicite : qui consiste à utiliser quelque outils comme le recours à l'imaginaire, les affiches attrayantes, la décoration...pour inciter l'utilisateur à certains comportements spatiaux (Sylvie Mauris-Demourieux, 2015, p.14).

La suggestion : dans cette stratégie, l'espace est organisé en fonction de son usage, sa forme répond à des besoins identifiés, comme le courant fonctionnaliste en architecture qui part de la fonction d'un lieu pour concevoir sa forme. Selon l'artiste plasticien Gille Paté, cet urbanisme permet de réprimer les comportements non souhaités dans l'espace public et d'exclure les populations non souhaitées, dans son documentaire *le repos du fakir* (Gille Paté, 2003) il montre que certains sièges du mobilier urbain ne permettent pas de se reposer ou de se regrouper tel que les sièges assis-debout, les sièges individuels,...etc. (Sylvie Mauris-Demourieux, 2015, p.14)

Le laisser faire ou la permission : l'espace est conçu pour être multifonctionnel, il peut être approprié de différentes manières en fonction des pratiques des usagers (Sylvie Mauris-Demourieux, 2015, p.14).

Le comportement de l'homme s'adapte aux espaces dans le métro

La deuxième hypothèse selon laquelle le comportement de l'homme s'adapte aux espaces dans le métro nous amène à nous poser la question : Le métro permet-il aujourd'hui que chaque usager puisse s'y retrouver, y développer des usages et s'y épanouir dans ses habitudes de mobilité ?

L'approche psychosociale de l'espace considère que l'une des manières pour comprendre la relation à l'espace est de voir la façon dont l'homme utilise un lieu, elle montre que ce sont les usages d'un lieu qui sont importants, comment l'homme utilise un lieu, comment il le traite, on parle là de l'espace vécu, il s'agit d'une expérience tactile, visuelle, affective et sociale (Gustave-Nicolas Fischer, 2011, p.46).

Gustave-Nicolas Fischer énonce dans son livre *psychologie sociale de l'environnement* «Chaque lieu aménagé crée des situations spécifiques en leur fixant un cadre : Barker (1968) les avaient appelées des « behavior setting », c'est-à-dire une sorte d'assise topologique de nature socioculturelle à l'intérieur de laquelle se développent des conduites marquées par des interactions entre les caractéristiques physiques et les données culturelles propre a un lieu » . Pour Gustave-Nicolas Fischer cette façon de concevoir l'espace comme une expérience vécue montre que les contraintes d'un environnement peuvent imposer à nos conduites une certaine orientation, par contre, à notre tour nous pouvons développer des relations qu'on peut adapter à la situation socio-spatiale car selon Gustave-Nicolas Fischer dans chaque espace il y a champ des possibles ou chacun peut se comporter en adaptant son comportement à la situation socio-spatiale. Pour l'auteur, les caractéristiques de l'espace exercent une certaine influence sur le comportement humain, mais l'espace est aussi vécu à travers des usages qui montrent que l'homme est capable d'agir sur un espace tout en s'adaptant à ce dernier (Gustave-Nicolas Fischer, 2011, p.47). Cette adaptation à l'espace va permettre à l'homme de tirer avantage même d'un aménagement inadéquat, Gustave-Nicolas Fischer énonce « On peut constater qu'une organisation donnée de l'espace peut constituer un système d'influence donnant lieu à des adaptations sociales nouvelles grâce auxquelles une contrainte ne sera pas une simple dépendance, mais suscitera une conduite visant à tirer profit d'un aménagement même insatisfaisant » (Gustave-Nicolas Fischer, 2011, p.51).

D'autres facteurs de l'espace peuvent influencer sur le comportement humain comme la densité, l'entassement et le bruit dans un espace donné, pour Gustave-Nicolas Fischer, le phénomène de l'entassement montre que le comportement humain a des seuils d'adaptation dans des environnements aux aspects spatiaux contraignants (Gustave-Nicolas Fischer, 2011, p.91).

Chapitre 7 : Méthodologie dans le métro rennais

Cette partie a pour objectif d'exposer la méthodologie de la recherche afin de répondre à la question posée : les aménagements du métro modifient-ils les comportements au point de changer l'expérience du voyage ? Cette question annonce un terrain d'étude qui est le métro et une population cible les usagers du métro.

Contextualisation de l'étude : métro de Rennes

Le 15 mars 2002 les rennais découvrent leur métro, le métro rennais est un système de transport collectif qui dessert la ville de Rennes, utilisant la technologie du véhicule automatique léger (VAL), ce métro a fait de Rennes entre 2002 et 2008 la plus petite ville au monde à voir un métro. Il a été un succès dès la première année comme le montre les chiffres de fréquentations, le VAL transporte 20 millions de voyageurs par ans, d'ailleurs, la ville a envisagé de construire une nouvelle ligne qui va relier le sud-ouest au nord-est.

Dès 1897, la ville de Rennes est desservie par un tramway, ce dernier a été abandonné après la deuxième guerre mondiale, il a été remplacé par des autobus qui contribuent à l'encombrement des voies routières. En 1983, Edmond Hervé réélu maire de Rennes lance une réflexion sur un mode de transport en commun alternatif à l'autobus, plusieurs études ont été menées pour savoir s'il vaut mieux s'inspirer du tramway de Nantes ouvert en 1985 ou du métro VAL en service à Lille depuis 1984, à partir de ce moment l'opinion publique rennaise et les élus se divisent en deux groupes opposés, les opposants au métro argumentent avec le coût financier beaucoup plus faible du tramway et ses supporters pour lesquels malgré le coût supérieur du VAL par rapport au tramway, ce dernier va résoudre deux obstacles pour tramway ; l'étroitesse des rues du centre historique et la géographie des abords de la gare. Progressivement, le tramway laisse place au VAL, cette idée est renforcée par l'étude menée par l'entreprise Matra Transport en 1987-1988 (Thomas Perrono, 2013).

Le 25 octobre 1989, le maire fait voter le projet par le conseil municipal, le VAL est choisi par 43 voix pour, 4 voix contre et 9 abstentions, l'opposition était forte, de nombreux élus étaient contre dont les écologistes menés par Yves Cochet, une partie

de la population fait aussi entendre sa colère. Les travaux débutent en janvier 1997 avec deux années de retard et ont durés cinq ans, il est prévu qu'en 2001, le métro sur pneumatiques va permettre de relier le nord et le sud de la ville de rennes sur 9.4 kilomètres et quinze stations reliant le quartier de Ville jean au quartier de la Poterie en passant par le centre ville, le voyageur pourra ainsi traverser la ville en 16 minutes avec une vitesse de 32km/h (Thomas Perrono, 2013).



Figure 28 : Le métro rennais (© Rennes-Métropole)

A peine la ligne a achevée, la ville envisage de construire la ligne b, les travaux débutent en 2014 pour une mise en service prévue pour 2020, cette ligne permettra de relier le sud-ouest de la ville de rennes au nord-est, elle s'étend sur 14.1 km et desservira 15 stations, elle est en grande partie souterraine mais comprendra des tronçons aériens¹².

Actuellement la ligne a est la seule ligne en service, les quinze stations de la ligne ont été conçues pour être lumineuses mais dans des styles différents, certaines font entrer la lumière naturelle directement sur les quais et dans les salles des billets telle que la

¹² https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9tro_de_Rennes

station Kennedy, Anatole France et Jaques Cartier, d'autres stations sont éclairées par des fibres optiques comme Charles de Gaulle. Toutes les stations sont équipées d'ascenseurs avec écritures en braille ce qui rend la ligne accessible aux personnes à mobilité réduite, les cages d'ascenseurs ont été conçues comme des puits de lumière.

Les quais de la ligne a disposent de portes palières qui s'ouvrent quand la rame est à l'arrêt et qui se ferment automatiquement, une fermeture précédée d'un signal sonore et lumineux. Pour la signalétique de la ligne a, elle utilise des couleurs, un fond bleu pour indiquer le nom des stations sur les quais, un fond vert pour les sorties, un fond jaune pour les directions et un fond blanc pour les correspondances¹³.



Figure 29 : Nom des stations inscrit sur fond blanc (© wikipedia)



Figure 30 : Panneau indiquant une sortie, signalétique bilingue français-gallo (© wikipedia)

¹³ https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9tro_de_Rennes

Les rames de la ligne a sont des rames de type VAL 208, d'une longueur totale de 26 mètres et d'une largeur de 2,08 mètres, chaque rame est composée de deux voitures qui ne permettent pas l'intercirculation entre elles, chaque rame disposent de six portes d'accès, trois portes par voiture. Les rames de la ligne a offrent 158 places, 50 places assises et 108 places debout, l'aménagement intérieur des rames a été revu, ainsi les rames récentes offrent jusqu'à 170 places.



Figure 31 : Intérieur d'une rame VAL 208 NG (© wikipedia)

Lors de la première année d'exploitation en 2002, le métro de Rennes a transporté 20 millions de passagers, en 2014 cette fréquentation s'élève à 32 millions de passagers, la fréquentation journalière pour la même année était de 140 000 voyageurs, selon les estimations cette fréquentation va atteindre 62 millions de voyageurs par an en 2021. Aux heures de pointe, le métro est souvent bondé, notamment en direction du campus de Ville Jean¹⁴.

¹⁴ https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9tro_de_Rennes

Méthodologie entreprise sur le terrain

À travers mon terrain je vais tenter de saisir l'expérience de transport des usagers du métro de Rennes, en cherchant le sens qu'ils attribuent à cette expérience dans leurs comportements et leurs interactions avec l'espace aménagé des quais et des voitures de métro, afin de voir comment l'aménagement des quais et des voitures de métro est structurant pour les comportements des usagers et comment les comportements de ces derniers s'adaptent aux espaces dans le métro.

Pour ma collecte d'informations pour comprendre l'expérience de transport des usagers du métro de Rennes, il m'est apparu nécessaire de réaliser des observations suivis et des questionnaires in-situ sur les quais et à l'intérieur des voitures de métro, avant de commencer notre méthodologie, nous avons contacté le service des transports en commun de l'agglomération rennaise (STAR) pour leur demander une autorisation pour réaliser notre enquête dans les espaces du métro, la STAR nous a autorisé à réaliser notre enquête dans le métro sur une période de sept jours.

L'observation par suivis

L'observation par suivis est une technique d'observation qui a été utilisée par Mathilde Bigo pour observer les pratiques des femmes âgées sur les promenades balnéaires en Bretagne dans sa thèse : *les pratiques des femmes âgées sur les promenades balnéaires en Bretagne : processus de vieillissement et cidadinité* (2015), son but est d'étudier les pratiques des femmes âgées in situ en cherchant des explications dans ce qui est visible lors des observations. Cette technique d'observation consiste à se placer à un endroit stratégique de la promenade, ce dernier doit être déterminé au préalable puis de repérer la première femme âgée qui rentre et de la suivre discrètement tout au long de son parcours.

L'objectif des observations par le suivi que nous avons réalisées est d'étudier les comportements et les pratiques des usagers in situ pour vérifier nos hypothèses selon lesquelles les espaces du métro structurent les comportements des usagers, c'est-à-dire qu'ils imposent aux usagers des possibilités de déplacement limitées et de voir comment les usagers s'adaptent à l'aménagement et à la présence des autres voyageurs sur les quais et à l'intérieur des rames du métro de Rennes.

L'observation commence en partant du quai d'embarquement du voyageur jusqu'à son arrivé à destination ce qui permet d'observer les comportements du voyageur dès son attente sur les quais jusqu'à son arrivé à destination.

La démarche consiste à attendre sur le quai d'une station de métro, déterminé au préalable et à choisir un voyageur entrant sur ce quai accompagné ou non, une fois le voyageur choisi il sera suivi de façon discrète tout au long de son trajet, l'observation s'arrête quand le voyageur sort de la zone d'étude qui est le quai d'arrivé.

L'observation par le suivi consiste à observer de façon détaillée et à noter les différentes phases du parcours du voyageur, depuis son entrée dans le métro jusqu'à sa sortie. Il s'agit d'enregistrer les faits et gestes du voyageur au cours de son déplacement, en s'intéressant aux positions, aux mouvements, aux états et aux transformations gestuelles sur les quais et à l'intérieur des voitures du métro. Durant notre enquête nous avons réalisés 32 observations par suivis.

A propos de la prise d'information, la notation des trajets suivis a été faite sur les téléphones portables, on utilisant une grille de notation qui nous a permis de noter brièvement et le plus précisément possible les mouvements et position globale du voyageur, sa façon d'occuper l'espace dans les voitures et sur les quais du métro, le rapport aux autres voyageurs, la maîtrise du parcours, les événements qui impliquent le voyageur ou une autre personne présente lors du trajet.

Station de départ	Ville jean université
Accès	Elle prend les escaliers
Quai	Attend debout au bout du quai
Entrée rame	Entre directement, y avait personne à descendre de la rame
Dans la rame	Regarde sur sa droite et sa gauche puis prend une place assise au devant de la rame
Entre les stations	Attend et regarde les autres voyageurs
Entre les stations	
Ponchaillou	Demande à la dame qui est assise en face d'elle si les arrêts sont systématiques ou il fallait demander l'arrêt, la dame lui répond qu'il s'arrête à chaque station
Entre les stations	Attend et regarde les autres
	Se lève et attend dans l'espace debout en s'accrochant à la barre d'accroche
Anatole France	Dit au revoir à la dame qui était assise en face d'elle et passe rapidement entre les 2 usagers devant elle, l'un adossé au strapontin côté porte et l'autre accroché à la barre d'accroche et sort de la rame
quai	Se dirige vers l'ascenseur
sortie	Prend l'ascenseur

Tableau 1 : Grille d'observation par le suivi : exemple d'une femme âgée dans le métro de Rennes

Questionnaire in situ et trajet partagé

Dans un deuxième temps nous avons réalisés des questionnaires in situ auprès des usagers du métro de Rennes, l'idée est de faire s'exprimer les voyageurs interrogés sur leurs trajets dans le métro, leurs façons d'occuper l'espace des voitures et quais, ce qu'ils font durant les trajets et comment ils le font, les comportements qu'ils adoptent pour accroître leur confort, leur point de vue et leur réactions aux comportements des autres usagers.

Ces questionnaires ont pour objectifs d'obtenir un portrait détaillé et varié de l'expérience de transport des voyageurs et de leurs interactions avec l'espace aménagé des voitures du métro et des quais.

La méthode du questionnaire permet surtout de voir comment les usagers interprète leur expérience de transport dans le métro, ce que les observations par suivis ne peuvent pas révéler.

Les usagers du métro de Rennes que nous avons enquêtés sont de profils sociodémographiques variés, l'échantillon est composé de femmes, d'hommes, de

personnes plus âgées, de jeunes, ces usagers sont utilisateurs quotidiens du métro de Rennes depuis au moins trois années, dont les motifs d'utilisation sont variés : pour les déplacements vers les lieux de travail, pour école ou université, pour les loisirs, pour les déplacements de fin de semaine.

Nous avons réalisés deux types de questionnaires in situ ; des questionnaires durant le trajet du voyageur, c'est ce qu'on a appelé le trajet partagé, qui permettent de récupérer des informations sur le vif car la personne interrogée est dans le cadre concerné par les questions posées, l'usager est interrogé sur une pratique qu'il est entrain de vivre. Et des questionnaires sur les quais ou en dehors de la station du métro, 47 questionnaires in situ et 10 trajets partagés ont été réalisés.

Pour la prise de contact, pour les questionnaires durant le trajet la prise de contact avec le voyageur à enquêter sera sur le quai d'embarquement, pour les questionnaires en dehors des stations de métro la prise de contact se fera à l'entrée de la station.

Les questions du questionnaire in situ ont été regroupées en trois grands axes

- **Questionnaire in situ**

Etudiante en urbanisme et aménagement à Rennes 2, dans le cadre de mon mémoire de master 2, je réalise une étude sur les comportements des usagers du métro sur les quais et dans les voitures, je vous sollicite pour un entretien d'environ 10 minutes dans lequel je vous poserai quelques questions afin de connaître votre expérience du voyage dans le métro et votre point de vue. Permettez-vous que j'enregistre cet entretien qui restera anonyme, afin de faciliter ensuite son analyse ?

Le trajet dans le métro

1. Pourquoi avez-vous pris le métro aujourd'hui ? et à quelle fréquence prenez-vous le métro ?
2. Parlez-moi de votre trajet quotidien que vous effectuez dans le métro ? avant et après
3. Durant ce trajet est ce qu'il y a des éléments qui attirent votre attention ?
4. Durant ces trajets que faites-vous habituellement ?

Lecture : livre, magazine, journal ; mail ; musique ; jeux ; repos ;

L'espace occupé sur les quais et dans les voitures du métro

5. Quelle place occupez-vous sur les quais ? Avez-vous des préférences pour les places que vous occupez sur les quais ? Lesquelles ?
6. Quelle place occupez-vous à l'intérieur des voitures de métro? Avez-vous des préférences pour les places que vous occupez à l'intérieur des voitures de métro ? lesquelles ?

La vie sur les quais et dans les voitures du métro
--

7. Quelles attitudes et comportements avez-vous déjà noté sur les quais ?
8. Quelles attitudes et comportements avez-vous déjà noté dans les rames ?
9. Avez-vous déjà noté des comportements qui vous plaisent dans le métro ? Et d'autres qui vous gênent ?
10. Utilisez-vous les équipements du métro ?

Analyse thématique

Une fois les 47 questionnaires in situ et les 10 trajets partagés retranscrit sous la forme de verbatim, nous avons procédé à plusieurs lectures du corpus pour avoir une vue de l'ensemble du corpus et repérer les idées générales qui se dégagent d'un usager à un l'autre, pour notre analyse thématique nous nous sommes inspiré de la méthode de thématization continue que mucchielli et paillé nous proposent dans leur ouvrage « l'analyse qualitative en science humaine et sociale », nous avons procédé à traiter le corpus et à lui faire subir des transformations pour obtenir une série de thèmes.

La démarche consiste à repérer et à relever les thèmes pertinent par rapport aux questions et aux objectifs de notre recherche, on va vérifier également si ces thèmes « se répètent d'un matériau à l'autre et comment ils se recourent, rejoignent, contredisent, complémentent... » (Mucchielli et Paillé, 2010, p.162)

On remarque que les thèmes se recoupent d'un questionnaire à un autre et font apparaître un arbre thématique dans lequel on retrouve des thèmes et les sous thèmes utiles à notre recherche. En outre l'analyse thématique n'as pas pour objectif une accumulation de thèmes mais il s'agit de trouver une association logique entre les différents thèmes, déterminé par leurs importance et récurrence pour construire l'arbre thématique. L'analyse thématique permet également la subdivision et la fusion des thèmes pour accroitre leur valeur significative.

Difficultés de la méthodologie

Pour les questionnaires in situ y a des moment de la journée ou c'est difficile d'avoir des répondants, comme le matin les usagers sont pressés pour aller travailler, pendant la pause de midi aussi, il y a également les stations de correspondance avec les bus ou les usagers ont des fois un temps restreint à nous accorder pour ne pas rater leur bus.

Du côté des trajets partagés, le bruit ambiant du métro constitue une difficulté durant la rencontre avec l'utilisateur et au moment de la retranscription du questionnaire.

Pour les observations par le suivi, nous avons rencontré des difficultés pour suivre les usagers pendant les heures de pointe, ils nous arrivent de ne pas trouver une place dans la rame pour observer l'utilisateur et prendre notes surtout quand la rame est blindée, dans ces cas à la fin du trajet de l'utilisateur suivi on s'assoit sur un siège sur les quais et on prend des notes.

Chapitre 8 : Aménagement et comportements dans le métro Rennais

Après l'analyse thématique des questionnaires in situ et des trajets partagés, nous avons procédé à l'analyse des observations par suivis avec la même grille d'analyse des questionnaires in situ et des trajets partagés, ensuite nous avons réuni les informations classées par thème, à partir de ces informations nous avons rédigé cette section dans laquelle nous allons présenter les résultats de notre enquête dans le métro de Rennes.

Espace public et comportement

Michèle Grosjean et Jean-Paul Thibaud énoncent dans leur ouvrage « *Espace urbain en méthode* » que « *quelque soit l'espace en jeu, l'observation du comportement des usagers, leur choix d'orientation et leur manière d'agir peuvent permettre de comprendre comment est conçu l'espace public, son effet sur son utilisateur, voire améliorer l'espace en question* (Michèle Grosjean, Jean-Paul Thibaud, 2001, p.43).

L'espace public est un espace où l'individu interagit avec d'autres individus, l'espace public est un terme large, dans notre étude nous nous concentrerons sur les espaces publics relatifs au transport en commun et à notre quotidien : le métro, cette espace se caractérise par la présence de phénomènes urbains tel que la mendicité, l'alcool, les personnes sans domicile fixe, malgré la présence de ces pratiques, le métro reste un espace public imparfait car c'est avant tout un espace fonctionnel destiné au transport de personnes où on retrouve aussi différentes formes d'incivilités

Métro de Rennes comme espace public : alcool, marginalité

Comme dans beaucoup d'espaces publics, la consommation d'alcool est aussi présente dans le métro de Rennes, une présence qui reste problématique et dérange les autres usagers, l'alcool et les gens « bourrés » se retrouvent dans le discours des usagers que nous avons rencontré, d'après l'ensemble des personnes interrogés l'alcool et l'un des comportements qui gênent dans le métro de Rennes

- « *Par contre des comportements qui m'ont énormément....c'est l'alcool dans le métro par exemple en on voit encore [...]* » (usager54)

- [Ils se positionnent devant la porte du milieu de la voiture, entraîne de boire de la bière, ils tiennent tous les deux des canettes de bière en main] (OS 12 H et F)
- « *Oui, quelque fois les gens qui sont bourrés, les gens qui boivent l'alcool mais souvent ils crient dans le métro, mais ce n'est pas tout le temps heureusement que ce n'est pas comme à paris, à paris c'est encore pire* » (usager7)

D'après les usagers du métro rennais rencontrés c'est un comportement qu'on observe parfois le soir et c'est beaucoup plus dans les stations en ville.

- « *Souvent les gens qui chantent mais... les gens bourrés c'est tout, c'est souvent le soir à saint Anne, ou des fois en plein journée vers saint Anne* » (usager42)
- « *Bon, de temps en temps, souvent des gens qui sont bourrés, qui mangent, ou des choses comme ça quoi, surtout dans les stations en ville. non pas plus que ça non* » (usager1)

D'autres phénomènes urbains comme la mendicité et les personnes sans domicile fixe qui montent avec des chiens dans le métro ont été évoqués par les personnes interrogés même si c'est des pratiques qu'ils voient rarement dans le métro rennais, leurs présence dérange certains usagers, comme dans les autres espaces publics la marginalité qui emprunte la dynamique souterraine est indésirable, elle indispose et gêne certains voyageurs du métro.

- « *Ah oui surtout quand je le prends le soir, le nombre de personnes qui sont en état d'ébriété, les sdf avec leurs chiens voilà mais c'est rare* » (usager 17)
- « *Je n'aime pas les gens qui montent avec des chiens par exemples, les gens qui font la manche et qui monte avec un chien ça arrive très rarement* » (usager24)
- « *Si y a des fois une dame qui vient régulièrement demander des sous, qui rentre dans le métro pour demander des sous ça ça me.....* » (usager44)

Pour les personnes à mobilité réduite, le métro rennais est accessible, les 15 stations de la ligne A sont toutes équipées d'ascenseurs qui permettent d'accéder à la salle des billets puis aux quais depuis la surface, une personne à mobilité réduite que nous avons interrogé trouve que le métro de Rennes est génial mais parfois c'est difficile de sortir de la rame quand il y a du monde derrière son fauteuil : « *Quand les gens ne laissent pas sortir les gens en fauteuils, ils sont tous derrière le fauteuil et on ne peut pas sortir* » (usager22)

Métro de Rennes comme espace public fonctionnel : incivilités, absence de relations

Les incivilités

Les entretiens avec les usagers du métro de Rennes ont révélé des situations dans le métro dû en grande partie aux incivilités, plusieurs types d'incivilités ont été évoqués par les usagers que nous avons interrogés. Selon la RATP « *les incivilités regroupent des phénomènes disparates, depuis les actes de salissure et de dégradation jusqu'aux conflits à propos du bruit ou des occupations d'espace en passant par les contacts agressifs ou discourtois* » (RATP, 2012, p.16).

Les incivilités identifiées par la RATP dans le métro parisien se retrouvent dans le discours des usagers du métro de Rennes que nous avons rencontrés, on retrouve tout d'abord les incivilités liées à la gestion du mouvement, les auteurs de ce type d'incivilités sont les personnes qui gênent la sortie et l'entrée dans la rame, la circulation dans les voitures et sur les quais, ce sont ceux qui bousculent pour aller plus vite que le reste des usagers ou bien au contraire des voyageurs plus lent.

- « *[...] ah oui quand on sort du métro les gens attendent devant faut leur faire un dessin faut se mettre sur le côté, bon tout le monde n'as cette logique c'est ça voilà quand on sort y a plein de monde devant ça m'est déjà arrivé de dire laisser...ou alors les gens qui rentrent et puis qui laissent pas sortir les gens je leur dit bah laisser sortir parce que ça m'énerve ce genre d'incivilité, je trouve que c'est... ne pas avoir de bon sens. Les gens qui se lèvent pas ils sont assis sur les places qui sont sur le côté proche des portes qui se lèvent pas* » (usager29)

- « Les gens qui bousculent ça me gêne beaucoup, par ce que je trouve que des fois il y a un non respect et ça va être l'autre fois mon mari à pris le métro avec moi, mon mari est invalide, il y a un jeune il voulait lui prendre ça place, je jeune a dit non, c'est vrai que là on n'a pas trop apprécié » (usager3)
- « Bah les premiers ceux qui bousculent, ceux qui ne laissent pas passer voilà » (usager32)
- « Après moi je m'en fous un peu tant que je ne suis pas agressé ça va, y a des gens qui m'ont déjà poussés dans le métro, c'était pour entrer c'était fait exprès, il a poussé comme ça exprès » (usager 7)
- « Oui oui les gens qui s'écartent c'est vrai qu'il y a peu de gens, cette incivilité où les gens ne laissent pas forcément les autres sortir ça ça arrive pas mal de fois quand même suivant certaines stations [...] » (usager40)
- [A l'ouverture des portes elle passe entre les voyageurs qui sortent et entre dans la rame au même temps que les autres descendent] (OS 13 F)
- [A république, des usagers se trouvent devant la porte il les regarde bizarrement et passe entre eux pour sortir de la rame] (OS 16 H)

Selon quelques uns de nos interlocuteurs et interlocutrices il n'y a pas beaucoup de bousculades dans le métro de rennes, ça arrive parfois d'être bousculé aux heures de pointe mais c'est rare.

- « Bah justement les personnes qui chantent. Les bousculades ça vous gênent pas ? Je pense qu'il n'y a pas beaucoup de... enfin à quelques heures ou c'est un peu voilà il y a un peu de monde mais ce n'est pas très embêtant » (usager33)
- « Les bruyants ou les gens qui parlent au téléphone qui parlent fort voilà. Les bousculades ça vous gênent pas ? non, y en a pas trop » (usager35)
- « [...] Les bousculades ça vous gênent pas ? ah oui oui des fois c'est vrai quand il y a beaucoup de monde voilà on se fait pousser un petit peu mais ça va par rapport au métro de paris, je trouve que c'est tranquille ici » (usager 38)

On retrouve aussi les incivilités liées à des conflits de territoires, les auteurs de ces incivilités sont ceux qui ne cèdent pas la place aux personnes âgées, aux femmes

enceintes, ceux qui restent assis sur un strapontin en cas d'affluence, ce sont ceux qui occupent plusieurs places assises avec leurs jambes ou avec des objets tel que les sacs.

- « *Disons que le civisme on va dire ça comme ça est une bonne chose et ce n'est pas respecté par beaucoup de monde, les gens qui prennent les places des handicapés, la rame elle est bondée et s'asseoir alors que normalement on sera debout* » (usager 20)
- « *Pas spécialement, ou je ne sais pas des gens qui cèdent pas la place aux personnes qui ont aurait besoin, [...]* » (usager 29)
- « *Non, ça va, en terme d'incivilité y en a une qui me choque toujours c'est l'occupation des ascenseurs par des personnes qui sont vraiment mobile et du coup les personnes en mobilité réduite doivent attendre, [...]* » (usager 56)
- « *Ah oui les sacs à dos quand vous êtes assise puis les gens qui ont des sacs à dos qui réfléchissent pas qu'ils ont un sac derrière leur dos voilà [...]* » (usager53)
- « *Bah de temps en temps y avait des gens qui étaient bruyant qui mettaient les pieds sur les sièges si vous voulez savoir ça m'énerve* » (usager48)

On retrouve ensuite les incivilités liées au brouillage de la frontière espace public /espace privé, les auteurs de ces incivilités sont ceux qui parlent bruyamment au téléphone, qui écoutent de la musique à volume sonore élevé.

- « *Ce qui peut être agaçant quand les gens sont au téléphone et que...C'est plutôt un endroit calme je trouve et les gens sont parfois au téléphone ils peuvent parler très fort ou la musique aussi qui peut être parfois gênante quoi* » (usager21)
- « *Ahhh ce qui m'interpelle c'est le volume sonore des personnes quand elles parlent parfois il y a... voilà ça ça m'interpelle téléphone ou des discussions élevé avec un volume je considère un peu élevé, tous le monde peut parler avec les personnes en fait, en gros c'est une discussion ouverte quoi* » (usager56)

Beaucoup d'incivilités qui se produisent dans le métro ne sont pas intentionnelles, elles proviennent surtout de la densité des usagers dans l'espace restreint du métro, en outre la place qu'occupe un voyageurs dans l'espace aménagé des voitures et des quais et sa façon de voyager peuvent le conduire à être l'auteur d'une civilité ou au contraire à être victime d'une incivilité.

Absence de relations entre les usagers

D'après les personnes que nous avons interrogées les usagers du métro de Rennes sont dans leur bulle durant les trajets, ils ne font pas attention aux autres.

- « [...] Les gens qui parlent au téléphone ça ne vous gênent pas ? ehhh c'est inquiétant de les voir tous avec leur Smartphone y a pas de relations en fait les gens sont complètement fermés dans leur bulle on ne peut pas... » (usager52)
- « Qu'il y a beaucoup de gens sur les portables, personne ne se parle » (usager33)
- « Non, je n'ai pas eu de problème particulier. Non, les gens ils sont dans leurs trucs ils ne font pas attention aux autres » (usager8)
- « Je trouve que les gens sont très fermés et très sur leur portable, moi des fois j'observe un peu autour de moi et tout et les gens sont dans leur bulle, si on essaye d'aller leur parler ce n'est pas toujours évident » (usager23)
- [Sur son portable durant tout le trajet, repli total vis-à-vis des autres voyageurs depuis son arrivée sur les quais] (OS 06 H)

L'espace mobile : une topologie du métro

Le mouvement des corps dans le métro est régi par des codes, pour éviter les difficultés de mouvement et la surpopulation sur les quais et à l'intérieur des voitures, les usagers développent des comportements habituels ainsi que des stratégies pour économiser du temps et de l'effort durant leurs trajets quotidiens.

Corps en mouvement

Les entretiens avec les usagers du métro de Rennes et les observations suivies ont montré des situations où y a une difficulté de mouvement des corps dans le métro, ces situations où les usagers ont des difficultés à circuler sont causées par le fait que les usagers ont des vitesses de mouvement différentes et qu'ils ne voyagent pas tous de la même façon, certains cherchent à aller plus vite, d'autres au contraire voyagent lentement, ces situations entraînent les incivilités liées à la gestion du mouvement.

- « Oui les gens qui poussent par exemple, ou qui soit sur le point de sortir, alors qu'ils voient très bien qu'il y a du monde et qu'on a compris qu'ils voulaient sortir donc on va se décaler mais faut juste attendre que d'abord y a d'autres gens qui descendent » (usager 27)

- « [...] Les bousculades ? si si le matin aux heures de pointes par ce que les gens sont tous pressés, ils veulent avoir le métro donc du coup voilà [...] » (usager17)
- « Les gens qui montent alors qu'ils devraient attendre avant de monter dans les rames de métro mais bon, au niveau de la civilité voilà » (usager36)
- « [...] ou des fois y a des gens qui partent vite fait, pas souvent mais de temps en temps c'est sympa aussi [...] » (usager27)
- [A saint Anne elle avance un peu pour sortir puis s'arrête, les usagers devant elle ne bouge pas elle force un peu et passe entre eux et bouscule légèrement un usager qui entre dans la rame, se retourne et s'excuse] (OS 15 F)

Dans le discours des usagers on retrouve l'idée développée par Jean-Marie Floch qui a montré que les usagers du métro ne voyagent pas tous de la même façon et interprète leurs trajets dans le métro de façon différenciée, ces différentes façons de voyager entraînent des difficultés de mouvement des corps dans le métro car les façons de voyager des uns peuvent entrer en conflit avec celle des autres. Reprenant la typologie des voyageurs élaborée par Jean-Marie Floch : les pros, les arpenteurs, les flâneurs et les somnambules on a distingué dans le discours de nos interlocuteurs leurs façons de se déplacer, ainsi on retrouve dans le métro de Rennes des voyageurs pros, ces derniers sont ceux qui cherchent un endroit précis sur le quai pour accéder sans efforts dans la voiture de métro et qui leur permettra de se retrouver devant leur sortie une fois à leur arrivée, ce sont les pros qui cherchent une économie de temps et l'efficacité dans leurs trajets quotidiens, ils développent ainsi des stratégies pour y arriver.

- « Oui bien sûr, ça dépend, je connais les escalators donc je me place je ne sais pas comment dire le plus proche des escalators quand je sors à la station d'arrivée » (usager29)
- « Je fais en fonction où le métro arrive pour avoir la sortie plus facilement » (usager39)
- « Sur les quais je me mis assez au bord et non pas derrière pour monter rapidement, je me mis pas le long du mur » (usager5)

Selon les usagers que nous avons interrogés les difficultés de mouvement dans le métro sont également produites par l'aménagement qui peut occasionner une difficulté dans le mouvement des corps sur les quais et à l'intérieur des voitures.

- « [...] du coup moi je sors souvent à ville jean, maintenant qu'ils ont fait le deuxième escalier c'est mieux parce qu'avant c'était vraiment on a l'impression d'être les moutons qui sortaient tous ensemble et puis pour rentrer aussi dans la rame de métro quand tout le monde sortait c'était compliqué quoi. Mais ça vous gêne pas vraiment ? bah je le prends parce que je suis obligé dans ces cas là mais c'est vrai que c'est pas agréable d'être tous serrés les uns contre les autres » (usager 23)
- « [...] Je trouve que le métro est un peu petit et des fois on est serré. Les bousculades ça vous gêne pas ? oui oui par ce que il est... enfin je trouve que ce n'est pas assez long y a que deux voitures et ça commence à faire beaucoup de monde à la ville de rennes » (usager50)

Ces difficultés de mouvement s'expliquent aussi par le fait que les usagers sont des fois occupés par leurs téléphones et ne font pas attention aux autres ce qui peut nuire à l'efficacité de mouvement des corps dans le métro.

- « [...] quand il y a beaucoup beaucoup de monde dans le métro et qu'on veut sortir et les gens qui sont devant la porte et qui nous empêchent de sortir pas volontairement je ne pense pas mais ils pourraient se décaler, des fois ils sont occupés sur leur portables c'est ça aussi [...]» (usager 39)

Déplacement codé

Le déplacement dans le métro recèle des codes de fonctionnement que Jean-Charles Depaule et Philippe Tastevin appellent mode d'emploi du métro ou loi du métro selon Augé et qui indique les convenances et les usages en vigueur, ces codes participent au bon déroulement du voyage dans le métro et permettent au voyageurs de mener leurs trajets sans obstacles ni gênes, ainsi pour que l'utilisateur participe au bon fonctionnement des voyages dans le métro il doit se comporter de la façon attendue par les autres, selon les usagers du métro de rennes que nous avons rencontrés certaines incivilités et difficultés de mouvement dans le métro sont liées au fait que quelques voyageurs ne connaissent pas les codes de fonctionnement du métro.

- « [...] ou des gens qui descendent pas, la je pense aussi que c'est ceux qui sont habitués qui sont devant la porte y a du monde qui sortent et au lieu de sortir eux même et re-rentre ils essayent de se mettre tout petit contre les murs sauf que ça marche pas mais ça je pense que c'est des gens qui ne savent pas trop comment ça fonctionnent ou alors ils ne connaissent pas forcément les codes et tout » (Usager 27)
- « [...] en fait ce que je n'apprécie pas c'est que les gens pour sortir se mettent devant la porte et il faut laisser les gens sortir, ils ne laissent pas les gens sortir, ils veulent rentrer alors que les gens sortent, au lieu de se mettre sur le côté et laisser les personnes sortir et bah voilà c'est des choses toute bête mais....tout le monde ne sait pas prendre le métro [...] » (Usager 52)

Ces codes de fonctionnement du métro participent à structurer le comportement des usagers dans les espaces du métro.

Les habitudes de mobilité

D'après l'ensemble des personnes interrogées, les usagers du métro de Rennes adoptent des comportements habituels durant leurs trajets dans le métro afin d'économiser du temps et de l'effort, on peut citer l'habitude de se positionner toujours au même endroit sur le quai de façon à prendre la porte d'accès dans la voiture qui va leur permettre se sortir devant l'escalator ou les escaliers à leur arrivée, durant nos entretiens on a constaté que tous usagers interrogés utilisent le métro depuis plusieurs années ce qui a favorisé le développement de ces habitudes de mobilité durant les trajets dans le métro.

- « J'essaye toujours de me positionner à la porte la plus près de l'escalator de la station ou j'arrête voilà » (usager 54)
- « Non, j'essaye de me mettre près de la sortie qui va m'intéresser » (usager14)
- « En fait je m'installe là ou je préfère monter, c'est plus facile après pour la descente en fait, je calcule....la place pour sortir devant les escalators ça dépend de l'arrêt où... » (usager53)

Cependant, ces habitudes de mobilité peuvent parfois poser des problèmes de circulations dans le métro car elles engendrent des situations de surpopulations à certains endroits du quai et à l'intérieur des voitures.

- « *On essaye de se mettre la ou il y a les sièges au bout des rames sur les côtés quoi, a la sortie des escaliers très mauvais par ce que y a beaucoup de gens qui arrivent dans le moment et vont tous dans le métro en face et le métro est plein* » (usager15)

Dans le discours des usagers interrogés comme dans les observations suivies on retrouve une adaptation des usagers du métro de Rennes à l'aménagement et à la densité des voyageurs dans les voitures de métro.

- « [...] *Bah oui les gens se parlent, laisse la place aux autres, essaye de s'accommoder quand il y a trop de monde voilà [...]* » (usager 48)
- « [...] *Et les bousculades ? ça ce n'est pas gênant par ce qu'on général on n'arrive à passer donc c'est normal de se bousculer un petit peu [...]* » (usager10)
- [Passe derrière les voyageurs qui sont accrochés à la barre d'accroche, cherche un point d'appuis, il s'appuis avec sa main sur la partie ou est indiqué les stations de la ligne en haut de la porte côté voie] (OS 11 H)
- [Du monde entre dans la rame et l'espace debout commence à se remplir, il se lève de son strapontin et continu à lire le journal] (OS 07 H)

Densité et stratégies des voyageurs

Pour éviter les problèmes de surpeuplement sur les quais et à l'intérieur des voitures de métro, les usagers du métro de Rennes développent des stratégies, les entretiens avec les usagers ont montrés que quelques usagers préfèrent laisser passer des rames quand celles-ci sont pleines.

- « [...] *ça m'est arrivé une fois et je me suis énervé, après ça dépend le métro c'est toute les 2, 3 minutes à la rigueur si celui qui passe devant moi est plein j'attends le suivant* » (usager20)
- « [...] *Des fois le matin vaut mieux prévoir 5, 10 minutes avant, parce que des fois tu ne peux pas entrer quoi, des fois on laisse passer des rames, après y en a toute les 2 minutes, mais c'est rare qu'on laisse passer plus de 2 rames* » (usager57)

Alors que certains usagers évitent les heures d'affluence quand ils peuvent

- « [...] *Les bousculades ça vous gênent pas ? Oui, des fois y a des moments, il faut savoir le prendre à d'autres heures pas aux heures d'affluence, j'évite les heures d'affluence, je sais que c'est....quand je*

peux faire autrement comme là vous voyez à cette heure là c'est bon, je vais le reprendre vers 14h30, 15h ça va être bon, je ne vais pas attendre 16h, 17h » (usager24)

- *« Non dans l'ensemble non, les bousculades ? Moi généralement j'évite les heures de pointes, donc je peux te dire que je suis un peu à l'écart » (usager13)*

D'autres usagers nous expliquent qu'ils choisissent des places sur les quais et à l'intérieur des voitures qui leurs permettent d'éviter la densité

- *« Plutôt les bouts de rame aussi, le centrale je n'aime pas trop, plutôt place assise quand je suis debout plutôt contre une paroi en fait, quand on est au centre mêlé je ne suis pas à l'aise, c'est une question de promiscuité en fait je pense » (usager 56)*
- *« Bah c'était ça que je vous ai...bah toute au fond de la rame pour s'asseoir et au même temps pour éviter voilà de déranger » (usager46)*
- *« A l'intérieur j'aime bien être près des portes, c'est pour éviter qu'on m'empêche de sortir rapidement » (usager44)*
- *« Non, généralement là ou il y a moins de monde qui attend » (usager57)*
- *« J'essaye d'aller là ou il n'y a pas trop de monde » (usager48)*
- *« Non, je me mis souvent en fait moi je le prends souvent aux heures de pointe je me mis près de la porte pour voilà, pour rentrer pour pouvoir avoir de la place pour rentrer en fait, bah du coup je vais me mettre plutôt près de la porte pour avoir de la place pour entrer dedans » (usager38)*
- *« Je me mis au fond le plus, je ne reste pas juste en bas de l'escalier je me mis le plus loin possible, parce qu'il y a beaucoup de monde en bas de l'escalier voilà » (usager31)*
- *[Quand la rame est arrivée rentre par la deuxième porte de la voiture car y a du monde au devant de la rame] (OS 09 F)*

Le métro : un espace d'attente

Durant le trajet dans le métro, l'attente s'impose au voyageur, y en a ceux qui attendent sans rien faire, certains intègrent diverses pratiques à cette attente et d'autres profitent pour développer leurs relations sociales

les lieux de l'attente et les pratiques des usagers

L'attente dans le métro est un effet du déplacement car le trajet suppose d'attendre que la rame arrive au quai pour monter à son bord, une fois dans la rame le voyageur doit attendre d'arriver à la station de destination, d'après les entretiens que nous

avons réalisés au près des usagers du métro rennais, certains de voyageurs utilisent le temps de l'attente pour pratiquer diverses activités selon la durée de l'attente et la densité des voyageurs sur les quais et dans la rame

- « J'écoute de la musique ou alors je révise mes cours » (usager17)
- « Je lis 20 minutes par exemple ou je suis sur mon portable » (usager31)
- « Je regarde mon portable ou je lis un livre ou j'écoute de la musique » (usager23)
- « Je prie durant le trajet » (usager52)
- « Je discute avec les gens » (usager22)
- « Bah quand je suis tout seul j'écoute de la musique, mais quand je suis avec des potes je discute quoi, ou le journal le matin » (usager15)
- [S'absorbe dans la lecture de son journal tête baissé] (OS 07 H)
- [Toujours en chantant, il se coiffe et se parfume avec du déodorant qu'il sort de son sac] (OS 14 H)

Les sociabilités dans le métro

D'autres usagers du métro rennais profitent de cette attente pour valoriser leurs relations sociales de manière réelle en discutant avec les autres voyageurs ou en observant les gens et en profitant de leur simple coprésence, y a aussi des voyageurs qui développent leurs relations sociales de manière virtuelle avec les conversations téléphoniques et les messages

- « Si je suis avec mon petit gars en discute, autrement je bouquine » (usager56)
- « Je regarde les gens » (usager25)
- « Bah soit j'en profite pour répondre à mes messages, soit je fais rien bah je regarde ce qui se passe » (usager27)
- « Oui oui on rencontre des gens, tout n'est pas négatif » (usager13)
- [Salue un jeune homme trouvé dans la rame juste avec la main et prend un place à côté de lui en s'accrochant à la barre d'accroche] (OS 05 JH)
- [Ecoute la discussion à haute voix de deux jeune filles devant elle] (OS 10 F)
- [Attend et regarde les autres voyageurs] (OS 02 F)

L'expérience du voyage dans le métro Rennais

D'après l'ensemble des personnes interrogées durant notre enquête, les usagers du métro de Rennes considèrent leur trajet dans le métro comme une expérience positive, les usagers trouvent que le métro rennais est propre, calme et rapide.

- « Pas particulièrement, ça fait déjà un petit moment, depuis l'arrivée du métro je le prends j'aime bien, ça me facilite beaucoup les choses, c'est rapide et dans l'ensemble c'est bien, y a pas trop d'histoires dans le métro » (usager24)
- « Je ne sais pas ça marche bien c'est propre, c'est calme y a pas de... » (usager48)
- « Oui, c'est propre, et les facteurs d'ambiance ils sont bien la musique par exemple dans les stations. Après moi je m'en fous un peu tant que je ne suis pas agressé ça va [...] (usager7)
- « [...] ah non non le métro ça se passe bien, dans l'ensemble [...] » (usager19)
- « 3 à 4 fois par semaine, des que je suis obligé d'aller en ville et quand je pars en voyage donc aussi pour la gare, je trouve drôlement bien le métro, quand elle est venue l'installation tout le monde rallaient y avait pas besoin, mais maintenant c'est toujours bien » (usager13)

Beaucoup d'usagers que nous avons rencontrés ont fait la comparaison avec le métro parisien et trouvent que leur expérience de voyage dans le métro rennais est meilleure par rapport au métro parisien car le métro de Rennes est plus calme, plus propres et qu'il n'y a pas beaucoup de monde.

- « Oui plutôt positifs, la propreté, c'est calme c'est propre et y a pas beaucoup de monde ce n'est pas blindé donc c'est très bien, je connais un peu paris donc ça n'as rien à voir avec paris » (usager25)
- « Non, ce n'est pas comme à paris, bah dans le métro des fois on voit tout quoi mais ici on a jamais...c'est plus calme » (usager47)
- « [...] Pas vraiment, après des fois oui des gens qui parlent fort au téléphone voilà qui font pas trop attention qu'il y a d'autres personnes autour mais bon voilà. Les bousculades ça vous gênent pas ? ah oui oui des fois c'est vrai quand il y a beaucoup de monde voilà on se fait pousser un petit peu mais ça va par rapport au métro de paris, je trouve que c'est tranquille ici » (usager38)
- « [...] Les bousculades ça vous gênent pas ? Comparé à paris c'est gentille ici, c'est le monde des bisounours ici » (usager45)

La qualité de l'expérience de voyage dans le métro de Rennes peut être aussi liée à l'absence de panne dans le métro, à une région où il y a moins de délinquance mais aussi à la présence des AMISTAR, tous ces éléments font du trajet dans le métro de Rennes une expérience positive.

Conclusion générale

Dans le métro de Rennes le comportement des usagers ne dépend pas que de l'aménagement, le contexte a aussi une influence sur le comportement, les usagers n'ont pas les mêmes comportements quand le métro est vide et quand le métro est plein, y a le tronçon du métro qui influence aussi sur le comportement, plus on s'éloigne du centre ville, le métro est moins blindé et les comportements ne sont pas les mêmes. C'est par l'apprentissage des codes de fonctionnement du métro et la fréquence de l'usage que les voyageurs parviennent à s'adapter et à développer des stratégies pour améliorer leur confort durant leur voyage dans le métro.

Dans le métro de Rennes il est difficile d'apprécier l'influence de l'aménagement sur le comportement des usagers, le contexte et le tronçon du métro dans lequel se trouve le voyageur ont plus d'influence. En outre, on n'a pas une rame de métro non aménagée pour faire la comparaison entre les comportements des voyageurs dans une rame aménagée et une autre non aménagée.

Dans le métro de Rennes, l'aménagement, le contexte et le tronçon du métro influencent sur le comportement des usagers mais ils ne modifient pas l'expérience du voyage, l'ensemble des personnes rencontrées durant notre enquête considèrent leur trajet dans le métro comme expérience positive.

Durant notre enquête nous avons vu que le métro de Rennes au delà de son caractère fonctionnel peut être considéré comme un espace vécu, c'est un espace approprié par les usagers durant leur trajet, ces derniers développent des habitudes, des comportements et des façons de voyager différentes.

Bibliographie

- AMAR G, 2010, Homo mobilis, le nouvel âge de la mobilité, FYP, Limoges, 228 p.
- AUGE M, 1986, Un ethnologue dans le métro, Hachette, Paris, 128 p.
- AUGE M, 2008, Le métro revisité, Editions du Seuil, Paris, 100 p.
- AUGE M, 1992, Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité, Editions du Seuil, Paris, 150 p.
- BIGO M, *Les pratiques des femmes âgées sur les promenades balnéaires en Bretagne : processus de vieillissement et citadinité*. Thèse en Géographie. Université Rennes 2, 2015, 400 p.
- COSTES L., 1994, L'étranger sous terre ? Commerçants et vendeurs à la sauvette du métro parisien, L'Harmattan, Paris, 186 p.
- COCHOY F, 2002, Les figures sociales du client, *Sciences de la société*, n° 56, Toulouse, pp.3-2.
- DENIS J, PONTILLE D, 2010, Information voyageurs : inventer une signalétique collective à l'ère du 2.0, *Ville, Rail, Transport*, n° 494, Paris, pp.40-46.
- DENIS J, PONTILLE D, 2010, Petite sociologie de la signalétique. Les coulisses des panneaux du métro, Édition Presses des Mines, coll. Sciences sociales, Paris, 197 p.
- DE ALBA M, Aguilar M-A, 2012, « Déplacements urbains et interaction sociale : le cas du système de transport collectif par métro dans la ville de Mexico », *Bulletin de psychologie*, n° 517, p. 19-32.
- DE CERTEAU M, 1990, L'invention du quotidien, Editions Gallimard, Paris, 349p.
- EVANS (Gary W.) WENER (Richard E.), 2007, Crowding and personal space invasion on the train: please don't make me sit in the middle, *Journal of environmental psychology*, p. 90-94.
- FREMONT A, 1976, La région, espace vécu, Flammarion, Paris, 288 p.
- FISCHER G-N, 2011, Psychologie sociale de l'environnement, Editions Dunod, Paris, 248 p.
- FERREIRA J, 1996, Métro, le combat pour l'espace, l'influence de l'aménagement spatial sur les relations entre les gens, L'Harmattan, Paris, 126 p.

FLOCH J-M, 1990, *Sémiotique, marketing et communication : sous les signes, les stratégies*, Presses Universitaires de France – PUF, 233 p.

FLAMM M, *Comprendre le choix modal – Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*, Thèse en Environnement Naturel, Architectural et Construit, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2003, 304 p.

GENZEL D, 1976, La publicité dans le métro, *Communication et langages*, n°29, Paris. pp. 95-107.

Hall E, 1971, *La dimension cachée*, Editions du Seuil, Paris, 256 p

ISAAC J, 2004, *Les métamorphoses du métro*, Edition Economica, Paris, 91 p.

KAPLAN D & MARZLOFF B, 2009, *pour une mobilité plus libre et plus durable*, Editions FYP, Limoges, 88 p.

LE MOUËL E, 2008, *Perceptions et récits de trajets au sein des espaces de transport de la RATP*. 1st International Congress on Ambiances, Grenoble, pp.335-348.

MARCHAL Anne-Aurelie, 2008, *Le marquage publicitaire de l'espace parisien : frontières et territoires*, *Communication et langages*, n°155, Paris, pp. 133-144.

MARGAIRAZ M., 1989, *Histoire de la RATP. La singulière aventure des transports parisiens*, Albin Michel, 173 p.

MUNCH E, *Mais pourquoi arrivent-ils tous à la même heure? Le paradoxe de l'heure de pointe et des horaires de travail flexibles*, Thèse en Aménagement de l'espace et Urbanisme, Université Paris Est, 2017, 455 p.

OLLIVRO J, 2005, *Les classes mobiles*, *L'information géographique*, n°3, Paris. pp. 28-44.

PENY A, 1992, *Le paysage du métro. Les dimensions sensibles de l'espace transport*, *Annales de la recherche urbaine* n°57-58, Paris, p.16-23.

TILLOUS M, 2016, *Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial*, Flux, Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, Metropolis, Université Paris-Est Marne la Vallée, *Les gares au miroir de l'urbain /1-2* (103-104).

TILLOUS M, *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 en Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2009, 513 p.

VERON E., 1986, Le métro empire des signes : stratégie pour le câble, RATP -Réseau 2000, Paris, 119 p.

Ressources Web

ADEM, 2015 , Optimiser ses déplacements, des transports moins gourmands et moins polluants,
https://www.fegepro.be/PDF/2014_guide_ademe_optimiser_ses_deplacements.pdf

D'YVOIRE J, 2013, *du temps-distance au temps-substance* » : comment optimiser les temps de déplacement ? <https://getoffthebox.wordpress.com/2013/07/25/du-temps-distance-au-temps-substance-comment-optimiser-les-temps-de-deplacement/>

DEMOZ F, 2014, Domicile-travail : la mobilité subie augmente,
<http://francisdemoz.fr/domicile-travail-la-mobilite-subie-augmente/>

DEMOZ F, 2014, le concept de « démobilité » est-il en train d'émerger ?
<http://francisdemoz.fr/le-concept-de-demobilite-est-il-en-train-demerger/>

DE COUSTIN P, 2014, Rennes : comment l'université a désengorgé les transports en décalant ses cours,
<https://etudiant.lefigaro.fr/vieetudiante/news/detail/article/rennes-comment-l-universite-a-desengorge-les-transport-en-decalant-ses-cours-9894/>

DEPAULE J-Ch et TASTEVIN P, « Deux ethnologues dans le métro », *Égypte/Monde arabe*, Troisième, mis en ligne le 08 juillet 2008, consulté le 23 septembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/ema/1073> ; DOI : 10.4000/ema.1073

Enquête mobilité transport, la mobilité en Ile-de-France, les déplacements en transport collectifs, janvier 2013.

http://www.omnil.fr/IMG/pdf/egt2010_enquete_globale_transports_-_2010.pdf

GARGOV P, 2013, Le quai de métro, laboratoire de la ville du futur ? (demain la ville),
<https://www.pop-up-urbain.com/contributions/le-quai-de-metro-laboratoire-de-la-ville-du-futur-demain-la-ville/>.

GARGOV P, 2010, Contre le mythe de la lenteur salvatrice, la démobilité ?
<http://owni.sabineblanc.net/contre-le-mythe-de-la-lenteur-salvatrice-la-demobilite.pdf>

HAYWOOD L et KONING M, « Avoir les coudes serrés dans le métro parisien : évaluation contingente du confort des déplacements », Revue d'économie industrielle [En ligne],

140 | 4ème trimestre 2012, mis en ligne le 15 décembre 2014, consulté le 22 septembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rei/5489> ; DOI : 10.4000/rei.5489

LASSIAILLE A, 2018, *métro, le sourire incompris des parisiens*, <http://general-reviewer.over-blog.com/2018/03/metro-le-sourire-incompris-des-parisiens.html>

MAURIS-DEMOURIoux S, 2015, *comportements & espace*, <https://www.millenaire3.com/ressources/comportements-et-espace>.

RATP, 2012, *Analyse sociologique du site d'expression chervoisindetransport.fr de la RATP en 2011*, Paris, <https://docplayer.fr/4047280-Un-debat-utile-pour-comprendre-analyse-sociologique-du-site-d-expression-chervoisindetransport-fr.html>

MEISSONNIER J et RICHER C, « *Métro - boulot - dodo : quoi de neuf dans nos routines de mobilité ?* », Espace populations sociétés [En ligne], 2015/1-2 | 2015, mis en ligne le 01 juillet 2015, consulté le 18 septembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/eps/5931>.

THIERY O, « *La fabrication de l'atmosphère de la ville et du métro* ». ethnographiques.org, Numéro 6 - novembre 2004 [en ligne]. (<http://www.ethnographiques.org/2004/Thiery02> - consulté le 22.09.2019.

http://www.art-nouveau.wikibis.com/metro_de_paris.php)

Table des matières

Table des matières

Sommaire.....	3
Introduction générale	4
Partie 1 : Le métro comme un espace de transport	6
Chapitre 1 : La vie urbaine et le métropolitain	6
La mobilité et la ville.....	6
Mobilité quotidienne choisie ou subie.....	8
Les espaces de la mobilité métropolitaine.....	11
Chapitre 2 : Le métro comme espace fonctionnel	30
Les caractéristiques de l'espace transport	30
Les marqueurs relatifs au transport.....	33
La dimension fonctionnelle de l'expérience du métro	35
Usages de la mobilité dans le métro	38
L'intégration du sensible dans le métro	40
Partie 2 : la vie sociale dans le métro	43
Chapitre 3 : Etre un individu dans le métro	43
La personne individuelle dans le métro	43
Le métro un lieu pratiqué	44
Les règles de l'usage du métro.....	45
Chapitre 4 : L'usager dans l'espace fonctionnel du métro	46
Les routines qu'impose le métro	46
Vers une typologie des voyageurs.....	48
Les éléments de signalétique.....	50
Flux de transit, heures de pointe, heures creuses	51
Chapitre 5 : L'espace vécu du métro	54
Le métro comme non-lieu.....	55
Le métro comme espace public	58
Les sociabilités dans le métro	60
Partie 3 : l'espace vécu du métro Rennais	63
Chapitre 6 : Les hypothèses de la recherche.....	63

Les espaces du métro structurent le comportement des usagers	63
Le comportement de l'homme s'adapte aux espaces dans le métro	65
Chapitre 7 : Méthodologie dans le métro rennais	67
Contextualisation de l'étude : métro de Rennes	67
Méthodologie entreprise sur le terrain	71
L'observation par suivis	71
Questionnaire in situ et trajet partagé	73
Analyse thématique	75
Chapitre 8 : Aménagement et comportements dans le métro Rennais	77
Espace public et comportement	77
L'espace mobile : une topologie du métro	82
Le métro : un espace d'attente.....	87
L'expérience du voyage dans le métro Rennais.....	89
Conclusion générale	91
Bibliographie	92
Ressources Web	94
Table des matières.....	96