

UNIVERSITE DE NEUCHATEL • INSTITUT DE GEOGRAPHIE  
Espace Louis–Agassiz 1 • CH – 2001 Neuchâtel

***Etude de terrain***

**PRATIQUER UNE MOBILITE  
ALTERNATIVE À MARSEILLE**

***AVRIL 2015***

***Corpus de textes***



---

## TABLE DES MATIERES

Introduction .....	5
<i>Sarah Widmer et Rosalie Muriset, assistantes</i>	
Pénibilités des transports publics à Marseille .....	7
<i>Cédric Jenni, Camille Aeschimann et Nevio Mainardi</i>	
La mobilité à la gare Saint-Charles .....	28
<i>Elodie Heiniger, Jérémie Kuster et Sandrine Capt</i>	
Etre cycliste à Marseille .....	50
<i>Marion Fert, David Boillat et Emmanuelle Charmillot</i>	
MarCHEille.....	73
<i>Morgane Bruni, Laura Flòrez et Delphine Guillet</i>	



# INTRODUCTION

Sarah Widmer et Rosalie Muriset, assistantes

Chaque année, l'Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel organise un travail sur le terrain pour ses étudiants de Master. Ainsi, durant cinq jours, les participants sont confrontés aux réalités et aux problèmes concrets que rencontre le chercheur dans la phase de collecte de données. Le but premier de cet exercice est de compléter la formation théorique reçue durant l'apprentissage académique par une expérience de recherche autour d'une thématique spécifique à un contexte urbain.

Lors du terrain 2015, les étudiants se sont intéressés aux mobilités alternatives à l'automobilité dans la ville de Marseille. Durement touchée par la crise qu'ont traversée bon nombre de villes industrielles depuis la fin des années 1970, Marseille connaît, depuis une vingtaine d'années, d'importants réaménagements urbains, à l'image du vaste projet Euroméditerranée. Ce dernier avait pour but de réhabiliter un périmètre de 310 hectares (étendu à 480 hectares en 2007) situé entre le port et la gare Saint-Charles. Dans les réflexions urbanistiques entourant cette opération, la question du réaménagement des infrastructures de mobilité a occupé une place centrale. Les efforts investis dans ce cadre ont, ainsi, directement porté sur les infrastructures routières (constructions de tunnels sous la gare Saint-Charles et la cathédrale Major, recul de l'autoroute à la Porte d'Aix, enfouissement de l'A55 sous le boulevard du littoral, réduction de la pression automobile sur le vieux port, etc.) libérant de l'espace pour d'autres modes de transports (réintroduction du tram, création de voies dédiées pour les transports en commun, piétonisation du vieux port et du front de mer, développement d'un pôle multimodal à la gare Saint-Charles, etc.). D'autres projets ont également contribué à remodeler le paysage de la mobilité à Marseille, ce en dehors du cadre et du périmètre spécifiques d'Euroméditerranée. On peut, à cet égard, citer le développement de la ligne TGV Paris-Marseille ou, plus récemment, la mise en place d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) visant à optimiser les circulations et à réduire de 8% le trafic individuel motorisé sur le territoire métropolitain. Dans ce contexte urbain particulier, les thématiques proposées aux étudiants dans le cadre du « Terrain 2015 » visaient à apporter différents éléments de réponse à la question : qu'est-ce qu'être un usager des modes alternatifs à la voiture aujourd'hui à Marseille ?

Ce type de questionnement pose alors le problème des limites des méthodes souvent utilisées dans les recherches qualitatives en sciences sociales. L'entretien devient, par exemple, peu adapté à rendre compte de ce en quoi consiste l'expérience de la mobilité, dans tout ce qu'elle recèle d'éphémère, de sensoriel, d'émotionnel, de kinesthésique ou de symbolique (SPINNEY 2011 : 164). Les étudiants ont donc dû tester d'autres méthodes en utilisant notamment la vidéo, l'auto-ethnographie, les parcours commentés etc. L'exercice de terrain s'est déroulé en trois phases distinctes :

- 1) Dans un premier temps, un séminaire d'étude a été organisé. Les étudiants ont pu commencer à "défricher" le sujet et à faire connaissance avec le terrain d'étude choisi. Par

groupe de trois, les étudiants ont choisi un sujet particulier lié à la thématique du terrain. Les sujets définis avaient pour but d'explorer différentes facettes des mobilités alternatives à Marseille. Le premier sujet questionnait la marchabilité du centre-ville, le deuxième la pénibilité des transports publics; le troisième portait sur la pratique du vélo et le dernier sur les pratiques de mobilité à la gare Saint-Charles. Ensuite, lors d'une présentation orale devant les autres participants, chaque équipe a énoncé son projet, ses hypothèses ou objectifs de recherche et la méthodologie envisagée durant les cinq jours sur le terrain ;

- 2) Dans un second temps, du 23 au 28 mars 2015, les étudiants ont réalisé leur enquête sur le terrain, redéfinissant parfois leur problématique en fonction de leurs premières observations. Ils ont ensuite rédigé un rapport présentant leurs résultats. Ces textes constituent la matière de ce fascicule, reflétant lui-même la somme d'un travail commun ;
- 3) Dans un troisième temps, les étudiants ont présenté oralement une synthèse des résultats obtenus au cours de leur travail de terrain.

Les précédents terrains ont été réalisés à la Brévine, Saignelégier, Tavannes, Boncourt et Saint-Ursanne en Suisse ; en France, à Cluny, Arbois, Ornans, Abondance, Baume-les-Dames, Munster, Salins-les-Bains, Morez, Ronchamp, Poligny ou encore Crest. Dès 2008, le séminaire s'est redéployé sur l'étude de contextes urbains, en examinant une thématique spécifique pour chacune des villes sélectionnées. Ainsi, en 2008, il a porté sur la gentrification dans la Médina de Marrakech; en 2009, sur les projets urbains à Lyon ; en 2010, sur les dynamiques urbaines et universitaires à Grenoble ; en 2011, sur les espaces des institutions européennes et de leurs élites à Bruxelles ; en 2013 et 2014 sur les politiques culturelles mises en place par les villes de Toulouse et de Nantes. En 2015, le terrain a été consacré à l'appropriation et à l'ergonomie des modes de mobilité alternative à l'automobilité à Marseille.

Au nom de l'Institut de géographie et de ses étudiants, il nous reste à remercier chaleureusement : M. Boris Petric, Directeur de recherche au CNRS et enseignant au Centre Norbert Elias, Mme Kelly Sams, post-doctorante au Centre Norbert Elias, M. Guillaume Monsaingeon, commissaire de l'exposition « Alpha, Beta, Carta » au centre international de poésie de Marseille, M. Hendrik Sturm, artiste-promeneur, ainsi que les étudiants et doctorants du Centre Norbert Elias qui ont pris le temps de partager leurs connaissances du terrain marseillais avec nos étudiants. Nos remerciements vont également aux habitants et professionnels de la ville de Marseille qui ont eu la gentillesse de participer aux entretiens et de consacrer du temps pour répondre aux nombreuses sollicitations des étudiants.

Les Professeurs de l'Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel, les étudiants et les auteurs de cette introduction sont particulièrement reconnaissants à toutes ces personnes d'avoir permis la réalisation de ce travail dans des conditions optimales.

## **Bibliographie**

**Marseille Provence Métropole** s.d. : Plan de déplacements urbains Marseille Provence Métropole : Evaluation quinquennale 2006-2011.

**Spinney, J.** 2011. A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research. *Mobilities*, 6(2), 161-182.

# PENIBILITES DES TRANSPORTS PUBLICS A MARSEILLE

Cédric Jenni, Camille Aeschmann et Nevio Mainardi

## 1. INTRODUCTION

Depuis le début du XXème siècle, la thématique de la mobilité s'est inscrite comme un élément central des études urbaines en sciences sociales. Ainsi, le développement des villes industrielles est initialement défini à travers la mobilité, pensée comme un fait social total et opposée à la stabilité du monde rural. Cette vision holiste de la mobilité va périr durant les années de l'après-guerre, pour mieux revenir à l'aube du XXIème siècle. Dans ce nouvel élan, ce sont les pratiques ordinaires de la mobilité, en tant qu'expériences et représentations, qui alimentent les recherches académiques : « [...] *mobility involves a fragile entanglement of physical movements, representations, and practices* » (CRESSWELL 2010 : 18). Il s'agit alors, mais pas seulement, d'adopter une perspective basée sur les pratiques des usagers.

Ainsi, ce travail, synthèse d'une semaine de terrain, va se pencher sur les pratiques de mobilité alternatives à l'automobile dans la ville de Marseille. L'enclave phocéenne constitue un terrain de recherche particulièrement cohérent puisque la thématique de la mobilité anime la ville depuis de nombreuses années. Le projet Euroméditerranée (Euromed), inscrit dans le cadre d'une Opération d'intérêt national et entamé en 1995, en est un bon exemple. Le réaménagement des infrastructures de mobilité effectué dans le cadre d'Euromed a ainsi permis d'accentuer l'offre de transport en commun. Par la suite, c'est la mise en place du Plan de Déplacement Urbain (PDU) en 2013 qui s'impose comme la tentative la plus significative pour améliorer l'offre en termes de choix modaux. Ce bref aperçu contextuel nous permet d'estimer que la thématique de la mobilité peut se lire comme un enjeu central des politiques de développement urbain de la ville de Marseille, constituant ainsi un centre d'intérêt certain pour la recherche scientifique.

## 2. PROBLEMATIQUE

Comme mentionné ci-dessus, cette recherche s'inscrit dans le cadre d'un terrain de géographie urbaine ayant pour objectif d'interroger les pratiques de mobilités alternatives à l'automobile dans la ville de Marseille. L'un des sujets proposés visait à questionner la pénibilité des déplacements en transport public. En effet, la thématique des transports en commun est primordiale dans l'ensemble plus général de la mobilité marseillaise, en témoigne le projet Euromed et l'instauration du PDU en 2013. Le premier a eu pour effet d'augmenter la part modale des transports publics, notamment par la réintroduction du tram dans le centre-ville. Le second, échelonné sur 10 à 20 ans et budgété à 4 milliards d'euro, visait à tripler l'offre en transport public en préconisant, en particulier, une extension des lignes de métro et de tram vers les quartiers périphériques. Actuellement, le réseau des transports s'articule

autour de deux lignes de métro et de deux lignes de tram relativement centrales et d'un réseau de bus étendu aux quartiers. Cette configuration fait donc la part belle aux lignes secondaires rabattant les usagers vers des axes dits « *lourds* » (DOBRUSZKES *et al.* 2011 : 2). Ainsi, les transports publics, et par conséquent les pratiques qui y sont rattachées, doivent se comprendre comme des éléments fondamentaux de la mobilité marseillaise.

Pour définir notre problématique, nous avons décidé de circonscrire le cadre géographique de notre enquête. En effet, interroger la pénibilité des transports sur l'ensemble du réseau en l'espace de quatre jours nous a paru difficilement réalisable. Ainsi, l'espace que nous avons décidé d'étudier est le réseau de transports publics au sein des quartiers Nord. Ce choix s'est opéré parce que la thématique de l'enclavement des quartiers Nord et la nécessité d'augmenter l'offre des transports pour y remédier, s'est construite en tant que problème public, notamment par le biais de l'ex-premier ministre Jean-Marc Ayrault qui, en 2013, définissait comme une priorité majeure « le désenclavement des quartiers Nord par les transports en commun ».

Pour ce travail, la focale devait porter sur les pratiques des usagers. Nous avons donc porté notre analyse sur ce que DOBRUSZKES *et al.* (2011 : 2) définissent comme une « *population captive des transports collectifs* » et qui est marquée par un non-choix modal. Par « *population captive* », il faut donc entendre les personnes ne possédant pas de véhicule motorisé du fait de leur situation socio-économique et/ou de leur âge. Cette perspective jouit d'un intérêt scientifique particulier, puisque comme le mentionne l'article cité, il existe un certain nombre d'études sur les situations de choix modal mais peu sur les usagers qui ne possèdent pas ce choix (DOBRUSZKES *et al.* 2011). Nous nous sommes donc concentrés sur les adolescents pour qui « *les mobilités jouent un rôle central dans la socialisation et l'apprentissage des conduites* » (OPPENCHAIM 2011 : 2) et qui, bien souvent et faute de permis de conduire, constituent la population captive des transports par excellence.

Dès lors, pour interroger la pénibilité des transports en commun, nous avons porté l'analyse sur les perceptions et les pratiques des adolescents. Pour des raisons de faisabilité nous avons décidé de nous intéresser principalement à l'expérience des lycéens. Cette double approche a eu pour objectif de mettre en lumière comment sont vécus et perçus les temps de déplacement par les adolescents eux-mêmes. Dans les chapitres suivants nous verrons les éléments théoriques qui soutiennent notre problématique pour ensuite formuler notre question de départ et nos axes de recherche. Avant de passer à l'analyse des résultats, nous exposerons notre méthodologie.

## **2.1. Cadre théorique**

Dans ce chapitre nous parlerons de la notion d'espace chez LEFEBVRE (1974/2000) puis du concept de pénibilité, soutenu par celui d'épreuve, grâce aux apports d'ENNAUX (2011) et d'OPPENCHAIM (2011).

### *2.1.1. La notion d'espace chez Lefebvre*

A travers cette recherche on s'intéresse à l'espace des transports public dans le contexte de la ville de Marseille. Avant de développer une analyse sur le sujet il nous paraît essentiel d'essayer de déconstruire la notion d'« espace ». Il nous est apparu alors utile de reprendre une partie des considérations d'Henri LEFEBVRE dans son ouvrage *La production de l'espace* (2000). En particulier, les notions de « *production de l'espace* » et de « *triplicité de l'espace* » qui s'adaptent bien à l'analyse des phénomènes spatiaux urbains.



Les transports publics peuvent être considérés comme des espaces contenus dans un ensemble urbain plus large : les infrastructures publiques de transport sont à la fois conçues par les autorités, et perçues et vécues par les usagers lors des déplacements. Il est donc nécessaire d'adopter une approche qui prend en compte la multiplicité de ces espaces. À ce sujet, il pourrait être intéressant de reprendre le postulat de base de LEFEBVRE (2000 : 35) qui veut que « *l'espace (social) [soit] un produit (social)* ». C'est-à-dire que l'espace est le résultat d'une production sociale tout en « *enveloppant* » et « *comprenant* » l'activité et la production humaine. Ce même espace est aussi un produit car il peut être manipulé et construit par la pensée et l'action, et représente un moyen de production et de domination important (LEFEBVRE 2000 : 35). Cette idée de « *production de l'espace* » implique une conceptualisation de l'espace comme quelque chose de multiple, non fragmenté, et avec des trajectoires historiques précises (LEFEBVRE 2000 : 36). Pour l'analyse de l'espace des transports publics marseillais, nous allons donc prendre en compte ces considérations et construire, dans les limites du possible, une analyse transversale de ces espaces.

Pour simplifier la compréhension du concept de « *production de l'espace* », LEFEBVRE (2000 : 48-49) introduit le concept de « *triplicité de l'espace* », où il distingue espace *conçu*, espace *perçu* et espace *vécu*. Une telle vision de l'espace permet de repérer et d'observer les phénomènes socio-spatiaux avec une sensibilité majeure. En effet, il faut bien comprendre les limites des notions de *conçu*, *perçu* et *vécu*, puisqu'il s'agit simplement d'un modèle de compréhension des modes de production de l'espace. Il est donc important de reprendre, point par point, l'explication des trois éléments qui relèvent de cette distinction : l'espace *conçu* ou « *les représentations de l'espace* », l'espace *perçu* ou « *la pratique spatiale* », et l'espace *vécu* ou « *les espaces de représentation* ».

Par la notion de « *représentation de l'espace* », c'est-à-dire l'espace *conçu*, LEFEBVRE (2000 : 48) fait référence à l'espace « *dominant dans une société* ». Il s'agit des conceptions, des représentations, élaborées par les savants (scientifiques, planificateurs, urbanistes, etc.). On peut alors considérer que l'espace *conçu* représente les conceptions, représentations et idéologies qui sont structurantes dans une société.

*La pratique spatiale*, elle, relève du « *rapport à l'espace d'un "sujet" membre d'un groupe ou d'une société* » (LEFEBVRE 2000 : 50), et est donc liée au *perçu*. L'espace est façonné par les pratiques spatiales d'une société qui, dans une interaction dialectique, se l'approprie et le domine, tout en le produisant. Ce rapport à l'espace s'articule parmi un nombre considérable de variables, spécialement si on s'intéresse à l'espace urbain : « *Elle [la pratique spatiale dans le néo-capitalisme] associe étroitement dans l'espace perçu la réalité quotidienne (l'emploi du temps) et la réalité urbaine (les parcours et réseaux reliant les lieux du travail, de la vie « privée », des loisirs). [...] La compétence et la performance spatiales propres à chaque membre de la société ne s'apprécient que empiriquement. La pratique spatiale « moderne » se définit donc par la vie quotidienne d'un habitant d'HLM en banlieue, cas limite et significatif ; ce qui n'autorise pas à laisser de côté les autoroutes et l'aéropolitique. Une pratique spatiale doit posséder une certaine cohésion, ce qui ne veut pas dire une cohérence (intellectuellement élaboré : conçue et logique).* » (LEFEBVRE 2000 : 48).

*Les espaces de représentations*, quant à eux, indiquent « *l'espace vécu à travers les images et les symboles qui l'accompagnent, donc espace des « habitants », des « usagers », mais aussi de certaines artistes et peut être de ceux qui décrivent et croient seulement décrire : les écrivains et les philosophes* » (LEFEBVRE 2000 : 49). Il s'agit alors d'espaces où les représentations et les symboles sont produits par les personnes directement concernées et ne coïncident pas forcément avec ceux de l'espace *conçu*. « *C'est l'espace dominé, donc subi, que tente de modifier et d'approprier l'imagination. Il recouvre l'espace physique et les objets en utilisant symboliquement ses objets* » (2000 : 49).

Cette conception de la spatialité nous permet de développer une analyse des transports publics marseillais qui prend en compte la multiplicité des espaces. Au vu de ces considérations, les transports publics sont à la fois un espace qui reflète les représentations et les conceptions dominantes (qui relèvent autant bien du scientifique que du politique), un espace caractérisé par une action humaine marquée par des pratiques et des activités et aussi un espace investi symboliquement où les représentations changent selon le vécu des individus ou des communautés.

### 2.1.2. *La pénibilité des transports publics : des épreuves pour les usagers*

L'intérêt que nous portons à la pénibilité des transports publics passe par la prise en compte du concept d'épreuve tant mis en avant par Eaux que par Oppenheim pour aborder le caractère éprouvant, voire pénible, des mobilités quotidiennes. Ainsi, nous verrons comment ces deux auteurs utilisent la notion d'épreuve en lien avec le concept de pénibilité.

La pénibilité des mobilités – plus précisément dans notre cas l'aspect pénible des transports publics – qui nous intéresse est décrite par ENAUX *et al.* (2011 : 2) comme un ensemble d'épreuves : « *l'ensemble des émotions, des images, des pratiques, des lexiques et des configurations dans lesquelles se déclinent la formulation des peines qu'engendrent les déplacements ordinaires* ». Les auteurs proposent de concevoir cette pénibilité selon trois focales : l'épreuve institutionnelle, l'épreuve des aménagements, l'épreuve des capacités individuelles.

La première considère les contraintes qui configurent les mobilités quotidiennes (l'épreuve institutionnelle). Selon Eaux *et al.* (2011 : 2), la mobilité est contrainte par trois domaines : l'emploi, la consommation et l'obligation scolaire. Comme l'expliquent les auteurs, « *ces différentes contraintes (professionnelles, scolaires et consommatoires) placent d'emblée la mobilité quotidienne sous le signe de la pression, du respect d'horaire, des tensions ou tout au moins de l'exigence d'organisation et de coordination* ». Il s'agit alors de comprendre dans quel(s) lieu(x) institutionnel(s) (lieux publics, domaine scolaire, sphère domestique) l'épreuve des pénibilités liées aux déplacements se manifeste concrètement.

La seconde porte un regard sur l'aspect physique des mobilités, « *leur dimension géographique et leur consistance matérielle* » (l'épreuve des aménagements). La dimension matérielle des déplacements quotidiens influence la perception et le vécu de ceux-ci : « *si une topographie idéale des réseaux de transport terrestre présente les voies comme des lignes isomorphiques et les nœuds comme des lieux stratégiques, les usagers expérimentent au jour le jour [les] réseaux comme faits de tracés rugueux et de nœuds problématiques* » (ENAUX *et al.* 2011 : 4). C'est pourquoi, il semble intéressant de comprendre, du point de vue des perceptions et vécus des usagers, l'accessibilité différentielle aux lieux ainsi que les adversités propres au réseau de transport tel que congestions, accidents, défaillances, retards, dégradations, etc. (2011 : 4).

La troisième focale examine la mise à l'épreuve des « *qualités sociales* » des individus lors des mobilités du quotidien (l'épreuve des capacités individuelles). L'aspect que nous retiendrons principalement pour ce point est celui de « *la gestion de la face* » tel que l'utilise Goffman (ENAUX *et al.* 2011 : 4). En effet, cela concerne « *l'expression des émotions, la domestication des peurs, l'exigence d'une présentation de soi acceptable (pour soi-même et pour les autres) [ou encore] l'invention de registres d'accommodement et de sociabilité spécifique, la gamme des activités de maintien de l'identité personnelle en milieux mobiles est large et exigeante* ». Dès lors, les sentiments pénibles ressentis durant les déplacements (malaise, gêne, dégoût, ennui, fatigue, etc.) ainsi que les interactions qui mettent en péril le

contrôle que l'individu exerce sur lui-même semblent être d'intéressants indicateurs de la pénibilité des transports publics.

Dans son texte, OPPENCHAIM (2011 : 5), quant à lui, distingue trois paradigmes de description et d'explication des pratiques de mobilité : l'accessibilité, les dispositions et l'épreuve. Bien que les trois soient complémentaires, c'est le paradigme de l'épreuve qui, ici, à nouveau, nous intéresse le plus. Pour l'auteur, celui-ci permet de porter le regard sur le déroulement des déplacements et est défini comme « *la mise à l'épreuve des habitudes d'action de l'individu lorsqu'il est confronté à une situation inédite* ».

Pour OPPENCHAIM (2011 : 6), la mobilité peut être alors considérée « *comme une série d'épreuves que, dans leurs déplacements quotidiens, les acteurs sont susceptibles d'affronter, et qu'ils peuvent ou non surmonter* ». Dans cette acceptation de la mobilité, le caractère éprouvant peut alors se lire dans le nombre d'épreuves à gérer, la publicisation des troubles à la base de l'épreuve et la difficulté évidente à surmonter ces épreuves. Ce paradigme nous permet donc d'appréhender les pratiques des temps de déplacement dans les transports en commun comme une suite d'épreuve que les usagers ont à affronter et à dépasser.

## 2.2. Question de départ et axes de recherche

En tenant compte de la focale que nous avons décidé de prendre pour notre recherche notre question de départ est la suivante : *comment la pénibilité des transports publics est-elle perçue et vécue par les lycéens des quartiers Nord de Marseille ?*

Pour traiter notre question de départ, nous avons choisi de considérer les différents espaces proposés par Lefebvre (conçu, perçu, vécu) en les traitant de manière transversale. Pour se faire nous avons établis trois axes nous permettant d'interroger leurs interactions.

Le premier axe met l'accent sur *l'espace conçu* des transports publics en considérant l'offre actuelle dans la ville de Marseille et son évolution. Cet axe sera développé par les observations et les entretiens menés sur le terrain, ainsi que grâce à la littérature et aux plans du réseau. Il ne tiendra cependant pas compte de l'avis des concepteurs et des urbanistes. Il s'appuie sur la question suivante : *quelles sont les grandes lignes de l'espace conçu des transports publics à Marseille et que reflètent-elles ?*

Le deuxième axe questionne l'interaction entre *l'espace conçu* et *l'espace perçu* des transports publics. Cet axe sera traité à travers la thématique des inégalités socio-spatiales. La pénibilité des transports publics perçue par les jeunes des quartiers Nord de Marseille sera utilisée comme révélateur de ces inégalités. La question à la base de cet axe est : *quelles sont les inégalités socio-spatiales révélées par les perceptions des transports publics en termes de pénibilité par les jeunes des quartiers Nord ?*

Le troisième et dernier axe mobilise la notion d'épreuve, vue chez Enaux et Oppenheim, pour considérer d'une part les différents aspects perçus de la pénibilité des transports publics (*espace perçu*) et d'autre part, les aspects vécus, c'est-à-dire les stratégies d'usages et de contre-usages<sup>1</sup> de ces mêmes transports (*espace vécu*). Les questions qui sous-tendent cet axe sont : *pourquoi les déplacements en transports publics sont-ils considérés comme pénibles et quelles sont les pratiques mises en place par les lycéens pour réduire (ou protester contre) la pénibilité perçue des déplacements ?*

---

<sup>1</sup> Nous entendons par « contre-usages » les pratiques qui iraient à l'encontre des règles établies (explicites ou implicites) d'usage des transports publics. Il peut s'agir par exemple d'endommagement des véhicules, de non-paiement des titres de transports ou encore de provocation envers les autres passagers.

### 2.3. Méthodologie

Etant donné notre terrain, qui ne permettait pas de prendre contact à l'avance et nécessitait donc une adaptation considérable aux réalités du contexte, nous avons choisi d'adopter une méthode ethnographique d'enquête.

D'une part, nous avons mis l'accent sur l'observation, que ce soit celle de la matérialité des transports, de la signalétique ou encore des pratiques des jeunes dans les bus – sous une forme directement observable, ou sous la forme des traces laissées par ceux-ci. Pour cela, nous avons établi à l'avance des éléments sur lesquels nous souhaitions porter notre attention<sup>2</sup>. Nous avons ensuite passé du temps dans différents bus du réseau situés dans les quartiers Nord.

D'autre part, nous avons procédé à des entretiens de type ethnographique sous la forme de discussions informelles engagées avec des jeunes à la sortie de leur lycée. Pour cela, nous avons choisi un lycée situé dans les quartiers Nord, le Lycée Saint-Exupéry<sup>3</sup>, où nous avons eu la possibilité d'aborder facilement des jeunes aux heures de sortie des classes.

Pour mener nos entretiens, nous avons établi un guide d'entretien (cf. annexe) à partir duquel nous avons tiré les questions les plus pertinentes selon le contexte et le déroulement des discussions. Parfois, les entretiens menés se sont déroulés avec une seule personne mais dans la plupart des cas les entretiens ont été réalisés avec des groupes de deux à six personnes, généralement marqués par une partition genrée.

En outre, pour saisir davantage la pénibilité des transports publics aux heures de pointe, nous avons demandé à des lycéens de pouvoir les accompagner lors de leurs déplacements. Les déplacements ont été effectués entre leur lieu d'habitation et le lycée, le matin et à midi. Au cours de ceux-ci nous avons effectué des observations que l'on pourrait qualifier de « participantes »<sup>4</sup>.

Notre recherche de terrain s'étant déroulée dans une ville qui nous est étrangère et sur une courte période (quatre jours), il semble important d'évoquer les éventuels biais liés à une telle démarche. Etant donné notre position de chercheur – position qui peut être associée à une certaine forme de hiérarchie sociale – accentuée par notre statut d'« *outsider* » dans la ville de Marseille, les personnes que nous avons interrogées ont tenues des discours pointant fortement les inégalités entre « le Nord » et « le reste » de Marseille. Un terrain plus long aurait pu permettre de nous intégrer davantage dans le lieu et parmi les personnes interrogées. Ceci nous aurait offert la possibilité d'accéder à plus de subtilités au sujet des inégalités évoquées – telles que les inégalités présentes au sein des quartiers Nord – ainsi qu'à une compréhension plus large des revendications portées par de tels discours. L'extension de notre « groupe cible » à d'autres acteurs impliqués dans les espaces des transports publics (tel les concepteurs ou les chauffeurs) aurait aussi permis de contrer le biais d'un discours univoque.

A l'inverse, il paraît intéressant de considérer les éléments positifs ressortant de notre démarche. Par exemple, notre regard de « chercheur étranger » a également été un atout. En effet, il nous a permis de saisir, par comparaison avec des situations suisses, des éléments

---

<sup>2</sup> Il s'agit des attitudes, des usages de l'espace, des contre-usages, des interactions avec les autres passagers, et de l'aspect genré des situations.

<sup>3</sup> Dans ce lycée étudient des jeunes qui proviennent de différents quartiers Nord, certains habitant dans les alentours (15 minutes à pied) et d'autres mettant parfois jusqu'à 45 minutes en bus pour se rendre en cours (voir sous-chapitre 3.1.2. *Le Lycée Saint-Exupéry*).

<sup>4</sup> Le fait de prendre le bus avec les lycéens aux heures de pointe nous a permis de mieux nous rendre compte des contraintes de leur mobilité et d'en ressentir aussi les effets ; il n'aurait pas été pareil de baser nos observations uniquement sur des trajets effectués aléatoirement et avec des horaires peu contraignants.

considérés comme allant de soi pour une personne vivant depuis longtemps à Marseille. De plus, la rapide saturation des données que nous avons constatée au sujet de la pénibilité des transports publics lors des entretiens fait aussi émerger des éléments pertinents et généralisables.

### 3. ANALYSE DES RESULTATS

Pour analyser nos résultats, nous avons décidé de traiter nos axes de recherche à partir de thématiques transversales. Nous commencerons cette partie par une introduction contextuelle qui reprendra des aspects de l'offre des transports publics, autrement dit de *l'espace conçu*, dans les quartiers Nord de Marseille. Nous aborderons ensuite la thématique des inégalités socio-spatiales révélées par la pénibilité des transports publics – thématique liée aux espaces *conçu* et *perçu* de Lefebvre. Le dernier chapitre présentera une ethnographie *des espaces perçu* et *vécu* des transports publics par les jeunes des quartiers Nord, principalement les bus, en utilisant le concept d'épreuve. Ce chapitre consistera à « donner la parole » aux jeunes en montrant comment, tout en étant usagers de l'espace, ils en sont aussi les producteurs.

#### 3.1. Introduction contextuelle

Dans ce chapitre, nous parlerons dans un premier temps de l'offre en transport en commun des quartiers Nord et de son évolution. Puis, très brièvement, nous situerons le lycée St-Exupéry dans ce cadre géographique.

##### 3.1.1. L'offre des transports publics

Comme mentionné dans la problématique, la question des transports publics agite la ville de Marseille, et notamment les quartiers Nord, depuis de nombreuses années. En effet, la thématique de la mobilité dans la périphérie Nord est devenue au fil des ans un enjeu important dans le développement urbain de Marseille. Cette emphase sur les questions de mobilité en transport en commun s'explique par l'état actuel du réseau dans les quartiers Nord. Celui-ci, essentiellement composé d'un ensemble de ligne de bus, est marqué par la vétusté de ses infrastructures. Ainsi, la majeure partie des bus utilisés sont dans un état déplorable : sièges brûlés et marqués au couteau, signalétique non fonctionnelle, ou encore sols en mauvaise état et sales sont monnaie courante. Qui plus est, les abris et autres arrêts de bus sont, la plupart du temps, détruits partiellement et vandalisés.

De plus, le réseau actuel est caractérisé par un manque évident de l'offre à disposition de la population des quartiers Nord. Ainsi, il ressort des entretiens de terrain que l'offre n'est de loin pas suffisante. Certains bus, par exemple, ne circulent plus à partir de 21h le soir, quand d'autres sont bondés dès les premières heures du matin. La fréquence trop basse, les retards et la vétusté des bus sont donc certains des éléments qui caractérisent le réseau des transports en commun des quartiers Nord.

Pour pallier à ces défauts, qui alimentent la thématique de l'enclavement de la périphérie Nord, les autorités politiques ont mis en place une stratégie de développement du réseau des transports publics. Comme mentionné auparavant, il s'agit d'étendre les lignes de métro vers les quartiers Nord. Cette extension permettrait ainsi d'alléger le réseau des lignes de bus tout en accentuant le lien entre le centre et la périphérie du Nord de Marseille.

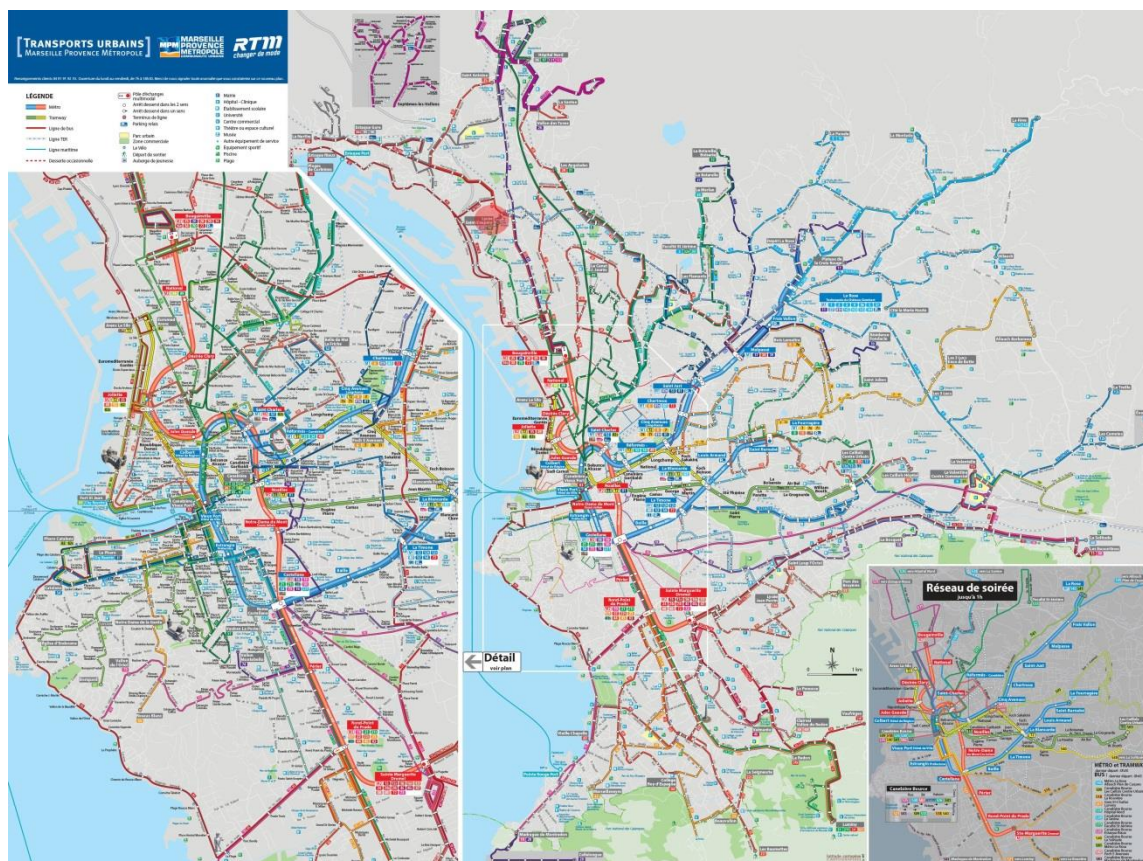


Image 1 : Plan du réseau des transports publics marseillais (Lycée St-Exupéry en haut à gauche)

Source 1 : Site internet de la RTM

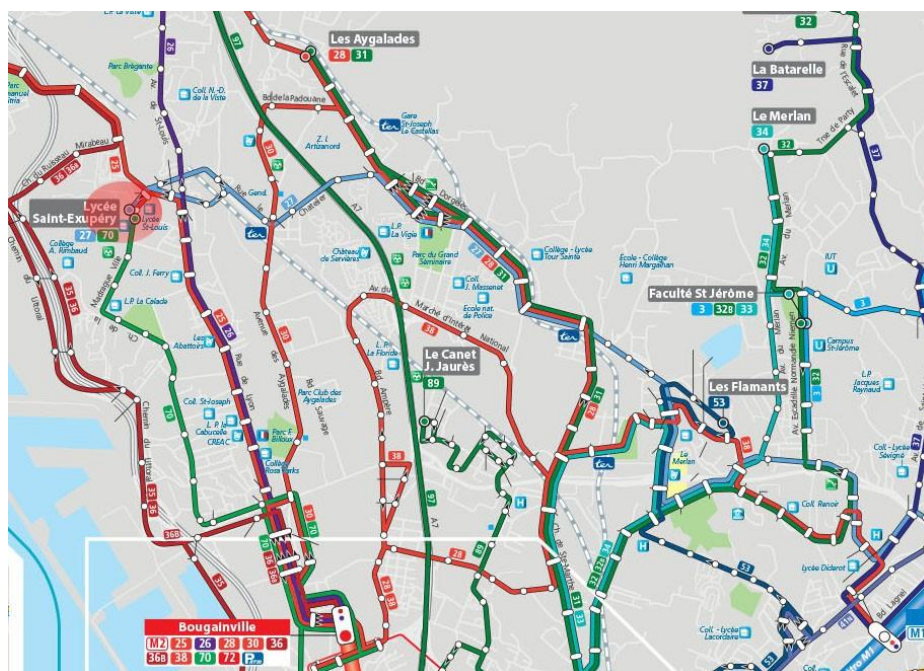


Image 2 : Détail du plan du réseau avec situation du Lycée St-Exupéry (en rouge)

Source 2 : Site internet de la RTM

### 3.1.2. Le Lycée Saint-Exupéry

Le lycée Saint-Exupéry se situe dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille, qui constitue l'un des quatre arrondissements des quartiers Nord. Il représente un point névralgique dans le réseau des transports public nord marseillais car il est atteignable par quatre bus différents : le bus 25, le 26, le 27, et le 70 (voir plan page précédente). Les élèves qui le fréquentent sont issus soit de la périphérie Nord soit du centre-ville marseillais. En effet, faute de places ailleurs certains étudiants doivent se rendre du centre au lycée, un trajet qui peut prendre jusqu'à 45 minutes pour un aller simple. Cependant, la majorité des élèves viennent des quartiers Nord.

## 3.2. La pénibilité des transports publics : quelles inégalités face à la mobilité ?

Dans ce chapitre, nous allons considérer l'interaction entre *l'espace conçu* des transports publics, exposé précédemment, et *l'espace perçu* de ces mêmes transports par les jeunes des quartiers Nord. L'accent sur cette interaction nous permettra de considérer, dans un premier temps, les différentes perceptions de cet espace par les jeunes interrogés et de mettre en avant les potentiels facteurs de cette diversité. Dans un second temps, nous nous intéresserons aux inégalités dans la ville de Marseille soulevées par la perception des transports en commun en termes de pénibilité.

### 3.2.1. Des inégalités au sein des quartiers Nord : entre socialisation à l'espace public et captivité des transports en commun

Avant de mettre en avant les inégalités qui structurent l'espace marseillais, il semble important de considérer les inégalités face à la mobilité qui peuvent être lues au sein même des quartiers Nord.

Une des approches que propose OPPENCHAIM (2011) considère la mobilité comme une disposition. Ce point de vue s'intéresse aux dispositions à la mobilité et permet de tenir compte de l'avantage qu'ont certains jeunes dont la socialisation les a habitués à évoluer dans l'espace public : « *les individus ont, en fonction de leur socialisation, des dispositions différentes à agir et penser dans les diverses dimensions des pratiques de mobilité quotidienne : l'utilisation des modes de transport, le rapport à l'anonymat urbain et à la coprésence avec des inconnus* » (OPPENCHAIM 2011 : 4).

En effet, la durée plus ou moins longue de l'usage des transports publics influence le vécu des jeunes par rapport à ceux-ci. Cependant, de notre terrain ressort que l'aspect de socialisation à l'espace public est aussi fortement lié à la contrainte de se déplacer seul en transport en commun depuis longtemps et d'en vivre régulièrement les épreuves, exposées précédemment. La plupart des jeunes que nous avons interrogés se déplacent ainsi depuis l'âge de 12 ans pour aller au collège. Leurs parents ne possédant pas de voiture, ils y sont contraints. Ces mêmes jeunes mettent généralement en avant le caractère pénible et fatiguant des transports publics. D'autres, significativement moins nombreux, dont les parents possèdent une voiture et qui utilisent les transports en commun seulement depuis le début du lycée, ont davantage tendance à mettre en avant la prise d'indépendance permise par ce nouveau moyen de transport et le caractère agréable des déplacements.

Nous avons ainsi pu observer des inégalités face à la pénibilité perçue des transports publics dans les quartiers Nord, ces inégalités étant avant tout d'ordre économique puisqu'elle concerne la possession ou non d'une voiture par les parents. La « captivité totale » des transports publics rend la perception des déplacements beaucoup plus pénible. Ainsi, *l'espace perçu* est considéré par certains comme étant rugueux et par d'autres comme étant

relativement lisse ; il est donc multiple et dépendant de conditions diverses. En conséquence, il semble utile de parler de « *capital de mobilité* », notion empruntée à Bourdieu (OPPENCHAIM 2011 : 4), qui prend à la fois en compte les dispositions des usagers à la mobilité (« *leur sens pratique* ») ainsi que la stratification sociale (2011 : 4).

### 3.2.2. *Entre fracture et continuité, l'espace marseillais en question*

Lorsqu'on arpente le réseau des transports en commun marseillais, l'on peut se rendre aisément compte des ruptures qui le caractérisent. En effet, le centre et le Sud jouissent d'un réseau dense et entretenu, ce qui n'est pas le cas pour la périphérie nord. Ainsi, une fois localisé géographiquement dans les quartiers Nord, un ensemble d'éléments structurels défaillants caractérisent le réseau des transports publics. La régularité des passages, la propreté des bus, l'état des arrêts sont autant de signes qui marquent la différence de traitement du réseau en fonction de sa localisation, et donc les ruptures entre le centre et la périphérie.

Les entretiens menés relèvent aussi ces fractures, et les inégalités Nord-Sud dans le capital de mobilité des usagers :

*« Dans les quartiers Sud, ils ont des meilleurs bus que nous. Nous y en a qui datent d'il y a trop longtemps. Dans les quartiers Sud, ils en ont des nouveaux, avec des couleurs et tout ça. » (Stéphane, 15 ans)*

*« Tu veux aller au vélodrome c'est 10 minutes depuis le centre...tu veux aller dans les quartiers Nord c'est 45 minutes ! » (Yanis, 16 ans)*

Ces remarques mettent en avant les fractures de l'espace marseillais, notamment marquées par le réseau des transports en commun. Dans les faits, il semble avérer que le réseau des quartiers Nord ne jouisse pas des mêmes considérations que celui du centre ou celui de Sud. Ainsi, le thème des inégalités de traitement entre le Nord et le Sud est un sujet récurrent dans les discussions formelles et informelles que nous avons pu mener avec des adolescents.

### 3.2.3. *La construction d'une visibilité : le cas des transports publics marseillais*

Le cas des transports en commun de la ville de Marseille peut se lire dans une perspective politique. En effet, la mise en place d'un réseau performant et s'inscrivant avec cohérence dans l'ensemble urbain phocéén, est un enjeu pour les différentes sphères politiques. Dès lors, et pour répondre aux attentes des usagers, de nombreux changements ont été agencés avec pour objectif d'améliorer l'offre en transport public. On peut penser, par exemple, au projet de prolongation du métro en périphérie du centre-ville. Ainsi, les lignes concernées par le projet ont été sujettes à un certain nombre de rénovations.

La ligne B2, reliant la station de métro de Bougainville aux quartiers Nord, en est un bon exemple. Depuis que le Réseau des Transports Marseillais (RTM) a annoncé son intention de prolonger le métro, la ligne a été marquée par toute une série de rénovations. En effet, les arrêts ont été entièrement refaits, de nouveaux bus ont été affrétés et une voie réservée à la circulation du bus aménagée. En ce qui concerne le réseau dans les quartiers Nord, c'est la seule ligne à avoir connu des changements conséquents.





Image 3 : Intérieur du bus B2

Source 3 : Photo prise sur le terrain



Image 4 : Intérieur des autres lignes de bus  
Source 4 : Photos prises sur le terrain

Cette entreprise de la RTM doit pouvoir se comprendre, notamment, comme un enjeu de visibilité. En effet, le trajet de la ligne peut être vu comme un lien direct entre le centre et la périphérie. En accentuant ce lien, la RTM et le monde politique entendent démontrer leur intention de désenclaver les quartiers Nord, tout en promouvant une démarche inclusive.

Cependant, on pourrait estimer que sous couvert de bonnes intentions, c'est avant tout une question de visibilité qui se joue. Pour les sphères politiques, il s'agit de montrer aux usagers les efforts mis en place pour faire progresser le capital de mobilité des habitants des quartiers Nord. Dans les faits, on peut penser que ce n'est que de la poudre aux yeux. Ainsi, seules les lignes concernées par une future prolongation du métro ont été rénovées. L'entreprise de visibilité s'étalant jusque sur les cartes du réseau, où les lignes en question ont été marquées par une couleur pétante et un trait grossi.

Cette construction d'une visibilité semble être une réponse directe à l'invisibilisation des quartiers Nord et de leurs populations. Abandonnés par les services de l'Etat, la périphérie nord marseillaise réclame notamment, comme l'ont démontré les entretiens, un meilleur accès à la mobilité. Pour répondre à ces attentes, les autorités ont décidé de rendre visible les efforts consentis. Ainsi, cette construction de la visibilité pourrait être considérée comme une démarche politique.

### **3.3. Les épreuves de la mobilité pour les jeunes des quartiers Nord**

Dans ce chapitre, nous aborderons les différentes épreuves de la mobilité, basées sur les distinctions proposées par Enaux. Ces épreuves seront présentées au travers des perceptions et du vécu des jeunes des quartiers Nord dans les transports publics – ces considérations nous permettant de nous intéresser aux *espaces perçus* et *vécus* conceptualisés par Lefebvre. Nous verrons d'abord les épreuves institutionnelles et des aménagements pour ensuite interroger les épreuves des capacités individuelles.

#### *3.3.1. L'épreuve institutionnelle et des aménagements*

Dans leur définition de « l'épreuve institutionnelle », ENAUX *et al.* (2011) identifient trois pôles institutionnels : la sphère domestique, la sphère professionnelle – dans notre cas il s'agit de la sphère scolaire – et les lieux publics. Ces trois pôles sont décrits par les auteurs comme « les pôles principaux où s'expérimentent les contraintes et injonction de mobilité » (ENAUX *et al.* 2011 : 2). Chacun de ces pôles possède ces agendas, ces règles, ces contraintes qui affectent la pénibilité des déplacements de manière plus ou moins importante.

Notre brève enquête de terrain n'a pas permis de recueillir des informations qui permettent de reconstruire un cadre complet des différentes sphères institutionnelles, il est donc difficile pour nous de saisir le côté « institutionnel » des pénibilités. Cependant, on peut bien comprendre, à partir des récits des étudiants, qu'ils n'ont ni envie ni intérêt à arriver en retard ou être absent en cours à cause des transports publics. Les informations recueillies à propos des aménagements nous laissent croire qu'il peut être assez éprouvant, selon le lieu du domicile, de réussir à organiser la mobilité en fonction des exigences institutionnelles des écoles. Les conséquences en cas de retard sont importantes, à savoir le refus de participer au cours, et ainsi placent la mobilité sous le signe de la pression et du respect des horaires – cela se traduit chez les jeunes que nous avons rencontrés par des sentiments de stress et de tension.

En ce qui concerne la sphère des lieux publics, la coordination des différentes contraintes spatio-temporelles peut aussi s'avérer compliquée. Les horaires d'ouverture et de fermeture des bureaux et des services, ainsi que des lieux de loisir, compliquent les déplacements. Pour illustrer cet argument deux exemples nous ont été donnés : celui d'un centre commercial qui

se trouve dans la région de l'Estaque et celui du stade de football du Vélodrome. Le stade de l'Olympique de Marseille est en effet beaucoup plus difficile à rejoindre depuis les quartiers Nord que depuis les quartiers Sud et cela pose un problème dans l'organisation du temps de loisir.

Les témoignages des jeunes du Lycée St-Exupéry concernant la pénibilité liée à l'aménagement des transports publics sont très riches mais aussi très variés selon les parcours. Il en ressort d'abord que les transports dans les quartiers Nord sont plus éprouvants que dans le reste de la ville. Les problèmes principaux semblent en être les retards, les bus bondés, les parcours, les horaires, la fréquence, l'entretien des infrastructures, la signalétique ainsi que les comportements des conducteurs.

Pour comprendre les aspects pénibles du réseau il peut être utile d'en décrire d'abord les caractéristiques. La typologie de transport prédominante dans les quartiers Nord est le bus. Il relie les différents quartiers avec des axes de transport plus fluides comme les métros, ou tout simplement permet de se déplacer d'un quartier à un autre. En terme de pénibilité le bus est sûrement le moyen de transport le plus problématique, car il est peu maniable et doit partager la route avec les autres usagers. Ainsi, il est exposé aux perturbations du trafic routier. L'infrastructure routière de Marseille, marquée par les ruptures et le manque de fluidité, très ramifiée, souvent étroite, semble en accentuer le problème :

*« Parce que le retour, on a souvent la fin de cours à l'heure de pointe et puis du coup il y a tout le monde sur la route, ça met plus de temps. » (Anaïs, 15 ans)*

*« [...] Comme les routes elles sont étroites, les voitures bloquent le passage, une fois on est restés bloqués une heure sur la route. [...] En fait, la voiture elle s'est garée à cheval sur la route et le trottoir, donc le bus ne peut pas passer. Il n'y a pas de voie de bus, excepté sur la nouvelle ligne B2. Le conducteur ne veut pas forcer le passage sinon c'est lui qui paye les dégâts, du coup il attend. » (Yanis, 16 ans)*

*« Moi j'aime bien le bus 70 et le 97 pour aller au centre-ville, c'est des lignes droites. » (Tachifia, 18 ans)*

Cela pourrait en partie expliquer le phénomène des retards, aspect pénible très récurrent dans les récits des jeunes. La pénibilité liée aux retards est accentuée sur certaines lignes par une fréquence réduite des bus qui forcent les usagers à des temps d'attente très élevés en cas de retard ou si l'on manque le bus :

*« Pour moi il y a un problème avec le B2, l'itinéraire je trouve c'est trop dommage qu'il aille pas au Grand Littoral. Il faudrait juste qu'il fasse le rond-point, parce qu'après ça nous oblige à prendre un deuxième bus et il est très long. On va dire qu'il y a deux bus dans l'heure, un bus dans l'heure. C'est juste à côté pourtant. [...] Ou alors augmenter les 96. Parce qu'il y en a qu'un peu et donc on attend trop longtemps. Un bus dans l'heure c'est quand même exagéré, si le matin tu veux aller à l'école, tu le rates... » (Sabrina, 17 ans)*

*« Le mieux serait de mettre plus de bus, au lieu de les faire passer toutes les 45 minutes. Ouais, le B2 t'a vu comment il est grand, il passe toutes les 5 minutes, alors que nous, le 36 il est plus petit et passe tous les quarts d'heure. Certain bus passent toutes les demi-heures, c'est pas assez. » (Sofiane, 16 ans)*

L'utilisation du bus devient de plus en plus pénible durant les horaires de pointe, où les gens doivent s'entasser dans des bus bondés et sont parfois obligés de prendre le bus suivant. La planification ne semble pas tenir compte des exigences des usagers dans les horaires de

pointe, les bus sont trop petits et n'arrivent pas assez régulièrement. De plus, quand les bus sont pleins les conducteurs peuvent décider de ne pas s'arrêter. Cela rend l'utilisation du bus dans certains horaires très éprouvante, surtout pour les personnes qui montent aux arrêts distants des terminus des bus :

*« En fait, le problème à Saint-André, vu qu'il y a déjà toute la Castellane qui le prend, il est déjà plein et des fois il s'arrête même pas. En fait, il est tellement plein qu'il continue directement au lycée. [...] Si je suis là assez tôt et qu'il est pas trop plein ça va, sinon il passe. » (Sara, 18 ans)*

Les comportements de certains conducteurs de bus, figure très stigmatisée qui est souvent la cible de colère ou des provocations des résidents des quartiers Nord, ont aussi un rôle à jouer dans la pénibilité des déplacements. Ce métier semble comporter de nombreux risques et, n'étant même pas bien rémunéré, il n'est pas rare que les conducteurs fassent des grèves pour revendiquer de meilleures conditions de travail. Les relations entre conducteurs et usagers des quartiers Nord semblent, selon nous, être prise dans un cercle vicieux qui mène vers des rapports conflictuels. Tout cela se révèle assez problématique en termes de pénibilité :

*« Mais si vous deviez changer quelque chose, vous changeriez des choses ? » « Que les chauffeurs soient plus aimables. » « Pourquoi plus aimables ? » « Ils nous referment les portes dessus. » « Moi ça m'est arrivé une fois j'ai couru derrière le bus, il s'est arrêté, et il m'a refermé les portes dessus, il m'a fait une blague. » (Camille & Emilie, 15 ans)*

*« Ben les retards c'est le pire. Ça nous met en retard pour l'école, comme quand il y avait des grèves. Mais bon, c'est important les grèves. La dernière fois ils l'ont faite pour avoir les vacances et de meilleurs salaires [...] Pendant les grèves les bus ne passaient plus le matin entre 7h30 et 8h30, et le soir entre 16h et 17h. Nous on peut pas venir ni repartir, mais là ils ne le font plus. » (Yanis, 16 ans)*

De plus, les bus dans quartiers sont souvent « dégueulasses », comme le souligne un étudiant du lycée. Ils manquent d'entretien tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Ils sont sales, abimés et les sièges portent souvent des marques de brûlures ou des gravures au couteau. Il existe pourtant quelques bus de nouvelle génération, comme le B2, qui est plus grand et dont l'intérieur est bien aménagé. Cependant, aux yeux d'une jeune étudiante du lycée, même ce bus semble se dégrader vite :

*« Ben pour le B2, moi je trouve que l'arrêt, comment ça s'appelle...le bouton pour appeler l'arrêt, ben il se casse trop vite, et après des fois les bus ils commencent à déconner en ce moment. J'avais pris le bus et il s'est arrêté d'un coup le chauffeur il a essayé de redémarrer... Enfin les bus je trouve qu'ils s'abiment vite. » (Sabrina, 17 ans)*

Il y a aussi un manque de signalétique et d'information qui rend les transports pénibles (voir images 5 et 6 page suivante). Les écrans et les signales acoustiques qui devraient signaler les arrêts ne fonctionnent que rarement. Il n'y a pas d'informations sur les retard ni sur les grèves occasionnelles. Cela ne facilite certainement pas le déplacement et demande un certain degré d'expérience.

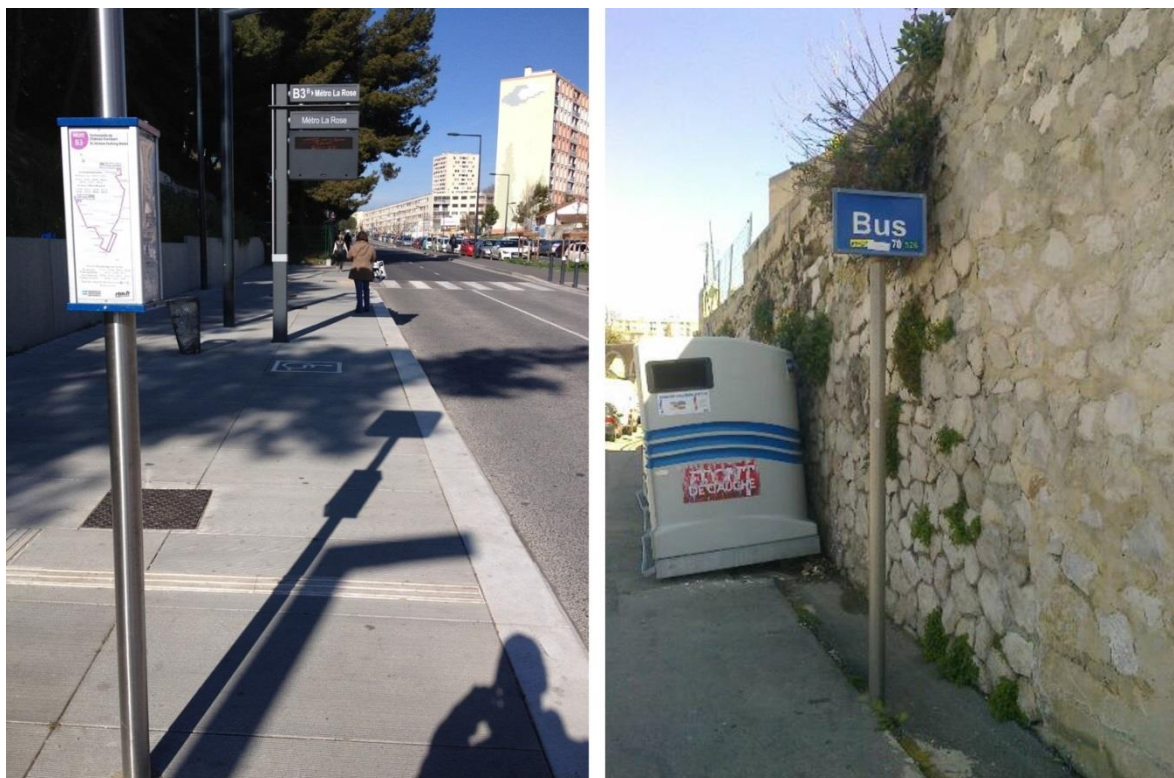


Image 5 : Arrêt du bus B3 (gauche) comparé à l'arrêt du bus 70 (droite) où le manque de signalétique est flagrant

Source 5 : Photos prises sur le terrain



Image 6 : Signalétique à l'intérieur du bus B2 (haut) et des autres lignes (bas)

Source 6 : Photos prises sur le terrain

En ce qui concerne le prix du billet, et bien qu'il soit réputé cher pour la plupart des jeunes interviewés, il ne semble pas représenter un aspect pénible. L'absence de contrôleurs dans les quartiers Nord permet, en effet, de se déplacer sans nécessairement devoir payer le titre de transport.

Les trajets à l'intérieur des quartiers Nord sont en général très longs et se déplacer hors des ces quartiers devient encore plus problématique au niveau temporel. Cependant, ce ne sont pas les temps des trajets en soi qui dérangent les usagers mais plutôt les temps des trajets au Nord par rapport à ceux du Sud. Ce même raisonnement est souvent aussi fait par rapport aux autres infrastructures comme par exemple l'esthétique ou la propreté des bus. Les résidents des quartiers Nord disent se sentir ainsi discriminés à travers l'espace des transports publics.

### 3.3.2. *L'épreuve des capacités individuelles*

« *[Quand je rentre dans le bus], je me sens endormie, je fais pas attention en fait, je rentre et j'attends que ça passe.* » (Sara, 18 ans)

Différents sentiments pénibles et éprouvants, tels que ceux avancés par ENAUX *et al.*, ressortent des entretiens menés et des observations réalisées, notamment les sentiments de fatigue et d'ennui – comme Sara l'avance – ainsi que de malaise et de gêne. Ces sentiments ne sont généralement pas vécus de manière passive par les jeunes que nous avons interrogés. En effet, ils aménagent les temps de déplacements<sup>5</sup> de manière à ne pas en ressentir les effets, ou du moins à les amoindrir.

Tout d'abord, les jeunes interrogés ne présentent pas tous leurs déplacements de la même manière que Sara, citée précédemment, qui nous a ensuite avoué avoir cassé son téléphone. En effet, la plupart des jeunes font usage des *smartphones* pour aménager les temps de déplacements. Ceux-ci leur donnent diverses possibilités telles qu'écouter de la musique, faire des appels, écrire des messages. La musique joue un rôle central pour la plupart des jeunes que nous avons interrogé comme l'avance Yanis :

« *Quand tu es tout seul tu as ton téléphone. Ouais quand on est seul, on est mal on dirait. C'est chiant. Ils devraient mettre une bonne musique dans le bus, genre bonne ambiance, sinon les gens ils se regardent de travers. Comme la voix, elle dit bonjour, c'est bien, elle donne les arrêts. Ouais ça c'était bien, mais ils ont arrêté.* » (Yanis, 16 ans)

Ensuite, comme en rend compte cet extrait d'entretien, un aspect valorisé par une grande partie des jeunes interrogés (ou observés) est celui des sociabilités « de face à face » qui prennent place durant les déplacements. La plupart des jeunes que nous avons rencontrés se déplacent en petits groupes. Ecouter de la musique entre ami-e-s et discuter<sup>6</sup> sont parmi les activités qui se déroulent dans le bus et qui peuvent parfois mener à des rapports différents, voir plus détendus que dans d'autres contextes<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> L'idée du vécu des temps de déplacement et de leur réappropriation par les usagers des transports publics est développée par Flamm (2005).

<sup>6</sup> Nous avons pu observer que les filles, plus que les garçons, ont tendance à choisir les places centrales qui permettent de s'asseoir à quatre pour pouvoir discuter. Les garçons ont tendance à préférer les places arrières qui donne une vue sur le reste du bus et sont aussi à l'abri des regards. Dans certains cas, les temps de déplacements sont utilisés pour des activités illicites : des traces au couteau et au marqueur sont présentes à l'arrière des bus sur les sièges et les fenêtres. L'usage des objets, investis par des représentations et des symboles de refus ou de contre-usages (entendu comme les pratiques allant à l'encontre de la « grammaire publique » d'usage du lieu), contribue alors à la constitution de *l'espace vécu* dont parle Lefebvre.

<sup>7</sup> Dans un cas, à la sortie des cours, une professeure s'est jointe à un groupe de filles, ce qui leur a permis de discuter de manière détendue de certaines interactions difficiles en classe et des examens à venir.

Cependant, la coprésence physique des personnes, ainsi que la présence de différentes « grammaires », entendue comme « *l'ensemble de règles à suivre pour être perçu par les autres membres d'une communauté comme agissant correctement dans une situation donnée* » (OPPENCHAIM 2011 : 4), ne mènent souvent pas à des interactions et des rapports détendus.

En ce qui concerne la question de la coprésence physique, il semble important de tenir compte des aspects de l'aménagement développés précédemment – les bus sont souvent pleins et les personnes sont contraintes de se toucher aux heures de pointe – et de l'aspect genré des situations – les filles que nous avons observé ou avec qui nous nous sommes entretenus démontrent davantage une gêne et un malaise vis-à-vis de cette coprésence physique<sup>8</sup>. Cette gêne et ce malaise exprimés par plusieurs filles font écho aux propos de Sara. A la question est-ce que tu te sens parfois mal à l'aise, elle répond :

*« Ouais quand tu es collée au gens. [...] En plus l'année dernière il y avait un pervers dans le bus. Mais j'ai pas eu à faire à lui ça va. [...] En fait il prenait plusieurs fois le bus par jours avec un journal. » (Sara, 18 ans)*

Qu'il s'agisse de rumeurs ou de faits vérifiés, il est nécessaire de prendre en considération le caractère pénible que revêtent de telles préoccupations. Pour contrer ce type de situation de gêne et de malaise, différentes stratégies sont utilisées, notamment le positionnement du corps, dos à la porte ou aux parois du bus, ou encore la possibilité de trouver une place assise en entrant par l'arrière (les usagers sont censés entrer à l'avant du bus).

La présence de différentes grammaires, quant à elle, donne lieu à des interactions tendues où la capacité à « gérer la face » est mise à l'épreuve. En effet, comme l'explique OPPENCHAIM (2011 : 5) « *les situations demandant le plus de réflexivité adviennent lorsque dans une interaction les personnes ne se situent pas dans la même grammaire* ». La plupart des jeunes que nous avons rencontrés ont au moins une histoire de ce type à raconter. Ces situations sont souvent le résultat d'interactions entre des classes d'âge différentes – généralement des lycéens ou collégiens avec « *des vieux* », terme emic utilisé pour définir les personnes à partir d'environ 30 ans.

*« Moi en fait j'étais assise, et il y avait une dame âgée elle est venue me voir et elle m'a dit 'lève-toi je veux m'asseoir' parce qu'elle avait la place handicapé réservée et je lui ai dit 'vous me demandez, moi je me lève, il y a pas de problème' et en fait elle a commencé à m'agresser à cause de ça. » (Tachifia, 18 ans)*

*« C'est pas forcément avec moi mais dans le bus il y a souvent des histoires. Par exemple des jeunes qui lancent des boulettes sur des personnes un peu plus âgées, après ça dégénère. » (Sabrina, 17 ans)*

Des interactions tendues avec les chauffeurs sont aussi relevées par plusieurs jeunes, comme exemplifié dans les extraits d'entretien suivants :

*« J'étais dans le bus qui passe par Kallisté, y avait des jeunes qui criaient. Le chauffeur ça se voyait il avait peur. Après il leur a demandé d'arrêter, mais ils ont continué, ils disent non. Du coup, le chauffeur il a pris ses affaires, il a dit : si y en a qui savent conduire prenez le bus et conduisez, moi je descends. Après les jeunes sont allés le voir, ils se sont excusés et il est reparti. » (Sofiane, 16 ans)*

<sup>8</sup> Cet aspect doit cependant être nuancé. Il se peut aussi qu'il ressorte davantage chez les filles que nous avons interrogées seule ou en petit groupe et moins chez les garçons interrogés en plus grand groupe du fait justement de ces différents types d'entretien. L'aveu de la gêne et du malaise n'est pas forcément évident pour tout le monde et dépend certainement de l'éducation et du contexte d'énonciation.



« Une fois y avait des jeunes qui avaient mis de la musique, fort mais pas trop, sur leur téléphone dans le bus. Le chauffeur il arrête le bus au milieu du rond-point, il sort, va voir les filles et leur dit d'arrêter. Attend, tu es un père de famille tu entends la musique, ça parle mal comme ça, moi aussi je pète un plomb. » (Stéphane, 15 ans)

Des jeunes, ainsi qu'une femme, ont même évoqué des interactions qui ont dégénéré en réelles violences physiques à l'encontre des chauffeurs : coups de poignard et tirs à l'arme à feu. A l'heure actuelle, les chauffeurs ont d'ailleurs une vitre de protection qui les sépare du reste du bus.

Exception faite de ces cas extrêmes au sujet desquels nous n'avons que peu d'informations, les tensions entre différentes grammaires dont parle OPPENCHAIM (2011 : 5) sont bien présentes. « Si c'est généralement la règle de l'inattention civile (grammaire publique) qui domine dans les transports en commun, celle-ci peut dans certaines situations être en tension avec d'autres règles de conduite comme celle de l'exploration et du jeu (grammaire naturelle) », comme le laissent transparaître ces extraits d'entretiens. Ces épreuves font partie de la pénibilité vécue des transports publics. Loin de se contenter de subir les épreuves de l'espace perçu des transports publics, les jeunes que nous avons rencontrés développent des stratégies qui leur permettent de se réapproprier cet espace et de construire ce que Lefebvre appelle l'espace vécu.

#### 4. CONCLUSION

Lors de notre court terrain à Marseille nous avons pu observer et discuter plusieurs éléments pénibles de la mobilité pour les étudiants du Lycée St. Exupéry. Cela nous a donné un cadre intéressant à propos des aspects qui rendent éprouvants les déplacements dans les quartiers Nord. A partir de l'espace perçu et vécu, c'est-à-dire l'espace des pratiques de mobilité et des stratégies qui sont développées pour faire face au défi de la mobilité, nous avons pu saisir les limites d'un espace conçu qui ne s'adapte probablement pas assez à la réalité des quartiers Nord.

Au niveau des aménagements, les retards, le manque de correspondances et l'insuffisance de place à l'intérieur des bus sont probablement les défis de la mobilité les plus éprouvants que les étudiants du Lycée St. Exupéry doivent affronter chaque jour. Ces aspects ont des impacts sur le vécu des déplacements et sont à la base de différentes épreuves: ne pas pouvoir s'asseoir durant les déplacements, arriver en retard à l'école, devoir gérer une coprésence parfois embarrassante ou encore des tensions entre grammaires différentes.

Les déplacements en transports publics amènent à devoir faire face à des situations d'ennui, de fatigue, de gêne et de malaise. Les lycéens se réapproprient ses situations par différentes pratiques et stratégies. L'usage des *smartphones* est très fréquent. Les discussions, l'exploration, le jeu, parfois même la provocation sont d'autres des stratégies mobilisées de manière consciente ou inconsciente. Les sentiments de gêne et de malaise revêtent un caractère genré ; les filles les évoquent tandis que les garçons n'en parlent pas. Ceux-ci sont aussi gérés aux travers de pratiques comme le positionnement du corps (de manière à être relativement protégé-e), et de stratégies qui permettent de trouver une place assise (monter par l'arrière du bus).

La pénibilité des transports publics n'est pas perçue et vécue par tous et toutes de la même manière. Ces différentes pénibilités sont liées à la pluralité des espaces perçus et vécus qui dépendent notamment du genre, des dispositions face à la mobilité (elles-mêmes liées à la

socialisation à l'espace public), de la période de temps durant laquelle l'usage des transports publics a été contraint, ainsi que de la possession par les parents d'une voiture.

L'espace des transports publics produit des inégalités au sein de la ville mais en devient aussi un symbole – les pénibilités sont réinterprétées et deviennent aussi des éléments pour pointer du doigt les inégalités de l'espace urbain marseillais. Cet aspect peut être en partie lié aux biais de notre recherche : terrain court, groupe de personnes ciblé, statut particulier de chercheur. Ceux-ci contribuent à une mise en évidence discursive, par les personnes rencontrées, de la pénibilité des transports publics comme symbole des inégalités entre « le Nord » et « le reste » de la ville de Marseille dans un discours relativement univoque. Il est néanmoins intéressant de voir comment à travers les espaces vécu, perçu, et conçu, des transports publics il est possible d'observer des frontières et des fractures dans l'espace social marseillais. L'espace des transports publics, miroir d'une conception et planification de la ville précise, produit des discours, des revendications et devient un instrument pour souligner des tensions sociales au sein de l'espace urbain.

La question du renouvellement de l'image des transports publics entre dans une même dynamique de production de l'espace: améliorer l'image des transports publics pour réduire une fracture elle-même renforcée par une inégalité d'accès à la mobilité. L'introduction du bus B2 amoindrit certains signes de la fracture. A l'inverse, de nouvelles fractures se créent entre l'espace couvert par cette ligne, plus confortable et efficace, et les zones encore desservies par les anciens bus qui se voient niées la possibilité de profiter d'une mobilité plus fluide. En ce sens, il pourrait être intéressant de retourner à Marseille dans le futur pour suivre l'évolution de cet espace.

Il serait aussi intéressant d'élargir cette recherche au reste de Marseille pour avoir davantage de matériel comparatif. Comment la pénibilité et les inégalités face à la mobilité sont-elles perçues et vécues dans le reste de Marseille ? Quels sont les aspects de l'espace conçu qui permettent de confirmer les fractures observées au niveau des quartiers Nord ?

## 5. BIBLIOGRAPHIE

**Cefaï, D.** 1996: La construction des problèmes publics. Définitions de situations dans des arènes publiques. *Réseaux*, 14 (75), 43-66.

**Cresswell, T.** 2010: Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D : Society and Space* (28) : 17 – 31.

**Dobruszkes, F., Hubert, M., Laporte, F., & Veiders, C.** 2011 : Réorganisation d'un réseau transport collectif urbain, ruptures de charge et mobilités éprouvantes à Bruxelles. *Articulo-Journal of Urban Research* (7).

**Enaux, C., Lannoy, P., & Lord, S.** 2011: Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités de déplacements ordinaires. *Articulo-Journal of Urban Research* (7).

**Flamm, M.** 2005 : Le vécu des temps de déplacement: cadres d'expérience et réappropriations du temps. Publications des Facultés universitaires de St-Louis.

**Lefebvre, H.** 1974/2000 : La production de l'espace. Paris : Anthropos.

**Martin, J.-Y.** 2006 : Une géographie critique de l'espace du quotidien. L'actualité mondialisée de la pensée spatiale d'Henri Lefebvre. *Articulo-Journal of Urban Research* (2).

## 6. ANNEXES

### 6.1. Guide d'entretien

#### Questions techniques

- Tu as quel âge ?
- Tu prends fréquemment le bus ?
- Combien de fois par jour ?
- Combien de correspondances ?
- Quel trajet ?
- Depuis quel quartier ?

#### Emotions/ sensations dans les TP

- Comment tu te sens dans le bus ?
- As-tu ressenti des situations tendues ?
- Peux-tu me parler de moment où tu te sens mal à l'aise, gêné-e ?

#### Capital de mobilité

- Tes parents ont une voiture ?
- Tu as le permis ?
- Depuis quel âge tu prends le bus seul-e ?

#### Stratégies : usages de l'espace et des temps de transports

- Tu t'assois où en général ? Pourquoi ?
- Qu'est-ce que tu fais pendant de ton temps passé dans le bus ?
- Qu'est-ce que tu penses du prix du billet ?
- Tu connais les moyens de ne pas payer le billet ?

#### Critiques et idéal

- Quelles sont les critiques que tu as à faire aux TP ?
- Quels sont les points positifs selon toi ?
- Qu'est-ce que tu changerais ?
- Dans l'idéal tu aimerais te déplacer comment ? Pourquoi ?

#### Autres

- Pourquoi selon toi il a des bus plus neufs que d'autres ?
- Qu'est-ce que tu penses des médiateurs ? Tu en as déjà rencontrés ? Dans quelles situations ?

# LA MOBILITE A LA GARE SAINT-CHARLES

Elodie Heiniger, Jérémie Kuster et Sandrine Capt

## 1. INTRODUCTION

### 1.1. Intérêts et enjeux

Ce travail de recherche a pris forme dans le cadre du séminaire « Terrain de géographie humaine : Pratiquer une mobilité alternative à Marseille ». Assignés à la gare Saint-Charles de Marseille en raison de la transformation de cette dernière en un pôle d'échange multimodal, notre problématique de départ portait sur la compréhension des pratiques de la multimodalité au sein de cet espace complexe. Notre objectif était donc d'interroger l'accessibilité de la gare et son confort d'usage au travers de l'information multimodale et de son ergonomie.

Cependant, une fois arrivés sur notre terrain et suite à nos premiers entretiens informels menés auprès de quelques professionnels travaillant dans la gare, nous avons constaté que la transformation de cet espace, dédié aux transports, en un lieu de vie doté de services et de commerces, soulève de nouveaux enjeux. En effet, les travaux de réaménagement des infrastructures de la gare effectués dans le but d'offrir un service de qualité aux « usagers-clients » semblent attirer d'autres usagers, surnommés « personnes en errance » par le personnel de la gare. Cette population, a priori indésirable dans l'espace gare, nous a semblé investir les lieux non pas dans l'idée de bénéficier des services de transport, mais parce que la gare offre parallèlement à cela un espace potentiellement accueillant et sécurisé pour ces « personnes en errance ». C'est à partir de ce nouveau constat qui s'est révélé sur le terrain, que nous orienterons notre recherche.

### 1.2. Contexte

Depuis 1995, la ville de Marseille évolue au gré de nombreux projets de réaménagement des infrastructures urbaines liés à l'opération Euroméditerranée, l'un des objectifs étant de valoriser les mobilités alternatives à l'automobile. Située au sommet d'une colline surplombant le centre-ville, la gare Saint-Charles se trouve être l'un des points forts du programme de transformations urbaines, dont les travaux débutèrent en 1997. Dès lors, il s'agit de concilier « *les logiques ferroviaires et urbaines [...], pour faire de Saint-Charles un Pôle multimodal [...], une nouvelle centralité* » (GEILING 2011 : 86).

Suite à l'inauguration de la ligne de TGV en 2001, reliant Paris-Marseille en 3h, ainsi qu'avec l'augmentation de l'offre de cars départementaux et de trains régionaux, la gare Saint-Charles s'inscrit dans un projet d'agrandissement accéléré, impliquant entre autres la réhabilitation de la gare historique et une extension de son bâtiment, qui comprend la halle Honnorat et un parvis en balcon sur la ville. L'enjeu est alors celui de convertir la gare en un pôle d'échange multimodal, regroupant sur un même site : seize voies ferroviaires (TGV, Intercité et TER (Transport Express Régional)), vingt emplacements de cars départementaux, les navettes, la

station de taxis, deux lignes de métro, les voitures (dépose-minute) et leurs parkings, ainsi que des stations de vélos (SNCF 2010 : 8).

C'est finalement en décembre 2007, que le projet Saint-Charles sera inauguré (GEILING 2011 : 97). La gare de Marseille se positionne alors comme la troisième gare de province après la gare de Lyon-Part-Dieu et la gare de Lille-Flandre (ibid. : 95). En 2008, le nombre de voyageurs annuels est alors de 15,5 millions (ibid. : 95).

La dernière transformation effectuée jusqu'à présent dans la gare prend forme en 2013, avec l'inauguration du square Narvik, garantissant une meilleure accessibilité pour tous les modes de transport (SNCF 2013 : 13, 27). Les travaux s'inscrivent dans une réorganisation de l'espace en construisant trois plates-formes : multimodale, logistique-écomobilité (établir des accès pour l'ensemble des modes doux de transport) et événementielle (accueillir des manifestations culturelles) (ibid. : 7, 18). L'idée est de créer un vaste espace de vie et une place urbaine qui mettent en lien la ville et la gare (ibid. : 7).

## 2. CADRE THEORIQUE

### 2.1. Problématique

Comme l'explique GEILING (2011 : 94), la gare peut être comprise dans sa première fonction comme « *un équipement de transport* » qui assure les échanges entre les différents modes de transport. Dans ce sens, la gare dispose d'un équipement fonctionnel et infrastructurel dans l'optique de garantir le bon fonctionnement des différents modes de transports, la fluidité des flux et la facilité des déplacements en limitant les pertes de temps. En cela, l'aménagement et le mobilier urbain sont des éléments centraux pour meubler les temps morts des « usagers-clients »<sup>1</sup> (SONNTAG 2010 : 32-33). Les espaces gare peuvent ainsi être lus comme des lieux de passage « *qui induisent des comportements « normés », liés à la vocation du lieu désormais espace de mobilité organisée* » (DPDP 2011 : 6).

Lors de la transformation de la gare Saint-Charles en un pôle d'échange multimodal, la mission de la SNCF, comme nous l'avons évoqué plus haut, est alors de valoriser l'espace public de la gare en tant que lieu de vie, en plus d'offrir un service de transport de qualité à sa clientèle. Ainsi, la SNCF qui était initialement une simple entreprise de transport, se transforme depuis quelques années déjà en un prestataire de services urbains (DPDP 2011 : 11). Pour ce faire, l'entreprise accorde une importance majeure à l'ergonomie de l'espace gare, qui consiste à repenser les infrastructures de la gare (mobilier urbain, signalétique) de manière à ce qu'elles sécurisent les voyageurs et facilitent leurs déplacements dans cet espace complexe (ibid. : 16 ; JOSEPH 1999, cité par TILLOUS 2009 : 5). L'ergonomie conçue par la SNCF vise donc un maximum de confort, d'efficacité et de sécurité.

D'autre part, avec l'ouverture de nouveaux services publics et de nouveaux espaces de commerce dans la halle Honnorat, la SNCF a pour ambition d'ouvrir la gare sur la ville. Cela entraîne à concevoir « *la gare dans la ville et la ville dans la gare* » (SONNTAG 2010 : 46) et à comprendre la gare comme un centre-ville (GEILING 2011 : 104). Le renouvellement ne porte donc pas que sur la gare mais inclut aussi les quartiers alentours (ibid. : 90). « *Il convient donc d'envisager, sur ce modèle, l'usage de la gare multimodale capable de drainer parmi ses visiteurs des non voyageurs, attirés seulement par le lieu.* » (SONNTAG 2010 :

---

<sup>1</sup> Ce travail se base sur les différentes catégories de l'utilisateur que présente LARGIER dans son article, notamment sur celles de « *l'utilisateur-client* » et de « *l'utilisateur errant* » que nous reprendrons lors de notre analyse. Chacun de ces groupes possède ses propres mobilités et investit la gare à sa manière.

44). En d'autres termes, la gare devient un système complexe métropolitain avec sa propre microsociété qui est le reflet de la société (DPDP 2011 : 62).

D'après DOMINGO, « *les gares constituent des lieux traditionnels d'accueil et de refuge pour les sans-abri* » (2007 : 290). En effet, les « usagers errants », synonyme des « personnes en errance »<sup>2</sup> semblent investir l'espace gare non pas pour bénéficier des services de transport, mais pour profiter des infrastructures de la gare, libre d'accès. Les sans-abris y trouvent un lieu de vie potentiellement accueillant, sécurisant et sécurisé et se réapproprient ainsi l'espace gare selon l'usage qu'ils en font.

En effet, l'ergonomie d'un espace peut engendrer différentes manières de se l'approprier, puisqu'elle dépend des expériences, des préférences et des sensibilités d'un individu envers un lieu (AUDAS 2008 : 2). C'est la construction du rapport qu'un individu entretient avec un espace (DPDP 2011 : 17). Dans ce sens, BOCHET (2000, cité par AUDAS 2008 : 3) met en évidence qu'« *un lieu est toujours empreint d'une forte connotation à la fois fonctionnelle et symbolique qui en fait un espace enjeu pour l'appropriation* ». Ainsi, l'appropriation d'un espace se manifeste à travers des pratiques de « faire avec », permettant de le transformer, de le remodeler à une fin individuelle (ibid. : 2).

Dès lors, la présence des « usagers errants » en gare et la manière dont ils s'approprient cet espace suscitent des réactions de la part de la SNCF qui a pour mission de garantir une offre de transport et des services de qualité aux « usagers clients » (DOMINGO 2007 : 283-284). L'auteur constate que l'ordre public, soit l'espace normé de la gare, est troublé par le mouvement des « personnes en errance », perçus comme des « indésirables »<sup>3</sup>.

Autrement dit, l'attractivité de la gare engendre ce paradoxe des doubles usages de l'espace gare, dont découlent ces tensions. Tandis que la gare est avant tout conçue par la SNCF pour les « usagers-clients » en tant qu'espace de transport et lieu de vie, sa sécurité, son confort et son accessibilité la rendent attractive pour les « personnes en errance ». Comment ce paradoxe s'exprime-t-il au sein de la gare ? Dans quelles mesures la SNCF intervient-elle auprès de cette population ?

## 2.2. Question de recherche

Dans ce sens, notre étude a pour ambition d'analyser comment les différents types d'usagers vivent la gare et se l'approprient. A cet égard, notre recherche a pour objectif de mettre en évidence les tensions qui émergent des différentes pratiques quotidiennes de la gare Saint-Charles et qui viennent remettre en question l'ordre public de « l'espace gare ». Notre attention se porte donc sur le rapport de conflictualité entre « l'espace conçu » par la SNCF et « l'espace vécu » (LEFEBVRE 2000) de la gare, amenant à des changements, voire des stratégies de redéfinition de l'aménagement du lieu et à une gestion différente de la gare, afin de garantir sa fonction de transport et de commerces.

Dès lors, notre question de recherche est la suivante :

**Comment l'espace de la gare Saint-Charles et son ergonomie conçue par la SNCF pour ses « usagers-clients », sont-ils réappropriés et vécus par les « personnes en errance » ?**

<sup>2</sup> La catégorie « personne en errance » est un terme institutionnalisé par la SNCF et mobilisé par les professionnels de la gare St Charles pour qualifier les personnes en rupture avec la société qui errent dans la gare. Son synonyme « usager errant » est proposé dans le cadre de recherches menées par la Direction de l'innovation et de la recherche de la SNCF et est repris par l'auteur LARGIER (2010 : 122). Nous reprenons ces deux génériques dans notre recherche.

<sup>3</sup> Désignation de la SNCF pour les personnes sans domicile fixe (SDF) (DOMINGO 2007 : 283).

La question permettra de démontrer la manière dont les différents usages de la gare engendrent différentes façons d'appropriation de l'espace gare. En même temps, il sera possible de saisir les mesures prises par la SNCF en réaction à la présence des « personnes en errance » dans l'espace gare, des mesures qui oscillent entre des actions d'assistance sociale et de répression, entre acceptation et refus.

Les axes de recherche suivants apparaissent donc comme appropriés pour analyser les deux catégories d'usagers qui se déplacent au sein de l'espace gare.

### **2.3. Axes de recherche**

#### *2.3.1. Axe de recherche : espace conçu*

Nous nous intéressons dans cette partie à « l'espace conçu » par la SNCF de la gare Saint-Charles, comme un « espace fonctionnel » dédié aux services des transports, mais aussi comme « espace de vie » fortement normé. En nous appuyant sur nos observations, nos entretiens semi-directifs avec des agents de la SNCF et finalement en nous référant aux discours véhiculés par le site web de la SNCF, nous tenterons de démontrer comment la gare Saint-Charles constitue un espace de contrôle, dont l'objectif est de maintenir la sécurité et le bon ordre dans le but de garantir une offre de service de qualité aux usagers-clients.

#### *2.3.2. Axe de recherche : espace vécu*

Dans un second temps, nous chercherons à mettre en évidence les tensions qui émergent des différentes mobilités des usagers et donc des différentes appropriations de l'espace de la gare Saint-Charles, notamment à travers son ergonomie. Notre analyse se base donc dans cette deuxième partie sur « l'espace vécu » de la gare du point de vue de l'« usager errant », qui semble selon notre hypothèse perturber l'ordre de la gare, conçue pour satisfaire les « usagers clients ».

Dans ce sens, nous nous poserons les sous-questions suivantes :

- Comment les « personnes en errance » s'inscrivent-elles au sein des différents espaces de la gare ?
- Quelles sont les raisons pour lesquelles les « personnes en errance » investissent la gare dans leur mobilité quotidienne et par conséquent, quelles significations fonctionnelles prend la gare pour cette population ?

Nous terminerons notre analyse par les mesures prises par la SNCF en réaction à la présence des « personnes en errance » dans l'espace gare.

## **3. CONCEPT DE MOBILITE**

Dans la perspective de mettre en lumière les tensions qui émergent des différentes fonctions auxquelles peut répondre l'espace gare selon le type d'utilisateur, nous nous intéresserons plus précisément aux mouvements des « usagers-clients » et des « usagers errants » qui s'organisent entre les différents lieux de la gare, selon l'usage qu'ils en font. Pour ce faire, nous mobiliserons le concept de « mobilité » de CRESSWELL, qui nous permettra de lire la « chorégraphie » et donc la superposition de ces mouvements en fonction du rythme, des routes, des frictions et de la vitesse. L'utilisation de ce concept nous semble pertinente, dans le sens où il nous permet d'avoir une compréhension plus fine de l'espace gare, en tant qu'espace fortement normé. Un espace conçu, dont l'objectif semble pour la SNCF de

garantir la qualité de l'offre des services pour sa clientèle en contrôlant les mouvements et en orientant la circulation de manière efficace, quitte à léser la catégorie des « usagers errants ».

Plus précisément, CRESSWELL (2010 : 21) démontre que la mobilité est le produit d'un discours social mais également un créateur de celui-ci. Au sein de la gare Saint-Charles, c'est la SNCF qui est le producteur du discours autour la mobilité. La SNCF vise à maintenir un ordre public à la gare à travers des normes. Toutefois, il y a des mouvements contradictoires engendrés par la présence d'une population en errance. Les mouvements de ce groupe sont à leur tour créateurs d'un discours sur la mobilité. De ce point de vue, l'opérationnalisation de la mobilité nous permet de saisir les divergences qui existent entre cet espace normé et son utilisation par les différents usagers. Ainsi, notre travail se réfère plus particulièrement à quatre aspects de la mobilité présentés par CRESSWELL, qui permettront d'appréhender d'une part la mobilité vécue par les usagers et d'autre part l'ergonomie du lieu (2010 : 17, 21-26). Comme nous l'avons dit plus tôt, il s'agit de la vitesse, du rythme, des routes et des frictions.

La vitesse constitue un aspect de la mobilité. La vitesse n'est pas la même pour tout le monde et fait office d'investissement culturel considérable (CRESSWELL 2010 : 23). Les usagers sont donc sujets à une hiérarchisation de la vitesse qui dépend de la manière dont les individus investissent un espace et de leurs objectifs, raison pour laquelle ils ne se déplacent pas à la même vitesse. En comparaison avec d'autres espaces urbains, l'espace de mobilité possède une vitesse qui est plus élevée parce qu'elle est liée à des contraintes horaires (TILLOUS 2009 : 241).

Le rythme se présente sous la forme de mouvements répétés, intégrés et incorporés qui sont facilités par les habitudes des individus. Comme nous le dit LEFEBVRE (1985 : 195) : « *Pour qu'il y ait rythme, il faut qu'apparaissent dans le mouvement des temps forts et des temps faibles, qui reviennent selon une règle ou loi - des temps longs et des brefs, repris de façon reconnaissable, des arrêts, des silences, des blancs, des reprises et des intervalles selon une régularité* ». MONTULET (2004, cité par TILLOUS 2009 : 107) soulève le fait que le rythme se manifeste dans la relation entre les activités et leur vitesse de succession. En outre, les façons de marcher se différencient selon l'investissement des individus dans un espace.

Un autre aspect très important est exprimé par les routes. Les routes dirigent les flux dans un espace pour produire de l'ordre et de la mobilité. Elles ne sont jamais régulières car il y a des frictions (CRESSWELL 2013a). Il ne s'agit pas des arrêts et des départs ; elles déterminent quelles directions sont autorisées et lesquelles ne le sont pas (ibid.). Dans ce sens, les routes peuvent créer des effets de tunnel qui privilégient une mobilité particulière en gérant la vitesse et la lenteur (CRESSWELL 2010 : 24-25). Ces routes désignent également des espaces qui sont utilisés au détriment d'autres qui sont délaissés. Pour reprendre l'exemple de CRESSWELL (2010 : 24), « *the highways that pass through the landscape but only let you get off at major hubs* ».

Enfin, il y a les frictions qui englobent dans la mobilité tous les mouvements d'arrêt. La mobilité n'est jamais fluide, elle est toujours interrompue, stoppée, freinée par des frontières qui séparent un libre accès à la mobilité d'un autre. La friction n'est jamais la même pour tous les individus (CRESSWELL 2013a). Il faut correspondre à une certaine catégorie, c'est-à-dire que les pratiques mobiles doivent coïncider avec les représentations et les normes d'un certain espace (CRESSWELL 2010 : 20). De plus, l'effet de tunnel évoqué auparavant, crée également des nouvelles enclaves de l'immobilité (CRESSWELL 2010 : 26). Ces enclaves ralentissent les individus mais en même temps les accélèrent aussi (CRESSWELL 2013b). C'est pourquoi la friction est nécessaire pour que les individus puissent se déplacer (ibid.).



En somme, ces différents aspects de la mobilité, appliqués aux mouvements des « usagers-clients » et à ceux des « usagers errants », nous permettent de mettre en perspective les tensions qui émergent des différents usages de l'espace gare qu'en font ces groupes.

#### 4. METHODOLOGIE

Nous avons procédé dans un premier temps à la lecture d'articles scientifiques concernant les enjeux de la mobilité dans l'espace gare en général et rassemblé un corpus de textes tout en consultant des sites internet traitant du cas spécifique de la gare multimodale à Marseille. L'objectif consiste donc à dresser en amont du terrain, un état des lieux du contexte historique et institutionnel de la gare Saint-Charles et de cerner l'offre de mobilité et de services qu'elle propose.

Une fois arrivés sur notre terrain d'étude, nous avons rapidement remarqué que la gestion des flux se voit entravée par d'autres enjeux qui ne résident pas dans l'information multimodale. Après le premier débriefing, nous avons choisi d'abandonner notre problématique initiale. Pour cette raison nous étions obligés de repenser notre approche méthodologique et de prendre contact la semaine même avec nos interlocuteurs.

Dès lors, nous avons décidé d'utiliser « l'approche ethnographique », définie comme la participation du chercheur dans la vie quotidienne des sujets qui l'intéressent, dans le but de saisir la manière dont les personnes créent et éprouvent leur monde à travers des processus tels que le « place making », les formations des réseaux, ainsi que les représentations spatiales (HAMMERSLEY&ATKINSON 2007 : 3; WATSON&TILL 2010 : 122).

Nous nous sommes donc dans un premier temps immergés dans l'ambiance de la gare, afin de cerner les limites de cet espace et d'observer les infrastructures, les services et les commerces mis à disposition des clients de la SNCF. Durant cette phase d'observation participante, nous avons eu l'occasion de rencontrer la responsable de l'association « SOS Voyageurs »<sup>4</sup>, cette dernière basée dans un local au sein de l'espace gare. Nous considérons cette personne comme notre informateur privilégié, dans le sens où elle nous a mis en lien avec un représentant du Samu Social, ainsi qu'avec la Direction régionale de la SNCF. Par ailleurs, nous avons eu régulièrement contact avec la directrice de la nouvelle salle d'attente culturelle de l'association « Viens à Marseille », dans laquelle nous nous sommes régulièrement retrouvés pour nos *brainstormings*.

Avec chacun de ces acteurs, nous avons effectué des entretiens informels, en plus de ceux réalisés auprès d'une dizaine d'« usagers-clients ». Cependant, l'entretien avec l'un des représentants du Samu social est le seul enregistré et nous basons une grande partie de notre analyse sur ces informations. De plus, nous avons également procédé à un « entretien itinérant » avec cette même personne. Ce type d'entretien présente l'avantage de saisir l'expérience directe du déplacement d'un individu (THIBAUD 2001, cité par TILLOUS 2009 : 10). Au sein de cette étude, la méthode était légèrement modifiée puisqu'il s'agissait de se rendre compte de la manière dont les « personnes en errance » s'approprient l'espace gare. Par conséquent, nous avons suivi l'agent du Samu Social, qui nous a montré des endroits régulièrement fréquentés par des « usagers errants », tout en nous fournissant des explications à ce propos.

---

<sup>4</sup> « SOS Voyageurs-Aide en gare » est une association qui travaille en partenariat avec la SNCF. Sa mission est celle d'accueillir les personnes en difficulté dans la gare, dans le but de leur apporter des solutions ponctuelles, un soutien matériel et moral et des informations concernant d'autres structures sociales d'assistance et d'accueil à Marseille.

Tous nos interlocuteurs semblent s'être exprimés avec liberté sur la thématique des « personnes en errance », bien que cela soit un sujet controversé. Seule l'agence de sécurité a refusé de faire un entretien en raison d'une alerte nationale. En effet, ils avaient l'ordre de ne donner aucune information.

Par ailleurs, notre travail qui a pour ambition de saisir comment les « personnes en errance » s'inscrivent physiquement au sein de l'espace gare, s'appuie largement sur nos observations. Nous avons effectivement choisi de ne pas mener d'entretien auprès des « personnes en errance », bien qu'ils soient au cœur de notre problématique. Les raisons éthiques qui nous ont poussés à faire ce choix résident premièrement dans le temps limité qui nous était accordé (quatre jours). Il s'agit d'une population fragile en situation précaire et nous n'aurions pas voulu être intrusifs faute de temps. Nous avons tout de même tenté de discuter de manière informelle avec certains d'entre eux. Cependant, les courtes discussions que nous avons eues avec certaines personnes ont montré que ces bribes de discours n'étaient pas vraiment utilisables, parfois difficiles à comprendre, voire hors sujet. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de travailler en collaboration avec un représentant du Samu Social qui effectue des maraudes depuis quatre ans à la gare Saint-Charles. Sa connaissance de la situation sociale des « usagers errants » à la gare et le lien personnel qu'il a établi au fil du temps avec ces derniers justifie notre choix.

Nous sommes conscients que cela peut représenter l'une des limites de notre recherche, dans le sens où il aurait été pertinent d'avoir directement le point de vue des « personnes en errance ». Néanmoins, ce travail cherche à cerner la tension entre les deux catégories d'utilisateurs, ce que le point de vue du représentant du Samu social permet de faire selon nous.

## 5. ANALYSE DES RESULTATS

### 5.1. Espace conçu

La question de « l'espace conçu » a été développée par Henri Lefebvre dans sa conception de la triplicité de l'espace : l'espace conçu, l'espace perçu et l'espace vécu. Le premier correspond aux représentations spatiales, « liées aux rapports de production, à l'ordre qu'ils imposent et par là, à des connaissances, à des signes, à des codes, à des relations frontales ». C'est donc l'espace conçu, celui des savants : des planificateurs, des urbanistes, des technocrates « découpeurs » et « agenceurs » (...). C'est l'espace dominant dans une société. » (LEFEBVRE 2000 : 48). Nous essayerons donc de décrire la manière dont la gare a été planifiée, agencée et découpée afin de faire ressortir les logiques et les problèmes qui en découlent. La gare Saint-Charles a d'abord été conçue pour ses usagers, dans un souci d'efficacité. En s'inspirant du concept de mobilité de CRESSWELL, nous allons analyser la gare à l'aide des différents points intrinsèques à la mobilité développés dans le cadre théorique : la vitesse, le rythme, les routes et les frictions. Une gare ne présente pas une fluidité parfaite où il n'existerait pas de frictions à la mobilité des voyageurs. Elle impose un rythme à ces derniers, elle trace des routes pour les guider et diriger les flux. Elle crée des disparités dans la vitesse à laquelle peuvent ou ne peuvent pas se déplacer les personnes.

Dans les chapitres suivants, nous nous intéresserons plus particulièrement à la première fonction de la gare, qui est de garantir un service de qualité à ses clients, ou plus précisément à « la figure de l'utilisateur-client, consommateur et payeur d'une prestation de service... » (LARGIER 2010 : 123). Nous distinguons deux fonctions de la gare pour les « usagers-clients » : un lieu de vie, qui prend sens particulièrement suite aux récents travaux, et un lieu de transit en tant qu'espace de transport, fonction première de la gare. La gare est aussi un

espace fortement contrôlé et sécurisé pour assurer ses différentes fonctions. Comme nous allons le voir dans la dernière partie de l'analyse, « l'utilisateur-client » est sujet à une forme de mobilité particulière, propre à son statut.

### 5.1.1. La gare, un lieu de vie

Comme nous l'avons mentionné dans le contexte, la gare Saint-Charles a subi de récents changements dans le but de devenir un pôle multimodal avec comme principale construction la halle Honorat, qui est conçue « *comme une véritable rue regroupant la grande partie des services et commerces du site le long d'un espace décoré, protégé et doté d'un traitement climatique* » (SNCF 2010 : 5). Ces travaux ont permis de doter la gare d'un nouvel espace commercial qui attire des nouvelles figures d'utilisateurs, profitant du lieu pour les services qu'il offre. On y trouve quatorze boutiques et services dont un magasin Payot, Fnac ainsi que plusieurs Relay, huit cafés et restaurants dont un Mac Donald. Tous ces magasins se retrouvent embellis par une décoration verdoyante de plantes et d'arbres qui a pour effet de donner, au premier abord, un aspect moderne et clinquant. La SNCF a mis aussi à la disposition des passants un piano pour ceux qui se laisseraient aller à jouer quelques notes de musique et ainsi à animer la halle. Nous avons d'ailleurs rencontré un professeur de piano qui, lors de son temps libre, venait profiter de ces infrastructures et ainsi partager son art aux oreilles des promeneurs.

De plus, pour prendre conscience de la satisfaction qu'ont les « utilisateurs-clients », la SNCF a installé, un peu partout dans la gare, des bornes qui recueillent l'avis des passants sur la question suivante : votre gare, vous l'aimez ? A défaut de pouvoir se procurer les résultats, nous avons demandé à quelques passants dans le cadre d'entretiens informels ce qu'ils pensaient de cette gare. De manière générale, les personnes interrogées ne nous ont mentionné aucun problème, si ce n'est le manque de bancs. Ils étaient plutôt satisfaits des prestations proposées. On peut noter dans la question même que la gare tisse un lien affectif entre les personnes et la gare. In fine, la gare donne du sens à ce lieu qui prend alors une autre signification qu'une gare de transit.

Néanmoins quelques incidents viennent aussi troubler le bon fonctionnement de la gare. Nous avons pu remarquer qu'une partie du toit manquait, « *c'est parce que plusieurs vitres étaient tombées sur le sol. Donc, ils ont tout enlevé pour la sécurité.* » (Agent du Samu social).

Nous avons aussi pu observer plusieurs vitres cassées comme on peut le voir sur les images suivantes :



Figure 1 : Vitres cassées.



Figure 2 : Vitre cassée.

Il est nécessaire, pour comprendre la gare Saint-Charles, de s'intéresser à son emplacement géographique. Elle se situe à la frontière entre les quartiers sud et les quartiers nord. Nous avons pu constater, une fois passé le tunnel du boulevard national en direction des quartiers nord, que la pauvreté caractérisant ces derniers s'étalait à ciel ouvert sur la rue. Nous avons, entre autres, observé un jeune homme à qui l'on apportait de la nourriture alors même qu'il était couché sur des matelas dans la rue. La gare est aussi entourée de différentes écoles, l'université Aix-Marseille et l'école Victor Hugo au Nord et l'école Saint-Charles au Sud. Les étudiants profitent aussi de la gare comme un espace de vie pour les différents services qu'elle propose. La gare se présente donc comme le nœud névralgique de tous les quartiers et les institutions environnantes. « *On ne peut comprendre la gare Saint-Charles sans comprendre ses quartiers environnants* » (directrice de l'association « *viens à Marseille* »). On peut se demander si les nombreuses vitres cassées ne sont pas le résultat de l'appropriation de la gare par une population hétéroclite.

### 5.1.2. La gare, un lieu de transit

Dans le but de réglementer et de gérer les flux entre les utilisateurs des différents moyens de transport (train, cars, taxi, métro, vélo) ainsi que des services proposés, une signalétique uniforme, claire et visible dans toute la gare a été mise en place. Comme on peut le voir sur l'image à droite, chaque fonction est désignée par une couleur particulière.

La signalétique revêt une importance primordiale pour diriger les usagers. Comme nous l'explique DENIS et PONTILLE (2010 : 2), « *sans repères pour suivre la piste d'une ligne du hall de la station jusqu'au quai. Le moindre déplacement y serait problématique, fait d'essais et d'erreurs innombrables pour aboutir à la destination souhaitée* ». La signalétique influence donc les pratiques de circulations pour ceux qui viennent utiliser la gare comme lieu de transit.



Figure 3 : Signalétique

On peut considérer que GARE & CONNEXIONS a montré une volonté de développer la gare Saint-Charles à la fois comme un lieu de vie et un lieu de transit. Un lieu de vie dans le sens où l'on a cherché à attirer les personnes en dynamisant l'espace, en y incorporant un nouveau mobilier urbain ainsi que de nouvelles infrastructures. Et un lieu de transit fonctionnel et efficace ouvert sur la ville avec les différents modes de transport proposés et indiqués par une signalétique claire et uniformisée.

### 5.1.3. La gare, un espace contrôlé

La gare, c'est aussi une « *société en miniature, constituante d'espace de vie et de travail* » (DOMINGO 2007 : 286). Différents corps de métiers demeurent nécessaires pour que la gare puisse remplir ses fonctions. En plus des personnes responsables de la SNCF et des personnes travaillant dans les commerces, cinq corps de sécurité sont chargés d'assurer que la tranquillité des « usagers-clients » ne soit pas perturbée par un incident quelconque. Tout d'abord, il y a « *la police nationale, une police SNCF [...] ils ont le même type de formation, cela s'appelle la Suge* », comme nous l'explique l'agent du Samu social. Viennent s'ajouter à ces dispositifs de sécurité, la police municipale et une agence de sécurité privée, qu'on peut reconnaître facilement grâce à leurs pulls orange. Dernièrement, suite aux récents attentats de Paris, des patrouilles de militaires sécurisent la gare, dans le cadre du plan Vigipirate.

La sécurité de la gare Saint-Charles est assurée, en plus des différents corps de métier, précédemment cités, par un quadrillage des caméras sur toute son enceinte, comme nous l'explique l'agent du Samu social :

« *C'est inimaginable, quand il y a un cambriolage, en quelque minutes il y a une intervention, y'a un tel maillage des caméras, y'a que quelques mètres carrés qui ne sont pas balayés par les caméras.* » (Agent du Samu social)

On a pu effectivement repérer des caméras partout dans la gare, ainsi que des affiches mentionnant la surveillance de cet espace, comme on peut le voir sur les images suivantes :



Figure 4 : Espace contrôlé

Il y a donc un véritable contrôle de l'espace. La gare demeure toujours un endroit très sécurisé. Elle l'est encore plus particulièrement avec le plan Vigipirate et les consignes de sécurité strictes mises en place. Les voyageurs sont alertés par des annonces sonores qui les informent sur les retards possibles mais elles leur demandent aussi de garder une certaine vigilance sur les bagages qui sembleraient être égarés. La directrice de l'association « Viens à Marseille », nous a effectivement raconté que la gare Saint-Charles est fréquemment soumise à des alertes à la bombe et que chaque commerce a reçu des directives précises si le cas se présente.

#### 5.1.4. « L'usager-client » et la mobilité

Tous les infrastructures et services de la gare, les commerces, la signalétique, la sécurité, en somme, l'ergonomie agit sur le mouvement des personnes, elle les stoppe (contrôles), les accélère (tapis roulants), les ralentit (files d'attente). Elle les dirige, crée des zones d'affluences et en oublie d'autres, comme celles qui sont généralement appropriées par un autre type d'usagers. En conditionnant le mouvement, elle crée des chemins plus fréquentés que d'autres et ainsi trace des routes que les « usagers-clients » pratiqueront. Comme nous expliquait la directrice de l'association « Viens à Marseille » : une grande partie du trafic dans la gare est engendré par les citoyens qui viennent prendre le métro. On a pu constater dès lors, particulièrement aux heures de grande affluence que la route en face des quais, qui mène au métro par les escalators, se trouve très encombrée. Au contraire, d'autres chemins sont moins utilisés et sont alors parfois appropriés par les « usagers errants », comme les souterrains en bout de quai. La gare, nous explique l'agent du Samu social, a d'ailleurs récemment fait fermer ces derniers.

Néanmoins, à la gare, le rythme des voyageurs se trouve parfois cadencé par les heures de départ des trains. « *Les voyageurs peuvent y transiter ou y séjourner pour des durées relativement variables, leur attente allant de quelques minutes lorsqu'il s'agit d'un changement de train pour une correspondance, à plusieurs heures dans les cas d'incidents techniques, de conditions climatiques particulièrement défavorables ou de grèves* » (DOMINGO 2007 : 286). Les usagers peuvent alors prendre leur mal en patience dans des salles d'attente ou encore sur les quelques bancs à disposition. Ces espaces sont régulés par une certaine norme. Aucun contrôle d'accès ou de titre de transport n'est demandé à l'entrée mais s'il s'avère que certains SDF utilisent ces espaces de manière prolongée pouvant déranger le « client-usager », il leur sera alors gentiment demandé de partir.

La norme impose de se fondre dans la masse, d'être invisible ou du moins limité les chemins de « l'usager-client ». Celui-ci paye pour les services de la gare, sa tranquillité doit donc être préservée. On réserve cet espace à une catégorie de personnes et l'on fait bouger les indésirables, friction qui sera plus amplement détaillée dans les chapitres suivants.

Certains attendent leur train dans les salles d'attente, d'autres se font contrôler leur billet, d'autres encore prennent des renseignements concernant la suite de leur parcours, certains se font même parfois arrêter par un sans-abri pour quelques sous. Dans le sens de CRESSWELL (2010 : 26), tous ces événements viennent stopper le mouvement des voyageurs, ils se présentent comme des frictions au mouvement. Celles-ci viennent entraver les routes prises par les « usagers-clients ».

Les « usagers-clients » ne se déplacent pas toujours à la même vitesse. Pour descendre ou monter du train, certaines personnes sont confrontées à des difficultés. Le cas se présente de manière flagrante lorsqu'il s'agit de personnes à mobilité réduite. Ces passages périlleux, qui nécessitent la plupart du temps une aide externe à la personne, se présentent aussi comme des frictions à son mouvement. Pour que la mobilité de ces usagers soit la plus fluide possible, la

SNCF, dans le cadre des nouveaux changements de politique, a mis en place un service d'aide aux personnes à mobilité réduite :

*« Et puis rouge tout court, c'est ceux qui font cet accompagnement de personnes en difficultés de mobilité. Ils ont mis en place un dispositif qui fait que ce à quoi servait fortement SOS Voyageurs, par le passé est de plus en plus vidé de son contenu. Mais alors par contre, bien évidemment, tout ce qui n'est pas client, tout ce qui n'a pas d'argent, ne les intéresse pas du tout. Et y'a une friction là, y'a une zone de friction. » (Agent du Samu social)*

Dans le respect d'un certain usage du mobilier de la gare, d'autres mesures ont été prises par la SNCF. Des barres métalliques ont ainsi été disposées autour des magasins pour empêcher les personnes de se coucher contre les vitrines des magasins. On peut constater qu'à travers ces mesures sur le mobilier urbain, la gare cherche à éviter des comportements inadéquats et inappropriés pour cet espace. Par ce fait, elle définit aussi le comportement espéré, celui d'une personne utilisant l'espace pour ce à quoi il a été conçu.

L'espace de la gare demeure donc imprégné d'un contrôle constant, pour d'une part assurer une bonne qualité de service à l'« usager-client » et d'autre part, pour assurer la sécurité dans ce petit espace qui voit transiter un grand nombre de voyageurs. L'ergonomie de la gare invite les « usagers-clients » à se conformer à l'espace de la gare comme l'a voulu, pensé et conçu la SNCF. Cette ergonomie influence les pratiques des usagers et se retranscrit ainsi dans leurs mouvements. Ils sont alors distinctifs d'une autre catégorie, les « usagers errants ».

## 5.2. Espace vécu

### 5.2.1. Errance en gare et réappropriation de l'espace conçu

Dans cette partie d'analyse, nous allons donc discuter de la mobilité des « usagers errants » au sein de l'espace gare, une mobilité qui est poussée par « une force externe » selon CRESSWELL, c'est à dire qu'elle n'est pas choisie mais causée par la situation précaire dans laquelle se trouve cette population. Dès lors, l'espace de la gare selon LARGIER « [...] en tant qu'espace public protégé, offre une série de commodités qui en fait une alternative aux lieux d'asile institutionnels » (LARGIER 2010 : 126). En effet, l'ergonomie de la gare, tels que la sécurité, l'aménagement de l'espace, les infrastructures et les services conçus par la SNCF dans le but de satisfaire sa clientèle, fait de ce lieu un espace potentiellement accueillant au sein de l'espace urbain marseillais, d'autant plus qu'il est libre d'accès. L'attraction de la gare, comme un espace sécurisé pouvant répondre aux multiples attentes des « personnes en errance » nous a d'ailleurs été signalé par l'agent du Samu social :

*« La gare de Marseille est à peu près le seul endroit où on peut, comment dire, où les gens en difficulté peuvent venir parce que c'est sécurisé. » (Agent du Samu social)*

Notre attention se porte donc sur la manière dont les « personnes en errance » s'approprient et investissent les différents lieux de la gare, en leur donnant des significations fonctionnelles autres que celles pour lesquels ils ont été conçus. « C'est à dire l'espace vécu à travers les images et symboles qui l'accompagnent, donc espace des "habitants", des "usagers", mais aussi de certains artistes et peut-être de ceux qui décrivent et croient seulement décrire : les écrivains et les philosophes. C'est l'espace dominé, donc subi, que tente de modifier et d'approprier l'imagination. Il recouvre l'espace physique en utilisant symboliquement ses objets » (LEFEBVRE 2000 : 49). Nous distinguons quatre fonctions significatives que la gare représente pour les « usagers errants » : une structure d'accueil et d'assistance, un abri, un lieu de sociabilité et un lieu où l'on trouve des moyens de subsistance.

Cependant, nous sommes conscients que cette catégorie générale des « personnes en errance » ne prend pas en compte la diversité individuelle des parcours, des caractéristiques sociales et des stratégies quotidiennes de survie (DOMINGO 2007 : 290) et donc la diversité des mobilités propre à chaque individu.

*« Tout est instable, les SDF changent, ça va, après ils disparaissent et ils reviennent. Les usagers de drogue c'est pareil. C'est un mouvement perpétuel assez intense, je veux dire. » (Agent du Samu social)*

Dans ce sens, notre intérêt est celui d'analyser la mobilité de cette population, qui s'organise temporellement autour des différents lieux de l'espace gare, en fonction de l'usage qu'ils en font. Pour ce faire, nous utiliserons les rythmes, la vitesse, les routes et les frictions, qui traduisent la mobilité.

### 5.2.2. La gare, une structure d'accueil et d'assistance

Lors de nos observations, nous nous sommes aperçus de la présence régulière d'« usagers errants » devant le local du quai A, attribué à l'association « SOS Voyageurs- Aide en gare » ouvert de 9h00 du matin jusqu'à 19h00. La mission de cet espace, d'ordre humanitaire, est d'accueillir les personnes en difficulté et de leur offrir un soutien matériel et/ou moral.

Nous avons constaté que la fréquentation du lieu variait selon l'heure de la journée. Effectivement, un petit cortège allant de cinq à dix personnes se retrouvait chaque matin pour l'heure d'ouverture, parfois sans bagage ou avec des sacs en plastique. L'un après l'autre, ils étaient autorisés à rentrer dans le local pour y chercher un café accompagné d'un biscuit. Une fois les produits consommés, les échanges d'informations et les discussions terminées, le groupe se dispersait à nouveau dans l'espace gare. Durant la journée, les rendez-vous nous ont semblé plus épars. Cependant, un constant va-et-vient rythme ce lieu. D'après TILLOUS (2009 : 106) : « cette régularité est rendue possible par l'habitude, c'est à dire l'expérience répétée et intégrée, incorporée. Le voyageur s'habitue à sa situation, il adapte son comportement afin que celui-ci devienne régulier ».

Par ailleurs, nous avons constaté un autre mouvement régulier qui s'effectue entre « SOS Voyageurs » et l'unique WC public payant de toute la gare, qui se trouve à côté.

En effet, un accord a été passé entre la SNCF et « SOS Voyageurs » : ces derniers sont responsables de donner des tickets-toilettes aux « personnes en errance », afin d'éviter des tensions avec le personnel des toilettes, dans le cas où les personnes n'auraient pas les moyens de payer l'entrée. Finalement, un urinoir a été installé dans un tunnel au sous-sol, suite à une demande faite par le Samu social à l'entreprise SNCF.



Figure 5 : Urinoir dans les sous-sols, ajouté pour les « personnes en errance ».



Figure 6 : Les uniques toilettes publiques de la gare Saint-Charles.



C'est ainsi que des routes s'organisent entre les différents lieux fréquentés par les « usagers errants », puisque la fonction de l'association « SOS Voyageurs » est aussi d'orienter et de rediriger les usagers vers d'autres structures d'accueil aux alentours de la gare.

Ces routes viennent donc se superposer à celles des flux de voyageurs et c'est dans ce sens que la SNCF critique le Samu social. En effet, notre interlocuteur du Samu nous rapporte les dires de la SNCF à leur rencontre :

*« C'est parce que vous êtes là, que vous les faites venir. Mais c'est une accusation qui en général est faite sur le SAMU social. « si vous vous en occupez pas, ils seraient pas là. » » (Agent du Samu social)*

En effet, cette remarque montre la crainte de l'entreprise, qui a pour objectif de garantir un service efficace et agréable aux « usagers-clients », de voir l'ordre de la gare et donc ses routes, perturbé par la présence des « personnes en errance ». D'autre part, plusieurs de nos interlocuteurs nous ont parlé de la gare de Marseille comme « une porte d'entrée dans la ville ». Dans ces sens, l'image de la gare, définie par sa sécurité, son efficacité, son confort et sa propreté relève d'un enjeu majeur pour la SNCF, comme nous avons pu le voir dans le chapitre de l'espace conçu.

Un autre aspect concernant le rôle des structures d'assistance est celui d'assurer la propreté des « personnes en errance » pour qu'elles puissent disposer de l'espace gare, se mélanger aux voyageurs, sans causer de friction, c'est à dire, sans que les agents de sécurité n'aient à intervenir pour les repousser plus loin.

*« Et alors ce qu'on fait : on veille à ce que les gens soient propres. Par exemple, ces deux monsieurs, ça n'a pas l'air mais c'est deux SDF. On veille à ce qu'ils aillent se doucher, qu'ils s'habillent de façon à ce qu'ils puissent se mélanger avec les voyageurs. » (Agent du Samu social)*

Dès lors, si leur apparence et leur comportement sont corrects, s'ils ne sont pas alcoolisés ou indécents, les « usagers errants » disposent d'une certaine liberté de mobilité dans la gare selon l'agent du Samu.

*« C'est toujours pareil, si ils sont nickels on les laisse, si ils sont pas nickel on les taquine. Le système les fait bouger. [...] En les rendant invisibles, on les rend mélangeables, c'est en cela que la gare les tolère. » (Agent du Samu social)*

Ce dernier point qui traite de la mobilité ou plutôt de l'errance des personnes en difficulté dans la gare facilitée par leur invisibilité, nous permet d'introduire la seconde fonction significative accordée à l'espace gare.

### 5.2.3. La gare, un lieu où l'on trouve des moyens de subsistance

La gare conçue comme un lieu de vie, signifie désormais qu'elle n'est plus simplement vécue comme un lieu de passage. Dans cette perspective, elle met à disposition des voyageurs des activités et des espaces de confort. Ainsi, « Elle constitue également un lieu de captation de ressources monétaires ou matérielles » (DOMINGO 2007 : 287).

Par conséquent, la clientèle qui circule dans ces espaces de commerce devient pour les « personnes en errance » des donateurs potentiels et incite parfois ces derniers à la mendicité. Cette dernière est tolérée par les agents de la sécurité si elle est pratiquée de manière discrète, bien qu'elle soit interdite par la SNCF. Cependant, nous avons pu observer que si la personne qui mendie insiste trop auprès des « usagers-clients », l'intervention est instantanée et la personne chassée. En effet, ces interventions se produisent lorsque les pratiques mobiles des

« usagers errants » ne correspondent pas aux représentations et aux normes d'un lieu (TILLOUS 2009 : 20).

Par conséquent, dès qu'il y a des mouvements parasites, comme une personne qui errerait dans le hall de la gare à la recherche de donateurs, les agents de sécurité sont susceptibles dans un premier temps de l'arrêter dans son action, puis de la chasser en dehors de l'espace gare, pour ne pas entraver la mobilité des « usagers clients » et leur confort. La mobilité des « personnes en errance » est donc sans arrêt modifiée et contrôlée en fonction de la politique de la SNCF.

D'autres part, si les personnes en difficulté errent parfois dans l'espace gare sans but fixe, c'est notamment parce qu'elles y trouvent un espace chauffé, lumineux et accueillant en comparaison aux conditions de vie dans la rue, où il est plus probable d'être agressé et livré à soi-même.

#### 5.2.4. La gare, un lieu de sociabilité

Si les « usagers clients » ne semblent que passer par l'espace gare pour des raisons de transport, les « usagers errants » sont attirés par la gare en tant qu'espace de vie.

*« Les SDF sont dans des lieux où il y a du monde grosso modo. C'est des gens fragiles, faibles qui ont, qui se sentent protégés par la foule. » (Agent du Samu social)*

Lors de nos observations, nous avons noté que certains des « usagers errants » se connaissent. Lors des temps d'attente, notamment devant « SOS Voyageurs », des groupes se forment et des discussions s'engagent. Ces regroupements sont tolérés, tant qu'ils prennent place devant ce local qui leur est destiné. Cependant, l'agent du Samu social nous a signalé que bien qu'ils s'identifient rapidement entre eux, il n'y a pas de cohésion, mais plutôt une forme de protection mutuelle.

Les « personnes en errance » que nous avons repérées dans l'espace gare circulent pour la plus grande partie seules. Leur va-et-vient dans le hall principal de la gare, mais aussi leur immobilité s'effectuent sous le contrôle des agents de sécurité. Il semble que tant que leurs mouvements ne perturbent pas les flux des voyageurs, ils sont tolérés.

#### 5.2.5. La gare, un abri

L'un des motifs qui poussent les « usagers errants » à se rendre dans l'espace gare, est sa fonction d'abri, de refuge, voire de toit. Bien qu'il soit difficile de les repérer dans l'espace, étant donné la volonté de la SNCF de les rendre invisibles, nous avons pu observer des traces de leur passage dans les micro-espaces de la gare, tels que dans les sous-sols du parking et les cages d'escaliers. Notre observation s'est vue confirmée lors d'un entretien avec l'agent du Samu.

*« Il y a en dessous de la gare des tas de lieux assez sordides parce que il y a un immense parking dessous et ce parking a des tas de coins sous des escaliers et qui servent à dormir. Mais y a un territoire des usagers de drogues et le territoire des SDF. » (Agent du Samu social)*

Nous constatons donc que les espaces investis de manière durable par les « personnes en errance », sont des espaces qui se trouvent de manière générale hors des routes des voyageurs et hors des circuits des agents de sécurité. En effet, comme DOMINGO (2007 : 287) l'explique : « L'occupation différentielle de ces micro-espaces par les SDF tient en grande partie à la nécessité d'investir un espace durant une période suffisante sans être dérangé ».



Figure 7 : Traces de la présence des « personnes en errance » aux abords de la gare et dans les sous-sols.

Cependant, d'autres espaces accessibles sans contrôle d'accès ou de titre de transport demeurent attractifs pour les SDF, bien qu'ils fassent objet d'une attention plus soutenue de la part des agents de la SNCF et du personnel de nettoyage. Nous pensons donc ici aux salles d'attente, mais aussi au mobilier urbain, tels que les bancs, conçus pour le confort d'usage des voyageurs lors des temps d'attente entre leurs correspondances, mais parfois squattés par les « usagers errants ». Dès lors, la coprésence des deux types d'usagers dans un même lieu, généré par une rupture de rythme imposée pour le voyageur qui doit attendre sa correspondance, et choisie par la « personne errante », suscite des tensions et des réactions de la part de la SNCF. La citation suivante témoigne de cette problématique :

*« Ici c'était une salle d'attente qui était un vrai problème il y a trois ans. Y'avait par grand froid 20-30 SDF qui forcément dominaient dans la salle, posaient problème et on l'a transformée en une salle d'attente culturelle. »  
(Agent du Samu social)*

La transformation de la salle d'attente en une salle d'attente culturelle, dotée d'une bibliothèque, d'un piano et qui propose des petits plats raffinés a donc permis de chasser les « personnes en errance » dans d'autres lieux. Dans ce sens, en déplaçant l'un de leur point de chute qui était la salle d'attente, la mobilité de ces derniers dans l'espace de la gare s'est vue modifiée, voire réduite.

Un autre exemple qui témoigne du pouvoir de la SNCF sur la mobilité des « personnes en errance » se retrouve dans la citation suivante :

*« Les SDF sont là, enfin essaient de dormir là quasi grosso modo. La gare n'est pas fermée. C'est soit disant fermé, mais c'est pas fermé. [...] La SNCF sait très bien que ce n'est pas fermé parce que tu ne peux fermer un lieu que si tu es certain qu'il n'y a pas de gens en situation non clarifiée. [...] Mais du coup, les ordres sont répressifs, à 04h30 du matin, on réveille tout le monde, tous les SDF. » (Agent du Samu social)*

Bien qu'il y ait une certaine tolérance à ce que certains SDF squattent la gare pour dormir, les agents de sécurité ont ordre de les réveiller dès l'aube, pour qu'ils libèrent l'espace qui sera fréquenté plus tard dans la journée par les « usagers clients ». Ainsi, leurs journées et leurs nuits sont donc rythmées par les horaires d'ouverture et de fermeture de la gare. Cette

situation nous permet de saisir comment la mobilité des « usagers errants », ses routes et son rythme sont définis et contrôlés par la SNCF.

En somme, notre analyse confirme donc l'hypothèse selon laquelle les « usagers errants » vivent la gare comme un espace de vie, bien qu'elle puisse représenter l'une des multiples étapes de leur itinérance en ville. Comme nous l'avons souligné plus tôt, nous restons prudents sur les conclusions à tirer de notre analyse, puisque la catégorie des « personnes en errance » est très vaste et ne prend pas en compte la diversité des parcours de vie de ces derniers.

Toutefois, en appliquant le concept de mobilité de CRESSWELL, nous avons pu constater que les « personnes en errance » suivent certains circuits dans l'espace gare, rythmés par les horaires de cette dernière et de ses différents lieux. Leurs mouvements au sein de cet espace et leur présence rendue invisible sont orchestrés par les agents de la SNCF et par les structures d'accueil et d'assistance. La non-intervention de la part de ces derniers, qui peut être perçue comme une forme de tolérance vis-à-vis des « usagers errants », ne signifie pas pour autant une absence de contrôle et de surveillance. D'autres mesures sont prises par la SNCF pour chasser les « personnes en errance » dans le but de veiller au bon ordre de la gare, à la salubrité du lieu et à sa tranquillité. Elles consistent à des changements subtils dans l'aménagement du mobilier urbain, plus précisément, à la mise en place de dispositifs qui empêchent l'installation durable des « personnes en errance ». Dès lors, la liberté de mouvement de ces derniers dans l'espace gare est soumise à des relations de pouvoir et la mobilité en cela prend un sens politique.

L'errance en gare des personnes en difficulté ne se caractérise donc pas seulement par un mouvement sans but précis dans un espace sécurisé et accueillant. Au contraire, la mobilité des « usagers errants » est déterminée par l'usage qu'ils font des différents lieux de la gare, eux-mêmes inscrits dans des temps de la gare.

Dès lors, les routes des « usagers errants » viennent se superposer aux routes des « usagers clients », qui elles, sont planifiées par la SNCF. Ainsi, la coexistence des « usagers clients » et des « usagers errants » dans la gare et leur manière d'utiliser ce même espace fonctionnel à des fins différentes génèrent des tensions, car la gare est conçue comme un espace spécialisé lié au transport, lui-même conçu comme une activité commerciale (DOMINGO 2007 : 286).

#### 5.2.6. Réactions de la SNCF, entre tolérance et politique de répression

*« Et sur la gare y'a un compromis qui par moment se durcit et par d'autre, au contraire, s'épanouit pour accepter qu'il y ait encore une tolérance. »  
(Agent du Samu social)*

Comme cette citation le souligne, la position de la SNCF par rapport à la présence des « personnes en errance » dans la gare, oscille entre l'acceptation de ces derniers et leur rejet, dans un contexte où « *Ils [GARE & CONNEXIONS] se sont mis à gérer les clients SNCF, de manière beaucoup plus attentive que par le passé. Il y a une série de service qui ont été repensés.* » (Agent du Samu social)

En effet, d'après LARGIER, la SNCF place aujourd'hui le client au centre de sa politique, quitte à léser la catégorie des « usagers errants ». Dès lors, un grand nombre de réformes sont conduites au nom de « l'utilisateur client » (LARGIER 2010 : 122). L'espace conçu de la gare est donc sans arrêt repensé dans le but d'améliorer l'offre des services.

Lors de notre terrain nous avons été sensibles à l'aménagement de l'espace et au mobilier urbain qui témoignent des mesures prises par la gare pour repousser « l'utilisateur errant » à ses frontières. Ces actions vont dans le sens d'une normalisation des lieux et les « personnes en

errance » sont tolérées à condition que leur mobilité soit contrôlée et que leur présence soit la plus discrète possible.

C'est dans ce but que la SNCF travaille en partenariat avec le Samu social et avec l'espace d'accueil « SOS Voyageurs ». Effectivement, nous avons pu observer que la mise en place de cet espace d'accueil permet d'encadrer le mouvement des « personnes en errance ».

Par ailleurs, l'Université du service SNCF propose depuis janvier 2010, une formation à la « prise en charge de l'errance en gare » à tous les agents SNCF confrontés à cette problématique, mais aussi aux agents de sécurité qui travaillent pour l'entreprise (Site web SNCF). Cette formation vise à rendre les agents de la SNCF plus à même d'entrer en contact avec les « personnes en errance », et de les orienter vers les lieux qui leur sont réservés.

Mais si la SNCF semble faire des efforts d'intégration de « l'usager errant » dans l'espace social que constitue la gare, nous avons cependant remarqué certaines stratégies mises en place pour chasser ces derniers et éviter leur sédentarisation.

D'une part, des dispositifs anti-indésirables du mobilier design (DOMINGO 2007) s'inscrivent dans le paysage de l'espace gare. Il s'agit par exemple de remplacer les bancs communs par des sièges individuels, de disposer des barres de fer tout le long des commerces, afin d'éviter que des personnes ne s'y installent.

*« L'idée c'est que faut pas que les gens puissent se coucher, squatter des lieux. Donc y'a essentiellement la suppression de bancs ou leur transformation en truc comme ça. C'est d'une efficacité limitée, parce que les gens, ils mettent de côté les cartons et ils sortent les cartons quand ils veulent dormir. » (Agent du Samu social)*



Figure 8 : Dispositifs anti-indésirables du mobilier design.



Figure 9 : Clôture des micro-espaces de la gare.

D'autre part, l'agent du Samu nous a fait remarquer la clôture d'une quantité d'interstices, et de souterrains, voire de dépôt de wagons pour éviter la sédentarisation des « usagers errants » dans la gare.

*« Alors la gare a une politique de la fermeture des espaces progressive. [...]. Avant, il y'avait ici un nombre d'endroits incalculables. Beaucoup d'espaces se sont fermés. Regardez attentivement, passez derrière l'hôtel, juste là, vous sortez, vous verrez grille grille grille. Des espaces ont été structurés ces trois quatre dernières années, c'est Gare & Connexions. Ils ne mènent pas la guerre mais ils ferment. Le problème c'est chaque fois qu'on ferme un endroit, on va les retrouver 100 mètres plus loin. » (Agent du Samu social)*



Figure 10 : Clôture des micro-espaces de la gare.

Dès lors, l'espace potentiel d'installation est donc matériellement restreint pour « l'utilisateur errant », ce qui l'amènera à se déplacer constamment pour trouver d'autres espaces plus accueillants, voire des espaces hors des routes des « usagers clients ». Dans ce sens, la mobilité et donc les routes de ces usagers sont régulièrement renégociées au gré des politiques d'intervention de la SNCF.

## 6. CONCLUSION

Nous avons donc pu constater qu'aux deux types d'usagers de la gare Saint-Charles correspondaient deux mobilités qui divergeaient l'une de l'autre. « L'usager errant », dans le cas où il n'obtient pas de ticket auprès de « SOS Voyageur » ira se soulager dans l'urinoir installé exclusivement pour les sans-abris. « L'usager client », quant à lui, s'acquittera aisément de cinquante centimes d'euro pour profiter des seules toilettes disponibles dans la gare. Leurs routes divergent pour d'autres raisons ; les premiers se déplaceront entre les services d'aide, des abris cachés, où flâneront au milieu des « usagers-clients » à la recherche de quelques pièces alors que les seconds chercheront les guichets et les transports nécessaires à leur trajet. La vitesse et le rythme de leur mouvement ne sont pas non plus régis de la même manière. En ce qui concerne la vitesse et le rythme des « usagers clients », elles dépendent des horaires des transports. Pour les « usagers errants », elles dépendent de la manière selon laquelle les individus vivent l'espace gare comme un lieu de vie, mais aussi des heures d'ouverture des structures d'accueil et de la gare, ainsi que du niveau de tolérance que leur portent les agents de la SNCF.

Quand les circuits des uns viennent outrepasser la mobilité de ceux qui paient, la gare intervient d'une manière ou d'une autre. Pour reprendre les termes de CRESSWELL, nous avons pu constater différentes frictions à la mobilité. Elles peuvent empêcher le mouvement comme on a pu l'observer avec les sans-abris qui stoppent les voyageurs pour leur vendre un journal ou demander l'aumône. Mais elles peuvent aussi créer du mouvement, comme en témoignent l'agent du Samu social, quand l'exclusivité des salles d'attente pour les « usagers client » est bafouée, le personnel de la SNCF vient gentiment faire comprendre à la personne concernée de partir.

On comprend facilement que ce ne sont pas les mêmes motifs pour lesquels ces groupes s'approprient, d'une manière ou d'une autre, la gare. Nous retrouvons finalement cette dichotomie dans notre analyse entre l'espace gare comme un lieu de transit pour « l'usager-client » et l'espace gare comme un lieu de vie pour « l'usager errant ».

Tout au long de ce travail, nous avons tenté de répondre à la question du comment ces deux mondes vivent la gare et se déplacent dans la gare. De quelle manière la SNCF gère ces deux mondes, le premier en rapport à ceux qui dépensent pour les services et le second qui se voit toléré, voire exclu, car ayant peu de moyens, il profite de ce que la gare peut lui apporter : une structure d'accueil, des moyens de subsistance, un lieu de sociabilité, un abri. Mais nous n'avons pas répondu à la question du pourquoi existent-ils ?

Ainsi CRESSWELL avait raison de dire que la mobilité trouve sa racine dans le politique. Dans le monde globalisé actuel, la mobilité se trouve fortement corrélée au pouvoir d'achat, ceux qui en profitent peuvent se mouvoir plus facilement à travers l'espace, au contraire de ceux qui sont restreints par le manque de moyens. On peut donc se demander si la micro société qu'est la gare Saint-Charles ne reflète pas tout simplement la ville de Marseille. On peut se demander si la gare ne représente pas d'une certaine manière la fracture sociale très présente dans cette ville.

## 7. BIBLIOGRAPHIE

**Audas, N.** 2008 : De l'espace fonctionnel à l'espace vécu : les modes d'appropriation affective d'un archétype du non-lieu, la gare. [En ligne]. [http://blogs.univ-tlse2.fr/enseigner-la-geographie/files/2013/07/Audas\\_2008\\_De-lespace-fonctionnel-a-lespace-v%C3%A9cu-la-gare.pdf](http://blogs.univ-tlse2.fr/enseigner-la-geographie/files/2013/07/Audas_2008_De-lespace-fonctionnel-a-lespace-v%C3%A9cu-la-gare.pdf) (Consulté le 19 avril 2015).

**Bassand, M. et Brulhardt, M.-C.** 1980 : *Mobilité spatiale*. Suisse : Georgi, 19.

**Cresswell, T.** 2010 : Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space* 28(1), 17-31.

**Cresswell T.** 2013a : The Politics of Mobility. Mobile Lives Forum. <http://en.forumviesmobiles.org> [En ligne], <http://en.forumviesmobiles.org/video/2013/10/09/politics-mobility-1360> (Consulté le 4 mai 2015).

**Cresswell T.** 2013b : The significance of friction. Mobile Lives Forum. <http://en.forumviesmobiles.org> [En ligne], <http://en.forumviesmobiles.org/video/2013/11/12/significance-friction-1816> (Consulté le 4 mai 2015).

**Denis, J., & Pointille, D.** 2010 : Information voyageurs : inventer une signalétique collective à l'ère du 2.0. *Ville, Rail & Transport* 494 40-46.

**Domingo, B.** 2007 : « « SDF » et construction d'un ordre public local : fluidités de l'identité assignée et normalisation des lieux », *Déviance et Société*, 31(3) : 283-303.

**DPDP** (Direction de la Prospective et du Dialogue Public) 2011 : Errance en gare ou comment prendre en compte une présence qui dérange : éléments de diagnostic et propositions. [En ligne], [http://www.millenaire3.com/uploads/tx\\_ressm3/Errance\\_en\\_gare\\_\\_Oct\\_11.pdf](http://www.millenaire3.com/uploads/tx_ressm3/Errance_en_gare__Oct_11.pdf) (Consulté le 16 avril 2015).

**Geiling, F.** 2011 : Marseille : la gare Saint-Charles et Euroméditerranées. In Terrin J.-J. éditeur, *Gares et dynamiques urbaines, les enjeux de la grande vitesse*. Marseille : Parenthèse, 86-105.

**Hammersley, M. and Atkinson, P.** 2007 : *Ethnography. Principles in Praticce*. London, New York: Routledge.

**Largier A.** 2010 : Quelques figures d'usagers de la SNCF. *Informations sociales* 158(2), 122-129.

**Lefebvre, H., Régulier, C.** 1985 : Le projet rythmanalytique. *Communications*, 41. L'espace perdu et le temps retrouvé, 191-199.

**Lefebvre H.** 2000 : *La production de l'espace*. Paris : Ed Anthropos.

**SNCF** (Société Nationale des Chemins de fer Français) 2010 : Dossier de presse. Inauguration du Pôle transport Marseille Saint-Charles. [En ligne], [http://www.euromediterranee.fr/uploads/tx\\_fapressarea/DP\\_gare\\_301107.pdf](http://www.euromediterranee.fr/uploads/tx_fapressarea/DP_gare_301107.pdf) (Consulté le 24 février 2015).

**SNCF** (Société Nationale des Chemins de fer Français) 2013 : Pôle d'échanges multimodal Marseille Saint-Charles. Nouveau square Narvik. [En ligne],



[http://www.sncf.com/ressources/doss\\_presse\\_narvik\\_15\\_04\\_13.pdf](http://www.sncf.com/ressources/doss_presse_narvik_15_04_13.pdf) (Consulté le 17 mars 2015).

**Sonntag, A.** 2010 : *De la gare au pôle d'échanges multimodale : la mobilité, outil de transformation de l'urbain*. Travail de mémoire, Marne-la-Vallée : Institut Français d'Urbanisme, Université de Marne-la-Vallée.

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

**Watson, A and Till K. E.** 2010 : Ethnography and participant observation. In DeLyser D. et al. éditeurs, *The SAGE Handbook of Qualitative Geography*, London: SAGE Publications Ltd, 121-137.

Site web :

**SNCF. Sécurité-prévention** [En ligne], <http://www.securite-prevention-sncf.com/qui-sommes-nous/nos-initiatives/accompagnement-de-lerrance/> (Consulté le 2 avril 2015).

# ETRE CYCLISTE A MARSEILLE, PROCEDES D'APPROPRIATION MATERIELLE ET IDEELLE DES DEPLACEMENTS A VELO AU SEIN DE L'ESPACE URBAIN

Marion Fert, David Boillat et Emmanuelle Charmillot

## 1. INTRODUCTION

L'étude de la mobilité cycliste permet de mettre en lumière des enjeux en termes de développement urbain. Pour les villes, le vélo représente un moyen de transport efficace face « à la nécessité de concevoir des espaces publics qui ne soient pas seulement structurés autour de l'automobile » (SCHEMA DE COHERENCE DES MODES DOUX 2010 : 10). Plus qu'une réponse pratique pour améliorer la qualité de vie des centres villes (congestion du trafic, pollution), il « contribue à renforcer l'urbanité et la convivialité » (IDEM : 10).

Dans ce travail, nous nous intéressons à la pratique cycliste à travers du cas des pistes cyclables. Nous abordons dans un premier temps l'offre en matière d'aménagement cyclable et les politiques qui l'entourent. Puis, à partir des dénonciations des mauvaises conditions cyclables à Marseille par les militants du vélo et des cyclistes *lambda*, nous évoquons notre problématique. Nous suggérons qu'à Marseille, les pistes cyclables, espaces aménagés par excellence pour les cyclistes, ne sont pas des lieux permettant aux cyclistes de rouler de manière fluide, mais un espace où la fluidité de la pratique cycliste est entravée. Puis, nous présentons notre cadre théorique. Enfin, nous présentons les principaux résultats de notre semaine de terrain. Les pistes cyclables à Marseille permettent non seulement d'approcher la question de la pratique quotidienne du vélo mais également de comprendre en quoi elles participent à la construction de l'expérience de cette forme de mobilité urbaine au travers de processus d'appropriations matérielles et idéelles ainsi que sont révélatrices d'enjeux identitaires.

### 1.1. La promotion de la pratique cycliste en ville

Longtemps relégué au rang des moyens de transport désuets, le vélo connaît un regain d'intérêt depuis une quinzaine d'années dans les grandes villes françaises (Strasbourg, Nantes, Lyon, Bordeaux, Paris). « Face à cette recrudescence de la pratique » (HERAN 2014 : 145), la classe politique a entrepris une démarche de promotion du vélo. Marseille n'échappe pas à ce retour du vélo au centre-ville. Selon l'enquête ménages-déplacements (EMD, 2009), les déplacements à vélo ont évolué de 112 % depuis une dizaine d'années (PDU 2013 : 26). Forte de



Img. 1 : Station en libre-service Le Vélo

ce constat, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) mise sur une multiplication par 5,4 en 10 ans du nombre de déplacements à vélo au centre-ville (IDEM : 39). La mise en place depuis 2007 d'un système de vélo en libre-service, Le Vélo, (Img. 1 et Fig. 1<sup>1</sup>) ainsi que la réalisation d'une centaine de kilomètres de pistes cyclables (Fig. 2) témoignent de cette volonté qu'a la ville de développer et de promouvoir ce mode de déplacement.

Cette promotion de la pratique cyclable s'inscrit dans une vision plus globale en termes de développement de la mobilité dans la région marseillaise. Dans son rapport (2014), la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence relève qu'un des grands enjeux actuels est de se doter d'un réseau multimodal et interconnecté performant permettant de réduire la part de l'automobile. Pour ce faire, « *il s'agit surtout de montrer la synergie profonde entre transports urbains et métropolitains d'une part, la marche et le vélo d'autre part* » (INTERPELLATIONS STRATÉGIQUES 2014 : 79). Le vélo permet de « *soulager les transports urbains dans les centres denses* » (IDEM : 79). Les politiques urbaines marseillaises en matière de mobilité tentent depuis une dizaine d'années de favoriser le vélo en étendant l'offre au sein et au-delà du noyau urbain ainsi qu'en améliorant les conditions de son utilisation.

## 1.2. Des entraves à la mobilité cycliste

Malgré les aménagements cyclables et la volonté de promouvoir le vélo, la mobilité cycliste au sein de la « seconde ville de France » reste très discrète. Le réseau cyclable à Marseille, en comparaison à d'autres grandes villes françaises, est peu développé : une centaine de kilomètres de piste cyclable à Marseille contre 350km à Lille, 300km à Lyon, 214km à Toulouse, 400 à Paris (SCHEMA DE COHERENCE DES MODES DOUX 2010 : 28). D'après les résultats de l'EMD de 2009, la part modale du vélo à Marseille a peu progressé depuis les années 1990 par rapport à d'autres villes comme Lyon, Grenoble ou Strasbourg (Fig. 3). Se situant à moins de 1 %, les raisons de la faible part modale du vélo à Marseille peuvent s'expliquer par plusieurs facteurs.

Le premier facteur que nous invoquons est l'image encore désuète du vélo utilitaire en France. À contrario de certains pays européens (Pays-Bas, Danemark, Belgique, Allemagne) qui ont depuis les années 1980 fortement promu une politique en faveur des piétons et des cyclistes, la France a peiné à instaurer une politique favorisant la pratique du vélo utilitaire. Privilégiant dès la moitié du XX<sup>ème</sup> siècle les modes motorisés, considérés alors comme une marque de progrès (HERAN 2013 : 97), le vélo utilitaire était jugé en France jusque dans les années 1990 « *dépassé, dangereux et condamné à disparaître* » (IDEM : 124). Aujourd'hui, la pratique du vélo se détache de cette image désuète et marginale au profit d'un moyen de déplacement moderne et pratique. Bien que la ville de Marseille s'inscrive dans cette tendance de revalorisation de la pratique cycliste, il convient de nuancer ce phénomène; la culture du tout-automobile est encore très présente à Marseille et de ce fait l'utilisation du vélo reste encore discrète (IDEM : 177).

Un deuxième facteur explicatif de la faible part modale cycliste est l'aménagement urbain défavorable à la pratique du vélo de la métropole marseillaise. Marseille, à l'exception de son centre-ville, présente une urbanisation diffuse qui n'encourage pas la pratique du vélo (INTERPELLATIONS STRATÉGIQUES 2014 : 15). L'étalement urbain et l'aspect multipolaire de la ville phocéenne poussent encore très largement à l'utilisation des transports individuels motorisés. Si nous regardons la part modale de la voiture, cette dernière s'élève à

---

<sup>1</sup> Dans ce travail, nous distingué deux types de sources : les figures (Fig.) qui proviennent de sources secondaires et que nous mettons en annexe ; les images (Img.) qui sont des photographies que nous avons réalisées durant notre semaine de terrain et que nous insérons directement dans le texte.

54% (Fig. 4) tandis que celle du vélo représente, comme déjà mentionné ci-dessus, à peine 1%.

Enfin, un troisième facteur à mettre en exergue est celui de la gouvernance en matière de mobilité. D'une part, l'amélioration des services de mobilité est rendue difficile par le fractionnement de la gestion des modes de transport et par le manque de coordination entre les différentes autorités. Par exemple, les voies piétonnières ou cyclables sont du ressort des communes ou des intercommunalités tandis que le TER (Transport express régional) revient au Département et les autoroutes à l'Etat (INTERPELLATIONS STRATÉGIQUES 2014 : 80). D'autre part, le « *déficit d'itinéraires cyclables continus et bien positionnés sur les principaux flux de déplacements* » (PDU 2013 : 61), découle d'une démarche « opportuniste » adoptée le plus souvent par la ville. Le fait que cette posture « *profite de la réalisation de réfection des couches de roulement des chaussées pour intégrer des aménagements cyclables* » (FICHE SYNTHETIQUE 2009 : 2) a pour conséquence des pistes fragmentées en plusieurs tronçons ainsi qu'un manque de continuité. À l'inverse, une démarche structurante, planifiée, semble être adoptée plus rarement. Elle est plus difficile à mettre en place puisqu'elle demande un lourd programme d'études et des moyens financiers considérables (IDEM : 2).

## 2. PROBLEMATIQUE

Comme nous venons de le voir, le contexte cyclable à Marseille est particulier. Si nous voyons d'un côté les efforts consentis par la ville afin de promouvoir le vélo, nous remarquons cependant que ce moyen de transport est encore faiblement ancré dans les pratiques modales des personnes vivant à Marseille.

Suite à notre travail de terrain, ainsi que suite aux recherches documentaires sur des blogs, des forums et dans des articles de presse que nous avons effectuées en amont de notre semaine de recherche, nous constatons que non seulement les partisans du vélo mais aussi les cyclistes *lambda* dénoncent les mauvaises conditions cyclables à Marseille.

Afin de revendiquer un droit à des meilleures conditions cyclables, plusieurs associations militant, au caractère parfois très engagé, ont vu le jour : le *Collectif Vélo en Ville*, *Vélorution*, *Collectif Cyclistes Enragés*. Ces associations dénoncent principalement le manque de volonté politique de la ville pour aménager des pistes cyclables (20 MINUTES 2013). Le *Collectif Vélo en Ville* (CVV) a d'ailleurs intenté plusieurs procès à la municipalité de Marseille. Par ailleurs, il est intéressant de constater que la *Fédération des usagers de la bicyclette* a décerné à Marseille le « clou rouillé » 2013, trophée récompensant la ville la moins cyclable de France (LE MONDE 2013).

Nous pouvons mettre en évidence trois plaintes ressortant de manière récurrente au sein des discours des usagers du vélo : (1) un nombre insuffisant de pistes cyclables ainsi que leur présence discontinue au sein de l'espace urbain ; (2) leurs mauvaises signalétiques ; (3) l'accaparement de celles-ci par d'autres usagers comme des automobilistes et des piétons.

Afin d'appréhender ces différents enjeux, nous avons choisi d'analyser la pratique urbaine à vélo à Marseille à partir d'un objet d'étude, celui des pistes cyclables<sup>2</sup>. Cet objet nous semble être pertinent à l'analyse aussi bien urbaine, géographique que sociologique, tant pour la place récurrente et importante qu'il occupe au sein des discours des différents acteurs, tant parce qu'il permet de mettre en évidence les liens existants entre les pratiques, les valeurs des cyclistes et les structures matérielles. À Marseille, les aspects relevés ci-dessus, comme la discontinuité des pistes cyclables, la présence de véhicules automobiles et de piétons sur les

---

<sup>2</sup>Nous définissons la piste cyclable selon MPM : « *un espace physiquement dissocié de la circulation générale, et affecté à l'usage exclusif des vélos.* » (FICHE SYNTHETIQUE 2009 : 5)

pistes cyclables, rend le « coup de pédale » ardu. Les pistes cyclables, espaces aménagés par excellence pour les cyclistes, ne sont donc pas des lieux permettant aux cyclistes de rouler de manière fluide, mais un espace où la fluidité de la pratique cycliste semble entravée.

A partir de ce constat, notre étude a l'ambition d'approcher la question suivante : **à Marseille, comment les cyclistes s'approprient-ils les pistes cyclables et en particulier leurs secteurs les plus inconfortables ?**

### 3. ANCRAGES THEORIQUES

#### 3.1. L'appropriation

L'angle à partir duquel nous avons choisi d'aborder le déplacement cycliste à Marseille est celui de l'appropriation.

Comme le rappelle KAUFMANN, les possibilités d'appropriation représentent un des enjeux majeurs des espaces urbains et particulièrement lorsqu'il est question de mobilité. Pour cet auteur (2014 : 95), « *le déplacement cesse d'être un interstice dans un programme d'activité dès que l'on se l'approprie. Il devient alors un moment à part entière, un moment ayant des qualités propres et qu'on ne cherche pas nécessairement à minimiser [...] La ville est recherchée pour la mobilité qu'elle procure, elle est critiquée pour les temps de déplacements qu'elle impose lorsque ceux-ci ne sont pas appropriables* ». Au sein des mécanismes d'appropriation des déplacements, l'auteur ajoute que l'ergonomie<sup>3</sup> des aménagements joue un rôle majeur : « *des lieux jugés confortables permettent à une personne de se créer ses opportunités de mobilité* » (IDEM : 103). Ainsi, nous intéressés à la pratique cycliste quotidienne, il est indispensable que nous prenions en considération le confort et/ou l'inconfort d'usage des pistes cyclables.

Aussi, la pratique du vélo semble particulièrement adéquate à l'appropriation des déplacements et des temps de déplacement: « *se déplacer à vélo constitue une action active, mais qui surtout s'inscrit dans un environnement d'émotions et de composantes matérielles évoluant [...], et dans laquelle l'expérience même du temps et de l'espace se réalisera à chaque coup de pédale* » (TIRONI 2013). Ainsi, dans notre travail, nous argumentons que les déplacements à vélo, caractérisés par « *une forte expérience corporelle et sensorielle* » (JENSEN 2007 : 5), sont perçus par les cyclistes comme confortables lorsque ces derniers peuvent s'approprier les temps de déplacement.

Enfin, RIPOLL et VESCHAMBRE avancent un autre élément qui justifie l'utilisation de l'appropriation dans notre travail. Cette notion incite à s'intéresser aux rapports de force ou de pouvoir. Selon eux, « *l'entrée par l'appropriation invite à ne jamais perdre de vue [...] les rapports de force ou de pouvoir qui traversent toute société, et plus encore à les mettre en relation, à les appréhender dans leurs dynamiques* » (2005 : 8). Les cyclistes sont quotidiennement en relation avec d'autres acteurs de l'espace urbain, tels que les piétons ou les automobilistes. Dans notre travail, il est important que nous prenions en considération la présence et les pratiques des autres usagers, car elles influencent la manière dont les cyclistes s'approprient les déplacements et leur manière de revendiquer un espace qui leur est propre comme celui de la piste cyclable.

Afin de cibler notre étude, nous avons fait le choix de scinder notre approche en deux axes de recherche qui synthétisent les principaux enjeux de l'appropriation des temps de déplacement par les cyclistes : l'appropriation matérielle et l'appropriation idéelle. Nous reprenons cette division de RIPOLL et VESCHAMBRE (2005) qui proposent, dans leur article,

---

<sup>3</sup> En reprenant Kaufmann, nous définissons l'ergonomie comme le « confort d'usage » (2005).

*L'appropriation de l'espace comme problématique*, des pistes pour utiliser le concept d'appropriation de façon analytique.

Au vu de ce qui précède, la notion d'appropriation nous semble donc particulièrement pertinente dans notre recherche pour les raisons suivantes: premièrement, elle permet d'identifier le confort d'usage des aménagements cyclables ; deuxièmement, ce concept incite à approcher les différentes pratiques et discours des cyclistes ; troisièmement, l'entrée par l'appropriation amène à prendre en considération les autres usagers de l'espace.

### 3.1.1. *L'appropriation matérielle*

Dans notre travail, l'appropriation matérielle renvoie à la manière dont les cyclistes utilisent quotidiennement les pistes cyclables de la ville de Marseille. Nous nous intéressons ici non seulement aux stratégies des cyclistes pour circuler régulièrement sur les pistes mais également à l'aménagement de ces dernières. Cet axe nous permet donc d'aborder les questions relatives à l'ergonomie des aménagements en relevant les éventuelles difficultés rencontrées par les usagers du vélo. Les sous-questions relatives à cet axe de recherche prennent la forme suivante : quelles difficultés peuvent rencontrer les cyclistes dans la pratique quotidienne des pistes cyclables de la ville de Marseille ? Quelles stratégies pratiques mettent-ils en place pour les contourner?

### 3.1.2. *L'appropriation idéale*

Dans notre recherche, l'appropriation idéale renvoie aux discours et au sentiment d'appartenance des cyclistes envers la piste cyclable. Selon RIPOLL et VESCHAMBRE, un espace approprié idéalement représente « *une portion d'espace terrestre (un lieu ou un ensemble de lieux) [qui] est associée à un groupe social ou une catégorie au point de devenir l'un de ses attributs, c'est-à-dire de participer à définir son identité* » (2005 : 5). À partir de ces propos, nous examinons la place qu'occupent les pistes cyclables au sein des discours des cyclistes. Les associations *Collectif Vélo en ville*, *Collectif Cyclistes Enragés* ou encore *Vélorution* qui militent pour promouvoir la pratique du vélo à Marseille sont révélatrices d'une certaine appropriation identitaire des aménagements cyclables. La sous-question relative à cet axe de recherche prend la forme suivante : quels sens symboliques et identitaires les cyclistes investissent-ils dans les pistes cyclables ?

## 4. METHODOLOGIES

Dans cette partie, nous discutons des méthodes que nous avons utilisées afin d'approcher notre question de départ : *à Marseille, comment les cyclistes s'approprient-ils les pistes cyclables et en particulier leurs secteurs les plus inconfortables ?* Nous appuyant sur une méthodologie qualitative, notre travail empirique se fonde sur des entretiens semi-directifs, des parcours commentés et des observations avec le support de la photographie et de la vidéo. Avant de définir précisément ces différentes méthodes, nous présentons dans un premier temps le groupe de cyclistes avec lequel nous avons travaillé ainsi que la démarche effectuée en amont du travail pour prendre contact avec nos interlocuteurs.

### 4.1. **Focale sur les cyclistes « tafeurs »**

Afin de cibler notre étude, nous nous sommes concentrés sur un groupe d'usagers, celui des pratiquants du vélo utilitaire ou « tafeurs » (catégorie émique). En contraste aux pratiquants du vélo comme loisir, « les promeneurs » (catégorie émique). Notre choix s'explique par plusieurs raisons. Cette étude s'intéressant à la mobilité alternative quotidienne, « les tafeurs » pratiquent le vélo au quotidien. De par leur utilisation très fréquente, ces « bons cyclistes »

(*Fanny, cycliste*) qui « roulent vite » (*Fanny, cycliste*), utilisent les pistes cyclables mais transgressent aussi plus facilement voire couramment le code de la route en roulant sur les couloirs-bus et les pistes automobiles. Ces appropriations de multiples espaces ont particulièrement éveillé notre curiosité. Ce constat ne signifie pas que les cyclistes « promeneurs » ne sont pas une source d'informations intéressantes, mais analyser la mobilité cycliste à travers leurs pratiques et discours dirigerait notre travail dans d'autres directions. À ce stade, nous tenons aussi à souligner que nous orientons notre recherche autour du groupe des cyclistes utilitaires sans pour autant que nous le considérons comme totalement homogène. L'enjeu sera donc d'identifier les différences, mais également les similarités, entre ces praticiens du vélo. Enfin, nous précisons que nous utiliserons les termes de cyclistes, cyclistes utilitaires, usagers du vélo ainsi que « tafeurs » comme synonymes.

## 4.2. Prise de contact

Afin de prendre connaissance du contexte général de la mobilité cycliste à Marseille, une prise de contact en amont nous a paru primordiale. Pour ce faire, nous avons posté sur des forums et des blogs, comme *couchsurfing*<sup>4</sup>, des messages explicitant que nous allions réaliser une ethnographie de quelques jours sur la mobilité cycliste à Marseille et que de ce fait nous souhaitions rencontrer des cyclistes. Les réponses obtenues, riches en informations sur la mobilité cycliste, ont constitué une base importante pour formuler notre problématique de départ. Plusieurs internautes nous ont fait part de leur mécontentement quant aux aménagements cyclables de la ville en mobilisant des exemples concrets. Ceci nous a permis de prendre rendez-vous avec deux cyclistes, qui nous ont spontanément proposé de faire un parcours commenté avec elles. Afin de diversifier nos sources, nous avons donc également pris contact avec Collectif Vélo en Ville et avons obtenu un rendez-vous avec l'un de leur membre impliqué dans le comité du collectif.

Au vu du temps limité que nous avons à disposition pour réaliser cette enquête de terrain, cette prise de contact préalable, nous a permis d'acquérir en amont des informations concernant la mobilité cycliste à Marseille, et de gagner du temps à savoir que nous avions déjà des rendez-vous fixés. Toutefois, il s'agit de faire part du danger qu'une telle démarche peut constituer. Cette récolte de données à distance nous a permis d'identifier l'existence d'une « soi-disant » controverse entre les cyclistes et les autorités marseillaises. Nous sommes donc tombés dans le panneau : nous avons constitué une question de départ pré-construite, et n'avons pas pris assez en compte la surreprésentation des insatisfaits dans ces médias. Une fois sur place, nous nous sommes vite rendu compte que les tensions entre les cyclistes et les services de la ville n'étaient pas aussi fortes que nous l'avions imaginé, et qu'il n'est pas adéquat de parler de controverse.

Nous avons également fait un repérage des pistes cyclables sur Google Map, et les endroits à « controverse » dont nous avaient fait part nos internautes. Nous avons donc une idée de où trouver des pistes cyclables, et avons une idée approximative de où nous diriger dans la ville.

Une fois sur place, en plus de cyclistes avec lesquels nous avons échangé avant notre départ, nous avons rencontré d'autres cyclistes lors de l'une de nos visites au Collectif Vélo en ville. Aussi, lors d'une assemblée générale du collectif à laquelle nous avons assisté, nous avons rencontré des cyclistes très renseignés sur les enjeux de la pratique du vélo et revendiquant un certain militantisme. Lors de cette réunion, nous avons d'ailleurs réalisé que la controverse que nous avons identifiée avant notre départ à Marseille découlait des membres du comité de ce collectif. En effet, cette controverse s'inscrit au sein de toute une série de luttes écologiques. Désireux de nuancer les discours des cyclistes et afin de compléter ce que nous observions au sein de l'espace urbain du centre-ville de Marseille, nous avons pris contact

---

<sup>4</sup> Site web dont un des objectifs principal consiste à mettre en relation des voyageurs à travers le monde

avec Marseille-Provence-Métropole (MPM). Les échanges de courriers électroniques et par téléphone n'ayant pas aboutis, nous nous sommes rendus sur place le premier jour de notre terrain. Cette démarche nous a permis de rencontrer Jean Fessel, responsable chez MPM et travaillant depuis plus de quinze ans sur les questions des aménagements cyclables de la ville.

#### 4.3. Entretiens semi-directifs

Nous avons mené cinq entretiens semi-directifs avec des cyclistes Stéphanie, Céline, Fanny, Gilbert ainsi que Jean Fessel, responsable chez MPM. Quivy et Van Campenhoudt décrivent cette méthode de la manière suivante :

*« L'entretien semi-directif, ou semi-dirigé, est certainement le plus utilisé en recherche sociale. Il est semi-directif en ce sens qu'il n'est ni entièrement ouvert, ni canalisé par un grand nombre de questions précises. » (1995 : 192)*

Ce type d'entretien est en mesure d'analyser des mécanismes complexes à travers les discours denses produits par les individus, car il permet de retirer « *des éléments de réflexions très riches et nuancés* » (1995 : 194-195). Lors de nos discussions avec les cyclistes, d'une durée allant de quarante minutes à une heure trente, nous avons abordé différentes thématiques : les valeurs associées à la pratique du vélo, les problèmes rencontrés lors d'un parcours quotidien, les améliorations possibles des pistes cyclables, les stratégies pour circuler au mieux dans la ville, les relations avec les autres usagers, les éventuelles transgressions. Aussi, nous avons pu discuter de l'association, de ses moyens d'actions et de ses objectifs avec Gilbert et Fanny, membre du CVV. Enfin, lors de l'entretien avec Jean Fessel, nous avons abordé des questions relatives aux choix des aménagements cyclables, aux projets en cours, aux relations avec le CVV et aux aspects juridiques de la mobilité cycliste. Lors de cette rencontre, ce dernier nous a fourni beaucoup de documentation officielle sur les aménagements cyclables de Marseille. Cet échange nous a permis d'avoir une idée précise sur l'évolution des aménagements, les projets en cours ainsi que les difficultés que la ville peut rencontrer dans la mise en œuvre de ces projets.

#### 4.4. Parcours commentés

L'expérience des déplacements et par conséquent leur appropriation est centrale à notre démarche et analyse. De ce fait, l'un de nos défis méthodologiques principaux fut de tâcher de saisir ces aspects (accessibilité, sécurité, danger, peur, plaisir) pendant le déplacement. En d'autres termes, saisir l'expérience en train de se faire. Nous avons donc fait appel à des « *méthodologies mobiles, c'est-à-dire des techniques d'investigation qui permettront de se « déplacer » avec elle [expérience], d'observer le mouvement depuis l'intérieur, depuis son propre processus de déclenchement* » (TIRONI 2013 : 3). Parmi celles-ci, nous avons effectué des parcours commentés, comme mentionné ci-dessus, avec Céline, Stéphanie et Gilbert. TIRONI (IDEM) définit cette méthode comme une « *technique [qui] consiste à accompagner l'expérience et le corps du passant (pour tenter d'être son ombre), [...] pour, a priori, se laisser porter par les sollicitations, descriptions et émotions de la personne qu'il accompagne en situation* ». Lors des parcours commentés, nous avons demandé aux cyclistes de réaliser le parcours qu'ils font quotidiennement à vélo. Par exemple, nous sommes allés chercher Stéphanie à son lieu de travail, et nous l'avons accompagnée jusqu'à son domicile. Durant ce trajet, nous avons tâché d'observer le comportement de la personne ainsi que les espaces, tels que voies de bus, de tram, automobiles, sens inverse, contre allées, qu'elle empruntait. Cette méthode nous a permis de constater que nos interlocuteurs ne circulaient que très peu sur les pistes cyclables. À la fin des parcours commentés, nous prenions le temps de discuter du trajet effectué (avec une carte de Marseille sous les yeux), tout en commentant des différentes observations que nous avions pu faire.



Afin de pouvoir analyser les parcours des cyclistes dans un temps postérieur, nous avons filmé tous nos parcours commentés. Ainsi, un membre de notre groupe, à l'aide d'un iPhone, essayait de suivre notre interlocuteur. Ces vidéos représentent une source de données précieuse pour notre travail.

Enfin, cette méthode nous a permis à la fois d'observer le déplacement de notre interlocuteur et à la fois d'être acteur en tant que « cycliste » pendant le trajet. Des situations qui nous ont permis de réfléchir à nos pratiques et nos émotions. TIRONI (IDEM) souligne l'apport de ces méthodes réflexives dans un environnement urbain : « *le processus d'enquête urbaine s'inscrit ici à mesure qu'on l'expérimente* ». D'ailleurs, durant la semaine de terrain, nos déplacements dans la ville se sont faits exclusivement à vélo. Ces postures nous ont permis, le temps d'un parcours commenté ou d'un trajet entre nous, d'endosser le rôle de cycliste au travers de ses réflexions, de ses questionnements, de ses transgressions. Dans l'analyse, même si nous travaillons principalement avec les données co-construites avec nos interlocuteurs, il n'y pas de doute, certains éléments ont été enrichis grâce à notre expérience de la ville de Marseille à vélo.

#### 4.5. Observations

Outre les entretiens et les parcours commentés, nous avons également consacré un temps important aux observations. Différentes stratégies nous ont été utiles pour observer la pratique des cyclistes. Premièrement, nous avons chacun un carnet de note qui nous permettait de noter des éléments importants pour notre travail. Ainsi, nous nous sommes postés à des endroits stratégiques (identifiés lors des entretiens, des parcours commentés ou suggérés par les internautes) afin d'observer les pratiques quotidiennes des cyclistes. Cette stratégie nous a permis d'approcher les questions relatives à l'appropriation matérielle des cyclistes, que nous pouvions ensuite confronter aux témoignages de nos interlocuteurs. Par exemple, lorsque nous constatons que certaines pistes cyclables étaient très peu empruntées par les cyclistes « tafeurs », nous essayions de rebondir sur cette observation lors d'un entretien et de demander à notre interlocuteur de nous parler de cette situation. Auto-ethnographie, observations et entretiens-semi directifs sont autant de méthodes complémentaires qui se nourrissent les unes aux autres.

Nous avons également fait usage de la photographie. Cette technologie nous a permis de récolter du matériel d'analyse supplémentaire à notre retour et nous a également servi à l'illustration des propos récoltés lors des entretiens. Nous avons fait des prises de vue de la matérialité et de la signalétique de la piste cyclable comme les bandes des couleurs, les panneaux, ainsi que les obstacles présents dans l'espace tels les piétons ou les automobiles. Enfin, en plus de la photographie, la vidéo a également été un support mobilisé lors de nos observations. Cette technique nous a non seulement servi pour illustrer notre travail, mais elle nous permettait également d'avoir des supports visuels et « mobiles » des observations que nous avons faites. Ces méthodes nous ont permis d'observer les pistes cyclables, les différents usagers qui s'y trouvaient et de saisir les réactions et actions en train de se faire.

#### 4.6. Le centre-ville et l'avenue du Prado comme cas d'étude

Enfin, nous avons choisi de délimiter notre lieu de recherche aux pistes cyclables du centre-ville (Fig. 1). Ce choix découle principalement de raisons pratiques. La zone du centre-ville est celle qui comporte le plus d'aménagements cyclables comme les pistes cyclables, les stations Vélo en Ville ainsi que le plus de cyclistes utilitaires.

Au sein du centre-ville, afin de délimiter notre travail, nous avons choisi l'avenue du Prado à titre de cas d'étude (Fig. 5). Cet axe, reliant le centre-ville aux quartiers sud est caractérisé par une forte densité de piétons, de cyclistes, de bus et d'automobilistes. De plus, de par son

importante fréquentation, cet espace représente les différents types d'aménagements agencés par MPM et la ville de Marseille que nous avons rencontrés: contre-allées, trottoirs surélevés sur lesquels se trouvent les pistes cyclables, couloirs-bus et chaussées pour automobiles (Fig. 6). Ces différents aspects nous permettront de mettre en lumière, à partir d'un espace, les différentes situations que nous avons observées, vécues ou qui nous ont été décrites.

## 5. RESULTATS DE NOS ANALYSES

Après avoir posé notre cadre théorique, nous présentons dans cette partie nos principaux résultats d'analyse. Premièrement, nous examinons les conditions matérielles des pistes cyclables telles que nous les avons observées ou telles qu'elles nous ont été décrites dans les entretiens. Notons que cette partie se veut principalement descriptive dans la mesure où elle nous permet de définir le contexte de notre analyse. Puis, nous nous penchons sur la question des stratégies mises en place par les cyclistes afin de surmonter certains obstacles. Enfin, nous évoquons les liens qu'entretiennent les cyclistes avec les pistes cyclables.

### 5.1. Rouler à vélo, des pistes cyclables inconfortables ?

Dans un premier temps, cette partie aborde l'inconfort matériel des pistes cyclables. À ce propos, nous examinons leur manque de visibilité en raison d'une faible signalétique ainsi que de leur discontinuité. Deuxièmement, nous traitons des transgressions sur les pistes cyclables par d'autres usagers comme les piétons et les automobilistes. Tous ces éléments constituent une entrave à la fluidité de la mobilité cycliste.

#### 5.1.1. Le manque de visibilité des pistes cyclables

Une première constatation concernant les conditions matérielles des aménagements cyclables est le manque de visibilité des pistes cyclables. Soit délimitée par une bande de peinture ou un pavage, le marquage au sol des pistes cyclables n'est souvent pas suffisant pour identifier immédiatement celles-ci :

*« Et le problème aussi, c'est la délimitation. Là, quand on regarde la piste cyclable [sur le Prado], ce n'est même pas en vert. Il n'y a pas de lignes sur les côtés. Pour que les piétons ils puissent l'intégrer, on ne le voit pas. La peinture elle n'est pas terrible. » (Stéphanie, cycliste)*

L'usure de la peinture des pistes est un premier facteur du manque de visibilité des pistes cyclables. La délimitation par un pavage ne semble pas être un marqueur de division fort car il se confond trop souvent avec celui du trottoir, rendant la démarcation, entre l'espace piéton et l'espace cycliste, floue (Img. 2). Sur cette image la piste cyclable est représentée par deux bandes blanches. La bande blanche (à gauche de l'image) est quasiment effacée. La délimitation de la piste cyclable se confond alors avec le pavage. Outre le marquage au sol, les panneaux de signalétique jouent un rôle complémentaire dans la délimitation des zones cyclables. Or, les cyclistes suggèrent à maintes reprises que le signalement de pistes cyclables par des panneaux n'est pas toujours optimal, comme en témoigne la citation suivante:



Img. 2 : piste cyclable av. du Prado

« *Franchement, il faut être vraiment calé en lecture de panneaux de rue pour le savoir. Même moi je ne l'avais pas remarqué qu'on était dans une zone de rencontres<sup>5</sup> avant qu'on me le dise.* » (Fanny, cycliste)

Par ailleurs, les panneaux et le marquage au sol n'indiquent pas nécessairement où commencent et où se terminent les pistes cyclables.

### 5.1.2. La discontinuité des pistes cyclables

Plus généralement, les connections entre les divers pistes cyclables de Marseille ne sont pas bien assurées comme l'évoque Stéphanie :

« *Les pistes ne sont pas continues. On traverse, on doit contourner quand les bateaux [adaptation pour que la marche soit plus petite] ne sont pas faits. Et donc des fois on doit contourner et les passages piétons ne sont pas continus.* » (Stéphanie, cycliste)

La problématique du manque de connexion entre les pistes cyclables résulte pour une bonne partie d'une démarche opportuniste, au détriment d'une démarche planifiée, qui a été favorisée par la ville pendant plusieurs années comme nous l'avons signalé au point 1.2.



Img. 3 : Fin de la piste cyclable (en vert) ; il faut contourner l'îlot pour poursuivre son chemin car une bordure se situe au milieu du terre-plein (flèche).

L'Avenue du Prado est un cas particulièrement révélateur de cette stratégie d'aménagement opportuniste, qui a profité des larges trottoirs pour y aménager des pistes cyclables. De ce fait, les cyclistes doivent « *monter, descendre, monter, descendre. C'est un peu désagréable* » (Fanny, cycliste). Les bordures des pistes sont une entrave à la fluidité (Img. 3).

Ainsi, la discontinuité des pistes cyclables et leur faible visibilité sont des éléments qui rendent l'utilisation des pistes cyclables à Marseille peu confortables. Nous rappelons ici que l'ergonomie des aménagements joue un rôle majeur : « *des lieux jugés confortables permettent à une personne de se créer ses opportunités de mobilité* » (KAUFMANN 2014: 103).

<sup>5</sup> Une zone de rencontre se définit comme un espace, limité à 20 km/h, où se côtoient des piétons, des cyclistes et des automobilistes.

### 5.1.3. L'usage transgressif des pistes cyclables

L'inconfort des pistes cyclables, auquel sont confrontés les cyclistes, n'est pas uniquement du ressort des conditions matérielles de ces types d'aménagement. À celles-ci s'ajoutent les transgressions des pistes cyclables par les automobilistes et les piétons. Comme nous l'a fait remarquer Fanny : « *Il y a beaucoup d'empiètements cyclables par les automobilistes, les camions stationnés, les taxis* » (Fanny, cycliste). Lors de nos observations, nous avons effectivement pu constater qu'il était courant de voir des voitures et des scooters se garer sur les pistes cyclables comme en témoigne l'image 4, où un camion est garé sur la route transversale. Bloquant le passage, le cycliste lève les mains et se plaint au chauffeur. D'ailleurs Stéphanie nous l'a fait remarquer pendant notre entretien sur la terrasse d'un café sur l'Av. du Prado : « *Voilà ! Regardez ici. A moins de 10 mètres de nous, il y a déjà un scooter là-bas sur une piste* » (Cycliste).



Img. 4

Outre les automobilistes et les scootéristes, les piétons sont nombreux à utiliser l'espace cyclable comme en témoigne cette cycliste faisant face à des piétons se trouvant sur la piste cyclable du Prado (Img. 5).



Img. 5

En plus de ce que nous avons pu observer, Céline nous dit que les pistes cyclables sur les trottoirs du Prado sont « *plein de piétons* » (Cycliste). Les pistes cyclables aménagées sur les trottoirs posent souvent problème car, comme nous le dit Stéphanie, « *les piétons marchent sur les pistes cyclables* » (Céline, cycliste). Stéphanie rappelle aussi que :

« *Finalement, on emprunte les passages piétons. Du coup, on est dans la foule avec les piétons. Il n'y a pas de séparation sur ce boulevard [Prado] entre les piétons et les cyclistes quand on traverse au feu.* » (Stéphanie, cycliste)



Img. 6

Ce mélange de piétons et de cyclistes sur l'avenue du Prado participe à l'inconfort des pistes cyclables : les piétons et les cyclistes se gênent en traversant les passages piétons des voies transversales (Img. 6). Cette image démontre que : les poteaux métalliques restreignent l'espace qui permet de remonter sur le terre-plein du trottoir après avoir traversé et de ce fait, entravent la fluidité des déplacements.

Les discours récoltés et nos observations nous ont permis de mieux comprendre l'inconfort des pistes cyclables. KAUFMANN suggère que l'architecture, la signalétique et la présence d'autres usagers auxquels les pistes cyclables sont soumises, « *sont autant de facteurs qui vont agir sur les voyageurs et leur aptitude à percevoir le temps comme fluide* » (KAUFMANN 2014 : 107). Cependant, dans notre recherche, ces éléments ne participent pas à la fluidité des déplacements et rendent au contraire la plupart du temps les pistes cyclables inconfortables. Nous argumentons dans la partie analytique suivante comment les tafeurs mettent place « *des stratégies d'évitement des pistes cyclables* » afin de créer « *ses opportunités de mobilité* » (IBID.).

## 5.2. Pistes cyclables entravées, pour une utilisation d'autres espaces

Après s'être intéressés aux conditions dans lesquelles s'effectuent les déplacements sur la piste cyclable, nous regardons ici les stratégies quotidiennes des cyclistes pour surmonter les difficultés rencontrées. Cette partie est scindée en deux éléments : (1) appropriation du temps de déplacement et (2) appropriation du danger – appropriation d'un espace.

### 5.2.1. Appropriation du temps de déplacement

L'inconfort des déplacements à vélo, causé par les différents éléments évoqués dans les paragraphes ci-dessus, incite les cyclistes utilitaires à rouler sur d'autres espaces tels que les chaussées automobiles, les pistes de tram ainsi que couloirs-bus (Img. 7.). Malgré le panneau interdiction au vélo en haut à droite de cette image, un cycliste emprunte sur la voie de bus.



Img. 7

Stéphanie emprunte « *la piste du tram plutôt que la piste cyclable. La piste cyclable est sur le trottoir et le tram et bien on roule bien quoi* » (Stéphanie, cycliste), et Fanny utilise « *la contre allée parce que c'est plus rapide* » (Fanny, cycliste). Ces exemples démontrent que l'utilisation d'autres lieux est justifiée par les cyclistes en fonction de la fluidité ou de la pénibilité du temps de déplacement. À ce propos, Gilbert nous dit que

*« Les tafeurs roulent à côté systématiquement parce qu'ils vont vite. Ils roulent à côté de la piste cyclable sur la chaussée et sur la chaussée des bus parce qu'ils se déplacent plus vite que sur la piste cyclable qui est sur le trottoir où tu vas rencontrer 10, 20 ou 30 piétons qui sont au milieu de la piste cyclable. Et le tafeur, il veut aller tout droit, il veut foncer et pas zigzaguer. » (cycliste et membre actif du CVV)*

Les caractéristiques des déplacements des tafeurs comme « aller vite », ou « aller tout droit » ne pouvant être appliquées sur les pistes cyclables encombrées de piétons, les cyclistes cherchent à s'approprier d'autres espaces comme les contre-allées du Prado mentionnées dans la citation ci-dessus. Allant dans le même sens, Stéphanie relate que

*« Quand on est sur le trottoir, il y a toutes les intersections avec les rues perpendiculaires. On est toujours arrêté. Alors que sur la route pas, si on brûle les feux. C'est plus facile, il n'y a pas de bordure à chaque fois à prendre. » (Stéphanie, cycliste)*

Ces exemples illustrent le fait que rouler sur la route est plus confortable pour les tafeurs car leur temps de déplacement est stabilisé et géré. Il s'agit ici de souligner que « *la ville est recherchée pour la mobilité qu'elle procure, elle est critiquée pour les temps de déplacements qu'elle impose lorsque ceux-ci ne sont pas appropriables* » (KAUFMANN 2014 : 103). À ce propos, Céline dit que

« *C'est moins dangereux d'être sur la contre allée que sur la piste cyclable qui est sur le trottoir, où il y a les arrêts de bus, les poubelles, les vélos, les voitures et les piétons où vous êtes sans cesse entrain de zigzaguer.* » (Céline, cycliste)

Une autre cycliste nous informe que « *c'est plus dangereux d'être sur la piste que sur la route* » (Stéphanie, cycliste). Rouler sur la route rend fluide la mobilité cycliste et par conséquent rend l'expérience de la mobilité cycliste plus confortable au sein d'un environnement urbain.

### 5.2.2. Appropriation du danger – appropriation d'un espace

Bien qu'emprunter la chaussée, les couloirs bus ou de tram, permette l'optimisation du confort du déplacement, les tafeurs que nous avons rencontrés ne sont toutefois pas moins conscients du risque qu'ils courent en roulant parmi les voitures, les bus ou les trams. En témoigne le souvenir de Céline, cycliste, de la première fois qu'elle a roulé sur la chaussée à Marseille : « *la première fois que j'ai pris un Vélib, j'ai cru que j'allais mourir, j'étais là : c'est pas possible, je ne vais pas survivre à la journée* » (cycliste). N'utilisant presque jamais les pistes cyclables, cette usagère fait remarquer qu'« *en permanence, le danger c'est les voitures qui ne respectent pas, normalement il y'a 50cm d'écart entre le cycliste et la voiture, ça n'existe pas à Marseille*» (Céline, cycliste). À choix, entre deux situations qui sont dans tous les cas inconfortables d'un point de vue sécuritaire, les tafeurs vont privilégier celle permettant au moins de rendre le déplacement urbain fluide.

En choisissant de s'approprier des espaces dominés par l'automobile, les cyclistes mettent en place des stratégies leur permettant d'être visibles et de s'imposer au sein de l'espace qu'ils transgressent. Céline explique :

« *Petit à petit j'ai appris qu'il fallait faire peur aux voitures enfin il ne faut pas que les voitures te fasse peur. Du coup ben dans les montées étroites et bien je me mets au milieu parce que je sais que si je me mets sur le côté, les automobilistes vont essayer de passer et de m'écraser contrer les voitures qui sont stationnées.* » (Céline, cycliste)

Une cycliste nous raconte aussi que le vendeur chez qui elle a acheté son vélo, lui a conseillé de ne « *pas hésiter à prendre sa place parce que sinon les voitures ne vont pas te la laisser* » (vendeur de vélo paraphrasé). Afin d'inciter les automobilistes, les chauffeurs de bus et de tram à prêter attention aux cyclistes, ces derniers mettent en place différentes stratégies. Gilbert nous explique que

« *Quand il n'y a qu'un seul petit vélo on ne te voit pas forcément. Il faut être visible. Pourquoi on porte le gilet ? [...] Moi je le fais pour des questions sécuritaires. Et pour dire : voilà je suis en vélo. Vous ne pouvez pas dire que vous ne m'avez pas vu.* » (Cycliste membre actif du CVV)

« S'imposer », « être visible », sont différentes tactiques de visibilité qui participent à l'appropriation de l'espace urbain dans lequel les cyclistes se trouvent.

Cette volonté de se faire (re)connaître au sein de l'espace urbain est aussi importante à des fins de reconnaissance, comme en témoignent différents événements tels que les vélo-bus ou les *vélorutions*. Ces dernières, organisées tous les premiers vendredis de chaque mois, ont l'objectif de rassembler le plus possible de cyclistes et de prendre possession de la route afin de faire un effet de masse et de sensibiliser les autres usagers sur l'existence des vélos. Gilbert parle de bus-vélo:

« *C'est-à-dire un regroupement de 5-10 vélos. Ensemble, on met les gilets. C'est une sorte de peloton. On a plus de visibilité. On occupe la place de une ou deux voitures. On se met sur les pistes de bus quand c'est faisable. On est visible. Donc psychologiquement, c'est bien. L'intérêt, je crois, c'est de montrer que quand même il y a des vélos, d'avoir des effets de masse pour montrer qu'il n'y a pas que des cyclistes perdus.* » (Gilbert, cycliste et membre actif du CVV)

Dans un contexte comme Marseille où la part modale cycliste ne représente que 1%, où le tout-automobile est encore très ancré et où les cyclistes «*sont un peu partout comme [ils] n'ont pas [leur] propre espace*» (Stéphanie, cycliste), cette recherche de visibilité au sein de l'espace urbain est essentielle, aussi bien pour des questions de sécurité que de reconnaissance d'un droit à l'espace comme nous l'analysons dans la dernière partie de ce travail.

Les observations et les analyses que nous avons présentées jusqu'ici nous permettent de dresser la conclusion intermédiaire suivante : à Marseille, les piétons et les automobilistes occupent régulièrement l'espace dédié aux cyclistes. À leur tour, en raison de la présence d'autres usagers sur les pistes cyclables ainsi que d'une ergonomie peu confortable, ces derniers s'approprient les couloirs-bus, les lignes de tram et la route. Malgré l'inconfort, voire le danger que cela peut représenter, nous constatons que cette application fréquente des transgressions fonctionne<sup>6</sup>. À ce propos, les tafeurs s'entendent pour dire que faire du vélo à Marseille, en roulant sur d'autres espaces que la piste cyclable, n'est pas si désagréable. Selon Fanny, ce régime de transgressions a l'avantage de rendre particulièrement attentifs tous les usagers. Elle nous éclaire à ce sujet, en comparant le cas de Marseille à celui des villes nord-américaines :

*« Le concept du partage de la route ici, il s'applique très bien. Tout est très partagé ! Il y a tellement de partage de la route avec les autres deux roues motorisés, les voitures de livraison, etc. que les automobilistes sont extrêmement aux aguets. Ils ne roulent pas comme les nord-américains, c'est-à-dire dans un silo, en regardant juste devant eux, jamais sur les côtés, jamais en arrière. Ici, tout le monde regarde partout. Donc, si on est un cycliste aguerri, qu'on arrive à circuler dans le trafic, c'est relativement rapide. »* (Fanny, cycliste)

Si nous remarquons à Marseille que la chaussée est un espace où les divers usagers se mélangent, notons que la situation des piétons, des cyclistes et des automobilistes n'est pas identique pour tous les usagers. À l'inverse des piétons et des automobilistes, les cyclistes sont «*un peu partout comme [ils n'ont] pas [leur] propre espace*» (Stéphanie, cycliste). Dans les lignes qui suivent nous nous penchons sur l'appartenance à un espace.

Les conditions matérielles des pistes cyclables et les stratégies d'évitement de ces dernières par les cyclistes illustrent leurs «*rapports pratiques, matériels à l'espace terrestre*» (RIPOLL et VESCHAMBRE 2005 : 4). Il s'agit ici de rappeler que dans notre contexte le confort d'usage est défini par la fluidité du temps de déplacement qu'il permet. Toutefois, quitter la piste cyclable au profit d'autres espaces appropriables ne signifie pas l'abandon de l'espace dédié à la pratique du vélo. La piste cyclable reste un élément central permettant aux cyclistes de «*participer à définir [leur] identité sociale*» (IDEM : 5).

### 5.3. Pistes cyclables: revendication d'un espace, d'une identité

Pistes cyclables et cyclistes entretiennent un rapport non pas uniquement d'ordre matériel mais aussi idéal. L'appropriation matérielle des aménagements cyclables, même faible, est «*déjà inséparable d'intentions, de perceptions et représentations, et même de constructions imaginaires ou idéologiques*» (IDEM.). Dans cette partie, nous examinons ainsi la place qu'occupent les pistes cyclables au sein des pratiques et des discours des cyclistes. Nous

<sup>6</sup> N'ayant pas interviewés de piétons ou d'automobilistes, nous ne nous tenons uniquement à nos observations et aux opinions des cyclistes. Toutefois, afin de nuancer leur propos, nous avons cherché à obtenir des renseignements sur le nombre d'accidents de vélo à Marseille et sur la manière dont ces transgressions étaient sanctionnées. Concernant ces dernières, il a été clairement mis en avant tant par les cyclistes que par le chef de services et déplacements chez MPM que les transgressions des cyclistes sur la chaussée ou celles des voitures et des piétons sur les pistes cyclables ne sont très peu, voire quasiment pas sanctionnées. Bien qu'il soit difficile d'avoir des chiffres précis sur le taux d'accidentalité des cyclistes à Marseille, d'après le responsable à MPM, il semblerait qu'il ne soit pas particulièrement élevé.

argumentons que la revendication d'un espace dédié aux praticiens du vélo participe à la création d'une identité propre aux cyclistes.

### 5.3.1. *Les pistes cyclables, un territoire*

L'analyse développée dans les paragraphes ci-dessus a démontré que les couloirs-bus et les chaussées automobiles sont des espaces que les cyclistes utilitaires s'approprient fréquemment afin de favoriser la fluidité de leurs déplacements. Cependant, malgré la faible utilisation des pistes cyclables, nous constatons que les cyclistes se mobilisent pour défendre et étendre ces espaces qui leur sont consacrés. Pour exemple, lorsque des piétons ou des voitures se trouvent sur ces espaces réservés aux vélos, Stéphanie ne manque pas de le leur faire remarquer :

*« Sur la piste cyclable j'essaie de faire en sorte que c'est le piéton qui bouge. Je vais aller jusque droit devant lui en m'arrêtant presque pour qu'il réalise. » (Stéphanie, cycliste)*

Gilbert, qui adopte un comportement similaire, ajoute l'importance de dialoguer avec les autres usagers :

*« Les mecs ils ne comprennent pas pourquoi on a soulevé l'essuie-glace, ils se disent 'c'est encore des voyous qui ont soulevé les essuie-glaces.' [...] Si je vois le mec je lui dis : « attention c'est la piste cyclable. » » (Gilbert, cycliste et membre actif du CVV)*

Nous expliquons ces actions comme des « *marquages de territoire* » qui symbolisent l'expression « *d'une revendication d'appropriation d'un espace donné* » (RIPOLL et VESCHAMBRE 2005 : 6). Ces deux exemples démontrent les tactiques adoptées par les cyclistes afin de témoigner de leur mécontentement envers la présence d'autres usagers sur les pistes cyclables et de signaler que ce territoire leur *appartient*. Toutefois, l'implication au sein de cette revendication diffère selon les cyclistes que nous avons rencontrés.

À Marseille, nombreuses sont les actions des associations qui revendiquent l'existence d'une *communauté* cycliste que les autres usagers doivent prendre en considération au sein de l'espace urbain. À ce propos, Fanny nous parle de La Masse Critique<sup>7</sup> : « *La critical mass, c'est ça. C'est de dire : le vélo est un mode de transport comme un autre. On a le droit à notre place dans la rue* » (Fanny, cycliste). Ce droit à une place au sein de l'espace urbain est démontré par des actions collectives et sociales visibles comme celle de la Masse Critique décrite ci-dessus, ainsi que par des marquages matériels. Pour exemple, depuis quelques années, les différentes associations de cyclistes à Marseille font part à la ville du besoin de créer une piste cyclable sur la route de la Corniche. Face au silence des autorités, l'association Vélorution a réalisé des marques sur la chaussée, représentant un vélo et un skateboard. Ce « *marquage de territoire* » RIPOLL et VESCHAMBRE (IBID) suggère aux autres usagers de la chaussée la présence de cyclistes et par conséquent, leur rappelle que la route appartient aussi aux cyclistes (Fig. 14).

Les membres actifs du CVV se battent aussi quotidiennement pour améliorer et augmenter les pistes cyclables à Marseille. Pour ce faire, l'association n'hésite pas à se confronter aux services de la ville :

*« Avec MPM, on a été à la bagarre contre eux sur 5 ou 6 rues maintenant. Donc on a été au tribunal [...] D'aller à la bagarre contre des administrations, c'est quelque chose d'important. » (Gilbert, cycliste membre actif du CVV)*

Le CVV a besoin de se faire reconnaître aussi bien par les usagers de la route que par les

<sup>7</sup> La Masse Critique est un mouvement social qui réunit des cyclistes les derniers vendredis du mois dans des villes du monde entier.



politiques afin de défendre le droit à un espace cyclable délimité. Si ce collectif préconise le dialogue avec les administrations pour se faire entendre, certains mouvements engagés défendent de manière plus « agressive » l'espace réservé aux cyclistes, comme nous l'indique Gilbert :

*« Par exemple nos collègues de Cyclistes Enragés avaient préconisé de prendre dans les restaurants des aménagements de saucés et lorsque le mec était mal garé, tu versais la sauce sur le pare-brise. Le mec il en avait pour une heure à l'enlever. » (Cycliste membre actif du CVV)*

Le CVV se veut plus modéré : Etant le principal médiateur entre les partisans du vélo et la municipalité, l'association doit faire preuve d'une certaine crédibilité comme l'a relaté Gilbert. Le CVV se définit comme mouvement responsable et mesuré et tend à se démarquer ainsi de l'image « vélorutionnaire » et « enragée ». Pour le CVV, il s'agit d'être « *consensuel parce que si on est toujours là avec l'écriteau à crier, même si je pense qu'on ait raison, les élus ils ne comprennent pas forcément* » (Gilbert, cycliste membre actif du CVV).

Si le droit à un espace dédié aux cyclistes est défendu par la voie associative comme le démontre les paragraphes ci-dessus, il n'en demeure pas moins que les cyclistes *lambda* restent sensibles à la cause du vélo et n'hésitent pas aussi à défendre leur espace. Stéphanie nous a fait remarquer que « *s'ils [piétons] sont sur la piste, je klaxonne. [...] Je klaxonne pour qu'ils intègrent, pour qu'ils évitent de marcher sur les pistes cyclables* ». Il est intéressant de constater que Stéphanie, par ses coups de klaxon, ne souhaite pas uniquement prévenir les autres usagers mais aussi leur faire prendre pleinement conscience qu'ils sont dans un espace qui n'est pas le leur. Gilbert parle des piétons se trouvant sur les pistes cyclables du Prado comme « des intrus » :

*« C'est pas un espace partagé. Normalement c'est que pour les vélos puisque c'est une piste cyclable. Mais on est toujours en conflit avec les piétons parce qu'ils croient qu'ils sont chez eux. » (Cycliste membre actif du CVV)*

Ce propos met l'accent sur les rapports de force entre ces deux groupes d'usagers évoqués. Le conflit auquel Gilbert fait référence survient du fait que les cyclistes ne respectent pas les délimitations des espaces entre les piétons et les cyclistes. L'utilisation du terme « chez-eux » renvoie à une division territoriale : nous suggérons que dans son propos, Gilbert nous dit implicitement que les piétons « qui se croient chez eux » se trouvent en fait « chez les cyclistes ».

Nous remarquons également une telle tension entre les piétons et les cyclistes dans certaines traces matérielles laissées par ces derniers comme en témoigne le graffiti « Et Inversement » sur ce panneau se trouvant sur le terre-plein du Prado (Fig. 13). Le panneau bleu<sup>8</sup> du dessus indique que le terre-plein du Prado est divisé en deux bandes, l'une pour les piétons, l'autre pour les cyclistes. La présence du panneau blanc suggère que les piétons sont la catégorie d'usagers qui doivent être respectés. Ce constat suscite de la part des cyclistes des réactions, rappelant par cette inscription que les piétons doivent aussi respecter les cyclistes. Souvenons-nous de la citation ci-dessus dans laquelle Gilbert présentent les piétons comme ceux qui s'introduisent « chez » les cyclistes. Cette réaction témoigne de la volonté des cyclistes d'affirmer leur présence et également de rendre compte de la réalité à laquelle ils ont à faire : la présence des piétons sur la piste cyclable du Prado.

La diversité des formes que peuvent prendre ces revendications, d'un déplacement d'essuie-glace à une lutte contre les politiques, relèvent d'une volonté d'améliorer le confort d'usage ainsi que d'obtenir et de délimiter un espace propre aux cyclistes et de rendre compte de

<sup>8</sup> Clarifions la confusion que peut amener dans cet exemple le double sens que peut contenir le terme partagé en français : espace où les individus sont mélangés ou espace où les individus sont divisés. Cette dernière définition est celle utilisée sur le terre-plein du Prado.

l'existence d'une entité collective associée à cet espace.

### 5.3.2. *Plus de pistes cyclables, pour plus de cyclistes*

Une meilleure ergonomie des pistes cyclables ne serait pas uniquement utile pour les cyclistes tafeurs, mais permettrait principalement d'augmenter la part modale du vélo à Marseille. En effet, les pistes cyclables se caractérisent comme des lieux d'apprentissage de la pratique pour les débutants, les enfants et les personnes âgées. Le discours de Fanny est explicite à ce sujet :

*« À Marseille, la place dans la rue n'est pas si problématique que ça. Le problème ce serait un manque d'aménagement cyclable pour faire augmenter la part modale du vélo. Parce que ceux qui aiment vraiment faire du vélo, ils n'ont aucune difficulté à faire du vélo. Le problème ce sont les personnes qui sont hésitantes à commencer à faire du vélo. Comment elles vont apprendre à faire du vélo ici ? [...] C'est à ça que servent les aménagements cyclables, à mon humble avis, c'est à permettre aux personnes qui ne sont pas déjà à l'aise de commencer, de continuer et d'avoir le courage de répéter. » (Fanny, cycliste)*

Pour cette interlocutrice, les pistes cyclables joueraient un rôle important afin de rendre la ville accessible à vélo pour toutes et tous. Ces dernières, perçues comme des espaces où peuvent rouler des individus moins experts que les tafeurs, sont indispensables afin d'augmenter le nombre de cyclistes. À ce propos, Céline observe :

*« J'ai l'impression qu'il y a de plus en plus de cyclistes. Et c'est vrai que plus il y en a, plus je me sens en sécurité en fait. Parce que les gens s'habituent. » (Céline, cycliste)*

En d'autres mots, un nombre grandissant d'usagers du vélo, au sein de l'environnement urbain à Marseille, participe à la sécurité des cyclistes de par leur meilleure visibilité.

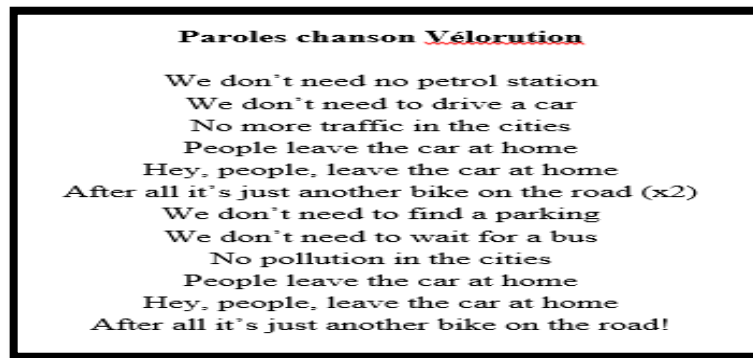
Nous constatons que l'amélioration du confort des pistes cyclables à Marseille est primordial afin d'augmenter la part modale du vélo et par conséquent, leur visibilité au sein de l'environnement urbain à Marseille. En effet, ce gain de visibilité permet à la fois aux cyclistes de se sentir plus en sécurité et participe à la définition d'une *communauté* de cyclistes désirante d'avoir sa place au sein de l'espace urbain marseillais.

### 5.3.3. *Pour une lutte contre le réchauffement climatique*

Outre cette volonté d'agrandir la *communauté* de cyclistes, les préoccupations environnementales alimentent les revendications. En assistant à une séance du collectif vélo en ville, nous avons pu constater la raison sous-jacente à leur mobilisation :

*« Dans nos projets avec le vélo, ce qui est le plus important, c'est lutter contre la pollution. Dès qu'on réfléchit un peu, on a un défi, un challenge : les catastrophes qui nous attendent avec ce réchauffement climatique qui est là ! Et ça touche partout ! C'est clair que ce problème est là et ceux qui travaillent comme nous dans ce truc-là, en l'occurrence le vélo, essayons de prendre en main le réchauffement. En fait, il ne s'agit pas d'aller contre le réchauffement climatique, il faut essayer de se le prendre en main. » (CVV)*

L'objectif des revendications de l'association consiste « à prendre en main le réchauffement climatique » en augmentant la part modale du vélo. Les paroles chantées lors des vélorutions, qui ont lieu tous les premiers vendredis de chaque mois, confirment ce discours du CVV : elles parlent principalement des enjeux environnementaux liés à la mobilité urbaine (Img. 8).



Img. 8

Nous concluons donc ici que l'appropriation idéale des pistes cyclables par certains cyclistes s'inscrit au sein d'enjeux idéologiques et pratiques plus globaux. Si pour un bon nombre de cyclistes la revendication de pistes cyclables permet de valoriser et légitimer la communauté cycliste en tant qu'usagers de la route, elle est, pour le CVV, tout autant motivée par des causes qui dépassent largement le cadre marseillais. Pensée autour de la problématique du réchauffement climatique, la pratique du vélo n'est plus uniquement un mode de transport pratique mais elle renvoie dès lors à un mode de vie.

## 6. CONCLUSION

Notre analyse nous permet donc de constater qu'il existe une faible appropriation matérielle des pistes cyclables par les cyclistes tafeurs, qui n'empêche toutefois pas une appropriation idéale de ces espaces. La faible utilisation des pistes cyclables s'explique principalement par une mauvaise ergonomie, par la discontinuité des pistes cyclables et par la présence, voire la transgression de la part d'autres acteurs. Par conséquent, cherchant à obtenir une stabilité dans leur temps de déplacement, et donc un trajet fluide, les cyclistes empruntent d'autres espaces telles que les voies de tram et de bus et les routes. L'appropriation idéale, quant à elle, se remarque au sein des actions et des discours des cyclistes qui revendiquent un accès à un espace délimité. Cette recherche de visibilité au sein de l'espace urbain leur est importante pour les raisons suivantes : améliorer l'ergonomie des pistes cyclables, augmenter la part modale du vélo dans le but d'être plus visibles envers les autres usagers, se sentir plus en sécurité, agir contre le réchauffement climatique. Toutes ces actions et discours à la fois collectifs, individuels et associatifs cherchant à défendre et agrandir leur territoire, participent à la création d'une identité propre aux cyclistes.

Ce constat nous semble particulièrement intéressant car il permet de nuancer la thèse de RIPOLL et VESCHAMBRE (2005 : 6) selon laquelle « *l'appropriation symbolique/identitaire d'un lieu suppose sa pratique concrète, régulière et démonstrative* ». Notre étude relève que même si les cyclistes tafeurs n'utilisent pas quotidiennement les pistes cyclables, ces derniers revendiquent toutefois un droit à un espace qui leur est spécifique.

Nous postulons également que la tendance actuelle à la valorisation du vélo utilitaire afin de favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture encourage ce militantisme.

Pour une recherche future, il serait pertinent d'approfondir la notion d'espace partagé et les tensions qui peuvent en résulter entre les différents usagers (piétons, automobilistes, cyclistes) se trouvant en confrontation sur un même espace. Une focale sur la manière dont est vécu l'espace partagé et dont celui-ci est encouragé ou non par les autorités permettrait de cibler davantage les besoins et les attentes des différents types de mobilité. Une autre piste serait d'étudier les dynamiques entre les appropriations matérielle et idéale au sein de la mobilité cycliste dans d'autres environnements urbains. Cela permettrait de confronter les résultats, de

voir si les mécanismes explorés par notre étude se retrouvent dans d'autres lieux et d'observer les éventuelles différences. Par exemple, l'appropriation des pistes cyclables dans les pays nordiques, où la part modale du vélo est très élevée (MOATTI 2013), est vraisemblablement différente de celle de Marseille.

## 7. BIBLIOGRAPHIE

**Fiche synthétique.** Février 2009 : La prise en compte des vélos. La démarche de Marseille Provence Métropole.

**Héran, F.** 2014. *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050.* Paris : La Découverte.

**Interpellations stratégiques.** 2014. Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence. *Mobilité(s). Le Livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence.*

**Jensen, O., B.** 2007. *Biking in the Land of the Car : Clashes of Mobility Cultures in the USA.* Selected Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University, 1.

**Kaufmann, V.** 2014. Ces mobilités individuelles qui fabriquent la ville. In V. Kaufmann (Ed.), *Retour sur la ville : motilité et transformations urbaines.* Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 93-118.

**Le Monde** 2013. Marseille reçoit le « clou rouillé », trophée de la ville la moins cyclable. *Le Monde* [En ligne], daté du 21 avril 2013. <http://transports.blog.lemonde.fr/2013/04/21/marseille-recoit-le-clou-rouille-trophee-de-la-ville-la-moins-cyclable/>. (Consulté le 9 mars 2015).

**Moatti, S.** 2013. Mobilité urbaine : vers la ville frugale. *Alternatives économiques*, 4, No 323, p. 57-57.

**Plan de Déplacement Urbain (PDU).** 2013- 2023 : Marseille Provence Métropole.

**Quivy, R. et Van Campenhoudt, L.** 1995 : *Manuel de recherche en sciences sociales.* Paris : Dunod.

**Ripoll, F. et Veschambre, V.** 2005. L'appropriation de l'espace comme problématique. *Norois*, 195, p. 7-15.

**Schéma de Cohérence des Modes Doux.** janvier 2010 : Marseille Provence Métropole.

**Tironi, M.** 2013. « Quelques contributions méthodologiques en faveur de la mobilité urbaine à vélo. Mobilité durable [En ligne], daté du 15 février 2013, <http://www.mobilite-durable.org/tribunes/quelques-contributions-methodologiques-en-faveur-de-la-mobilite-urbaine-a-velo.html>. (Consulté le 1er mai 2015).

**20 Minutes** 2013. Marseille fait toujours aussi peu de place aux vélos. *20 Minutes* [En ligne], daté du 16 avril 2013,

<http://www.20minutes.fr/marseille/1138397-20130416-marseille-fait-toujours-aussi-peu-place-velos>. (Consulté le 10 mars 2015).

## 8. ANNEXES

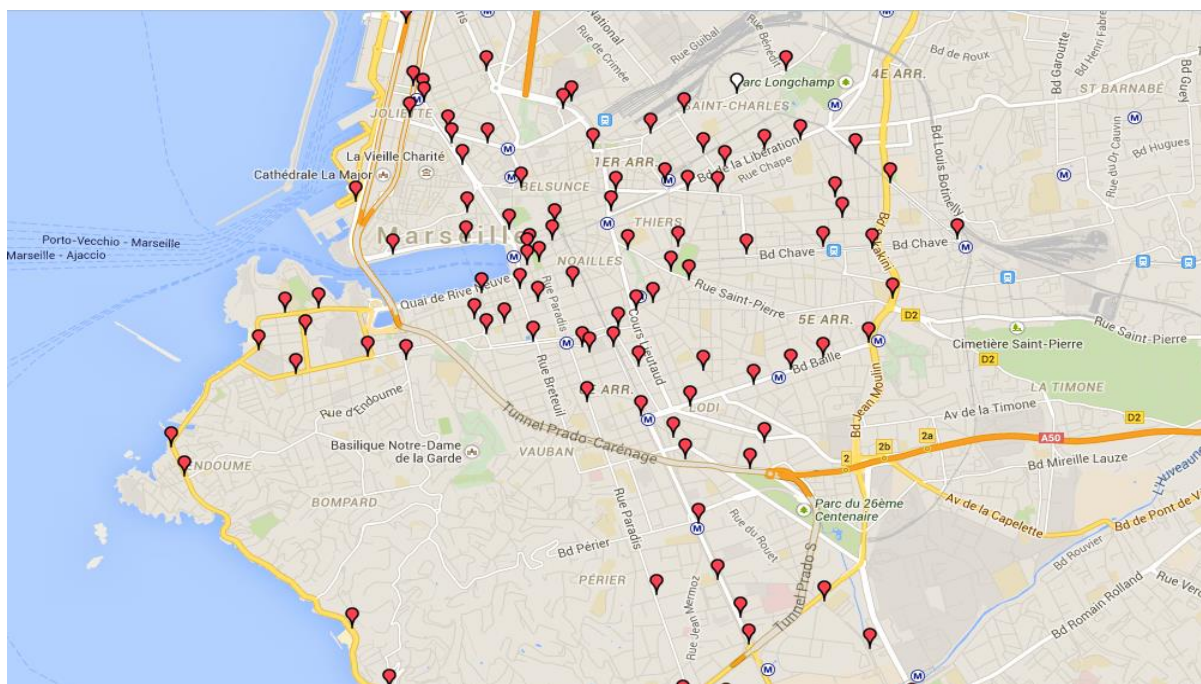


Fig. 1 : Carte des stations de vélo au centre-ville de Marseille.  
(<http://www.levelo-mpm.fr/layout/set/fullmap/Les-stations/Trouver-une-station>)

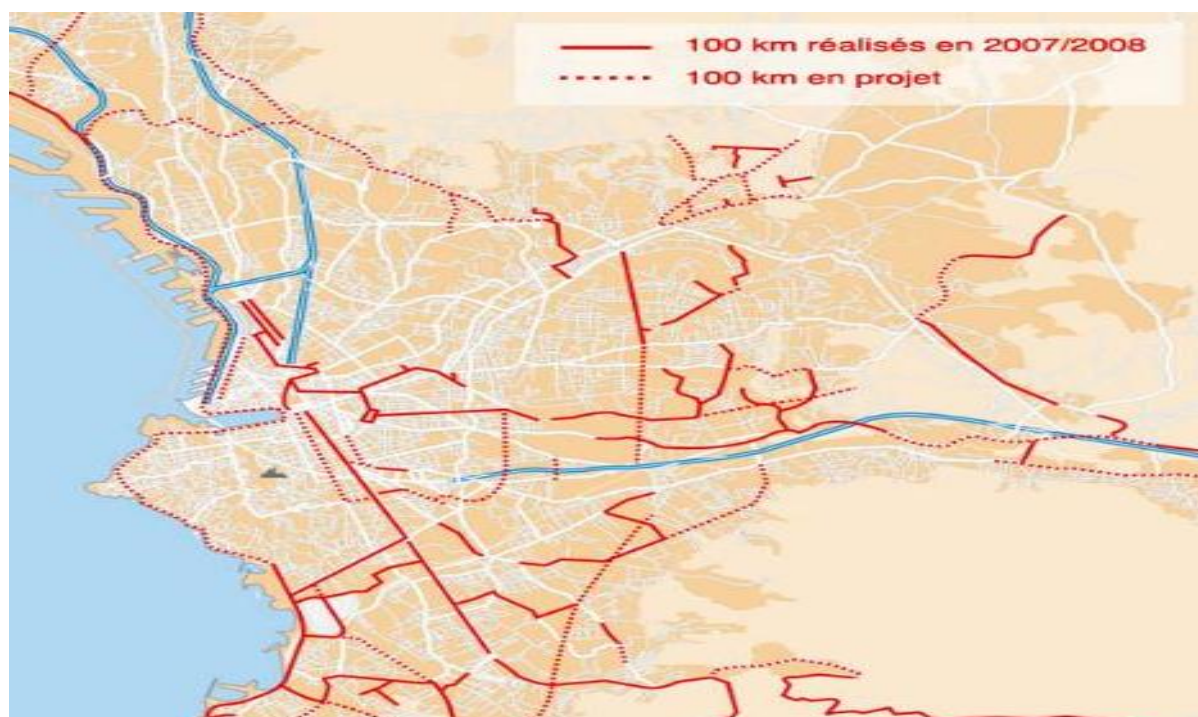


Fig. 2 : Carte des pistes cyclables au centre-ville de Marseille. En noir (double flèche), il s'agit des pistes cyclables aménagées sur les trottoirs de l'Avenue du Prado.  
(<http://www.cyclesud.fr/pistes/cyclable.html>)

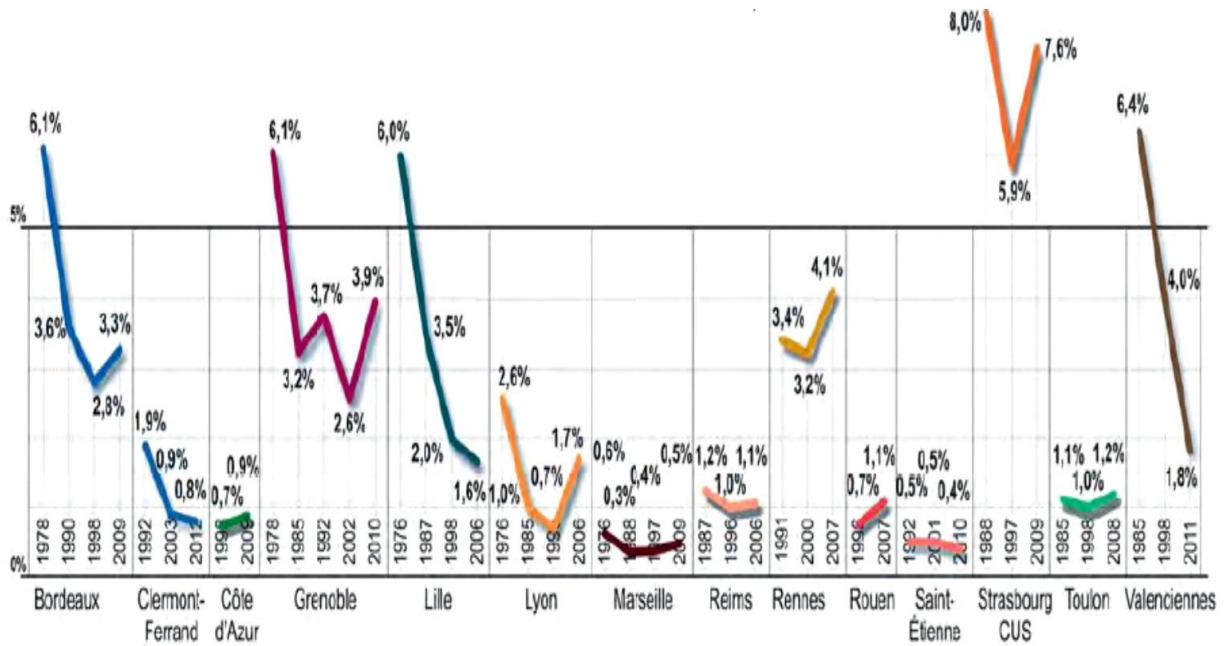


Fig. 3 : Evolution de la part modale du vélo dans différentes villes de France (CERTU, 2013, source EMD)

([http://www.territoiresvilles.cerema.fr/IMG/pdf/Transflash\\_supplement\\_BDEF2\\_cle2518e1.pdf](http://www.territoiresvilles.cerema.fr/IMG/pdf/Transflash_supplement_BDEF2_cle2518e1.pdf))

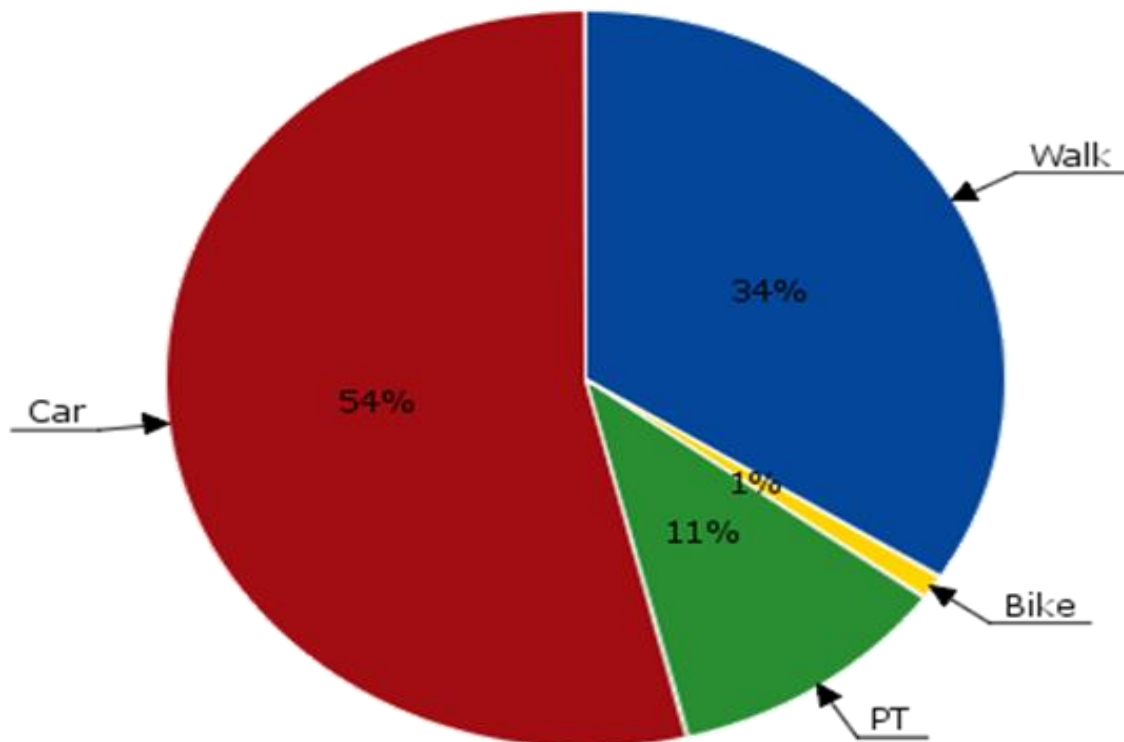


Fig. 4 : Part modale des modes de transport à Marseille (CERTU, 2009, source EMD)

([http://www.epomm.eu/tems/result\\_city.phtml?city=200&map=1](http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=200&map=1))

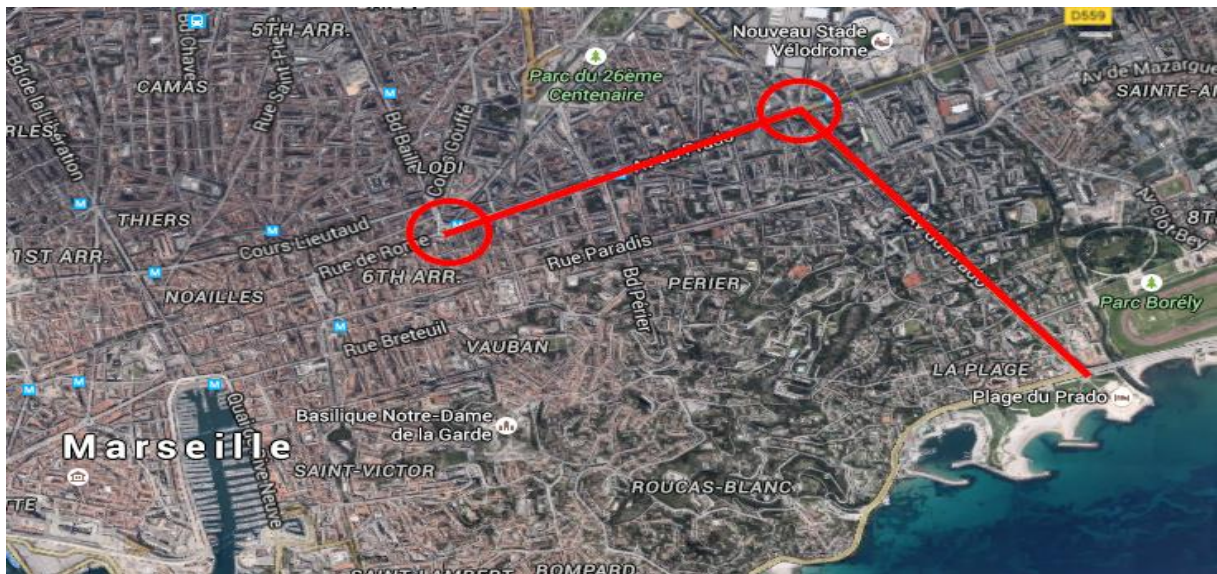


Fig. 5 : Avenue du Prado à Marseille. Nous nous sommes focalisés sur le tronçon de l'av. du Prado entre les deux cercles rouges, lesquels représentent deux rond-points. (Source screen shot google maps)

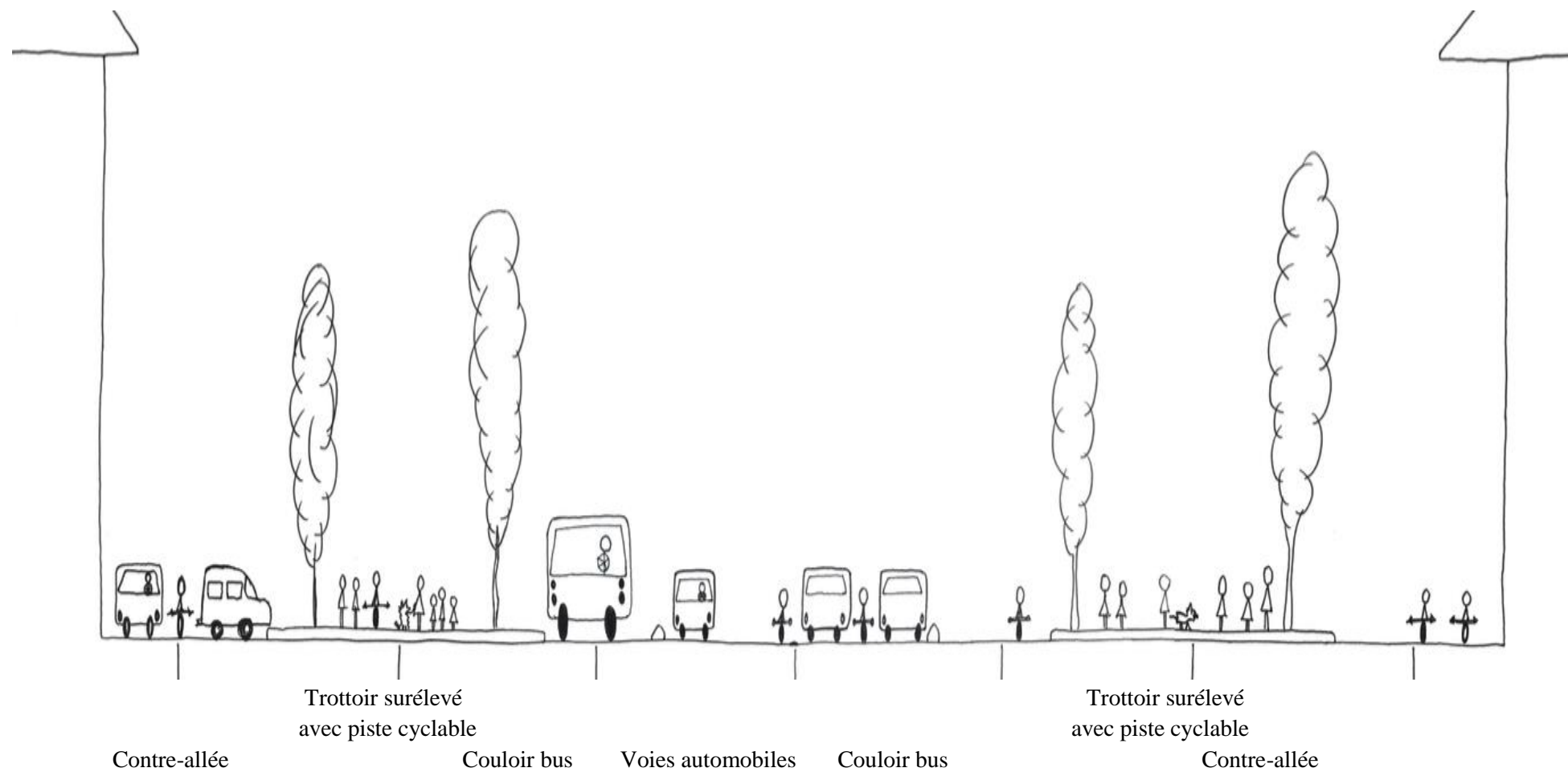


Fig. 6 : Coupe transversale de l'avenue du Prado



# MARCHEILLE, DIAGNOSTIC DE LA MARCHABILITE DANS TROIS ESPACES DE LA CITEE PHOCEEENNE

Morgane Bruni, Laura Flòrez et Delphine Guillet

Dans le cadre du séminaire empirique dirigé par le prof. Ola Söderström relatif aux problématiques de mobilités alternatives, nous souhaitons proposer ici une analyse de la marchabilité à Marseille.

L'objectif de cette recherche est de proposer au lecteur un diagnostic de 3 espaces précis marseillais en nous focalisant sur la thématique du rythme de la marche. Nous nous sommes rendues sur place durant 6 jours en mars 2015 afin de récolter un corpus de données liées à la problématique théorique préparée à Neuchâtel durant les semaines qui ont précédé notre voyage.

Nous cherchons à comprendre ce qu'englobe le terme "rythme" au-delà de la notion de vitesse et de quelle manière il se matérialise différemment à travers le corps dans des espaces définis.

## 1. INTRODUCTION

Depuis de nombreuses années, la marche urbaine tient une place importante dans les études de mobilité. Les sociologues américains Ryave et Schenkein (1974 in LAVADINHO et WINKI 2005 : 2) proposaient il y a presque 50 ans déjà de s'intéresser à la déambulation urbaine comme une pratique de la mobilité redonnant du pouvoir au groupe de marcheurs face à la prédominance des moyens de transports motorisés. Il s'agissait là des prémices des études relatives à la marchabilité. Ces dernières se sont poursuivies depuis et de nombreuses analyses de la marche ont été proposées, citons par exemple Cresswell (2010), Thibaud (2008) ou encore Lavadinho et Winki (2005).

Véritable sujet à débat, la marche urbaine fait l'objet d'une attention particulière de la part des politiques en charge des questions de mobilité puisque, comme nous l'indiquent Lavadinho et Winki (DATE:5), « *il ne suffit pas de lisser ou d'élargir des trottoirs pour que les habitants d'une ville recommencent à marcher. Il faut que les aménagements publics s'intègrent dans une véritable politique de promotion de la marche qui ose toucher à la hiérarchie des modes de transports* » (LAVADINHO et WINKI 2005: 5).

La cité phocéenne est elle aussi confrontée au phénomène de la marche urbaine malgré un contexte politique particulier. Victime de querelles politiques durant le 20ème Siècle (RONAI 2009), Marseille relève peu à peu la tête grâce à des projets urbains d'envergures tels qu'Euroméditerranée<sup>1</sup>. Ce dernier a pour but de revitaliser un centre-ville laissé à l'abandon

---

<sup>1</sup> <http://www.euromediterranee.fr>

durant de trop nombreuses années: « *Opération de réaménagement mais aussi de développement économique, social et culturel, Euroméditerranée est un accélérateur de l'attractivité et du rayonnement de la métropole marseillaise entre l'Europe et la Méditerranée. Euroméditerranée construit une nouvelle « ville sur la ville », dans le respect des grands principes du développement durable : un équilibre entre équité sociale, croissance économique et respect de l'environnement. Infrastructures, espaces publics, mais aussi bureaux, logements, commerces, hôtels, équipements culturels et de loisirs, sont en cours de construction ou de réhabilitation* » (en ligne, consulté le 10.8.15). Loin d'être terminé puisque la première phase engagée en 1995 a été étendue à un nouveau projet dès 2009, il semble cependant que les aménagements réalisés dans le cadre d'Euroméditerranée ne répondent pas encore entièrement aux besoins de ses habitants comme nous avons pu le constater sur place. Afin d'illustrer nos propos, voici un extrait<sup>2</sup> de notre entretien avec Loïc Danguy, fondateur de la seule association de piétons de la ville de Marseille.

Si Marseille n'a pas encore révélé tout son potentiel en termes de marche et peut optimiser encore de nombreux espaces, il n'est cependant pas impossible de se déplacer à pied dans la ville. Quelques rues dans les quartiers centraux permettent aux piétons d'évoluer en toute tranquillité à l'abri des dangers d'autres types de mobilité comme c'est le cas des rues Saint-Ferréol, de la Tour et le Cours d'Estienne d'Orves (OFFICE DU TOURISME, en ligne). L'Office du Tourisme propose même 3 parcours pédestres sillonnant les attractions les plus emblématiques du centre-ville. C'est en prenant connaissance de cette carte en ligne que nous avons déterminé nos espaces d'étude.



Figure 1 : circuits pédestres proposés par l'Office du Tourisme marseillais

<sup>2</sup> <https://vimeo.com/126856314>

## 1.1. Contexte

Notre recherche s'articule autour de trois espaces aux caractéristiques morphologiques et politiques très différentes: la rive nord du Vieux-Port, le quartier du Panier et le carrefour dit des Cinq-Avenues. Le premier représente l'espace piéton traité dans le projet de réhabilitation urbaine « Euroméditerranée » faisant référence au cadre institutionnel présenté durant le séminaire. Le deuxième, un espace pratiqué traditionnellement à pied et le troisième un espace multi-modal de la marche au quotidien.

Notre choix s'est porté sur ces trois lieux car nous imaginons qu'il existe entre ces trois zones décrites une différence notable dans le degré de marchabilité. Le premier et le deuxième semblent avoir, de par leurs aménagements et leurs ambiances respectives, un haut potentiel de la pratique de la marche, au contraire du troisième.

De plus, le fait d'être à pied nous oblige à délimiter un cadre de recherche à une échelle adaptée à notre mode de déplacement. C'est également la raison pour laquelle notre terrain se situe en centre-ville et que les espaces de la périphériques n'ont pas été analysés. Il serait dès lors intéressant de compléter notre propos par de nouvelles investigations afin de comprendre si la centralité implique une forme spécifique de marchabilité. Malheureusement, le temps imparti à ce travail ne nous permet pas pour l'instant de nous prononcer à ce sujet.

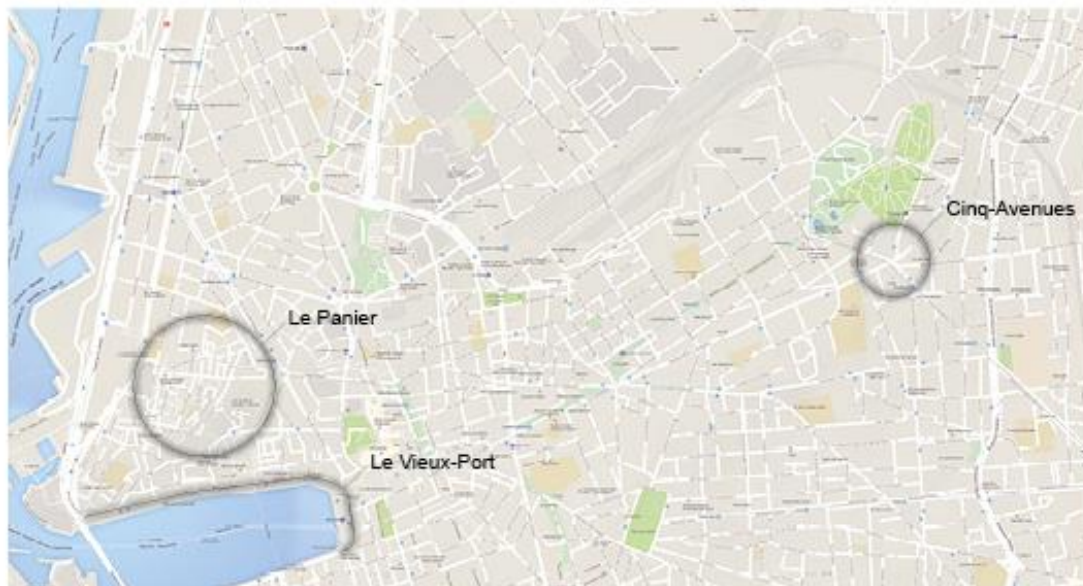


Figure 2 : plan de Marseille et des espaces étudiés

### 1.1.1. Le Vieux-Port

Situé en bas de la Canebière, il est présenté comme un espace où le piéton reprend son droit de marche face à l'automobile dans le cadre du projet de réaménagement « Euroméditerranée ». Preuve en est l'utilisation d'un slogan sans équivoque lors de la mise au concours du projet urbanistique: « rendez le Vieux-Port aux Marseillais et à leurs hôtes ! » (Vieux-Port de Marseille, en ligne consulté le 17.3.2015), alors qu'il ne s'agit pas d'une zone entièrement piétonne pour autant : « *Faisant la liaison entre les quais du Vieux-Port et le centre-ville qui connaît plusieurs opérations de réaménagement et de requalification, le bas de la Canebière, entre la place du Général-de-Gaulle et le quai de la Fraternité, sera réservé aux piétons et aux bus dès 2013, en préfiguration de ce que sera à terme le quai de la Fraternité. Ce débouché spectaculaire de la célèbre avenue reste grand ouvert sur la*

*magnifique perspective du Vieux-Port.* » (Vieux-Port de Marseille<sup>3</sup>, en ligne consulté le 17.3.2015).

Emblématique de l'identité marseillaise (JARDINAUD, M. et PAILLARD J.-F. 2013: 48), le Vieux-Port est pratiqué au quotidien par de nombreuses personnes, qu'ils soient de passage ou résidents permanents<sup>4</sup>. L'espace piéton, situé sur la rive Nord du Port, est délimité du reste du trafic routier par des potelets disposés tout au long des berges. Nous nous intéresserons exclusivement à cette dernière portion.

### 1.1.2. *Le Panier*

Le quartier du Panier est le plus vieux quartier marseillais. Son histoire et son cachet en fait une attraction touristique très prisée des visiteurs. L'Office du Tourisme nous encourage d'ailleurs vivement à nous rendre dans ce quartier : « *Perdez-vous dans ses ruelles* » en classant le Panier dans sa catégorie « *les incontournables* » (en ligne consulté le 17.3.2015).

Le charme et l'architecture du Panier ont traversé les siècles, les petites rues n'ayant pas été réhabilitées au cours du projet Euroméditerranée à l'inverse d'autres espaces géographiquement peu éloignés comme le Vieux-Port par exemple. Sa morphologie, inchangée, subit cependant la pression du trafic automobile puisque que son usage représente 84% de la part modale de transport selon les statistiques officielles du gouvernement français de 2011<sup>5</sup>.

Sur l'initiative de la mairie du deuxième arrondissement de Marseille, le quartier a été rendu piéton bien qu'il existe de nombreuses exceptions accordées aux habitants du quartier faisant la demande de pouvoir s'y rendre en voiture. Un parcours pédestre a également été mis sur pied afin de guider les touristes dans les ruelles historiques de la cité phocéenne<sup>6</sup>.

### 1.1.3. *Cinq-Avenues*

Notre troisième espace, les Cinq-Avenues, se situe au croisement des avenues de la Libération, le boulevard de la Blancarde, le boulevard Philippon, l'avenue du Maréchal-Foch et l'avenue des Chartreux.

Ce carrefour n'est ni situé en bord de mer ni parti-pris du projet Euroméditerranée. Cependant, nous avons choisi de nous y intéresser car il permet de mettre en lumière la thématique transversale aux sujets proposés dans le cadre du séminaire: la mobilité alternative. En effet, il est le parfait exemple d'un espace multimodal de transport marseillais: trams, bus, métros, vélos et piétons cohabitent avec les voitures<sup>7</sup>.

Pratiqué au quotidien par des centaines d'usagers, il s'agira de comprendre comment le piéton évolue lorsque ce dernier doit partager un même espace avec d'autres usagers.

## 2. CADRE THEORIQUE

Ce chapitre à nous but de définir de manière claire les termes centraux utilisés tout au long de ce travail.

---

<sup>3</sup> [http://www.vieuxportdemarseille.fr/le\\_vieuxport\\_encore\\_plus\\_beau\\_et\\_plus\\_convivial.php](http://www.vieuxportdemarseille.fr/le_vieuxport_encore_plus_beau_et_plus_convivial.php)

<sup>4</sup> <http://www.vieuxportdemarseille.fr/index.php>

<sup>5</sup> [http://www.statistiques.developpementdurable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits\\_editoriaux/Publications/Reperes/2013/reperes](http://www.statistiques.developpementdurable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Reperes/2013/reperes)

<sup>6</sup> <http://www.mairie-marseille2-3.com/marcher-au-fil-des-rues-operation-pas-a-pas-au-panier/>

<sup>7</sup> <https://vimeo.com/126853282>

## 2.1. La marche urbaine

Pour définir le rythme nous reprenons la définition donnée par Tim Cresswell (2010), du rythme. L'auteur propose une catégorie qui essaie de comprendre les différentes temporalités qu'il peut y avoir lors d'un déplacement : les cycles, les intervalles, les suspensions, les accélérations et les arrêts. Ces notions présentent un panorama qui ouvre nos possibilités de recherche et qui place l'expérience sensible du sujet comme partie centrale de la mesure d'un déplacement, dans notre cas, de la marche.

Il n'y a pas une façon de marcher mais une pluralité de possibilité; le piéton peut aller doucement, vite, puis accélérer, ralentir, stopper, etc. Afin de repérer, d'analyser et d'expliquer les différentes attitudes d'un piéton en mouvement dans nos images filmées, nous nous basons sur le texte de Tim Cresswell (2010), *Towards a politics of mobility*. Il souhaite développer une approche de la mobilité humaine qui considère le mouvement, le sens et les expériences pratiques de celui-ci. Ces angles lui permettent de délimiter des politiques de mobilité. Elles sont analysées en termes des niveaux de mobilité et immobilité, qui eux-mêmes sont déterminés par six propriétés du mouvement : motif de force, vitesse, rythme, parcours, expérience et friction. L'ensemble de ces propriétés construit un concept nommé « constellations of mobility ».

Cresswell aborde le rythme en partant de l'analyse d'Henri Lefebvre (2004). Selon le philosophe, géographe et sociologue français, le rythme est composé de moments répétés de mouvements et de repos ou de mouvements répétés avec une certaine mesure. Il est partie de la vie quotidienne et même s'il semble naturel, il est toujours particulier et implique une mesure. Ainsi, partout où il y a du rythme, il y a un projet. Le rythme fait partie de tout ordre social et historique. *«le rythme apparaît comme un temps réglé, régi par des lois rationnelles, mais en liaison avec le moins rationnel de l'être humain : le vécu, le charnel, le corps »* (LEFEBVRE 2004:191). Le corps est l'élément central du projet rythmanalytique, il est décrit comme *« un paquet de rythmes, différents mais accordés [...] une gerbe de rythmes »* (LEFEBVRE 1985: 195).

Selon Lefebvre (1985 :195), *« Pour qu'il y ait rythme, il faut qu'il y ait répétition dans un mouvement, mais pas n'importe quelle répétition. Le retour monotone du même bruit identique à soi ne forme pas plus un rythme qu'un objet mobile quelconque sur sa trajectoire, par exemple une pierre qui tombe. Encore que notre oreille et sans doute notre cerveau tendent à introduire un rythme dans toute répétition, même complètement linéaire. Pour qu'il y ait rythme, il faut qu'apparaissent dans le mouvement des temps forts et des temps faibles, qui reviennent selon une règle ou loi — des temps longs et des brefs, repris de façon reconnaissable —, des arrêts, des silences, des blancs, des reprises et des intervalles selon une régularité. Le rythme comporte donc un temps différencié, une durée qualifiée. Ainsi que des répétitions, des ruptures et des reprises dans ce temps »*.

Comme Lefebvre (1985), Cresswell (2010) part du corps pour définir la mobilité ; elle est « embodied » et « practiced ». Il cherche à comprendre de quelle manière la mobilité se matérialise par le corps, si elle est confortable et libre ou non.

## 2.2. Le mobilier urbain et expérience sensible de l'espace

Du point de vue de la géographie urbaine, le mobilier urbain s'entend de la manière suivante: *« l'expression utilisée par analogie pour désigner les objets légers et déplaçables, mais non mobiles qui, dans les agglomérations, complètent l'ensemble des immeubles et de la voirie pour la commodité et le confort extérieur des habitants »* (MERLIN et CHOAY 2010 : 53). Dans notre travail nous utiliserons ce terme pour définir tout objet concret et palpable, qui se

trouve dans l'espace pratiqué par le piéton et qui influence sa trajectoire, son rythme de marche ou encore son expérience sensible de l'espace. De ce fait, nous tenons à étendre la proposition de Merlin et Choay aux objets mobiles : en plus des traditionnels bancs, barrières, pare-soleil et lampadaires, les voitures stationnées dans la zone piétonne ou sur un trottoir ainsi que les containers à poubelles participent également au ressenti du piéton dans l'espace qu'il pratique. Ainsi, la marche du piéton est influencée par les caractéristiques de l'aménagement urbain et son mobilier mais également par l'ambiance. L'ensemble de ces éléments va dicter son rythme, ses arrêts, ses sentiments et son appropriation de l'espace vécu. C'est à partir de ce constat que nous avons formulé notre problématique.

### 3. PROBLEMATIQUE

Notre problématique traite de la marchabilité à Marseille dans les trois zones présentées ci-dessus, en partie dans un espace aménagé pour le piéton relatif au projet Euroméditerranée, et en partie dans d'autres zones n'ayant pas été traitées dans ce projet. Plus spécifiquement, nous axons notre recherche autour du rythme de la marche que nous allons observer grâce à l'analyse de scènes filmées dans nos trois espaces.

Notre question de départ est formulée de la manière suivante:

« Dans quelle mesure le piéton peut-il choisir le rythme de la marche dans un espace aménagé? »

Le rythme pratiqué par le marcheur est défini comme une répétition d'un certain mouvement dans un laps de temps donné, le rythme est un facteur de mobilité intervenant à différentes échelles : l'individu et son corps mais aussi le rythme de vie dicté par la société. Le rythme est perçu comme une production de la vie de tous les jours et tend donc à la régularité. Le changement brutal de rythme peut néanmoins signifier la contestation : c'est lorsqu'il y a rupture de la cadence qu'interviennent des revendications sociales de changement du système global (LEFEBVRE 2004 : 14 in CRESSWELL 2010 : 24). L'individu qui adopte délibérément un rythme de mouvement différent de celui du reste du groupe devient donc suspect. C'est en cela que le rythme est un facteur éminent de la politique de mobilité (CRESSWELL 2010 : 24).

Par conséquent, nous constatons dans un premier temps, certains éléments qui ralentissent, accélèrent ou au contraire stoppent le piéton dans son évolution sur le Vieux-Port, dans le Panier ou au carrefour des Cinq-Avenues. Le mobilier urbain joue également un rôle sur la manière de marcher, sur le rythme notamment. Nous nous intéressons, dans un second temps, plus particulièrement à l'arrêt provoqué par une envie ou une nécessité. L'arrêt de la mobilité illustre un point de friction entre deux espaces où la progression n'est plus possible. Il peut être forcé ou volontaire et est inégalement distribué dans l'espace. Les espaces étant reliés entre eux via des canaux de mobilité sont moins susceptibles de provoquer un arrêt dans l'évolution de l'individu mobile. La ségrégation spatiale produit donc de nouveaux espaces de l'arrêt (CRESSWELL 2010 :26).

#### 3.1. Sous-questions de recherche

Deux sous-questions de recherche nous permettront de répondre plus en détail à notre première interrogation et ces dernières se présentent comme telles:

- 1) Quels sont les éléments qui entravent le rythme de marche du piéton?
- 2) Quels sont les éléments qui provoquent l'arrêt du piéton?

Nous avançons l'hypothèse que le rythme de marche est influencé par divers éléments physique du le mobilier urbain et les ambiances qui se dégagent des lieux pratiqués par le marcheur. En premier lieu citons les éléments fixes de l'aménagement urbain: panneaux, barrière, revêtement de sol abîmé, passage piéton, etc. Ces éléments n'ont pas toujours une portée négative, en effet, la présence d'un paysage magnifique ou d'espaces ombragés favorise une modification du rythme de marche. En deuxième lieu, les éléments mobiles jouent un rôle important sur nos différents sens. Parfois, ils signalent un danger, citons par exemple le trafic (voitures, bus, vélo, tram), les autres piétons, ou la sirène d'un bateau qui retentit. D'autre fois, ils sont la promesse d'un moment agréable comme la douce brise d'un bord de mer.

L'espace idéal de la marche serait un lieu où le piéton évolue selon le rythme désiré et ceci quelque soit sa vitesse. En effet, un joggeur aura un rythme régulier et soutenu au contraire d'un piéton désirant flâner au bord de la mer. Le rythme n'est donc pas synonyme de vitesse.

Des éléments mobiles ou fixes, matériels ou immatériels peuvent également provoquer une cassure longue du rythme de marche par un arrêt. De la même manière que le changement du rythme, l'arrêt peut être influencé par l'aménagement urbain, citons un feu rouge par exemple, ou par des éléments attirant le piéton à profiter d'un espace agréable comme la présence de musiciens de rue ou d'un banc.

## 4. METHODES

### 4.1. Méthodologie

Nous souhaitons exposer les méthodes choisies afin de répondre à notre problématique et faire quelques remarques sur la particularité de ce travail. Il s'agit donc d'une combinaison entre trois méthodes qualitatives: l'auto-ethnographie, l'entretien et l'observation au travers des caméras de vidéo. En raison d'un intérêt particulier à inclure l'image comme dispositif analytique, nous avons choisi de rendre notre travail final dans un format « hybride ». Cette dénomination a été donnée par les professeurs-es et prétend expliquer le format qui mélange le visuel, l'audiovisuel et l'écrit, il agit comme un format intermédiaire entre la production écrite et la vidéo.

L'ouverture aux moyens audiovisuels implique un déplacement important dans la manière de concevoir les produits finaux des cours en sciences sociales de l'Université de Neuchâtel. Les étudiants, les professeurs et les services universitaires n'ont donc pas l'expérience qui permet de réagir aux difficultés possibles. Ce travail est un essai d'ouverture à une nouvelle technique que nous désirons mettre en avant. Nos propos seront donc illustrés par des séquences filmées et des photographies prises durant notre séjour marseillais.

Nous avons opté pour un traitement de l'espace par le biais de la méthode *multi-sites* qui a été originellement proposée par George Marcus en 1995, et est aujourd'hui consolidée comme une tendance de la recherche ethnographique. Elle propose donc de s'éloigner de la recherche de terrain conventionnel *single-site* (MARCUS 1998 : 96) et de complexifier les objets d'études à travers la comparaison et les analyses en réseaux. L'application de cette méthode dans la recherche qualitative a pour objectif de chercher des relations entre les lieux et trouver des points de tension : entrecroisements, interstices, traces de circulations et objets en mobilité, à fin de donner « *a sense of a diasporic world independent of the mère movement of subjects from one place to another* » (MARCUS 1997 : 91).

L'application de cette méthode exige de mettre en place différentes stratégies, approches, manières d'enregistrement, ponts de communication et de déplacements géographiques selon les spécificités de chaque lieu. En conséquence, la recherche a impliqué un travail interdisciplinaire, qui se présente à travers différentes analyses visuelles qui se situent dans le cadre d'un travail pratique en géographie humaine.

En ce qui concerne le rendu en soi, nous avons procédé, dans un premier temps, selon la même méthodologie que pour un format écrit en effectuant des lectures préliminaires afin de mieux cerner notre sujet (GUMUCHIAN, MAROIS et FEVRE : 2001), nous avons aussi développé des hypothèses écrites et nous avons cherché un cadre théorique.

Dans la mesure où il s'agissait véritablement d'un souhait de se confronter à Marseille au travers de l'objectif de la caméra, il a fallu articuler une problématique qui se prêtait à ce traitement. Nous avons donc paru trouver pertinent de nous intéresser au changement de rythme du piéton, puisque la vidéo en elle-même amène différentes temporalités, dans ce cas, les différents rythmes de marche.

La récolte de données s'est effectuée de manière empirique et à l'aide d'entretiens. Nous avons effectué une auto-ethnographie par une pratique collective de l'espace. Cet aspect méthodologique spécifique est décrit plus en détail ci-dessous. Puis, nous avons suivi des pratiquants des espaces à l'aide d'une caméra GoPro en utilisant les fondements de la méthode de l'observation.

Deux entretiens semi-directifs avec des institutions actives dans le débat sur la marchabilité, l'un institutionnel avec l'agence d'urbanisme de Marseille (agAM)<sup>8</sup>, l'autre associatif avec Loïc Danguy, le fondateur de «Piétons en ville»<sup>9</sup>, apportent un regard extérieur sur le mobilier urbain à disposition et les manières de marcher du piéton. Les grilles d'entretien relatives à ces deux interviews se trouvent en annexe.

Comme mentionné précédemment, nous avons effectué une auto-ethnographie, en étant à la fois chercheurs et participants de la recherche. Cette méthode exige un appel constant à la réflexivité, à la reconnaissance mais aussi à la nomination de nos cadres, de nos limites et de nos distances face à l'objet d'étude. Dans la plupart de la production académique, la rationalisation de l'espace est relative à la description et à la compréhension de comment les autres construisent « leurs » pratiques et « leurs » représentations. Dans une moindre mesure, nous rationalisons notre propre expérience dans l'espace et nous commençons à regarder « leurs » pratiques comme « nos » pratiques.

Comme le relèvent Beaud et Weber (2012 : 277) : *« vous allez livrer un récit de votre enquête, une suite d'observations, quelque chose qui s'apparente à un « témoignage ». On peut espérer que vous serez un meilleur témoin que d'autres : moins distrait, plus attentif, formé à rendre compte d'une situation sous différents points de vue, etc. Il n'empêche que votre témoignage ne vaudra que rapporté à vos caractéristiques personnelles ».*

Notre groupe est hétérogène, au-delà de la différence implicite entre les individus. Nos différents parcours disciplinaires, voyages vécus, habitats et lieux de résidence ressortent comme une évidente altérité depuis le début. La diversité des points de vue pose donc une question méthodologique à la recherche: à qui l'auto de l'auto-ethnographie se réfère-t-elle? A nous toutes en tant que groupe? Ou à nous en tant que personnes hétérogènes ? Afin de laisser une trace concrète de notre hétérogénéité, nous avons fait une grille exploratoire, disponible en annexe, avec six questions qui pouvaient, d'un côté, expliciter nos attentes et nos préjugés face à Marseille.

<sup>8</sup> <https://vimeo.com/126849303>

<sup>9</sup> <http://marseille24.info/association-de-pietons-de-marseille.php>



D'un autre côté, cela nous permet de dévoiler quelques pratiques de voyages particulières à chacune de nous, quelques manières d'approcher un nouvel espace et finalement quelques pistes de notre condition en tant qu'étudiante-piéton. Finalement, l'enquête agit comme un outil de confrontation par rapport aux données récoltées pendant les jours de terrain dans la ville.

#### **4.2. Limites et biais méthodologiques**

Notre étude n'a de pertinence que si l'aspect temporel est mentionné clairement. Dans la mesure où elle a été réalisée, sur une semaine, au mois de mars 2015, nous ne pouvons pas prétendre à une exhaustivité. La méthode de récolte de données par la caméra a été un des facteurs de cette limite puisque nous avons dû nous familiariser avec le matériel dans un premier temps avant de pouvoir réellement capturer des images utilisables pour notre analyse. Il est également important de relever que seul un plan par espace a été utilisé pour la formuler. Nous ne prétendons donc pas présenter une situation exhaustive de nos espaces de recherche et cette dernière mériterait un approfondissement certain.

De plus, notre étude s'étant déroulée durant la semaine et hors saison touristique, nous supposons que cela change complètement l'affluence dans les quartiers touristiques du Vieux-Port et du Panier.

Finalement, la météo pluvieuse, venteuse et plutôt fraîche a également pu altérer la témérité des Marseillais à se rendre en nombre en bord de mer afin d'admirer les éléments naturels comme nous le verrons dans notre analyse ci-dessous. Ce problème a également altéré la qualité de nos enregistrements puisque le bruit du vent masque des sons de la ville qui, s'ils étaient percevables, nous auraient peut-être permis de développer encore plus notre analyse des ambiances urbaines.

### **5. ANALYSE**

Nous structurons notre analyse en répondant d'abord à chacune des deux sous-questions puis nous proposerons une conclusion ayant pour but de répondre à notre question de départ. Afin de comprendre notre propos, nous vous invitons à lire notre texte en visionnant parallèlement les films dont les liens sont disponibles en notes de bas de page et de se fier aux repères de minutage indiqués entre parenthèses.

#### **5.1. Quels sont les éléments qui entravent le rythme de marche du piéton**

Nous constatons principalement que les éléments susceptibles de produire une modification du rythme de la marche sont comme imaginé d'ordre physique. Ce constat s'impose notamment dans deux de nos espaces étudiés: le quartier du Panier ainsi que le carrefour de Cinq-Avenues.

Afin d'illustrer cette affirmation, nous proposons ici une vidéo<sup>10</sup> illustrant un cas concret de déplacement saccadé dans le Panier. Il s'agit ici d'un bout de film correspondant à notre méthode de l'auto-ethnographie où l'étudiante est confrontée à un espace à priori destiné à la pratique d'un rythme de marche facilité puisque, comme annoncé en début de ce travail, le Panier a été piétonisé. Or cette dernière affirmation peut être remise en cause puisque le premier obstacle, une camionnette, se présentant à la marcheuse illustre parfaitement les

---

<sup>10</sup> <https://vimeo.com/126850652>

propos liés au laisser-faire des politiques marseillais en matière de mobilité douce formulés par Loïc Danguy présentés en introduction.

La ruelle étant étroite, l'arrêt n'est cependant pas nécessaire mais une réflexion de la part du piéton reste indispensable pour aborder la trajectoire idéale à emprunter. Dès lors, ce dernier adapte la position de son corps au fur et à mesure que de nouveaux obstacles physiques apparaissent: tourner les épaules pour s'engager à côté de la camionnette, éviter une poubelle, tourner les épaules de l'autre côté, formuler des excuses à un homme qui semble travailler dans la ruelle, éviter un autre véhicule ainsi qu'un volet ouvert sur la rue. Quand bien même cette danse de l'esquive n'est pas dérangeante pour l'étudiante qui l'a pratiquée puisqu'elle ne dure qu'une dizaine de seconde, il n'empêche que son rythme a été ralenti dans un premiers temps par les nombreux éléments physiques énumérés ci-dessus mais aussi par une éventuelle proximité physique avec un inconnu qui aurait pu être dérangeante si elle n'avait pu être évitée.

Ce dernier élément relève d'obstacles immatériels, découlant immédiatement des obstacles physiques incontrôlables par le piéton dans l'espace tels que les véhicules ou les autres usagers. S'ils sont de prime abord difficilement détectables puisque relatifs à l'individualité de tout un chacun, ils restent cependant vecteur d'un sentiment d'expérience négatif de l'espace comme la sensation de danger pourrait également l'être.

Cette sensation de danger peut être décryptée à l'aide de films tournés au carrefour de Cinq-Avenues<sup>11</sup> où le marcheur doit composer dans un espace qui ne lui est pas favorable puisque de nombreux signaux créent un environnement stressant. L'entrave au rythme de marche y est nettement moins due aux obstacles physiques en soi que dans le Panier qu'à une constellation de détails tels que de bruits de circulation, nécessité de composer avec d'autres piétons dont la trajectoire peut perturber le rythme et peut-être l'envie de s'échapper au plus vite dans une ruelle adjacente plus calme. L'ambiance, sonore et sensorielle, a donc une incidence sur le rythme de la marche.

Certes le feu de circulation régulant la traversée du passage clouté pourrait être considéré comme un empêchement majeur de pratiquer un rythme de marche choisi mais l'obligation de s'arrêter au feu rouge n'est pas toujours respectée. Deux raisons expliquer cette désobéissance et nécessitent une accélération: la première étant la durée trop courte du feu vert (1'01''-1'07''). La seconde pouvant être l'envie ou le besoin de traverser le plus vite possible la route (1'44''-1'54''). Relativement à cette dernière supposition, il est intéressant de relever le fait que lorsqu'un piéton s'élance sur le passage alors que la signalétique est rouge, de nombreux autres marcheurs profitent de cette opportunité pour le suivre créant ainsi un mouvement de groupe qui obligent le flux de véhicules à s'arrêter afin de les laisser passer.

Dès lors, lorsque les piétons évoluent au milieu de cet espace multimodal de transports publics mais également privés, il s'agit plus pour ces derniers de mettre en place des stratégies ayant pour buts d'optimiser le rythme praticable et d'éviter un arrêt tout en gérant le danger potentiel qui peut se ressentir. Comme mentionné précédemment, l'effet de groupe en est une (1'44''-1'54''). A cela peut s'ajouter une gestuelle plus spécifique de la part du piéton. Il tournera probablement de plus nombreuse fois la tête de gauche à droite pour anticiper un éventuel obstacle (2'05''-2'15'') ou indiquera son intention de s'imposer (1'25''), renversant ainsi la hiérarchie a priori existante découlant dans du code de la route mais aussi "la loi du plus fort": un piéton se faisant renverser la une voiture sera a priori plus gravement blessé que le conducteur du véhicule. Le piéton outrepassé donc son probable ressenti du danger pour continuer d'évoluer sans devoir s'arrêter.

---

<sup>11</sup> <https://vimeo.com/126841612>

Notons également le fait que la familiarité avec l'espace que le piéton pratique contribue également à créer une certaine fluidité et donc à une certaine régularité du rythme. Lors de notre entretien avec Loïc Danguy, ce dernier nous a rapporté qu'il était plus facile de traverser le passage piéton lorsque le tram entrait dans le carrefour de Cinq-Avenue puisque sa priorité dans le trafic routier bloquait les feux de tous les autres utilisateurs au rouge. Cette opportunité est d'emblée saisie par les marcheurs lorsque ces derniers ont compris qu'ils disposaient d'une plage de plus de 36 secondes sans trafic routier pour traverser (0'00''-0'36'') malgré la signalétique rouge contre 10 secondes seulement lorsque le feu est vert pour eux.

Au contraire, dans un espace laissé pour ainsi dire vide mais libre à la pratique de la marche tel que le Vieux-Port<sup>12</sup>, le rythme adopté par les piétons est certes lent mais fluide. La rive Nord du Vieux-Port se révèle être une formidable opportunité de ralentir la cadence à laquelle le marcheur est arrivé, souvent par le bas de la Canebière. Hormis deux cyclistes (0'018'' puis 1'40''), un homme pratiquant la course à pied (1'13'') ainsi qu'un autre trotinant devant la caméra (1'46''), tous les usagers de l'espace paraissent préférer un rythme de marche de confort lent mais régulier plutôt que de mettre à profit la possibilité de performance en terme de vitesse rapide offerte par un espace dégagé.

Seule la présence d'éléments physiques anormaux semble perturber cette routine comme notre caméra qui fait tourner quelques têtes (0'01'' ou 2'00'' par exemple). La plupart des passants ont les mains dans les poches et leur tête reste droite ou baissée en regardant le sol. La gestuelle et le rythme semblent calmes et routiniers.

Tout au long des 3'04'' de vidéo, le lecteur est appelé à relever la mixité sociale observable: jeunes et vieux, hommes et femmes, sportifs et personnes à mobilité réduite (1'52'') et, probablement, touristes et locaux. La notion de promenade peut être ici utilisée, elle est d'autant plus justifiée par la clémence de la météo et le paysage maritime. Cette remarque nous permet d'affirmer que même si des éléments physiques ou encore une sensation de danger sont susceptibles d'entraver le rythme de la marche lorsque le piéton pratique un espace sécurisé qui lui est spécifiquement destiné, ce n'est pas pour autant qu'il poursuivra sa cadence régulièrement ou qu'il ne se permettra pas un arrêt pour admirer le paysage. De plus, la condition physique ou socio-démographique importe peu dans ce processus.

Cette dernière affirmation nous permet d'aborder la seconde sous-question relative à la thématique de l'arrêt de la marche. Afin de donner une réponse illustrée, nous réutilisons ici les mêmes figures vidéo que pour notre première sous-question.

## 5.2. Quels sont les éléments qui provoquent l'arrêt du piéton ?

Nous relevons deux types d'arrêts: l'arrêt volontaire et l'arrêt obligatoire.

Cette dernière catégorie s'illustre particulièrement au carrefour de Cinq-Avenues<sup>13</sup>. Découlant directement de l'analyse mentionnée ci-dessus, nous affirmons que si les principaux éléments accélérant ou ralentissant le rythme du piéton sont d'ordre immatériel, en ce qui concerne l'arrêt, le feu de signalisation et les véhicules privés (1'33''-1'45'') sont clairement responsables de ces temps de pause. Quand bien même l'environnement est stressant, ce n'est pas cette sensation qui dicte l'arrêt.

Néanmoins, nous pouvons relativiser cette affirmation puisqu'il semble que ces éléments physiques ne représentent pas une obligation absolue. Il s'agirait plus d'une pause liée à une

<sup>12</sup> <https://vimeo.com/126757645>

<sup>13</sup> <https://vimeo.com/126841612>

incapacité physique ou d'une trop grande prise de risque à traverser suffisamment vite la route à un moment donné: l'homme à la veste en cuir marron sur le trottoir d'en face 1'18''-1'27'' aurait probablement eu le temps de traverser en accélérant mais le trafic en marche ne présente pas suffisamment de sécurité pour le faire, dû par exemple à un mauvais angle de vision.

Cette nécessité de s'arrêter est donc matérialisée au travers de la signalétique routière mais également dépendante d'expériences sensorielles où les sens de la vue et de l'ouïe exercent un rôle fondamental dans l'évolution du piéton dans l'espace. L'arrêt contraint n'a pas été observé dans nos deux autres espaces.

La situation rencontrée par l'étudiante dans le Panier<sup>14</sup> aurait pu nécessiter un arrêt si elle n'avait pu anticiper une trajectoire ainsi qu'une gestuelle permettant la poursuite de son déplacement cependant, ce n'a pas été le cas. Il reste que lors de nos sessions d'observations, nous avons relevé de nombreuses pauses faites par les usagers de l'espace. Nous les qualifions d'arrêts volontaires puisqu'il semblait s'agir de rencontres entre personnes habitant le quartier. De ce fait, l'arrêt ne représente pas seulement une cassure négative dans le rythme de marche du piéton mais également une possibilité d'entrer en interaction avec les autres: saluer son voisin, demander de ses nouvelles, échanger quelques anecdotes et poursuivre sa route. Considéré dans un premier temps comme une perte de temps lors de l'arrêt obligatoire, il permet ici de consolider le tissu social d'un espace de vie, emprunt d'expériences sensorielles et affectives, même si l'échange ne dure que quelques minutes voire quelques secondes.

Dans le cas du Vieux-Port<sup>15</sup>, l'arrêt volontaire prend une ampleur encore différente. L'espace est construit dans le but d'apporter une fluidité du déplacement maximale et c'est en effet ce qui a pu être observé. Les arrêts filmés concerne une rencontre entre un homme et une femme (2'44''-2'48'') qui semblent s'être donné rendez-vous sur la rive Nord du Port. Ils marquent un bref arrêt dans le but de se saluer et de se faire la bise puis ils poursuivent leur chemin côte-à-côte.

Un autre exemple très spécifique se déroule durant le marché aux poissons<sup>16</sup> filmé le mardi matin. Nous supposons que les acheteurs sont marseillais et que d'autres, des touristes probablement, prennent également le temps de s'arrêter pour observer la marchandise et peut-être aussi s'imprégner d'un esprit ou d'une ambiance spécifique recherchée durant leur voyage. De plus, le cadre maritime qu'offre le Vieux-Port est un appel à la pause contemplative: la mer, le fort Saint-Jean marquant l'entrée du port ainsi que les bateaux stationnés sont autant d'éléments participants à l'identité marseillaise qu'à l'envie de les prendre en photo.

## 6. CONCLUSION

La synthèse de l'analyse de nos deux sous-questions de recherche nous permet de donner ici une réponse à notre question de départ.

Le rythme du piéton varie, sans surprise, dans un même espace pour de nombreuses raisons, qu'elles soient physiques ou sensorielles. Il reste cependant intéressant de relever que le principal changement de rythme commun aux trois sites étudiés reste le ralentissement. Une exception est à relever au carrefour des Cinq-Avenues mais il s'agit d'une situation spécifique: les piétons se lançant dans une traversée de la chaussée périlleuse doivent très

<sup>14</sup> <https://vimeo.com/126850652>

<sup>15</sup> <https://vimeo.com/126757645>

<sup>16</sup> <https://vimeo.com/126755399>

souvent terminer au pas de course. De manière générale cependant, une fois la décélération terminée, le rythme du piéton reste constant et le flux de marcheur fluide.

Nous avons supposé, comme mentionné en début du chapitre de contexte, que l'altérité de l'aménagement urbain des espaces étudiés mettrait en avant de grandes différences en terme de vitesse de marche et ce propos doit être nuancé. Si la pratique de la marche est désagréable soit parce que l'espace est engorgé ou qu'il ne plaît pas, le piéton aura tendance à modifier son rythme de marche afin de sortir au plus vite de ce milieu qui le dérange même si cela nécessite une phase de ralentissement. La variation du rythme du marcheur est donc déterminée par la présence ou non de mobilier urbain comme nous en donnons notre définition mais pas seulement: l'interprétation qu'il en fait est prédominante.

Dès lors, le piéton s'accommode ou non des éléments physiques présents dans l'espace dans le but de poursuivre sa route en fonction du temps qu'il a à sa disposition, soit en bravant délibérément les interdictions en traversant au rouge, soit en ralentissant pour admirer une vue ou une ruelle pittoresque. Par conséquent, la variation du rythme de la marche dépend de la volonté de celui qui la pratique et de l'expérience positive ou négative vécue dans un certain espace et moins d'entraves physiques.

L'arrêt est, quant à lui, plus clairement lié à une expérience positive de l'espace. A nouveau, nous citons ici le carrefour des Cinq-Avenues où le piéton doit par moment s'arrêter parce que le trafic automobile ne lui permet plus de progresser mais il ne s'agit cependant pas d'une expérience négative en soi mais d'un aléa de la circulation routière. Nous n'avons du reste jamais été confrontés à une situation où la progression était impossible de se poursuivre.

Les autres exemples mentionnés dans notre analyse relative au Panier ainsi qu'au Vieux-Port relèvent par contre d'une plus-value sociale ou culturelle de la pratique de l'espace en interagissant avec d'autres personnes ou en admirant une plan de vue esthétiquement agréable.

En fonction des extraits de films analysés, nous sommes donc en mesure d'affirmer que le piéton dispose d'une large palette de variation de son rythme de marche allant de l'arrêt total à la course à pied. Le mobilier urbain présent dans l'espace ne force pas forcément à la coupure nette du mouvement sauf si des éléments sensoriels tels que la sensation de danger interviennent. Les émotions positives ou négatives produites par un espace et ressenties par l'individu sont déterminantes en termes de rythme de marche. Il ne suffit donc pas d'aménager des trottoirs larges et des passages piétons reliant les zones piétonnes. L'ambiance urbaine doit être prise en compte pour que les marcheurs urbains se sentent en sécurité et éprouvent du plaisir à pratiquer ce mode de déplacement.

Compte tenu des débats actuels en matière de réchauffement climatique mais aussi de désengorgement des villes en termes de trafic routier, il serait intéressant de poursuivre notre recherche en approfondissant notre analyse à l'aide d'entretien d'une large palette socio-démographique de marcheurs marseillais. Peut-être serions-nous alors à même de formuler des propositions concrètes d'amélioration de l'espace urbain en termes de marchabilité et contribuerions ainsi à l'avancée du débat politique relatif aux thématiques de mobilités.

## 7. BIBLIOGRAPHIE

### 7.1. Ouvrages méthodologiques

**Beaud, S. et Weber, F.** 2012 : *Guide de l'enquête de terrain. Quatrième édition augmentée.* Paris: La Découverte.

**Gumuchian H., Marois, C. et Fevre, V.** 2001: *Initiation à la recherche en géographie.* Paris: Anthropos; Montréal: Presses de l'Université de Montréal.

### 7.2. Ouvrages généraux

**Jardinaud, M. et Paillard, J.-F.** 2013: *Marseille, Les calanques, La Ciotat, Aix-en-Provence.* Paris: Gallimard, collection Géoguide.

**Merlin, P. et Choay, F.** 2010 : *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.* Paris: Presses universitaires de France.

**Peraldi, M. et Samson, M.** 2006 : Centre-ville 1 : vendre, acheter. In M. Peraldi & M. Samson, *Gouverner Marseille. Enquête sur les mondes politiques marseillais* Paris : La Découverte.

**Ronai, S.** 2009. Marseille : une métropole en mutation. *Hérodote*, 135(4), 128-147.

### 7.3. Articles

**Lavadinho, S. et Winkin, Y.** 2005: Les territoires du moi: aménagements matériels et symboliques de la marche urbaine. Communication pour le colloque de l'Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable (OUVDD), 21-23 septembre 2005 Lausanne : Université de Lausanne.

**Piombini, A. et Folète, J-C.** 2007: Vers une définition des ambiances urbaines favorables à la mobilité pédestre. Publication pour le 42 congrès de l'AQTR, 2-4 avril 2007, Montréal.

**Thibaud, J.P., Bonnet, A., Leroux, M., et Thomas, R.** 2008: Les compositions de la marche en ville. In Y. Winkin & S. Lavadinho (Eds.). *Des villes qui marchent, tendances durables en urbanisme, mobilité et santé*, Projet ANR SEST 05 019, Rapport final, Université de Lyon, ENS-LSH.

### 7.4. Sites web consultés

**Projet urbain « Euroméditerranée »**, [En ligne], <http://www.euromediterranee.fr> (consulté le 4.3.2015).

**Quartier du Vieux-Port de Marseille**, [En ligne], <http://www.vieuxportdemarseille.fr> (consulté le 4.3.2015).

**Office du tourisme de Marseille**, [En ligne], <http://www.marseille-tourisme.com> (consulté le 4.3.2015).

**Le Routard, guide touristique**, [En ligne], [http://www.routard.com/guide/marseille/1813/itineraires\\_conseilles.htm](http://www.routard.com/guide/marseille/1813/itineraires_conseilles.htm) (consulté le 4.3.2015).

**Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (France)**, [En ligne], <http://www.developpement-durable.gouv.fr/> (consulté le 7.5.2015).

## 8. ANNEXES

### 8.1. Liens des vidéos présentées

- 7. Fig. (vieux ports marche) : <https://vimeo.com/126757645>
- 9. Fig. (agam) : <https://vimeo.com/126849303>
- 12. Fig. (poissons) : <https://vimeo.com/126755399>
- 17. Fig. (5av gopro) : <https://vimeo.com/126845637>

Nous proposons ici un extrait de la visite guidée proposée par Loïc Danguy sur le carrefour de Cinq-Avenues afin de nous montrer plus concrètement ce que peuvent être les problèmes rencontrés par les usagers. Nous avons choisi ce passage en particulier afin d'illustrer l'implication personnelle et professionnelle de notre interlocuteur en matière de marchabilité à Marseille.

- 19. Fig. (5 av analyse): <https://vimeo.com/126841612>
- 10. Fig. (piétons en ville) : <https://vimeo.com/126856314>
- Eau : <https://vimeo.com/126857756>

### 8.2. Grilles d'entretien

#### AGAM

Quel diagnostic de la marchabilité à Marseille faites-vous?

Quelles améliorations ont-elles été faites? Est-ce que les projets sont actuellement menés à terme?

Quels ont été les éléments/aménagements effectués dans le but de proposer des espaces accessibles aux piétons?

Que vous évoque le fait de "marcher dans Marseille"?

Comment fonctionne le principe de zone piétonne dans le Panier?

#### « Piéton en Ville »

Que signifie pour vous « être piéton à Marseille » ?

A quoi pense-t-on quand on parle de marchabilité à Marseille en général ?

Quand est-il de la marchabilité dans nos trois espaces d'étude, à savoir le Vieux-Port, le Panier et le carrefour de Cinq-Avenue ?

Pour quelles raisons avez-vous nous proposé d'autres espaces d'étude ?

#### Grilles exploratoires pour l'auto-ethnographie:

Comment se renseigne-t-on avant de partir (internet, amis, littérature, etc.) ?

Qu'est-ce que l'on cherche à savoir ?

Comment on réagit dans la ville en cas de problèmes ?

Quelle représentation de la marche à Marseille se fait-on ?

Combien de temps est-on prêt à marcher dans une ville ?

Est-ce qu'il y a des restrictions personnelles temporelles (horaires de nuit?) ou de lieux ?

### 8.3. Planning semaine de terrain

	lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
8		parcours au "je" collectif		parcours au "il"	
9					
10			AGAM, rendez-vous Vincent Tinet Cannebière 9		
11					
12					
13		visionnage /analyse		visionnage /analyse	
14			rencontre avec l'étudiant de géo		
15	visite de la ville avec Henrik Sturm				
16					
17		visionnage /analyse	"Piétons en ville" rendez vous avec Loïc Danguy		
18		Retour sur le parcours de lundi			