ACCUEIL TRANSIT ERRANCE

PSYCHOSOCIOLOGIE DE LA GARE

P. Korosec–Serfaty
F. Aubertel-Verrier
V. Schwach
D. Schall
Groupe d'étude de psychologie de l'espace
Institut de Psychologie sociale – Strasbourg

PHENOMENOLOGIE DE LA GARE

L'appréhension de la gare s'inscrit par nature et apparemment d'emblée dans le contexte spécifique du voyage. C'est dire qu'on aborde ce lieu dans un état d'esprit particulier, celui du départ, de la rupture avec un lieu, avec un milieu humain aussi.

La gare comme lieu de départ

Si la gare constitue le "vrai" point de départ et représente la première concrétisation du voyage, elle est aussi le premier but, le lieu à repérer, à identifier, à associer au voyage. En d'autres termes, il faut d'abord s'y rendre et ce déplacement vers la gare reste un acte préliminaire, qui n'engage pas encore totalement le sujet. Arrivé à la gare, celui-ci prend son billet. "Prendre son billet" tout comme "aller à la gare" est de l'ordre des préliminaires, de la série des actes réversibles. L'irréversibilité ne survient qu'avec le démarrage du train, le voyageur se sentant alors totalement engagé par son acte.

Aller à la gare signifie le franchissement d'une succession de frontières psychologiques : quitter son "chez soi", prendre un moyen de déplacement, quitter celui-ci, etc... Il s'agit autant d'un déplacement physique, topologique, que psychologique équivalent dans ce cas à l'identification d'un lieu.

L'arrivée à la gare est aussi progressive, et, avant même de pénétrer dans le lieu dit "gare", on se trouve déjà largement "à la gare", dans la mesure où taxis et autobus s'arrêtent à un "arrêt gare", qu'il faut franchir la "place de la gare" etc... La gare déborde donc sur l'espace qui l'entoure (I.S.U.) ce que traduisent les dénominations "place de la gare", "hôtel de la gare", etc...

Enfin, la nature du déplacement vers la gare, sa qualité, pénible, compliquée, agréable est déjà mise au compte du lieu dit "gare". Le statut de cet espace est donc autant constitué par ses caractéristiques propres, de nature physique et psychologiques, que par celles des situations vécues avant de s'y rendre.

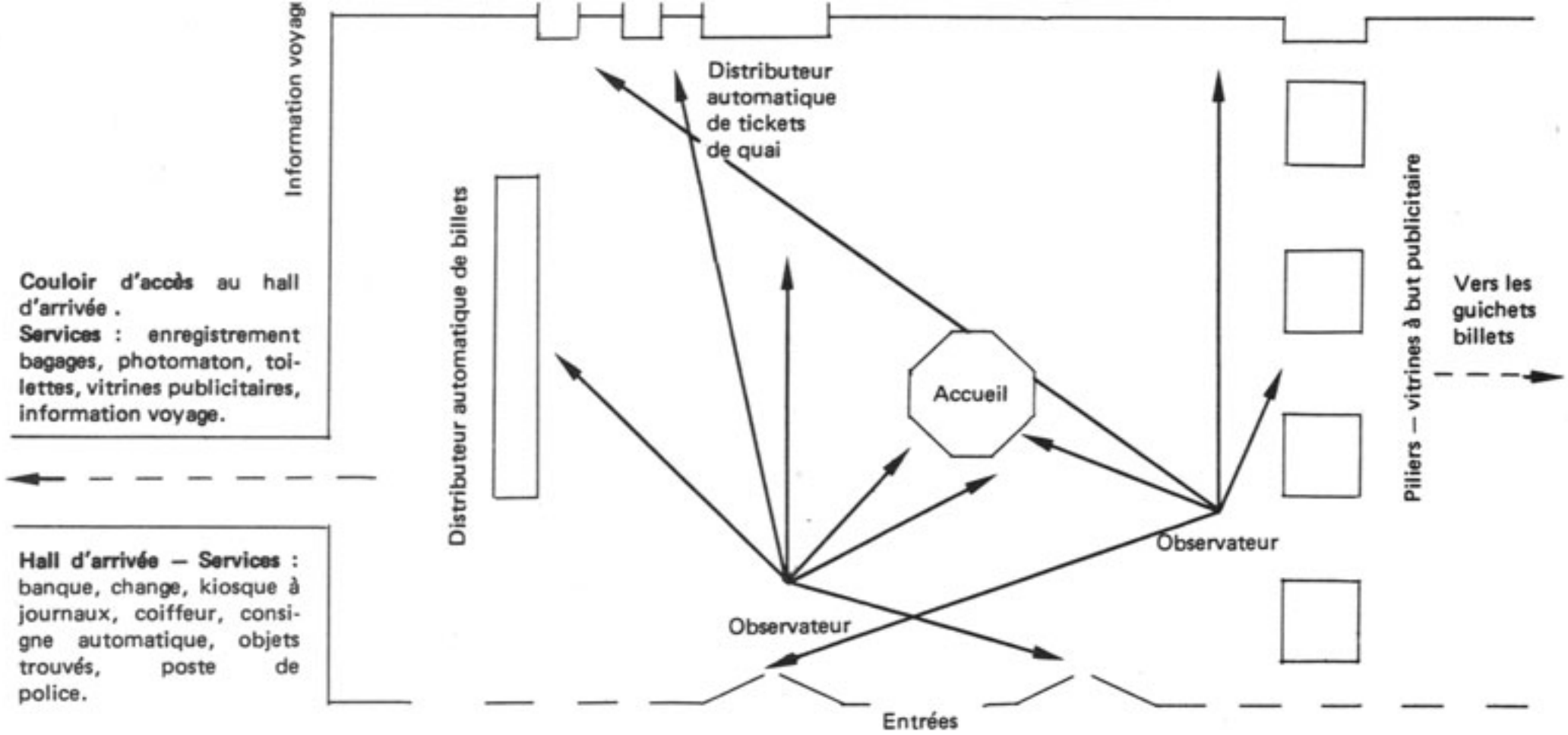


Fig. 1 — Dans l'analyse des divers aspects de la gare, la disposition des services représentés ici à titre illustratif mais correspondant à un équipement réel fait apparaître les rôles de ce lieu qui sera tout à la fois un lieu de départ (fonction principale), un lieu d'errance, un espace d'accueil, un lieu de repère, de services, de rencontres fortuites et de refuge.

1

2

Photos 1 et 2 : la gare, lieu de départ
La gare considérée dans sa fonction principale (lieu de départ) permet de déterminer trois types de comportements : — fonctionnels, — secondaires, — marginaux.
Les comportements fonctionnels constituent la séquence principale des comportements du voyageur et se composent d'une série d'actions à accomplir : achat d'un billet, le composter, etc et d'une série de déplacements à effectuer : aller au guichet, se diriger vers les quais; en fonction de ces actes, deux composantes seront déterminées par l'usager: la vitesse et la trajectoire en tant qu'elles résultent des aptitudes physiques et de la disponibilité temporelle.

La gare; lieu d'errance

La gare est probablement l'un des espaces urbains où la conscience du temps est la plus aiguë. C'est là que tous tentent d'établir un véritable budget temps, si limité soit-il, afin d'être en mesure de prendre le train à l'heure dite. Le caractère définitif et apparemment arbitraire de l'heure du train, sa nature à la limite fatale, sont à la base de cet effort d'évaluation des actes à accomplir avant de prendre le train, et contribuent à cette conscience plus ou moins bien dominée du temps qui passe. Cet éveil du sujet peut déboucher sur l'ennui, l'anxiété, etc... selon la personnalité du sujet. Mais le fait primordial est qu'il débouche sur une perception particulière de l'espace de la gare, qui devient ainsi le lieu
— d'où l'on part, d'où l'on s'arrache parfois,
— de la fuite, de la course
mais aussi, fondamentalement,
— de l'attente
et donc aussi, par voie de conséquence, celui
— de l'errance.
Ainsi se trouve précisée une situation psychologique tout en paradoxes entre le départ et la rupture d'une part, l'attente et le séjour sans but d'autre part. Le voyageur "stationne" dans la gare. Il récupère alors ce temps disponible pour d'autres actes : acheter un journal, aller prendre un verre au buffet, etc... Tous ces actes se verront conférés un sens particulier du fait même de la conscience aiguë du temps qui passe, du fait même de l'obligation d'établir une évaluation du temps nécessaire à leur accomplissement. Il sont destinés à "tuer le temps" et ils sont donc par là-même accomplis avec plus ou moins d'ennui ou de désagrément.

Figure 2

Certains ne se proposent pas d'aménager le temps d'attente et se contentent de "stationner" dans le hall ou sur le quai. Survient alors une problématique du "stationnement" qui comporte d'abord un versant psychologique, car le voyageur reste centré sur le problème du temps (le temps ne passe pas), puis un versant psycho-social; comment exister au sein de la foule du hall. En particulier comme nous le verrons plus loin, l'observation montre que l'être ainsi en stationnement cherche à aménager une zone "privée" autour de soi, donc de se couper quelque peu de la foule environnante. (Fig. 2 et 3)

Mais ces actes "en plus" sont ceux-là même qui contribuent principalement à conférer à la gare son rôle profond d'espace d'accueil. Le rôle va se trouver confirmé et souligné par le fait même qu'elle n'accueille pas seulement les voyageurs, mais aussi tous ceux qui les attendent, les accompagnent, tous ceux qui contribuent à créer l'atmosphère du voyage, du départ et de l'arrivée.
Outre les voyageurs et l'ensemble des accompagnateurs, la gare se présente comme l'espace d'errance de différentes catégories de marginaux : clochards, oisifs de différents bords, déracinés, travailleurs immigrés même pour lesquels la gare est un point de rencontre animé, abrité, facile à trouver, pourvu de petits commerces, d'un buffet, etc...
Enfin et surtout, la gare est le lieu public et anonyme par excellence. Son caractère public renforce l'anonymat du séjour, comme la probabilité de rencontres hasardeuses. C'est en grande partie de cette errance anonyme, de la solitude de ces êtres marginaux, que provient la connotation négative de la gare – souvent accentuée par son aménagement riche en recoins sombres, son entretien négligé, ou tout simplement sale. A certains moments de la nuit, l'affluence étant moindre, elle devient le lieu de l'errance douteuse, de la solitude, de l'imprévu, du louche... et, par conséquent, lieu du contrôle par les patrouilles de police.

La gare ; lieu de repère

Pour l'étranger, la gare constitue un premier point de repère dans la ville. Elle est généralement associée par tous à l'idée de centralité même si son implantation dans la ville est périphérique (I.S.U.). La gare comme monument s'inscrit aussi dans le réseau des points forts de la ville que relient entre eux les principales voies de circulation.

La gare ; lieu de services

Associée d'abord à la fonction de voyage, la gare propose une série de services aux voyageurs : renseignements, consignes, kiosque à journaux, buffet, débit de tabac, souvenirs, photomation, photocopies, coiffeur, etc... Ces services étant proposés en dehors des heures d'ouverture habituelles, en soirée et les jours fériés, ils attirent inévitablement d'autres usagers que les voyageurs. A ce titre encore, la gare est un lieu d'accueil, de séjours plus ou moins éphémères mais fréquents.
Là encore, les services ne se cantonnent pas au lieu juridique de la gare, mais débordent sur l'espace adjacent qui abrite des cafés, des hôtels,

Types de comportement en fonction du temps . Le rôle du temps est primordial dans le cas de voyage en chemin de fer ; il engendre diverses attitudes :
– La séquence principale pose : observée lors d'un voyage quotidien elle correspond à une véritable programmation des déplacements.(photo 4)

4

– La halte : lorsque le capital temps est un peu plus long, il permet l'arrêt devant un kiosque ou la consultation des horaires (photos 5 et 6)
– L'attente : si la marge de temps disponible est plus importante, il devient alors nécessaire de "perdre du temps", soit en aménageant son temps : boire un verre au buffet, écrire, soit en stationnant

5

restaurants, agences de voyage, services postaux, la police, etc... Tous ces services ont un rapport direct avec les besoins du voyageur, mais ils profitent du caractère de centralité de la place de la gare et drainent ainsi des usagers non-voyageurs. En retour, leurs implantations accentuent la connotation de centralité du lieu, et l'on pourra comparer la place de la gare à un petit centre-ville.

Figure 3

La gare est un véritable lieu d'accueil, tant pour le voyageur que pour certains marginaux. Elle est aussi le lieu priviliégié de la rencontre fortuite, et devient parfois, par son caractère public, une sorte de refuge. Le grand nombre des fonctions de la gare devrait conduire à repenser son statut. Spontanément, les responsables des gares associent celles-ci au voyage alors que c'est le voyage et son caractère public qui font d'elle à la fois un espace de transition et de séjour. Les usagers perçoivent parfois l'importance de cette fonction d'accueil (A. Samie) qui, nous le verrons, est réduite à sa plus simple expression dans le cas qui nous occupe.

Photo 3 : les comportements secondaires et marginaux. Les comportements secondaires constituent des sous-séquences ayant un rapport moins évident avec le voyage mais toujours en liaison avec lui — Ex. : achat d'une revue — alors que les comportements marginaux n'ont pas de rapport direct avec l'une des fonctions de la gare et créent des fonctions nouvelles : manger, dormir, jouer.

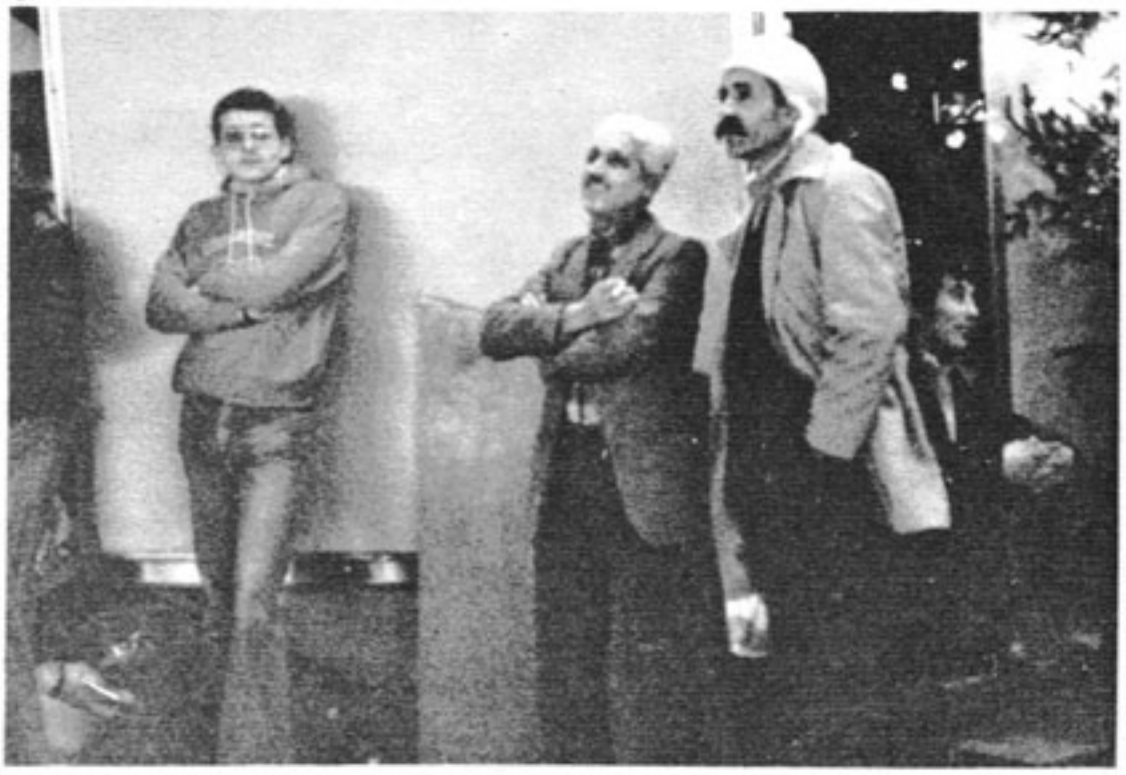
3

Statut psychologique et social de la gare

Espace public, la gare est en principe le lieu de l'anonymat et, par là même de la liberté d'action ou d'usage. Mais tout espace public est celui de la liberté surveillée, dans la mesure même où nul n'est censé revendiquer à son sujet les moyens d'une véritable appropriation (P. Korosec-Serfaty). Comment alors déterminer les limites de cette liberté ? Par référence aux fonctions claires, avouées et sans ambiguïté de cet espace, à savoir le voyage. C'est pourquoi la gare, dont chacun sait qu'elle n'est pas seulement le point de départ pour un voyage, fera l'objet de contrôles qui s'exerceront précisément à l'encontre de tous ceux qui sont susceptibles de détourner son usage premier ou de contribuer à son image négative : clochards, marginaux, oisifs, groupes de jeunes, se réfugiant là quelques instants, etc... Aussi l'attitude de surveillance simple peut-elle évoluer parfois vers la sanction pure et simple puis se rattacher, redevenir plus souple, se durcir etc... contribuant ainsi à assurer la durée de son rôle d'espace d'accueil.

Sur le plan physique, la gare est un lieu clos pourvu de portes, de murs etc..) mais accessible. Parce qu'elle est pauvre de limites, elle exige toutes sortes de comportements d'accommodation, qui viennent souligner, s'il en était besoin, que la gare, espace public intérieur ne jouit pas du même statut que la place de la gare, espace public à ciel ouvert, qui en devient par conséquent bien plus libre, anonyme, active et moins contrôlée que le hall de gare lui-même.

6



— le comportement de séjour : caractérisé par une forme d'appropriation de l'espace, disposition des bagages autour de soi, "aménagement d'un "refuge" (Fig. 4, 5 et Photo 8)
La halte, l'attente, le séjour, permettent certaines formes d'appropriation de l'espace. Considérée comme un simple lieu de passage, la gare n'offre aucun banc ni fauteuil au public. L'aménagement de la gare n. c. ce qu'est de fait la gare, c'est-à-dire un lieu caractérisé par la halte, l'attente et également l'errance qui se manifeste lorsque le temps disponible est illimité et le fait d'individus qui ne songent pas à prendre le train (clochards, oisifs, etc...).

UN LIEU D'ACCUEIL NIÉ

S'il est vrai que le plus grand nombre se rend à la gare pour prendre le train, il est également vrai que tout un chacun a l'occasion de s'y rendre pour accueillir un visiteur, utiliser les services de la gare, et donc obligé d'y "séjourner" brièvement, d'attendre, d'exprimer des sentiments privés, d'être témoin de l'affirmation du privé d'autrui. En d'autres termes, la gare est un lieu d'accueil pour le plus grand nombre, alors que son aménagement ne révèle que sa fonction de lieu de transit. Peut-être les raisons d'une telle inadéquation entre les fonctions et le statut psychosocial réels de la gare et son aménagement se résument-elles dans l'obligation de contrôler un lieu de passage et donc de mouvement et d'anonymat, dans celle aussi de décourager le séjour de cette petite minorité de marginaux dont nous avons évoqué la présence permanente. Mais alors il devient important de développer quelques faits :
— le marginalisme ou la situation marginale de ces individus trouvent leurs raisons ailleurs, hors de la gare, si l'on ose dire.
Cet ailleurs, on peut l'appeler l'organisation sociale, la personnalité du sujet, etc.. Quelle que soit l'explication qu'on en donne, le marginalisme s'élabore ailleurs, et la gare n'offre qu'un lieu, un lieu entre autres, pour le vivre. Ce ne sont pas des contrôles ponctuels ou permanents qui changent le fait de son existence. La gare accueillera donc quelques marginaux aussi longtemps qu'elle sera un lieu de transit et d'anonymat, donc tant qu'elle sera une vraie gare et non un poste de contrôle de police.
— D'autre part, ce n'est pas l'absence d'aménagement adéquat, ce n'est pas la disharmonie ou non congruence entre les fonctions réelles et l'état de la gare qui décourage les divers types de séjour. Simplement le coût psychologique du séjour s'en trouve augmenté. Plus encore, il n'y a que quelques catégories de personnes qu'une telle disharmonie décourage :
* celle qui peut consommer au buffet de la gare, c'est-à-dire qui peut acheter quelque chose dont elle n'éprouve pas nécessairement le besoin.
*celle qui peut séjourner seule au buffet, c'est-à-dire ni les enfants, ni nombre de personnes handicapées, nombre de personnes âgées, et même souvent ni les femmes non plus !
Il faut souligner que cette négation des fonctions d'accueil de la gare n'empêchent pas ces dernières de s'affirmer, mais de s'affirmer avec plus de peine, au prix de plus d'efforts de la part des persévérants et obstinés, et au détriment de beaucoup d'autres.

Bibliographie :

Travail réalisé par l'Institut de Psychologie sociale de l'Université de Strasbourg.

Hall E.T. — La dimension cachée — Paris — Seuil 1971

Hall E.T. — Le langage silencieux — Paris — Mame 1973

Goffman E. — La mise en scène de la vie quotidienne — Paris — Minuit 1973

Korosec-Serfaty P. — Appropriation de l'Espace Actes de la 3e Conférence Internationale de Psychologie de L'Espace — Bruxelles — Neuf 78

Krüse — "On privacy" conférence présentée au cours des séances de travail du Groupe d'Etude de Psychologie de l'Espace - Institut de Psychologie Sociale — Strasbourg

ISU— L'espace de la gare—ISU—Paris 1974

Samie A.— L'appropriation de l'espace dans les gares de la banlieue parisienne in "Approriation de l'espace", éditeur scientifique P. Korosec-Serfaty, Bruxelles—Neuf 1978

Schwach Victor—"Les files d'attente"—Thèse de doctorat du 3e cycle—Institut de Psychologie Sociale—Strasbourg 1978.

Figures : Vlade Namumovsky — Lund (Suède)

Photos : E. Martre — Strasbourg (France)

Une suite de l'analyse des lieux d'accueil privés et publics sera publiée dans nos éditions d'octobre et de décembre