

Mon RER et moi

Anne Jarrigeon et Sylvie Fol, « Mon RER et moi », café géographique animé par Bénédicte Tratnjek, 25 octobre 2011, Café de Flore, Paris.

Le 25 octobre 2011, de nombreux Parisiens s'étaient réunis au café de Flore pour venir écouter [Sylvie Fol](#) (professeur en aménagement et urbanisme à l'Université Panthéon-Sorbonne, spécialiste des inégalités sociospatiales et des politiques de lutte contre les ségrégations urbaines, notamment auteur de *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*, Belin, 2009) et [Anne Jarrigeon](#) (anthropologue et maître de conférences en urbanisme à l'Université Paris-Est, qui a consacré sa thèse, *Corps à corps urbains. Vers une anthropologie poétique de l'anonymat parisien*, à la foule anonyme et au statut du corps dans la ville contemporaine) sur le thème « Mon RER et moi ». Dis-moi comment tu prends ton RER, je te dirais qui tu es...



« Mon RER et moi »

Source : Annonce du café géo sur le blog [Géo trouve tout](#), 10 octobre 2011.

Bénédicte Tratnjek donne le coup d'envoi en interpellant l'auditoire sur ses propres mobilités à Paris : prendre les transports en commun constitue une expérience spatiale, qui, si elle semble au premier abord « banale », présente également un nœud d'interrogations autour des questions de mobilités ordinaires dans une perspective de (non-)appropriation (des transports, de la ville...). Les deux intervenantes ont été invitées à confronter deux volets de la question de la pratique du RER [1] : que fait-on *dans* le RER ? Comment vit-on *hors* du RER,

comment s'adapte-t-on lorsque l'on en est exclu ? Mobilités et immobilités dans le RER, c'est le débat de la soirée.

Bénédictte Tratnjek rappelle qu'aujourd'hui, de nombreux chercheurs se sont emparés de la question des mobilités : pourtant, nos deux intervenantes en ont une approche particulière : comment en vient-on à travailler sur la question des mobilités, alors que les recherches de Sylvie Fol sont centrées sur la question des ségrégations et d'inégalités sociospatiales, et celles d'Anne Jarrigeon sur les stratégies individuelles et collectives qui permettent de se « placer » dans la foule. Sylvie Fol explique que c'est justement son travail sur les ségrégations et les politiques urbaines [2] qui l'ont amenée à mettre en exergue la question des transports et des (im)mobilités : ces inégalités se traduisent dans l'espace (comment se développent ces inégalités socio-spatiales entre différents territoires), puisque dans les quartiers pauvres, les ménages ne se comportent pas de la même manière vis-à-vis de la mobilité, mais également par le biais de rencontres professionnelles, notamment de chercheurs travaillant sur le thème de la dépendance à l'automobile [3]. Anne Jarrigeon, quant à elle, a été amenée à travailler sur ces questions par son recrutement au sein du laboratoire [Villes, Mobilités, Transports](#) de l'université Paris-Est, recrutement lié à ses travaux sur l'expérience des transports en commun, sur la foule ordinaire mais aussi sur les usages téléphoniques de la mobilité comme le téléphone portable.

Bénédictte Tratnjek interroge donc Anne Jarrigeon sur son travail d'anthropologue qui a observé et enquêté sur les pratiques des Parisiens dans le RER. Les gens écoutent leur baladeur ou utilisent leur téléphone portable : a-t-on encore le sentiment de la mobilité dans les transports en commun ? Anne Jarrigeon explique que, le plus souvent, le trajet est conçu comme un déplacement ayant une origine et une destination mais le temps entre ces deux points de l'espace n'est pas réellement questionner. Même si ce temps de trajet peut avoir une extension longue, s'il peut être générateur de stress (retard...), au quotidien, le RER n'est pas transparent pour les gens. L'utilisation du RER donne lieu à toute sorte de pratiques routinisées pour s'approprier son espace. Anne Jarrigeon a particulièrement étudié le RER A, selon elle le plus « nippon » et l'un des trains citadins les plus fréquentés au monde (1 million de voyageurs par jour), dans le cadre de ses travaux sur la foule et l'anonymat. Et cette expérience de la densité s'accompagne d'une expérience de la souffrance, de la pénibilité. Elle prend l'exemple des femmes enceintes à qui l'on ne cède que rarement sa place dans un RER bondé, qui font le pari de rester debout en se disant que le trajet est court, et qui n'osent plus en demander une, si jamais le RER s'arrête en raison d'un quelconque dysfonctionnement par exemple. L'une des premières modalités de la souffrance dans le RER, est une souffrance physique quotidienne dans le méli-mélo des corps aux heures de pointe. Le temps de transport est en général considéré comme du temps perdu. Or ce temps perdu, les usagers l'utilisent entre sudoku (qui a même rendu « ringards » les mots croisés, et doit son succès, en grande partie, à ces temps de transport quotidiens), lecture ou encore jeux sur les téléphones portables. Même si le temps de transport est un temps dans lequel on est captif, ce n'est pas seulement une non-expérience.

Bénédicte Tratnjek reprend cette notion de « captivité » pour interroger Sylvie Fol sur un autre volet de la mobilité : qui sont les « captifs » qui se trouvent *hors* du RER, les exclus des transports en commun, ceux pour qui prendre le RER reste marginal dans leurs pratiques spatiales ? Qui sont également les acteurs qui produisent des politiques pour lutter contre cette ségrégation par les transports ? Sylvie Fol précise d'emblée qu'il y a différentes formes d'exclusion. La mobilité étant vue aujourd'hui comme une valeur essentielle et dominante des sociétés urbaines, si on ne peut pas bouger, on ne peut pas accéder aux lieux et aux possibilités qu'offre la vie urbaine. De cette norme de la mobilité qui s'impose aux sociétés, il existe des exclus : il y a une forme d'exclusion par le revenu puisque par exemple parmi la catégorie des plus pauvres, seule la moitié des ménages a accès à l'automobile. Un autre élément concerne les inégalités socio-professionnelles, les ouvriers et les employés ayant des possibilités de se déplacer pour avoir accès à l'emploi qui sont moindres qu'un cadre. Il existe en outre une inégalité du point de vue de l'espace où l'on habite (banlieue déshéritée, quartier périurbain éloigné ...). Enfin, une inégalité selon le genre, notamment dans le cas significatif de mères de familles monoparentales qui doivent gérer les contraintes de la vie familiale et de l'emploi, ce qui représente un coût économique et un coût de gestion du temps. Par ailleurs, dans la manière de considérer la mobilité dans nos sociétés, il semble assez évident, quand on regarde l'évolution récente des politiques urbaines ou des politiques d'accès à l'emploi, qu'elles se sont transformées. La première étape à partir des années 1990, a été de désenclaver les quartiers les moins bien dotés en transports collectifs. Après cette première phase de tentative d'égalisation, la deuxième étape que l'on peut voir émerger à la fin des années 1990 est une phase d'individualisation des politiques de mobilité. Chaque individu doit se conformer à la norme de mobilité et les politiques vont se recomposer, par des politiques tarifaires (préférentielles pour les individus sans ressources, les chômeurs...), par des aides à la location de voiture ou à l'obtention du permis de conduire pour aller travailler... Ces différents dispositifs d'aides, complexes et coûteux par ailleurs, doivent favoriser l'accès à cette norme sociale de la mobilité et reposent sur une forme d'injonction à la mobilité. La question que l'on pourrait ainsi se poser, d'après Sylvie Fol, n'est-ce pas celle d'un droit à l'immobilité, laissant les gens plus libres de leurs choix, et faire en sorte que les personnes puissent bouger moins et de manière plus facile s'ils le souhaitent ?

Bénédicte Tratnjek précise que cette question de « l'incitation à bouger » est l'un des axes de l'ouvrage de Sylvie Fol : *La mobilité des pauvres*. En croisant les deux analyses de Sylvie Fol (sur les exclus de la mobilité) et d'Anne Jarrigeon (sur les expériences spatiales dans le RER), on en vient à se demander ce qui est vécu dans le RER : est-ce une reproduction des ségrégations de la ville ? N'y a-t-il pas d'autres ségrégations qui se mettent en place ? Sommes-nous égaux dans le RER ? Anne Jarrigeon revient sur la question de l'injonction à la mobilité lorsque cette dernière composante est incorporée par les gens, lorsqu'ils se l'approprient, alors qu'on attend plutôt d'eux qu'ils ne le fassent pas, ils bougent quand même. Elle prend l'exemple des « jeunes de banlieue », catégorie construite et stigmatisée, assignée à une identité géographique lorsqu'ils sortent de cette banlieue, identité elle-même

largement issue d'une géographie imaginaire. Elle s'est intéressée, dans ses travaux, aux Halles, qui sont un lieu de confrontation des identités, doublé d'une mauvaise réputation (largement imaginaire), et qui est un espace qui vit largement par ces jeunes. Or, c'est un espace où l'on doit bouger, faire des tours, sans s'arrêter. Les Halles sont régies par une véritable injonction à circuler. Ces jeunes sont heureux d'être en mouvement, d'emprunter le RER, de se l'approprier physiquement, graphiquement, d'inventer des ambiances qui sont les leurs dans les wagons, et avant tout heureux d'arriver dans Paris parce qu'ils y sont un peu plus tranquilles que sur le trajet. C'est également une géographie particulière, pour certains, « Paname » étant assimilé à la Défense. Ils s'y sentent vraiment anonymes, et ce qui est en jeu ici, c'est l'expérience de l'altérité que permet la mobilité. On peut également partir d'un autre cas, peut-être moins traité, en rapport avec l'accessibilité aux transports. Cette accessibilité, d'après Anne Jarrigeon, est conçue de façon très théorique. Mais, en tant que femme, est-on anonyme de la même façon dans certains lieux ? Si on est handicapé, noir, etc. ? L'espace public est théoriquement accessible aux femmes autant qu'aux hommes, seulement, l'expérience est très différente. Quand on est une femme, on se pose davantage la question de la densité, de ce qui touche le corps, qu'est-ce qui m'a frôlé ?, etc. Les femmes mettent au point une multitude de stratégies d'évitement et de contournement pour faire avec cette réalité urbaine sexuellement différenciée.

Bénédicte Tratnjek poursuit en demandant à Anne Jarrigeon si le trajet du RER A est vécu de la même façon sur tous ses tronçons, ou si l'expérience spatiale ne varie pas quand on se trouve dans Paris intra-muros et sur les tronçons extérieurs au boulevard périphérique. Ce dernier ne constitue-t-il pas un seuil entre deux manières de prendre et de vivre le RER ? La question de la centralité est-elle pertinente pour aborder les mobilités *dans* et *hors* du RER ? Pour Anne Jarrigeon, si on a tendance à considérer que ce temps de transport est du temps perdu, on a aussi tendance à considérer que les wagons de RER sont des « non lieux » au sens de Marc Augé. Pourtant, le RER compose bien un lieu ou plutôt des « lieux » avec une épaisseur, des composantes matérielles et symboliques qui conforment les pratiques et les imaginaires citadins. Cependant, l'expérience montre que les usagers en font des lieux, parfois intimes (on est collés les uns aux autres, on se maquille dans le RER...), et on transforme l'espace par ce biais. On réinvente ces espaces. Par ailleurs, de Cergy aux Halles par exemple, on passe du train de banlieue au métro souterrain, et la question des « mises en vue » est de ce point de vue importante. Le transport en commun en banlieue met en vue la banlieue, tandis qu'au seuil de Paris, on plonge dans le souterrain. Toutefois, les RER n'est jamais totalement le métro, mais ce qui se passe à l'extérieur transforme ce qui se passe à l'intérieur du moyen de transport. Sylvie Fol revient, pour sa part, sur la question de l'accès à la centralité et des pratiques de mobilité des plus démunis. Il y a une catégorie de population particulière qui a une mobilité forte quelle que soit l'appartenance sociale : ce sont les jeunes. Ils se déplacent et ont une pratique large de l'espace urbain, souvent avec des trajets balisés et des lieux qui leur servent de repères. Pour d'autres catégories de population, la mobilité hors du voisinage est quelque chose de moins accessible. Il y a une partie de la population qui ne fait pratiquement jamais l'expérience de la centralité. A Saint Denis, dans les quartiers démunis, une partie non

négligeable de la population ne se déplace pas ou peu en dehors du quartier. Mais ces pratiques de restriction des mobilités permettent aussi de vivre dans un environnement proche, sécurisant et qui bien souvent possède les ressources dont on a besoin. Pour les jeunes, c'est différent car ils ont besoin de la confrontation à l'altérité et donc de la centralité.

Bénédicte Tratnjek précise que les travaux de Sylvie Fol ne sont pas restreints à la France, mais que son ouvrage *La mobilité des pauvres* propose une approche comparative entre la France, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis. Dans ces trois pays, l'urbanisation et la morphologie urbaine ne sont pas similaires : vit-on la mobilité de la même manière en France, en Grande-Bretagne ou aux Etats Unis ? Et de ce fait, pense-t-on les aménagements pour lutter contre les ségrégations sociospatiales et les inégalités face à l'accessibilité aux transports en commun de la même façon ? Pour Sylvie Fol cette question est complexe et il faut éviter les explications culturalistes. On peut cependant trouver des explications dans les structures de la ville. Par exemple, dans les villes américaines de la côte ouest, celles-ci étant construites pour l'automobile, la question des mobilités ne se pose pas de la même manière. Ce sont des villes où la fréquentation des transports en commun est marginale, notamment pour les populations aisées. Les réseaux de bus sont relativement bien développés dans ces villes, mais sont surtout utilisés par les personnes pauvres dont les lieux de résidence se situent généralement en centre-ville. Pour les individus avec qui elle a pu travailler, la notion de proximité est par ailleurs bien différente aux Etats-Unis où les distances et les échelles sont décuplées par rapport à la France.

Pour clore ce café géographique, Bénédicte Tratnjek interroge les deux intervenantes sur le passage des sciences humaines de la question des transports à celle des mobilités, concept plus englobant qui semble aujourd'hui « dominer » la recherche. Doit-on « bannir » l'approche par les transports au profit de celle de la mobilité ? Ce passage d'un paradigme à l'autre a-t-il une influence sur les décisions et les actions politiques dans les tentatives d'aménagement ? Anne Jarrigeon souligne que le terme de mobilité est devenu le terme le plus important d'un point de vue historique, mais qu'il y a encore, notamment dans son laboratoire des gens qui parlent et tiennent à la notion de transport, étant donné qu'elle est liée à des structurations professionnelles et qu'elle met au cœur de la réflexion les dispositifs techniques. Pour Sylvie Fol, la notion de mobilité connaît un certain succès car elle intègre une dimension sociologique, anthropologique, philosophique de l'expérience du transport. On est ainsi passé d'une vision technicienne et économique à une vision plus centrée sur les usagers. Ces deux dimensions restent toutefois complémentaires.

Débat

C'est un débat animé qui a suivi ce café géographique, où l'auditoire a fait part de ses propres expériences dans les transports en commun, a évoqué des souvenirs de pénibilité, des anecdotes sur des situations extraordinaires, des pannes de RER qui ont eu pour conséquence

des rencontres imprévues, des réactions de conducteurs de RER ou de métro qui ont su créer une ambiance amicale dans les transports de manière à permettre aux usagers de ne pas paniquer. La ligne 13 bondée mais vécue comme « pas différente d'une autre ligne », le cas des poussettes très volumineuses dans les autobus qui ne prennent la place de 5 usagers là où les anciennes poussettes étaient plus commodes, ou encore l'expérience d'un jeune étudiant qui a travaillé 2 mois comme conducteur sur la ligne du RER C et qui ne comprenait pas cette représentation des RER « toujours en retard »... ont été autant de témoignages sur lesquelles nos deux intervenantes ont apporté des éclaircissements sur les mobilités vécues comme du temps « utile » mais aussi comme des épreuves.

Anne Jarrigeon a proposé le terme de « réguliers » pour évoquer les personnes qui prennent quotidiennement les transports en commun. En quoi est-ce important de les distinguer des autres personnes dans les transports ?

Anne Jarrigeon : pour certaines personnes, cette expérience se réalisait, qu'au quotidien elles pouvaient croiser les mêmes personnes car elle prenaient le train aux mêmes horaires. Finalement parmi les anonymes, certains sont des inconnus reconnus en quelque sorte, des familiers. Cela représente une des expériences singulières des transports en commun que les statistiques ne peuvent prendre en compte.

Bénédicte Tratnjek évoque une expérience personnelle, qui arrive à des très nombreux Parisiens et plus encore aux non-Parisiens : le problème de véhiculer des bagages lorsque l'on transite dans Paris vers les gares ferroviaires via les transports en commun. Difficile de se mêler et de se faufiler à la foule sans la perturber, difficile également de ne pas se sentir gêné d'avoir des bagages. On a abordé le cas des ségrégations sociospatiales, des ségrégations genrées, dans les RER, métro et bus : y a-t-il une construction d'« indésirables » des transports en commun ?

Anne Jarrigeon : si l'on a parfois l'impression de gêner avec une valise ou une poussette dans le RER, il suffit globalement d'avoir une jambe cassée pour se rendre compte du caractère peu accueillant des dispositifs. C'est particulièrement frappant dans les véhicules de type bus, où les annonces faites par la RATP mettent au même niveau d'infraction/d'incivilité une mère qui monte avec une poussette non repliée alors qu'il y en a déjà deux ouvertes, et quelqu'un qui fraude.

Dans d'autres villes du monde, certains transports en commun sont réservés aux femmes et aux enfants, comme par exemple au Mexique. Est-ce une solution pour éviter

Sylvie Fol : cette manière d'appréhender les transports en commun inabordable en France, étant donné que l'espace public est considéré comme ouvert et accessible à tous : il y a derrière une idée démocratique peu compatible avec la segmentation des espaces, qu'elle soit sociale, genrée, fondée sur l'âge, etc.

- Que pensez-vous des projets concernant le Grand Paris [4] ? Reprennent-ils à leur compte cette « incitation à bouger », cette « injonction à la mobilité » que vous avez évoqué ?

- *Claudie Chantre : Pensons également au cas des villes nouvelles : elles avaient pour objectif de décloisonner les périphéries parisiennes et pourtant ont été un échec. On se trouve peut-être là à la limite de cette « incitation à bouger » avec une agglomération parisienne qui s'étend de plus en plus ?*

Sylvie Fol : dans les différents modèles imaginés pour les transports dans le Grand Paris, la question de l'accessibilité et des difficultés de desserte des quartiers en difficultés n'ont pas vraiment été abordées. Il existe une prise en compte très relative de ces aspects et les politiques ne semblent pas très soucieuses de ces enjeux d'inégalités d'accessibilité.

Compte-rendu de Benjamin Laporte.

Complété par Bénédicte Tratnjek.

Relu et amendé par Anne Jarrigeon et Sylvie Fol.

[1] Concernant le RER, voir le compte-rendu du café géographique consacré au cas bruxellois :

Patrick Fenay, « [Le RER, opportunité ou menace pour Bruxelles ?](#) », compte-rendu du café géographique du 5 février 2003, par Xavier Baron.

[2] Concernant la question des ségrégations sociospatiales dans l'agglomération parisienne, voir notamment sur le site des *Cafés géographiques* :

- Simon Ronal et Philippe Subra, « [Paris-banlieue : “je t'aime, moi non plus”](#) », compte-rendu du café géographique du 23 février 2005, par Alexandra Monot.

- Michel et Monique Pinçon-Charlot et Eric Maurin, « [Au secours, la lutte des classes revient à Paris ! Des bourgeois bohèmes à la ségrégation](#) », compte-rendu du café géographique du 22 février 2005, par Olivier Milhaud.

- Emmanuel Redoutey, Louis-Georges Tin, Michaël Sibalis et Philippe Mangeot, « [La ville et les communautarismes : le cas du Marais, un “ghetto gay” à Paris ?](#) », compte-rendu du café géographique du 16 décembre 2003, par Alexandra Monot.

- « [La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques \(Sylvie Fol\)](#) », Des Livres, 2 janvier 2012, compte-rendu par Bénédicte Tratnjek.

[3] Concernant les territoires de l'automobile, voir notamment sur le site des *Cafés géographiques* :

- Gabriel Dupuy, « [Les territoires de l'automobile](#) », compte-rendu d'un café géographique de 1999, par Marc Lohez.

- Gabriel Dupuy et Matthieu Flonneau, « [L'automobile est-elle condamnée ?](#) », compte-rendu du café géographique du 28 avril 2009, par Bénédicte Tratnjek.

- Olivier Archambeau et Romain Garcier, « [2020 : 8 milliards d'hommes, 1 milliard d'automobiles](#) », compte-rendu du café géographique du 14 février 2002, par Olivier Milhaud.

- Jean-Marc Piveteau, « [L'automobile, un nouveau module d'habitat \(ou l'auto, co-maison\)](#) », *Vox geographi*, 24 septembre 2006.

Pour découvrir les spatialités d'autres formes de transport :

- Laurent Lopez, Isabelle Lesens, Jacques Lévy et Jean Renard, « [Du vélo à la bicyclette, du Tour de France aux circulations urbaines : le “deux roues” entre sport et transport ?](#) », compte-rendu du café géographique du 27 juin 2000, par Olivier Milhaud.
- Jean-Pierre Peyon, Bernard Frisch et Marc Elion, « [Le tramway, image ou développement durable ?](#) », compte-rendu du café géographique du 20 novembre 2000, par Alain Miossec.
- Christian Montès, « [Pour ou contre le tramway lyonnais ?](#) », compte-rendu du café géographique du 7 octobre 2003, par Yann Calbérac.
- Laurent Chapelon et Gilbert Duclos, « [L'Est à grande vitesse](#) », compte-rendu du café géographique du 14 juin 2007, par Florence Smits.
- Gilles Fumey, « [Avec le TGV, la France, l'Europe et le monde lancés à toute vitesse](#) », Brève de comptoir, 27 mai 2007.
- Olivier Milhaud, « [A vélo, la ville rétrécit et se déforme](#) », Brève de comptoir, 13 octobre 2007.
- Pierre Gentelle, « [Cet obscur objet du désir, le taxi](#) », Lettre de Cassandre, n°67, 7 décembre 2007.

[4] Concernant le Grand Paris, voir notamment sur le site des *Cafés géographiques* : Frédéric Gilli, « [Le Grand Paris : du rêve à la réalité ?](#) », compte-rendu du café géographique du 30 mars 2010, par Manouk Borzakian.