

# **Le quotidien à la pompe : ethnographie de deux stations-service au Nord de Paris**

Şule Aydin, Silvia Ojeda, Cecilia Silvestri, Ryan Schembri

EHESS Master 1 Ethnologie et Anthropologie Sociale 2022-2023

Validation de tronc commun “La Pratique Ethnographique”

La station-service, l'endroit qui par excellence offre des ressources d'importance capitale aux automobiles et motocyclistes, représente un espace d'échanges et d'interactions variées. Auto-service ou pas, petite ou grande, la station de service est la scène de techniques, de gestuelles et pratiques qui reflètent le rapport des individus et leur véhicule dans leur quotidien. Etant donné que c'est un espace visité et fréquenté par au moins deux tiers de la population dû à son intérêt et utilisation, elle offre non seulement le carburant essentiel ou combustible pour le réservoir de chaque véhicule mais aussi d'autres produits et services. Il semble intéressant d'associer cet espace à la notion de l'énergie, en tenant en compte la dimension environnementale qu'on lui attribue. Nous avons pensé à l'impact que le secteur énergétique avait sur l'environnement en pensant aux différents types de pollution, nuisant et conditionnant la vie quotidienne des gens. De plus, la transformation de l'énergie chimique en énergie mécanique étant assez à propos, la mise en scène pour les visites autour du carburant, le flux de mobilités de gens possédant un véhicule, sont des questions qui nous ont fortement motivé à considérer cet espace, un lieu propice pour effectuer une ethnographie. Une ethnographie d'une station de service à Paris. L'endroit qui pourrait être jugé comme le plus banal et qui pourtant s'avère être le reflet d'un dynamisme stupéfiant. En effet, la station service permet de considérer la temporalité d'une activité qui est primordiale dans le quotidien ou dans la routine à ceux qui la visitent et qui dévoile des aspects plus intimes. Ainsi, il nous a paru intéressant d'étudier le rapport de ces gens au temps qu'ils s'accordent à cette activité, les inquiétudes ou avantages qu'ils y associent, le choix d'une station de service ou d'une autre et les raisons, entre autres. En bref, il s'agit d'un terrain qui, au-delà de son utilité pratique, illustre tout ce qui peut jouer dans le quotidien de quelqu'un. Lieu de passage, la station de service est accessible à tout le monde, mais elles n'offrent pas toutes les mêmes services. Par conséquent, nous avons trouvé avantageux d'étudier plusieurs types de stations de service.

Au départ, lors des premières observations avant de choisir le terrain, nous nous sommes confrontés à des types de stations de service différentes. En commençant par des stations d'auto-service au milieu d'une avenue par exemple. Ainsi, de plus grandes stations avec une boutique proposant des produits spécifiques pour la maintenance des véhicules ou proposant des produits alimentaires, entre autres également. Tandis qu'il y en a sans boutique mais proposant d'autres services comme la laverie, l'aspirateur, ou des points de relais pour la récupération de colis Amazon.

Ces stations, ayant principalement toutes la même fonction mais étant hétérogènes par ce qu'elles offrent, ont poussé notre enquête à une étude comparative. Le choix d'un seul terrain ou l'étude d'une seule station de service ne reflétait pas la même quantité de données que si l'on la construisait à partir de deux terrains. Par conséquent, après avoir observé plusieurs stations de service dans Paris, l'option de prendre deux terrains différents nous a fortement intéressé.

D'une part, l'étude d'une station de service dans un quartier populaire et assez fréquenté a attiré notre attention. Donc, parmi trois stations situées dans le 10ème arrondissement à Paris, à cinq minutes de la Gare du Nord, l'enquête collective a démarré. Les premières observations dans une première station de service assez grande sur le boulevard de la Villette et où on y trouvait une boutique, ont été le miroir des difficultés auxquelles on serait confrontés par la suite. Justement, une première contrainte concernant la question sur la manière dont on commence un échange avec quelqu'un à qui on a l'intention d'interviewer. En effet, le terrain n'offrait que pour la plupart des interviews, d'échanges assez chronométrés et courts. Par exemple, si l'on voulait poser des questions à la personne employée de la boutique, il était nécessaire de trouver le moment adéquat où des clients ne seraient pas présents. De même pour le temps de questions aux clients. De plus, un deuxième point qui a été source de blocage pour l'enquête collective et celle de la permission et liberté de poursuivre l'étude dans un endroit où il fallait apparemment une autorisation : pour toute information recueillie, il fallait avoir un accord avec l'entreprise, propriétaire de la station d'énergie. Dans le premier cas, il s'agissait de Total Energies. Ces exemples mentionnés, reflètent les difficultés auxquelles notre étude a été confrontée. Néanmoins, les autres stations donnant plus de liberté au travail de terrain ont permis que l'étude acquière des données enrichissantes. Enfin, le choix de deux stations, une dans le 10ème arrondissement de Paris et l'autre à Aubervilliers, à quelques minutes du Campus Universitaire était définitif. Deux stations différentes (une avec une boutique et l'autre auto-service), dans deux quartiers éloignés. Celle d'Aubervilliers nous a paru approprié dû à sa localisation mais aussi au dynamisme du quartier.

## **Première approche et contexte socio-spatial des stations-service**

## **Place du Colonel Fabien**

La station Esso “Express Louis Blanc” (selon le site carburant.esso.fr) se trouve dans le dixième arrondissement de la capitale, plus précisément au sud du métro Jaurès (ligne 2 et 5) et au nord de Belleville. Occupant un coin de la place du Colonel Fabien, entre le large boulevard de la Villette et la petite rue Louis Blanc, elle accueille les véhicules venant de ces deux axes. La station est placée au sud-est de la place en venant de Jaurès depuis le boulevard et une petite rampe permet d’y accéder avant de déboucher sur la place. La place du Colonel Fabien est un vaste espace circulaire pavé où l’on trouve un fleuriste, trois brasseries, des magasins alimentaires (une épicerie bio, un supermarché de quartier, une enseigne de produits surgelés), une banque, ainsi qu’une grande auberge de jeunesse. Au centre de la place se trouve un îlot oblong d’une vingtaine de mètres de diamètre comportant un terrain de sable en son centre entouré de grands arbres abritant quelques bancs, où l’on peut apercevoir une partie de pétanque en milieu d’après-midi ou bien des personnes venant profiter de l’ombre pour déjeuner. Il y a des travaux sur la place, trahis par la présence de préfabriqués et d’une pelleteuse garée autour de l’îlot central, accompagnés de barrières placées de manière éparse le long du trottoir. En se rapprochant de la station, on remarque dans la petite rue à sa gauche un immeuble en béton des années soixante-dix, à la façade beige grisonnante agrémentée de quelques touches d’ocre. Dans un renforcement en bas de ce dernier, à côté de l’espace dédié aux camions de livraison qui ravitaillent l’enseigne de surgelés, on distingue deux hommes qui dorment dans des matelas de fortune, chacun entouré d’une variété de sacs plastiques qui débordent légèrement sur le trottoir. Assez souvent, on voit des gens qui logent dans les immeubles alentour passer devant la station avec des sacs de courses venant du supermarché qui fait le coin sur le boulevard en face. Derrière la station se dresse un imposant immeuble de dix étages en briquettes rouges, il fait partie d’un ensemble d’immeubles HLM identiques qui s’étendent sur une centaine de mètres derrière lui sur le boulevard en direction de Jaurès. La construction ici est plus ancienne et l’on a appris par l’intermédiaire de deux de ses plus anciennes habitantes qu’il a été érigé au début des années cinquante (les premiers habitants sont arrivés en 1954). Ces édifices contrastent fortement avec les immeubles haussmanniens qui abritent les brasseries que l’on trouve de l’autre côté de la place, variations architecturales qui nous laissent deviner le tissu social contrasté qui habite l’espace.

Nous voilà maintenant dans la station proprement dite. C'est un espace ouvert, couvert par un toit blanc où figure à l'avant et à l'arrière de la station "ESSO Express" en grandes lettres rouges. Trois piliers maintiennent l'édifice en suspens, avec chacun une pompe double face (pour servir deux véhicules en parallèle) et un pilier avec une pompe. Sur l'espace central au fond de la station se trouve une petite cabine de deux mètres par trois qui semble vouloir imiter l'aspect "briques rouges" de l'immeuble situé derrière elle, avec une porte en métal gris mat sur laquelle repose un vélo électrique au moment de notre premier passage (on apprendra par la suite que le vélo était utilisé par un homme qui venait proposer ses services aux usagers contre un peu de monnaie). C'est un local, probablement avec des matériaux d'entretien pour les pompes ou pour permettre le ravitaillement de la station, en effet on retrouve sur un des murs les spécifications techniques de chaque pompe sur une petite pancarte, où figure notamment le volume de remplissage autorisé. Le long du flanc gauche de la maisonnette se trouve un grand casier jaune Amazon, où l'on peut venir récupérer ses colis. L'arrière de la maisonnette, qui donne sur le jardin de l'immeuble, est couvert par des buissons et un arbre qui en occulte la moitié du toit (après la floraison printanière du moins), camouflé de telle sorte que si l'on est dans le jardin de l'immeuble on ne peut pas en voir le mur. La surface de la station est triangulaire, et divisée en deux zones de passages pour les véhicules par un trottoir. Une zone pour les véhicules venant de Jaurès sur le boulevard de la Villette (deux voies séparées par une pompe) et une autre, plus large, pour ceux venant de la place du Colonel Fabien (trois voies). Sur un mur au fond de la station on trouve une affiche de promotion d'un jeu concours organisé nommé "jeu écomobilité" : "un vélo ou une trottinette électrique à gagner chaque semaine !" scande le slogan, le message poursuit en invitant les usagers à se rendre sur le site internet de la compagnie pour savoir s'ils ont gagné le gros lot.

### **Mairie d'Aubervilliers**

Située sur l'avenue Victor Hugo, qui traverse Aubervilliers du Nord au Sud, la station BP que nous avons choisie se trouve sur la portion qui relie les quais de seine à la mairie, en direction de cette dernière. Elle est une de trois stations de l'entreprise British Petroleum présentes sur le territoire de la commune, les autres se trouvant avenue du président Roosevelt et rue Charles Tillon. L'avenue Victor Hugo est assez fréquentée, notamment par des poids lourds qui rejoignent ou viennent du boulevard périphérique, de l'autre côté des quais. Ce qui saute d'abord aux yeux en arrivant devant la station est la démarcation architecturale de part et

d'autre de la voie. Sur le trottoir en face de la station, direction Ouest, on retrouve quelques vieux immeubles en brique taupe et rouge caractéristiques des banlieues nord de la capitale, ponctués de petits immeubles plus récents bétonnés de beige. Au rez de chaussée de près d'un bâtiment sur deux on trouve un commerce : un tabac qui fait le coin, un magasin de prêt à porter spécialisé dans les abayas et le caftan, un restaurant de spécialités syriennes, ainsi qu'un centre ophtalmologique. Le trottoir d'en face donne cependant une autre perspective, on y trouve des séries d'immeubles en béton de sept ou huit étages de construction plus récente, notamment celui qui se dresse et occupe le paysage derrière la station sur une centaine de mètres.

La station profite d'un espace assez vaste, où président au centre le bâtiment de la boutique et les deux îlots abritant les pompes. Chaque pompe possède un petit toit circulaire arborant le logo de l'entreprise, sorte de tournesol qui vire d'un vert profond au jaune pâle à mesure que l'on se rapproche du centre. Les pompes ont deux côtés identiques, si bien que, lors de périodes de grande affluence, 4 véhicules pourraient se servir parallèlement à la façade de la boutique. Une petite pompe individuelle réservée aux grands réservoirs des poids lourds, qui possède un débit bien supérieur aux autres, est placée dans le prolongement d'une des pompes principales afin que les véhicules longs aient la place de se positionner sans gêner les autres. Le petit bâtiment de la boutique arbore une façade blanche et une bande verte horizontale comportant deux écriteaux : "shop" au-dessus de la porte vitrée de la boutique et "service" à sa droite. Au moment de nos observations la peinture de la façade était toute fraîche, on apprendra plus tard qu'elle avait été réalisée par Daniel, un homme d'une soixantaine d'années à la retraite, anciennement employé de la station mais qui continue de venir pour aider à entretenir le lieu, faire des petits travaux, mais surtout pour discuter avec ses amis qui se retrouvent souvent devant la boutique. La surface qui entoure cette dernière comporte des places de parkings sur ses deux flancs, mais aussi les services annexes proposés par la station : un casier bleu de dépôt/retrait de colis, un distributeur de glaçons, un espace où nettoyer son véhicule avec un aspirateur ou bien contrôler la pression de ses pneus. On trouve aussi, sur le flanc droit, un espace abritant les véhicules des employés, délimité par des barrières métalliques et des plots de signalisation.

## **Les stations automatiques et les stations avec employés**

Les stations-services jouent un rôle essentiel dans nos vies quotidiennes en tant que conducteurs. Elles nous offrent la possibilité de faire le plein de carburant, de se reposer et de se ravitailler en nourriture et en boissons lors de nos voyages. Au fil des années, celles-ci ont évolué pour offrir deux modèles distincts : les stations-services automatiques et les stations services comprenant des employés. Chacun de ces modèles présente ses avantages et ses inconvénients, et le choix entre les deux dépend des préférences individuelles des conducteurs. Les stations-services automatiques sont devenues de plus en plus courantes ces dernières années. Ces stations utilisent des pompes en libre-service, permettant aux conducteurs de faire le plein sans avoir besoin de l'aide d'un employé.

Lors de notre observation dans la station Esso, nous avons remarqué que cette station service automatique offre une certaine rapidité et commodité. Les conducteurs se servent eux mêmes et évitent des files d'attente. Elle est ouverte 24 heures sur 24 et offre en plus une flexibilité horaire appréciable pour les conducteurs. Durant nos entretiens au sein de cette station-service nous avons remarqué que cette spécificité est particulièrement utile aux conducteurs lors des voyages de nuit ou lorsque se manifeste le besoin de carburant en dehors des heures de travail habituelles. Cependant, ce type de station-service présente également quelques inconvénients que nous avons remarqué durant notre observation, l'un des principaux problèmes est le manque d'assistance humaine immédiate. En cas de problème ou de besoin d'informations spécifiques, les conducteurs ont du mal à trouver une aide adéquate. Certains conducteurs comme les personnes âgées ou les touristes peuvent se sentir moins à l'aise avec la technologie ou préférer l'interaction humaine lors du ravitaillement en carburant. De plus, nous avons remarqué que cette station-service automatique ne présente pas d'installations sanitaires ni de boutique.

### *Entretien à Esso*

Durant un moment dans l'après-midi, l'entrée de la station-service côté gauche (Boulevard de la Villette) était bouchée. Un homme attendant dans le véhicule observait les environs. A côté de moi se trouvait Cécilia qui était assise et qui prenait des notes. J'étais debout et je prenais appui sur un piquet sur le trottoir pour prendre mes notes. Ce monsieur dans la voiture nous observait de temps à autre. Lorsqu'il s'est approché progressivement de la borne en voiture, il m'a interpellé et m'a demandé si nous travaillons ici. Il s'exprimait en anglais, je lui ai alors dit que non et lui ai expliqué brièvement que nous effectuons un travail d'observation en terrain. Il est descendu de la voiture et m'a demandé si je pouvais l'aider à prendre du carburant. Je lui ai alors dit bien-sûr puis il m'a expliqué que c'était une voiture de location et qu'il ne savait pas quel carburant il devait prendre. Je lui ai demandé si c'était une voiture hybride, il m'a dit oui. Alors je lui ai indiqué l'étiquette sur le clapet du réservoir, qui indiquait Super SP95-E10. Après qu'il ait choisi son carburant, lors de la transaction, la machine avait du mal à lire sa carte, il y est finalement parvenu après quelques minutes puis a souhaité faire le plein. Il se servait du carburant et continuait sa discussion avec moi, je lui ai alors demandé s'il s'avait la quantité exacte qu'il lui fallait pour faire le plein, il a tourné la tête vers l'écran et a été surpris de la vitesse à laquelle la quantité de carburant et le prix augmentent simultanément. Il a voulu vérifier la jauge sur son tableau de bord, satisfait de sa transaction, il a fini par me remercier et a repris la route. Cette station-service automatique ne lui a pas tellement été d'une grande aide, une assistance lui aurait été très profitable.

D'un autre côté, dans la station-service comprenant des employés telle que nous l'avons observé à Aubervilliers, les conducteurs peuvent faire face à un personnel qualifié qui les guide dans le processus de ravitaillement en carburant. Ces employés peuvent fournir un service personnalisé en répondant aux questions des clients, en offrant des conseils sur les produits et en apportant une assistance en cas de besoin. L'interaction humaine était appréciée par de nombreux conducteurs.

Lorsque nous étions à la station-service Esso le jeudi 8 mai 2023, un homme en scooter est arrivé, a observé les environs et a été très ouvert pour une discussion. Lors de notre échange, il a exprimé son utilisation occasionnelle voire rare de cette station-service. Il préfère davantage celle de Stalingrad qui ne se trouve pas très loin, car celle-ci accueille plus de monde et qu'il lui est plus agréable de voir le monde qui l'entoure, d'observer son environnement lorsqu'il prend du carburant et éventuellement discuter avec les gens.

Cependant, cette station-service peut être sujette aux files d'attente, en particulier pendant les heures de pointe. Comme nous l'a exprimé un homme nommé Dani, travaillant partiellement dans ce lieu, beaucoup de scooter-livreurs sont de passage dans cette station

durant la soirée et leur présence crée souvent un peu d'attente pour le ravitaillement. La disponibilité du personnel varie également selon les heures et les jours, en discutant avec Dani nous avons appris que les présences varient entre 1 à 2 personnes dans la journée.

Les stations-services automatiques et celles avec employés offrent des expériences différentes aux conducteurs. Durant nos deux jours d'observation nous avons remarqué que la station-service automatique offre une rapidité, tandis que la station-service avec employés offre une interaction humaine, un service personnalisé et des services supplémentaires. Le choix entre les deux types dépend surtout de leur praticité. Durant nos entretiens nous avons pu comprendre que les conducteurs privilégient surtout de se rendre dans la station la plus proche de leur domicile ou de leur lieu de travail.

### **La sociabilité**

La sociabilité dans les stations-services peut être un phénomène intéressant à observer et à analyser. Il s'agit de lieux où les gens s'arrêtent pour faire le plein de carburant, se reposer, se ravitailler en nourriture ou en boissons, et parfois même pour se divertir. C'est un lieu de passage où les interactions sociales peuvent se produire de différentes manières. Tout d'abord, les stations-services sont des lieux de rencontre entre les conducteurs. Que ce soit dans l'espace de ravitaillement en carburant ou dans le magasin attenant, les gens ont souvent l'occasion de se croiser et d'engager une conversation. Ces interactions informelles peuvent contribuer à renforcer le sentiment de communauté entre les conducteurs et créer une atmosphère conviviale.

Lors de notre observation au sein de la station BP à Aubervilliers, nous avons remarqué que cet esprit de convivialité était présent grâce au magasin et à la présence des employés. Dans ce magasin se trouvent des produits alimentaires, des produits d'entretiens pour les véhicules et des petits objets tels que des briquets. Elle est équipée d'une machine à café et d'une table de bar ronde qui offre un espace où les gens peuvent prendre une pause et discuter autour d'un café. Ces équipements favorisent les échanges entre conducteurs et employés. Cependant, nous avons observé que la sociabilité dans les stations-services peut également être limitée. Certaines personnes préfèrent simplement faire le plein et repartir rapidement sans chercher à interagir avec les autres. Nous l'avons particulièrement remarqué dans la station

Esso en libre-service, où les paiements y sont automatiques, les interactions humaines réduites, car les clients effectuent leurs transactions sans avoir besoin de parler à un employé ou à un autre conducteur.

Lors de notre arrivée dans chacune des stations nous avons fait l'expérience de discuter avec des individus connaissant de près ou de loin ces stations. Dans le cas de la station Esso, alors que nous étions en train de prendre des notes d'observation, une dame a fait une apparition furtive et s'est directement adressée à nous. Elle nous a demandé qui nous étions et les raisons de notre présence sur le lieu, nous lui avons alors expliqué que nous sommes étudiants et que nous effectuons un travail d'observation en terrain dans le cadre de nos études. Elle s'est présentée à nous comme étant une dame habitant dans le bâtiment en briques rouges juste au pied de la station, puis elle nous a parlé de certaines problématiques concernant le lieu. Dès lors qu'elle a commencé à partager avec nous certaines problématiques concernant le lieu, avec son accord, nous avons commencé à enregistrer la discussion. A travers cet échange, nous avons pu nous informer sur l'ancrage social de cette station. Il s'agit d'un lieu plutôt détaché de toute forme de sociabilité. Les habitants du quartier ne passent que rarement par cette station et n'y stationnent jamais. Un conducteur et une jeune conductrice ont tous les deux justifié leur passage par cette station car il s'agit de la plus proche de leur domicile et que leur passage ne dure que quelques minutes.

Un chauffeur de taxi vient souvent ici car il habite aussi à proximité, pour faire le plein, il doit mettre environ 60 euros de carburant, son véhicule est hybride (6%), habituellement il fait le plein, prend le reçu pour son remboursement, mais se plaint du fait que souvent il n'y a pas de papier. Selon lui, cette station est très bien et pratique. Lorsqu'il s'apprêtait à prendre du carburant, il s'est approché de l'écran, a suivi le compteur numérique, a regardé autour de lui, a continué à suivre les chiffres, à récupérer son ticket puis s'en est allé.

Lorsque nous étions dans la station BP à Aubervilliers, Dani un ancien employé maintenant retraité nous a expliqué que les personnes qui travaillent dans cette station sont comme une famille pour lui, il leur rend visite plusieurs fois par semaine car il apprécie l'ambiance chaleureuse du lieu. Il nous a également expliqué que les habitants à proximité viennent très souvent se servir dans cette station et que beaucoup se connaissent. Ces

interactions sociales peuvent augmenter le temps de ravitaillement et de passage au sein de cette station.

Après notre discussion avec Dani, pendant quelques heures, nous avons pu l'observer accompagné d'un groupe de 5 hommes avec qui il interagissait. Parmi ces hommes 1 seul travaillait dans la station, les autres étaient probablement des amis qui étaient du coin, qu'il rendait visite. La station BP d'Aubervilliers, contrairement à la station Esso, inclut un magasin et emploie du personnel, cela offre un environnement accueillant et propice à la sociabilité. Comme nous l'avons observé et expérimenté avec Dani, les employés du magasin jouent un rôle important dans la promotion de la sociabilité en engageant la conversation avec les clients et en offrant une assistance. Ils fournissent des informations sur les produits, prodigues des conseils sur les itinéraires, engagent des discussions informelles avec les clients. Ces interactions humaines contribuent à créer une atmosphère conviviale.

## **Questions d'énergie**

Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, la station-service n'est pas un lieu solitaire ou isolé. Dans ce deuxième chapitre, nous nous concentrerons sur la description des gestes pour "faire le plein" et sur les brefs dialogues que nous avons eus avec nos interlocuteurs pendant les moments d'attente de ce processus. Nous aborderons également les autres activités qui peuvent être réalisées dans une station-service, en réfléchissant au désir de renouvellement de ces lieux, en nous concentrant surtout sur les services dédiés aux véhicules électriques.

## **Prendre de l'essence**

L'objectif principal de se rendre à une station-service est de faire le plein. Qu'il s'agisse d'un scooter, d'une voiture ou d'un camion, le geste de ravitaillement reste le même. Malgré les variables, certaines étapes restent inchangées et méritent notre attention. Comme nous l'avons vu précédemment, les deux stations que nous avons observées dans le cadre de cette étude présentent une différence majeure : la présence ou l'absence d'employés. Dans une station, le client est obligé de faire toute la procédure seul, à moins qu'il ne veuille être aidé par d'autres personnes ; dans l'autre, il est obligé d'aller voir l'employé pour payer. Mais prenons un peu de recul et commençons par le début, par la file d'attente.

Au cours de nos deux jours d'observation, nous avons vu se former un certain nombre de files d'attente. Les clients arrivent à la station et, s'ils ne sont pas découragés, attendent patiemment leur tour. La plupart du temps, les files d'attente se sont formées parce que quelqu'un n'avait pas fait bon usage des espaces, s'arrêtant à la première pompe disponible au lieu de continuer vers celle qui était la plus proche de la sortie. Dans ces situations, il n'est arrivé qu'une seule fois qu'une personne proteste en klaxonnant. Contrairement à ce que nous pensions au départ, les gens ne semblent pas trop pressés.

Une fois devant la pompe, la partie centrale du processus commence. La plupart du temps, c'est le conducteur qui s'en charge. Les autres passagers peuvent rester dans le véhicule, sauf s'il s'agit d'un scooter. Dans ce cas, il est intéressant de voir ce que fait la deuxième personne, obligée de sortir. Lors de nos observations, nous avons constaté qu'il y a principalement trois activités : passer un appel rapide, se dégourdir les jambes ou rester discuter avec la personne qui fait le plein.

La station Esso est automatique, pour cela la première étape consiste à effectuer la procédure de paiement, ici, la personne est obligée de payer avec une carte bancaire. Nous avons vu que plusieurs personnes avaient un peu de mal, après, en discutant avec T, nous avons compris pourquoi. En fait, la machine offre plus d'options et vous demande de choisir. Par exemple, elle donne la possibilité de recevoir un reçu électronique, mais dans ce cas, vous devez saisir votre adresse électronique ou votre numéro de téléphone. Ce sont surtout les personnes âgées qui ont des difficultés. L'autre station, en revanche, ne propose que le paiement au comptoir avec l'employé à l'intérieur du magasin. Nous n'avons jamais vu l'employé quitter le local pour aider les clients à se ravitailler. Ici, il est possible de payer soit avec une carte bancaire, soit en espèces, mais les deux paiements doivent être effectués après le plein.

Le ravitaillement en carburant en soi est une opération simple et routinière, mais qui nécessite tout de même un minimum de concentration, car la confusion d'un produit avec un autre peut entraîner de graves problèmes pour la machine. Il s'agit de se rendre à la pompe, d'éteindre le véhicule, de sortir les clés, d'ouvrir le bouchon de carburant avec les clés, de prendre le bon pistolet de la pompe, de l'insérer dans le bouchon en appuyant sur le levier de verrouillage pour que le carburant s'écoule en continu et d'attendre. À ce moment-là, le regard

est fixé sur le cadran qui montre le nombre de litres et le prix qui augmente. Lorsque l'on a atteint la quantité nécessaire, ou plus souvent le prix désiré, on relâche le levier, on le retire délicatement du réservoir et on le réintroduit dans la pompe. L'opération terminée avec la fermeture du bouchon.

### **Observations et dialogues**

Les moments d'attente auxquels les conducteurs sont contraints (la file d'attente et le temps de ravitaillement) ont été les plus fructueux pour nous. Pour trouver les informations dont nous avons besoin, nous avons essentiellement utilisé deux approches : l'observation et le dialogue. D'une part, se concentrer sur les plaques d'immatriculation, le type de véhicule, scruter l'intérieur des botes, remarquer les objets et les vêtements, peut nous donner un aperçu du but ou de la destination pour laquelle les conducteurs se déplacent. D'autre part, poser des questions, même si le temps disponible est limité, peut nous donner des pistes d'analyse sur la relation entre les consommateurs et l'énergie. Le tableau suivant présente les questions les plus fréquemment posées pour donner une idée des sujets sur lesquels nous nous sommes concentrés :

- Habitez-vous près d'ici ? Venez-vous ici souvent ?
- Avez-vous une station de référence ? Comment avez-vous choisi votre station ?
- Vous utilisez votre voiture/scooter pour travailler ? Quel est votre emploi ?
- Vous préférez faire 10 euros d'essence tous les deux jours ou 50 euros pour la semaine ? Combien de fois par semaine vous devez faire de l'essence ?
- Utilisez-vous les autres services que cette station offre ?

Comme nous l'avons déjà mentionné, l'observation permet d'accéder à de nombreuses informations. Par exemple, l'observation des objets permet d'identifier la cible de l'engouement : une raquette de tennis, une boîte de livraison, un coffre débordant d'objets de mer, trahissent facilement leur propriétaire. Dans ce contexte, nous allons cependant nous concentrer sur deux comportements plus liés à la localisation "station-service", qui nous ont semblé particulièrement intéressants. Un premier comportement consiste à fixer le compteur qui monte. Cette pratique, commune à tous les usagers, peut dans certains cas être interprétée comme une préoccupation concernant le prix lorsque, par exemple, la personne refuse de lui parler parce qu'elle est trop concentrée. En général, l'observation de la durée de cette pratique

permet d'imaginer la quantité d'essence consommée et donc d'avoir déjà une information. Un deuxième comportement, en revanche, est révélateur du sentiment de confiance/tranquillité : le verrouillage ou non de la voiture. A la station Esso, lorsque quelqu'un nous a parlé de bagarres et d'agressions, il nous a dit que par sécurité, à chaque fois qu'il faisait le plein, il fermait les portes à clé, même s'il était à deux pas. A la station Aubervilliers, par contre, les usagers sont obligés de quitter la voiture au moins quelques minutes pour aller payer à l'intérieur : là aussi, il est intéressant de voir qui prend la peine de fermer les portes à clé.

Pour avancer dans notre analyse, nous devons d'abord procéder à l'identification de catégories. Une première distinction peut être faite entre ceux qui utilisent des véhicules pour le travail et les autres. Une seconde division peut être faite à l'intérieur du groupe des travailleurs : ceux qui ont du carburant à leurs frais (comme les taxis et livreurs de restauration) et ceux dont les frais sont remboursés (comme les ambulances, les employés municipaux, les coursiers d'entreprise). Comme première hypothèse, on peut imaginer que les différentes catégories ont une préoccupation différente par rapport, par exemple, à l'augmentation du prix du carburant. Dans ce cas, on peut imaginer une échelle croissante : travailleurs remboursés, personnes ordinaires, travailleurs non remboursés. Cette théorisation a priori a été confirmée par les biais des réponses reçues : mais les différents membres de la maxi-catégorie des "gens ordinaires" peuvent se situer très différemment sur notre échelle. Grâce aux vignettes suivantes, on peut apprécier la variété des cas et comprendre la qualité des échanges qui ont eu lieu.

Je parle avec deux hommes qui conduisent une ambulance. Je pose des questions très génériques. Ils n'ont pas des stations de référence car ils doivent faire le plan d'essence plusieurs fois dans la journée, ils s'arrêtent quand et où il est nécessaire. Ils préfèrent se ravitailler eux-mêmes pour économiser de l'argent, mais comme ce n'est pas eux qui paient, ce n'est pas une préoccupation majeure. Même réponse lorsque je leur demande s'ils recherchent des stations-service moins chères.

Une jeune femme ayant entre 25 et 30 ans, non trop touchée par l'augmentation du prix du carburant car selon ses propos, elle a un « bon travail » et n'a pas un coût de vie très difficile car habite chez ses parents à proximité de la station. Elle vient souvent ici par souci de praticité. Elle a tout de même précisé qu'elle trouvait que cette station est particulièrement chère comparée à celles aux alentours. Le lieu est particulièrement effrayant le soir car des migrants y travaillent de manière illégale, ils proposent leur service, mais leur méconnaissance de la langue française rend leur interpellations « brusques » et effraient les conducteurs.

Un jeune couple entre 35 et 40 ans est venu, ils se sont servis, ils m'ont dit que depuis l'augmentation conséquente du prix du carburant, ils privilégient les longs trajets en train.

Un monsieur est en queue mais il y a une pompe à essence libre qu'il n'a pas vu, je le lui indique. Il me remercie et alors je commence à parler avec lui. Il travaille avec Uber donc il fait le plein chaque fois. Le prix des services Uber n'a pas augmenté avec les prix de l'essence : il gagne moins. Il n'a pas de station de référence parce qu'il se déplace beaucoup. Il ne cherche pas les stations moins chères. Pour lui c'est indifférent d'aller dans une station automatique ou avec service. Après avoir fait le plein, il monte dans sa voiture et ne bouge plus. Je suppose qu'il attend la notification d'un nouvel emploi. Il reste immobile pendant quelques minutes à la station-service et attend. Une voiture derrière lui attend mais sans protester, elle ne klaxonne pas.

Services annexes procurés par les stations Il convient également de noter les autres services offerts par ces lieux pour les rendre plus attrayants. La station d'Aubervilliers dispose d'un distributeur de glace (Ice Market) et d'une station de retrait de colis Amazon. En outre, il existe des services pour les véhicules : une partie du parvis est consacrée au stationnement et il y a une station en libre-service pour gonfler les pneus ou nettoyer l'intérieur de la voiture à l'aide d'un aspirateur. En outre, il est possible d'acheter des bouteilles de gaz contenues dans des étagères en fer. Pour cette opération, l'aide d'un employé est nécessaire pour ouvrir la serrure à clé. À l'intérieur du magasin, on peut acheter une grande variété de produits, des aliments et des boissons, mais aussi des produits pour la voiture : huile, eau pour les essuie-glaces, désodorisant, etc. A la station de la place du Colonel Fabien, en revanche, vous pouvez récupérer des colis Amazon ou des batteries électriques pour les scooters Zeway. Ces services ne sont pas tous spécifiquement dédiés aux automobilistes, et il n'est même pas certain que la présence de ces services entraîne une augmentation des ventes de carburant. En effet, il y a ceux qui se sont rendus dans les stations à pied ou à vélo ; ou même ceux qui sont allés en voiture mais seulement pour acheter une bouteille de gaz ou récupérer un colis

Amazon. Il est certain que la différenciation des services contribue à accroître la zone de chalandise, même dans la perspective d'une diminution de plus en plus souhaitable du nombre de véhicules à essence. Ceci est particulièrement évident pour le dernier des services mentionnés. En effet, Zeway est une société qui loue des scooters électriques avec des abonnements mensuels. Ces scooters contiennent une ou deux batteries électriques qui, une fois déchargées, peuvent être échangées contre autant de batteries chargées dans l'une des quarante stations d'échange de Paris. Une fois sur place, par une procédure rapide, on insère la batterie déchargée dans la tourelle appropriée et on prend une batterie chargée. Cette opération peut être répétée indéfiniment sans modifier le prix de la location.

Nous avons pu parler à deux personnes qui utilisent Zeway : l'une pour le travail, l'autre non. Tous deux sont très satisfaits, mais pour des raisons différentes. Le premier nous a dit qu'il travaillait comme livreur depuis des années. Avant, il le faisait avec un scooter "classique" et dépensait 300 euros d'essence par mois, plus 45 euros d'huile. Aujourd'hui, il loue le scooter électrique pour 160 euros par mois, mais il n'a pas d'autres dépenses et, en cas de panne, il peut rapidement le remplacer par un autre sans aucun souci. Il change les batteries environ cinq fois par jour, il n'a pas de station de référence car cela dépend de l'endroit où il travaille à ce moment-là. L'autre, en revanche, dit avoir choisi cette solution parce que le scooter électrique pollue moins et parce qu'il n'a pas à payer de parking en ville. Il change la batterie quelques fois par semaine et se rend toujours à la même station parce qu'il habite à proximité.

## **Conclusion**

Cette expérience collective de terrain, articulée autour de thème de l'énergie, nous a amenés à nous intéresser aux stations-services, lieux d'un rapport quotidien à l'énergie pour de nombreuses personnes. Nous nous étions donnés comme objectif principal d'essayer d'observer le rapport entre discours et pratiques de l'énergie par les clients et les travailleurs des stations étudiées. Ces considérations initiales étaient donc tournées vers l'appropriations de réponses à des questions brèves et systématiques, posées à des personnes qui n'ont pas beaucoup de temps à nous consacrer. Il est sorti de ces considérations initiales, une fois confrontées à l'expérience du réel, une certaine difficulté à aller plus loin, à creuser et amorcer des conversations sur ce que l'énergie représentait pour les gens en question. Au-delà de ces difficultés initiales il s'est rapidement fait sentir, cependant, que les deux stations étaient le

théâtre de sociabilités singulières, ancrées et inextricables du contexte plus large des quartiers dans lesquelles elles étaient inscrites. Cela s'est notamment vu de manière particulièrement forte Place du Colonel Fabien, où la présence d'individus proposant leurs services à la sauvette aux clients de la station automatique était un point de tension chez les habitants des immeubles situés au plus proche de la station, reflet de cohabitations parfois compliquées entre des groupes sociaux partageant l'espace urbain.

### **Ecrit personnel, Ryan**

A l'occasion de cette partie plus personnelle et réflexive, je compte évoquer une anecdote tirée d'une interaction qui s'est produite lors de notre premier jour d'observation à Aubervilliers (le vendredi 19/05), qui souligne selon moi une dimension intéressante du travail de légitimation constante que l'anthropologue doit effectuer pour justifier sa présence sur un lieu d'enquête, mais aussi sur les rapports de genre entre enquêteurs et enquêtés.

Nous nous étions donné rendez-vous tous les quatre devant la station aux alentours de 10h30, il y avait très peu d'activité à l'exception d'une livraison qui se déroulait dans un des commerces sur le trottoir d'en face. Nous avons donc pris nos marques un peu chacun de notre côté, puis Silvia et moi avons décidé d'aller nous introduire auprès de la personne qui travaillait à la boutique, dans le but de clarifier les raisons de la présence étrange de quatre jeunes piétons équipés de carnets dans une station-service un vendredi matin. Le premier contact se passe très bien, nous avons décidé d'acheter un paquet de gâteaux histoire de briser la glace puis d'exposer dans les grandes lignes les raisons de notre présence. Jobi est un homme de taille moyenne, avec un regard à la fois espiègle et chaleureux, une petite moustache et une attitude relâchée. Il était habillé d'une casquette et d'un gilet noir affublé du logo "BP" en liseré vert. Il travaille à la station depuis plusieurs mois, sur le créneau de 6h30 à 13h, puis son collègue vient le relever. Il a un enfant qui est en moyenne section de maternelle, habite à 30 min en voiture de la station à Garges-lès-Gonesse dans le 95. J'ai essayé d'élaborer en disant que moi aussi j'habitais dans le 95 depuis peu, à Montmorency, et il m'a dit que c'était "sympa dans ce coin-là" en mentionnant qu'Enghien les Bains était à côté et que le coin du lac était particulièrement agréable l'été. Il répond volontiers à nos questions, fait même quelques blagues sur le prix élevé des produits en vente, mais il semble tout de même légèrement sur la retenue au niveau des réponses, restant assez vague et ne relançant pas la conversation de lui-même. A la fin de cette première discussion, quand nous lui avons demandé si nous pouvions rester sur place pour faire des observations et interroger les clients, il n'y a pas vu d'inconvénient et nous a autorisé à arpenter l'espace.

Sur les coups de 13h, quand son collègue est venu le relever, nous avons décidé de répéter l'opération, le résultat fut cependant tout autre. L'employé, un homme d'une quarantaine d'années, sec, les traits assez marqués au niveau des joues, lève à peine les yeux

pour nous adresser la parole. Il semble parcouru par une certaine nervosité. Quand nous lui demandons s'il est ouvert à répondre à quelques questions il répond sèchement "Ah non", en poursuivant qu'il faut qu'il demande à son patron. Quelque peu surpris par cette différence d'attitude, nous nous excusons pour le dérangement et lui disons que nous comprenons tout à fait qu'il ne veuille pas forcément nous parler. Cependant, il insiste pour que je m'adresse à son patron, compose rapidement le numéro et me passe son téléphone. Je parle à son supérieur pendant deux minutes, il semble bien moins alarmé par la situation, me demande ce que nous faisons et combien de temps nous comptons rester. Après lui avoir clarifié la situation, il semble satisfait et nous permet de rester sur les lieux. Une fois l'appel terminé, l'employé ne change cependant pas d'attitude et fait mine de nous ignorer, nous sommes donc sortis de la boutique. Finalement, au-delà de la peur d'une éventuelle responsabilité aux yeux de son supérieur hiérarchique, il voulait probablement juste se débarrasser de nous. Ce n'était pas exactement le premier contact que notre groupe a eu avec cet homme. Quelques semaines plus tôt, alors que notre groupe était en phase d'exploration des stations susceptibles de figurer dans l'enquête, Silvia et Cecilia s'y sont rendues toutes les deux. Elles nous avaient rapporté avoir rencontré un homme très avenant, qui leur avait même offert des gâteaux et une boisson. Il était d'ailleurs un peu trop avenant, ce qui les avait clairement gênées quand elles nous avaient fait le compte rendu de leur expérience. Nous nous étions donc mis d'accord que lors de la prochaine visite nous irions lui parler en duo mixte d'une femme et d'un homme, mais qu'au vu de son ouverture ça ne devait pas forcément poser problème. Quand nous sommes retournés le voir dans l'après-midi du 19/05, cette fois Silvia et moi, un homme, il n'a à aucun moment réagi à sa présence en exprimant le fait qu'il la reconnaissait. Il est étonnant de pouvoir penser que nous ayons eu à faire au même individu dans ces deux scénarios. A posteriori, sa nervosité était certainement un signe de reconnaissance suffisant, mais il reste difficile de déterminer qui de l'enquête ou bien des enquêteurs ont conduit à ce soudain repli sur soi. Avait-il peur que nous le mettions dans une situation délicate auprès de son employeur, ou a-t-il eu peur d'éventuelles répercussions faisant suite à son comportement de drague envers des personnes dont il ignorait le statut matrimonial ? Au-delà d'essayer d'obtenir une réponse simple à cette interrogation, je préfère conclure en analysant cette situation comme un exemple de la manière dont une relation qui paraissait potentiellement fructueuse sur le terrain peut se fermer abruptement, et bien qu'il soit essentiel de se préparer aux réactions éventuelles il demeure impossible de planifier le rapport à l'autre.

### **Écrit Personnel, Silvia**

Le travail de terrain présenté était ma première expérience collective en tant que masterante. Personnellement, le deuxième semestre a été très perturbé par un manque de motivation et d'investissement vis-à-vis de mon projet de recherche. Puis, j'ai trouvé dans cet exercice, une manière agréable de confronter et de connaître plus mon "moi anthropologue". En effet, cet exercice de groupe m'a permis de découvrir ce qui interpelle ma curiosité anthropologique personnelle mais aussi d'apprendre de celle de mes collègues. Le travail d'enquête collective représente pour moi, un travail de réflexion, de mise en accord, d'écoute et d'observation constante entre mes collègues et moi. Il m'a semblé très agréable qu'on ait l'opportunité de choisir notre terrain à partir d'un sujet donné par les enseignants. Cependant, le thème de l'énergie ne m'a pas attiré énormément au début mais cela représentait aussi qu'il y avait quelque chose de nouveau et de pas évident à tirer du thème. Il me paraît étonnant comment l'anthropologue est confronté à s'adapter et à sortir de sa zone de confort, même en réfléchissant à un thème. C'est-à-dire, la considération de dire oui et d'oser aller à la rencontre de l'inconnu en accueillant toutes les possibilités. En bref, quant au thème, j'ai été visiblement confrontée dès le début. Je n'ai pas eu d'intérêt ou d'inspiration particulière et donc j'ignorais la manière d'envisager l'enquête mais en même temps cela m'amusait.

Le choix du groupe est venu tout seul. Lors du premier semestre, je discutais avec mes camarades et l'idée de réaliser une enquête collective nous est venue. Sule nous a rejoint ultérieurement. C'est à dire que les premières tables rondes composées par Ryan, Cécilia et moi tournaient autour du choix du terrain, les notions auxquelles on voulait rattacher le thème, etc. On avait envisagé de relier le thème à la notion environnementale, les conséquences climatiques et environnementales, prenant en considération la question de l'énergie. Nous avons pensé à L'Académie du Climat comme possible terrain : accessible, engagé et où on trouverait sans doute beaucoup de gens de tranches d'âges différentes à qui on pouvait faire des interviews. Je considère qu'il a été très important pour nous de prendre comme terrain, un endroit où on allait trouver un nombre élevé de gens concernés. Nous avons pensé aux gares de la SNCF, aux vaches et à la consommation de la viande, entre autres. Néanmoins, l'idée de faire une ethnographie d'une station de service surgit parmi les autres propositions. Cette idée là a fortement attiré mon attention. Je ne savais pas vraiment comment l'associer au thème de l'énergie mais au final la relation était évidente : le flux de gens qui sont de passage en

cherchant du carburant pour leurs véhicules. J'ai trouvé très intéressant comment une ethnographie envisagée pouvait dévoiler des informations qui nous échappent, qu'on ne voit pas forcément et qui refléteraient beaucoup sur les gens. Malgré l'incertitude de ce que ce terrain pouvait représenter, une fois qu'on s'est mis d'accord, il ne manquait qu'à visiter quelques stations de service et à nous laisser porter par ce que le terrain allait nous proposer.

L'arrivée sur le terrain a été selon moi, "marrante". On ne savait pas du tout comment s'y prendre, comment aller vers les gens, quelles questions leur poser, et j'ai un souvenir d'un sentiment de blocage. Précisément j'ai été consciente qu'au moment du choix du terrain, j'étais plus dans l'émotion de ce qu'une enquête à Paris et dans une station de service pouvait représenter. Mais, une fois sur le terrain le "feeling" n'était plus le même, il était absent, je dirais. J'ai tout de suite pensé à la manière dont on idéalise notre terrain en tant qu'anthropologue.

Pour cette enquête nous étions plusieurs, ce qui demandait aussi qu'on discute et qu'on trouve ensemble la manière dont nous voulions opérer. Tenant en compte que cette enquête s'est déroulée pendant les deux derniers mois, lorsque le terrain avait été concrétisé, j'ai eu un sentiment de soulagement. Cependant, j'ai senti que je ne trouvais pas la bonne communication pour mener l'enquête. On avait tous des manières différentes de voir le terrain, un ressenti particulier quant aux discussions avec les gens, entre autres. Par exemple, personnellement, je trouvais intéressant, selon le contexte et le scénario, de trouver des "excuses" ou des "entrées" pour échanger avec quelqu'un. C'est-à-dire que si l'on voulait faire un petit interview à l'employeur de la boutique, personnellement, j'aurais inventé ce que j'appelle une "excuse de terrain", une idée déclencheur d'une conversation avec la personne concernée. Cela pouvait être en achetant un bonbon, ou une boisson car "il faisait très chaud", par exemple. En fait, je trouvais qu'il y avait des manières différentes de commencer un échange avec quelqu'un sans forcément commencer par le "bonjour, nous sommes étudiants en master et nous faisons une étude sur...", je considérais que cette présentation-là, contraignait l'échange et le rendait moins familier. J'ai peut-être une vision de l'anthropologie comme discipline qui permet d'établir une communication sans filtres. Mais donc, est cela considéré comme du manque d'honnêteté ? Quelles doivent être les valeurs d'un anthropologue au moment d'interviewer quelqu'un qu'on ne connaît pas. J'étais attentionnée de ne pas imposer cette manière de parler aux gens à mes camarades, car je sentais qu'on ne partageait pas ce même type d'approche. J'ai pensé aussi

que les relations qu'on établit avec les personnes interviewées ou concernées viennent aussi de notre type de personnalité et de notre capacité à voir l'autre personne.

En bref, la question sur les limites du travail anthropologique, sur le terrain, a beaucoup tourné dans ma tête. J'ai eu une expérience qui m'a beaucoup marqué et même touché. Celle-ci a eu lieu dans la station de service à Jaurès. En fait, lors d'une journée d'observations et de terrain tout court, j'ai pu observer au long de l'après-midi la présence d'une femme. J'ai remarqué qu'elle souriait et elle cherchait un peu à parler avec un de mes camarades. A un moment, j'ai aperçu qu'elle sortait de son immeuble. Au moment où elle rentre, j'ai pu venir lui parler. J'ai senti qu'elle avait une attitude d'intérêt mais de méfiance envers ce qu'on était en train de faire. "Oui, mais vous faites ça pourquoi?". "Ça vous dérange si vous me posez les questions mais chez moi? car j'ai mes chats qui m'attendent", me dit-elle à un moment. "Je vous rassure, il va rien vous arriver hein, je peux vous inviter à un café". Au moment où elle me demande ça pendant qu'elle traversait l'entrée à sa résidence, je n'ai pas pu dire non. Je me suis laissé porter par l'échange mais je doutais de mon intuition. Un côté de moi ne me conseillait pas de rentrer chez elle, mais un autre m'invitait à voir et à écouter cette personne. Donc je suis rentrée chez elle. Elle m'a proposé du thé, du café et même de la glace à la vanille et à la fraise. J'ai refusé. Je considère cet échange de drôle car, me trouvant dans une situation inattendue, chez quelqu'un que je ne connaissais pas, seule, j'ai réussi à non seulement écouter et apercevoir les attitudes de l'autre personne mais aussi les miennes puisque personnellement, je me suis sentie dans une situation qui symbolisait "le risque, ou la menace". Au début j'étais méfiante, j'avais un sentiment de peur, mais à la fin je me suis sentie plus à l'aise. J'ai remarqué qu'elle buvait de l'alcool et qu'elle fumait pendant qu'on discutait.

Elle s'appelle CheriFa, femme âgée de 56 ans, habitant dans cet immeuble, situé à côté de la station de service, depuis deux ans. Elle vit dans un HLM, au rez-de-chaussée. C'était surprenant pour moi d'établir un type d'échange avec cette dame d'une manière très souple et qui s'est faite au fur et à mesure. En fait, c'était pas cet échange où on lui impose un temps aux gens qu'ils nous accordent afin de leur poser des questions. Mais, en fait, elle a commencé à me partager des aspects de sa vie personnelle. Elle m'a parlé de son parcours, de ses problèmes familiaux avec ses frères et sœurs, de l'époque où elle était SDF lorsque sa fille était petite. Elle m'a parlé de sa fille et de son petit-fils.

Ainsi, il y a eu quelque chose dans cet échange qui m'a beaucoup interpellé. C'est le fait qu'elle m'a parlé des arbres, de la nature, de sa connexion à la vie, à l'amour et aux relations avec les autres êtres humains. Cette connexion qu'elle va associer à l'énergie après. Elle me parle beaucoup sur ses chats, sur la connection qu'elle a avec eux. On a parlé pendant une heure. Je l'écoutais attentivement. Après un moment d'échange assez personnel, lorsque je lui parle du thème qui nous a ramené à la station de service, elle se sent donc intéressée par le thème de l'énergie. "Ah mais ça me parle beaucoup!". Ce qui m'a paru très intéressant c'est qu'elle m'a parlé de ce thème à partir d'une approche complètement différente. "Nan, mais l'énergie n'a rien à voir avec la technologie, c'est hyper intéressant par rapport à votre enquête, il y a une question qui ne s'est pas posée. L'énergie, elle est là, elle est par exemple chez moi. Comment je vis face à une station qu'on m'a imposé, c'est complètement débile, mais on ne m'a pas donné le choix. Après 13 ans d'errance sans jamais être là, est ce que je regarde le beau ou je regarde le réel ?, c'est la question que je me suis posée. Et j'ai choisi le beau, je le mérite. Et je vis quotidiennement face à cette station absolument abominable, 24h, jamais fermée, et toujours je me dis qu'ils vont nous crever, mais de ça je fais de sorte de voir le beau". Elle m'a effectivement parlé de comment le fait de vivre à côté d'une station de service affecte son quotidien et son repos. "Voiture non-stop, avec leur buuuff. Moi j'ai un BPCO, maladie pulmonaire et c'est une horreur, et pour mes chats aussi". Je me dis, depuis que j'habite ici, si quelqu'un met le feu à la pompe de l'essence, on va mourir, moi je ne suis pas d'accord qu'une pompe à essence soit en pleine ville, entourée de centaines de gens. Je trouve qu'une pompe à essence n'a pas lieu d'être en plein ville, non seulement c'est nocif, quand ils viennent charger l'essence à 4h du mat", répliquer-elle. Puis, elle veut parler de l'énergie. J'ai remarqué qu'elle exprimait d'un calme et d'une sagesse intéressante lorsqu'elle me parlait de son rapport à l'énergie. J'avais l'impression que c'était un témoignage qui surgit à partir d'un thème d'un tronc commun de première année de M1, et que d'une part ou d'une autre, j'avais besoin personnellement. "Écoutez, pour moi, l'énergie, elle n'est pas toujours là, il faut parfois quand on ne l'a plus, et comme ça rencontrer une autre énergie face à soi. Parfois l'énergie elle baisse, c'est normal parce que personne ne l'écoute, personne ne dit rien, on s'alimente d'un quotidien: "tiens toi bien, t'es un HLM", bah non, comment ça, enfin j'ai un chez moi!. Faire venir de l'avant. L'énergie se puise par rapport à cet arbre et ses racines que j'arrose, que mon amie Amelle a pris dans la rue. Mon énergie se puise dans le fait que mes chats viennent me voir. Perso, j'ai des ex qui sont mes amies. Sauf un, le père de ma fille, parce que son énergie est négative".

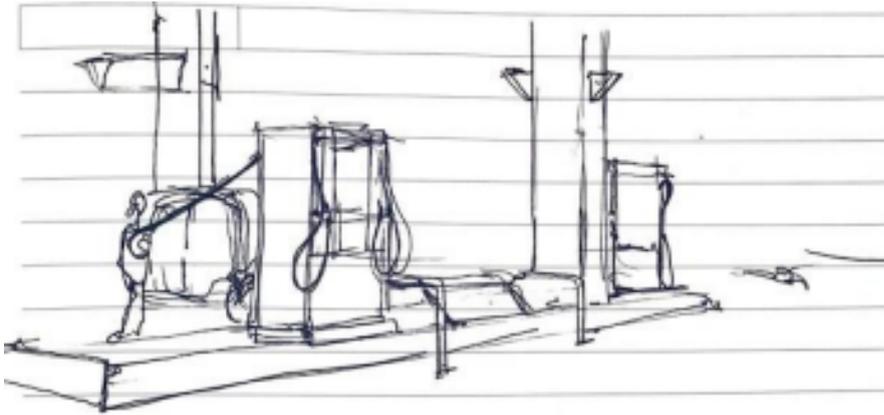
J'ai été contente de trouver une autre approche liée au thème de l'énergie grâce à elle et à ce qu'elle m'a partagé. C'est quelqu'un qui vit isolée du reste des résidents puisque ça fait pas si longtemps qu'elle est dans l'immeuble, alors que la plupart des autres résidents sont là depuis plus de trente ans. C'est quelqu'un qui en peu de temps m'a dévoilé une partie de sa vie de très personnelle. Néanmoins, je considère que je n'ai pas bien géré mon côté sensible lors cet échange. J'étais contente d'avoir eu plus données quant aux informations sur l'énergie et à la pompe d'essence mais d'un autre côté, tout ce qu'elle m'avait partagé, la manière dont elle me regardait lorsqu'elle récitait son vécu et ses ressentis m'a beaucoup touché. Une partie de moi s'est sentie déstabilisée, étrange et je garde cet échange dans mon esprit avec beaucoup de respect et de prudence car je ne sais pas comment décrire ce qu'il représente pour moi. Je suis sortie de chez elle assez perturbée, touchée par trop d'informations, touchée par son vécu et ses émotions "cachées" et je sentais une gêne quant aux limites que je considère que je suis censée de faire en tant qu'anthropologue avec les gens et que je n'ai peut-être pas. Tout cela m'a fait penser aux risques qu'on peut avoir. Quelles limites a-t-on besoin de mettre vis-à-vis des autres ? Que faire de mon hypersensibilité lors des entretiens ou de scènes impactantes ?

Enfin, ce travail d'enquête m'a surpris. C'était surprenant surtout par rapport aux réflexions personnelles que j'ai pu me poser. Dans un moment d'instabilité quant à mon projet de recherche, ce travail m'a permis de relativiser, d'observer mes capacités et défauts au moment d'accéder sur le terrain. Le travail en équipe était amusant, chacun avec sa propre perspective. Nous avons compté du beau temps parisien pour effectuer nos observations grâce à l'arrivée du printemps. Finalement, je ne garde pas de souvenir particulier des réponses directement liées à l'énergie, le carburant, la mécanique, mais le souvenir des regards des gens lorsqu'ils nous partageaient un peu de leur quotidien et donc de leurs vies.

## **Ecrit personnel, Sule**

La station de service Esso est une station-service dont le passage est incontournable pour de nombreux automobilistes et habitants du coin, offrant des services essentiels tels que le ravitaillement en carburant, la réception de colis Amazon et le rechargement de batteries de scooters. Cependant, derrière cette apparence ordinaire, existe une réalité complexe : la présence de travailleurs migrants. Ces individus venus souvent de loin, proposent leur service et jouent un rôle spécifique dans ce lieu. Dans ce court commentaire personnel, je vais exposer une discussion eu avec un jeune migrant pendant mes observations, que je complèterais avec un second entretien eu avec une habitante du quartier ainsi qu'une lecture d'un ouvrage sur la question de la migration en contexte urbain.

Les travailleurs migrants dans les espaces urbains proviennent de divers pays et sont motivés par des facteurs économiques, sociaux, politiques. Pour beaucoup, quitter leur pays d'origine est une décision difficile, mais nécessaire pour subvenir aux besoins de leur famille. Les salaires souvent plus élevés dans les pays d'accueil constituent une incitation financière majeure. Ils espèrent trouver une meilleure qualité de vie, un meilleur accès à l'éducation et des possibilités d'ascension sociale. Alors que je faisais des croquis des pompes de la station Esso, un jeune homme est arrivé à vélo, il est passé juste à côté de moi puis a laissé son Vélib contre la porte d'une petite cabine qui devait autrefois servir de local pour employés. Je lui ai demandé s'il habitait dans ce bâtiment, il a dit non, je travaille ici de temps en temps et j'habite là (En me montrant l'auberge de l'autre côté). Il avait une attitude très positive et il s'est déplacé au niveau des bornes, et était la seule personne hormis nous, qui circulait à pied dans toute la station. Il donnait des indications aux gens sur ce qu'ils doivent faire, il était très sociable et souriant, c'est probablement pour cette raison qu'il arrivait à vendre ses services.

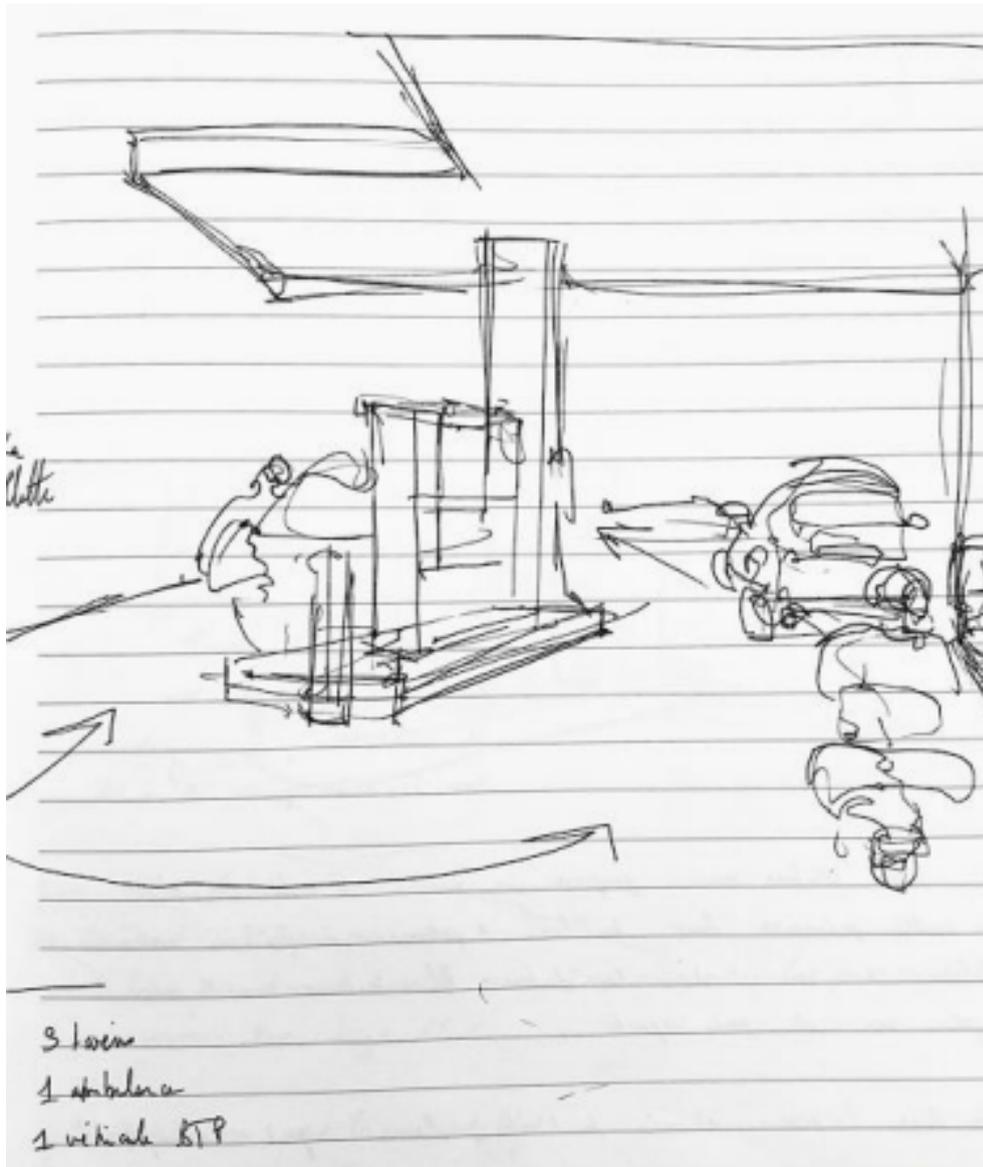


*Le jeune homme qui est arrivé à vélo attend au niveau des bornes, il donne des indications aux gens sur ce qu'ils doivent faire, il est très sociable de nature, c'est probablement pour*

*croquis et notes d'observation du jeune homme proposant ses services de manière informelle, 18.05*

En discutant avec lui, je me suis rendu compte qu'il devait faire face à de nombreuses difficultés, parmi lesquelles la barrière de la langue, l'isolement social, les conditions de travail précaire et les problèmes de logement. Il m'a indiqué qu'il vivait dans l'auberge juste en face de la station et du bâtiment en briques rouges. Très souvent, il se rend dans cette station pour interpellé les conducteurs et leur proposer de remplir leur carburant contre un peu d'argent. Lors de mon observation, j'ai remarqué qu'il était particulièrement souriant dès qu'une voiture s'approchait, il se plaçait aussitôt à côté ou devant la pompe et commençait à faire des signes de la main. Lorsque le conducteur refusait toute aide, le jeune homme le laissait faire, lorsqu'il acceptait une assistance, il se mettait aussitôt à chercher une pompe à carburant disponible. Il faisait très souvent des signes de la main aux véhicules à distance afin d'indiquer vers quelle pompe se diriger. Une fois la pompe libre trouvée, il s'approchait de celle-ci en indiquant au conducteur de garer sa voiture de manière à faciliter l'accès au bouchon de réservoir. Avant de commencer le processus de ravitaillement, ils vérifiaient ensemble que le carburant était approprié pour leur véhicule. Une fois avoir choisi le bon carburant, le jeune homme insérait la buse de la pompe dans le réservoir de carburant du véhicule, en veillant à bien maintenir la buse en place tout au long du processus de ravitaillement pour éviter les déversements ou les éclaboussures. Une fois le carburant mis, il retirait la buse de la pompe et remplaçait la buse dans son support, selon les instructions de la station-service. Dans le cas de la station d'Aubervilliers, le paiement se fait avant le service par carte bancaire directement sur la borne. Le conducteur paye également pour le service perçu et reprend son chemin. En observant ce

jeune homme, je me suis rendu compte qu'il était plutôt dynamique et avait une attitude très souriante et positive face aux automobilistes. Malgré les défis auxquels il est confronté, il joue un rôle essentiel dans cette station-service. Il influence les conducteurs sur leur intention et parvient à générer un revenu à partir de cette activité.



Croquis et notes d'observation de la circulation des véhicules dans la station, 18.05.

Plusieurs heures après notre arrivée dans cette station et après mon observation attentive de cette situation, une dame a fait son apparition en s'adressant directement à nous. Curieuse de savoir qui nous étions et pourquoi nous étions présents sur les lieux, elle nous a interrogés. Nous lui avons expliqué que nous étions des étudiants réalisant un travail d'observation du lieu dans le cadre de nos études. À son tour, elle s'est présentée comme une habitante du bâtiment

en briques rouges situé juste en face de la station. Elle a ensuite abordé certaines problématiques liées à cet endroit. L'entretien a eu lieu aux alentours de 13h30. Selon la dame, des vigiles étaient présents tous les jours pendant environ 4 à 5 mois, ce qui permettait de maintenir une certaine tranquillité. Cependant, dès leur départ, les individus à « problèmes » étaient de retour. Ils agressaient les clients de la station en essayant d'ouvrir les portes et en leur demandant de l'argent. Selon elle, cette situation perdure depuis plusieurs années, et elle affirme n'avoir jamais connu cela auparavant. Elle se souvient d'une époque où la station disposait toujours de personnel, mais cela fait maintenant longtemps qu'il n'y a plus personne. L'automatisation de la station a eu lieu, il y a environ 20 ans, selon ses souvenirs. Cependant, elle affirme que depuis lors, la situation s'est détériorée. Les agressions sont devenues fréquentes, et même son amie a failli être blessée par une bouteille de verre jetée à son visage. Elle a mentionné que la police intervient, mais sans pouvoir réellement résoudre les problèmes de manière efficace. La situation lui est tellement infernale, qu'elle-même n'envisagerait plus de passer par cette station si elle possédait une voiture. Cette habitante a poursuivi en expliquant que les agressions sont motivées par le besoin d'argent pour acheter des produits de consommation comme de l'alcool et des produits illicites. Elle pointe également du doigt le manque de sécurité dans la région, soulignant que la mairie de Paris, notamment celle du 10<sup>e</sup> arrondissement, ne semble pas se préoccuper de la situation. Elle nous a exprimé son ressenti sur la dynamique sociale de cette station en particulier. Il s'avère que cet endroit est relativement détaché de toute forme de sociabilité, car selon elle, il s'agit d'un lieu pas très sécurisé ou beaucoup d'altercations ont lieu depuis qu'il n'y a aucun contrôle ni employé dans la station. Elle a également expliqué que les habitants du quartier ne s'y rendent que rarement et n'y font jamais de halte prolongée. Elle insistait sur le caractère agressif de ces travailleurs illégaux.

A travers ce témoignage, cette dame a fait part de son expérience en tant que résidente du quartier, soulignant que lorsqu'elle entend des cris, elle sait que cela provient de cette station. Son immeuble donne directement sur la station, et elle a même vu des incidents de violence se produire dans la zone. Elle mentionne que son patron, qui est médecin, a dû intervenir pour protéger une personne lors d'une bagarre. Elle a souligné également que la situation est tendue même pendant la journée. Elle mentionne un système de conduite similaire à celui du Maroc, où les individus décident où se garer et donnent des instructions aux conducteurs. Lors de notre échange, nous avons pu constater que la dame avait une vision

claire de la station depuis son immeuble et qu'elle a dû sûrement être témoin de certaines scènes de violence. Nous avons conclu notre entretien en la remerciant, et elle s'est éloignée en nous disant qu'elle allait prévenir son amie de notre enquête. Après son départ, nous avons commenté notre échange, notant que la dame était très sympathique, mais semblait avoir des préjugés. Malgré cela, nous avons pu recueillir des informations précieuses sur les problématiques de la station et de son environnement immédiat. Ces informations nous ont permis d'obtenir, d'après le regard d'une habitante du quartier, un aperçu plus approfondi des défis auxquels la station et la communauté qui l'entoure sont confrontées au quotidien.

Les problématiques liées aux migrants sont devenues une question cruciale et complexe dans de nombreux contextes sociaux et urbains. L'échange eut avec cette dame au manteau rouge dans la station-service Esso a mis en lumière les défis auxquels sont confrontés les migrants dans leur quotidien. La dame a mentionné que certains migrants se regroupent près de la station et qu'ils sont souvent impliqués dans des incidents violents. Elle a souligné que ces migrants se livrent parfois à des comportements agressifs envers les clients de la station. Ces comportements peuvent être liés à des situations de détresse et de précarité dans lesquelles se trouvent de nombreux migrants, en raison de leur statut légal incertain, de leur manque d'accès aux services de base et de leur exclusion sociale. Ces problématiques rejoignent les réflexions et les recherches menées par Michel Agier, auteur du livre *Un monde de camps*, 2014. Dans cet ouvrage, Agier examine les phénomènes de marginalisation, de confinement, de ségrégation auxquels sont confrontés les migrants dans les villes contemporaines. Il explore les conséquences humaines et sociales de ces espaces urbains informels, souvent caractérisés par des conditions de vie précaire et des pratiques de survie. Agier souligne également l'importance de reconnaître la dignité et les droits des migrants en les intégrant pleinement dans la vie urbaine et en leur offrant des opportunités d'inclusion.

L'échange avec la dame au manteau rouge met en évidence l'importance de comprendre les réalités vécues par les migrants dans les espaces urbains, y compris les stations services. Ces espaces peuvent devenir des lieux de regroupement, de transit et de rencontres pour les migrants, qui sont souvent confrontés à des conditions de vie précaires et à des discriminations multiples. Leur présence dans ces lieux peut susciter des tensions et des inquiétudes, mais il est essentiel de reconnaître les raisons qui les poussent à se rassembler et d'adopter une approche de compréhension et d'empathie.

## **Écrit personnel, Cecilia**

Je viens de terminer ma première expérience d'observation sur le terrain, cet écrit me donnera l'occasion de réfléchir sur les difficultés mais aussi sur les réussites. Je me concentrerai sur les deux tâches que j'ai le plus accomplies dans le cadre du travail de groupe : sélectionner le lieu et parler aux clients.

Les deux états d'esprit qui m'ont accompagné dès le premier jour étaient, du fait de mon inexpérience, l'énergie de quelqu'un qui a très envie de s'impliquer, mais aussi l'agitation de quelqu'un qui a tendance à repérer les problèmes avant même qu'ils ne se matérialisent. Le thème choisi, l'ethnographie d'une station-service, a accentué cette bipolarité. D'une part, le sujet était intéressant et original, d'autre part, il s'agit d'un lieu où il n'est pas facile de se positionner en tant qu'anthropologue. En fait, les questions critiques auxquelles j'avais pensé lors des premières réunions du groupe se sont déjà concrétisées lors des observations préliminaires : travailleurs indisponibles, impossibilité à avoir de longues conversations, difficulté à rendre l'observation réellement participative.

### ***Choisir le terrain***

Le mois de mars a été consacré à l'identification d'un certain nombre de stations-service. La première promenade de recherche a commencé de la Gare du Nord et, en continuant sur boulevard de la Chapelle et boulevard de la Villette, pour terminer à place du Colonel Fabien. Sur le chemin nous avons rencontré cinq stations et, en écartant trois parmi elles, nous n'avons gardé qu'une très grande de Total et un autre self-service de Esso. Nous avons essayé de parler avec un employé Total en nous présentant en tant qu'étudiants. Il nous a arrêtés immédiatement en nous disant que, étant un espace privé, il aurait fallu demander le permis à Total. J'ai eu l'impression qu'il ait dit cela simplement pour nous liquider; il avait l'air contrarié et peut être il n'avait pas le temps pour nous parler. En outre, nous n'avons probablement pas utilisé une bonne stratégie: nous n'avons pas des questions précises et en même temps nous avons été trop directs. Après cette expérience, nous avons choisi la station Esso car, comme il n'y avait pas de personnel, personne ne pouvait nous demander de quitter le lieu. J'ai effectué la deuxième promenade en solitaire à Aubervilliers. Je me suis concentrée sur deux stations. La première, en avenue Victor Hugo, est située à proximité d'un restaurant kebab et d'un café, lieux où nous

aurions pu nous positionner pour nos observations ; la seconde, en revanche, est située à l'intérieur du parking d'un supermarché ou il n'y avait pas de travailleurs présents au moment de mon observation. Les avantages du second sont liés à son emplacement : j'imaginai qu'avant ou après les courses, les personnes seraient plus enclines à discuter. Finalement, nous avons opté pour la première parce qu'elle était plus différente de la station Esso déjà sélectionnée. Au cours des mois suivants, j'ai identifié d'autres lieux qui me semblaient stratégiques. J'avais prévu d'examiner les stations situées à proximité des itinéraires des marches les jours des grandes manifestations qui ont eu lieu pour protester contre la loi sur les retraites. Je me suis donc rendue le 23 mars dans une station sur l'avenue de la République et le 28 mars dans une autre en rue de Reuilly. La première était très minimale, il n'y avait que deux pompes et il était obligatoire d'être servi par l'employé. Le second se trouvait au croisement de deux grandes rues, en face d'un supermarché. Je n'ai remarqué aucune activité particulière liée à la manifestation : pas de précautions pour d'éventuels gestes de protestation, pas de signes d'adhésion, pas de désagrément particulier, juste le bruit continu des sirènes de police qui passaient à proximité. S'occuper de la sélection de l'endroit où s'est déroulée la recherche en groupe m'a permis d'évaluer de nombreuses possibilités et de choisir, parmi elles, celles qui me semblaient les plus accessibles.

### *Être sur le terrain*

La plus grande difficulté que j'ai rencontrée, tant au cours de la phase préliminaire qu'une fois les lieux choisis, a été de type linguistique. N'étant pas de langue maternelle française, j'ai beaucoup hésité avant de me lancer dans la première conversation. C'est pourquoi j'ai privilégié d'autres outils : j'ai observé, j'ai compté, j'ai dessiné, j'ai écouté. Mais après une matinée passée à observer assise sur un trottoir, j'ai profité d'une occasion favorable et j'ai commencé à parler. En effet, j'ai gagné la sympathie d'un chauffeur d'Uber en lui indiquant une pompe gratuite qu'il n'avait pas remarquée, ce qui lui a évité d'attendre: il m'a remerciée plusieurs fois, ce qui m'a amenée à prendre du courage et à poser mes questions. La conversation a été rapide mais s'est déroulée mieux que prévu. Au cours de l'après-midi, j'ai eu d'autres échanges, rencontrant également d'autres personnes de langue maternelle étrangère. Le problème s'est avéré beaucoup moins réel que je ne l'avais imaginé. Le fait d'être un peu maladroite ou de se tromper de quelques mots ne m'a pas rendue moins crédible, mais au contraire a rendu les conversations plus calmes, clarifiantes, sans que je doive l'expliquer à chaque fois, que je n'étais ni une employée municipale, ni une inspectrice d'Esso. Cette expérience m'a appris qu'il n'est pas

nécessaire de s'intégrer rapidement, mais qu'il est au contraire important de prendre le temps de se sentir à l'aise. De plus, un contexte comme celui de la station-service, dans lequel les interlocuteurs possibles sont nombreux et changent très rapidement, m'a permis de répéter plusieurs fois la même dynamique. En effet, même si une conversation ne se passait pas bien, il était toujours possible de réessayer avec une autre personne au bout de cinq minutes. C'est pourquoi j'ai préféré me concentrer sur les échanges avec les clients et laisser à mes camarades le soin de parler aux travailleurs, avec lesquels il était beaucoup plus important d'établir une relation de confiance sans malentendus.

*Annexe photographique Cecilia: quelques stations non sélectionnées*

Station dans le parking d'un supermarché (à gauche) à Aubervilliers.



Station avenue de la République



Station Rue de Reuilly, véhicules de police en arrière-plan.

