

Le bibliobus stéphanois, un dispositif d'accès à la lecture publique en reconfiguration vers plus de médiation culturelle

Florian Bonnefoi, Claire Néel, Simon Payen de la Garanderie, Louis Roux, Agathe Sobreiro

« En 1945, la Direction des bibliothèques avait lancé sur les routes de France huit bibliobus, comme on appelle d'un mot, il faut bien l'avouer, assez laid, ces voitures qui portent le pain de l'esprit à domicile »¹. Cette citation met en évidence certaines des caractéristiques fondamentales du bibliobus. Apportant « le pain de l'esprit à domicile », ce dispositif mis en place par la puissance publique est vu comme un moyen de nourrir l'esprit des plus isolés, d'ouvrir de nouveaux territoires au savoir et à la culture livresque. Prendre pour objet d'étude cet étonnant véhicule, c'est donc s'intéresser à l'action de l'État — et plus largement des pouvoirs publics — dans un domaine particulier, celui de la lecture. À l'époque de sa « préhistoire », selon le mot d'Anne-Marie Chartier et Jean Hébrard (Chartier et Hébrard 2000), le bibliobus apparaît comme un complément des bibliothèques municipales — aujourd'hui médiathèques — qui permet d'atteindre les zones rurales les plus reculées du territoire français. Il se présente donc comme un pan très spécialisé des politiques de lecture publique, et c'est sous cet angle que nous envisageons ici de l'aborder.

De cette orientation rurale des débuts, le bibliobus s'est progressivement ouvert à la ville, vers des quartiers éloignés des bibliothèques, marqués par un déficit d'accessibilité voire une situation d'enclavement, pour lesquels les pouvoirs publics ont perçu la nécessité de son implantation. Ce changement de contexte spatial, s'il a eu des incidences sur les modalités de fonctionnement du service, n'a pourtant pas affecté sa mission et son originalité, notamment dans la proximité avec les usagers, qui fonde sa spécificité en termes de pratiques par rapport aux médiathèques. Le terrain que nous étudions ici s'inscrit dans cette perspective : le bibliobus mis en place par la municipalité de Saint-Étienne dès 1968 dessert des quartiers périphériques ou qui connaissent un déficit d'infrastructures d'accès à la lecture publique. En ce sens, il participe du désenclavement culturel amorcé dans une ville alors en pleine extension. Il s'ancre dans le local en tentant de gommer des disparités infra-urbaines. Le maintien d'un tel dispositif, qui ne concerne finalement que peu de personnes et présente de nombreuses contraintes matérielles, en une période où les contraintes budgétaires sont régulièrement invoquées pour justifier la réduction des services publics, a de quoi étonner. Les spécificités intrinsèques du bibliobus suffisent-elles à expliquer son maintien et, dans une certaine mesure, sa vitalité ? C'est à partir de cet étonnement que nous souhaitons diriger notre étude, en nous demandant dans quelle mesure la mission de diffusion de la lecture

¹ GUEHENNO Jean, *Cahiers des bibliothèques de France*, n°2, 1954, p.22

publique du bibliobus évolue et se reconfigure dans un cadre contraignant et face aux attentes des usagers.

État de l'art

En ce qui concerne les productions en langue française, la majeure partie de la littérature concernant les bibliobus est constituée de travaux en sciences de l'information et de gestion et en bibliothéconomie, produits notamment dans le cadre de mémoires d'études à l'École Nationale Supérieure des Sciences de l'Information et des Bibliothèques (ENSSIB). Ces travaux permettent tout d'abord de réfléchir à la façon dont les bibliobus s'inscrivent dans les dispositifs généraux de lecture publique. Ils envisagent cette question selon deux perspectives : d'une part en analysant la façon dont les usagers utilisent le réseau et quels lieux ou dispositifs ils privilégient (Lambert 2006) et d'autre part en faisant une analyse des réseaux municipaux et intercommunaux de bibliothèques et de médiathèques (Fofana 2008). De tels travaux constituent une base pour appréhender la place qu'occupent les bibliobus au sein des politiques de la lecture ainsi que les publics qui les fréquentent. D'autres travaux visent à mettre en évidence l'intérêt de l'implantation d'un bibliobus dans une commune (Colombo 1996), ce qui permet d'insister sur deux points qui nous intéressent. On note d'une part les spécificités du bibliobus, à savoir l'investissement du personnel, la fidélité du public et le fait qu'il soit un lieu de sociabilité et de rencontres (Grentzinger 1993) où se nouent des rapports avec les usagers (Beau 2006) ; et d'autre part les nouvelles fonctions assignées aux bibliobus, comme l'organisation d'animations ou l'usage des nouvelles technologies. Ce type de documentation est complété par une littérature grise qui aborde des aspects plus techniques du bibliobus urbain et les contraintes qui lui sont propres. Est mis ici à profit le Bulletin des bibliothèques de France et datent pour la plupart des années 1950 et 1960 : s'ils ne traitent pas des bibliobus dans leur forme actuelle, ils nous informent toutefois sur des problèmes d'ordre général et persistant dans le temps. Il y a d'une part des textes traitant des bibliobus urbains en général (Pons 1963a; Pons 1963b). Ceux-ci nous donnent principalement des informations sur les aspects techniques du bibliobus (véhicule choisi et aménagement intérieur) mais mettent également en évidence les différents usages qui sont faits des bibliobus, présentant ainsi des modalités différentes de l'action publique en faveur de la lecture. D'autre part, des textes s'intéressent à des cas locaux de bibliobus, faisant le bilan de leur fonctionnement et réfléchissant à l'avenir des dispositifs (Lefrancq 1966; Vaillant 1966). Au-delà des travaux évoqués et de cette littérature technique, on trouve mention du bibliobus dans quelques ouvrages de sciences sociales, parmi lesquels la synthèse française sur la lecture depuis 1880 réalisée par Anne-Marie Chartier et Jean Hébrard, dont un des chapitres s'intitule « La saga des bibliobus : le livre à l'assaut des campagnes » (Chartier et Hébrard 2000). Ce travail, qui traite des années 1940, permet de saisir les enjeux autour de la mise en place de bibliobus par les pouvoirs publics : pensé comme un moyen de diffusion de la lecture publique, le bibliobus est aussi conçu comme celui de la promotion d'une bonne

pensée, qui éduquerait les individus¹ ; mais il connaît également des difficultés pour attirer un nouveau public et n'accueille en fait qu'un cercle restreint de personnes. Toutefois, les bibliobus restent un thème assez peu abordé par les sciences sociales, et pas toujours mentionné dans les synthèses sur les bibliothèques², signe qu'ils occupent une place très marginale au sein des études sur la lecture.

Ce tour d'horizon de la littérature traitant des bibliobus nous permet d'insister sur une première dimension de ce dispositif : il s'agit d'un instrument mobile de lecture publique. Les éléments évoqués — comme la dimension rurale des origines du bibliobus — et l'idée par laquelle nous avons débuté notre étude — porter « le pain de l'esprit à domicile » — incitent à replacer le bibliobus dans une double perspective : celle de la lecture publique, mais aussi celle de l'éducation populaire, idéal qui avait motivé les bibliobus associatifs du XIXe siècle. La mention de l'éducation populaire doit nous inciter à penser un mouvement construit à côté ou même à proximité d'autres institutions comme l'école — et donc à penser les rapports que peut entretenir un tel dispositif avec ces institutions. La saisie du bibliobus par les pouvoirs publics s'inscrit plus largement dans le cadre de l'institutionnalisation de l'éducation populaire depuis les années 1960 et son adaptation aux sociétés urbaines (Léon 1983). De telles remarques nous conduisent à souligner la place des idées de démocratisation de la culture et de la pratique de la lecture dans notre sujet. Comme nous l'avons vu, le bibliobus a ceci de particulier qu'il est mobile, et est donc une forme d'aboutissement dans cette perspective, puisqu'il permet de rapprocher la culture du peuple. Il peut dès lors apparaître comme un outil spécifique de la démocratisation culturelle, au moment où celle-ci, en particulier en ce qui concerne les bibliothèques, peut sembler être une préoccupation du passé (Rabot 2012). Le bibliobus permet de répondre au besoin de proximité avec les usagers et l'étude de son rapport aux principes de gratuité, de liberté et de diversité, tels que les présente Cécile Rabot, peut permettre d'interroger son poids dans la démocratisation culturelle par la lecture publique. Les termes de démocratisation culturelle et d'éducation populaire inscrivent notre recherche dans le champ plus global de l'étude des politiques publiques et de l'action publique. Le bibliobus constitue un service public dont il nous faudra décrire le fonctionnement et les enjeux.

Envisagé dans cette perspective, le service de bibliobus peut apparaître comme un micro-service public, c'est-à-dire une forme d'action publique extrêmement ciblée. Cet angle d'approche permet de saisir notre objet à travers l'action des acteurs qui le mettent en place, et à des échelles variées, en considérant l'action publique au niveau aussi bien national que local. Ici, nous la considérerons comme « une combinaison spécifique de lois, d'affectations de crédits, d'administrations et de personnels dirigés vers la réalisation d'un ensemble d'objectifs plus ou moins clairement définis » (Rose et Davies 1994). Cette définition permet de distinguer plusieurs entrées par lesquelles s'y intéresser : le financement de la politique,

¹ Les auteurs montrent également l'échec partiel d'une telle tentative : d'une part car le public des bibliobus est en fait très spécifique — des retraités et des enfants — et car les ouvrages empruntés ne sont pas à la hauteur des espérances de certains promoteurs du bibliobus. (*Cahier des bibliothèques de France*, n°2, 1954, p.25).

² C'est par exemple le cas dans l'ouvrage d'Anne-Marie Bertrand (2007)

l'affectation de personnel et enfin les objectifs qui la guident¹. La mention du financement des politiques publiques nous place au cœur de notre sujet : l'action publique est soumise à de fortes contraintes budgétaires, qui peuvent être aggravées ou atténuées par le contexte politique et économique dans lequel elle est mise en place. Ces contraintes conduisent les décideurs à des choix qui, comme l'ont montré des études anciennes (Laswell 1936), sont en fait des choix de clientèles et de victimes. Ce type de remarque peut de nouveau susciter notre étonnement quant à la persistance des bibliobus, dont le public est composé majoritairement de populations isolées et peu nombreuses, qui plus est d'enfants et de retraités, qui ne constituent pas des clientèles puissantes. La question des objectifs de l'action publique, que soulève notre définition, nous conduit à nous demander pourquoi le bibliobus s'arrête à tel endroit plutôt qu'à un autre. Ceci doit nous interroger sur les logiques qui guident les choix des pouvoirs publics, tout en gardant à l'esprit que l'action publique relève de la régulation politique mais aussi, et surtout, sociale, et contribue à la compensation, ou à l'aggravation, des inégalités (Lascoumes et Le Galès 2012). Le bibliobus, de par sa qualité de dispositif mobile, vise à réduire les inégalités d'accès à la lecture publique et participe ainsi d'une plus grande justice spatiale, qui passe entre autres par la garantie accordée à chaque citoyen d'une égale accessibilité aux services publics. Enfin, le dernier point que soulève notre définition est celui du personnel affecté à la réalisation de l'action publique. L'étude des acteurs institutionnels relevant de cette dernière doit s'inscrire dans le cadre plus large d'une interrogation sur les acteurs en général — c'est-à-dire également les usagers — de ce service public.

L'étude de ce micro-service public doit en effet également passer par l'analyse du rapport au public qui se construit dans et autour du bibliobus. Cette approche doit notamment nous permettre d'intégrer les usagers dans l'analyse en leur faisant dépasser la simple fonction de destinataires de l'action publique. Nous pourrions ainsi envisager les influences des différents acteurs les uns sur les autres, et notamment des usagers sur le fonctionnement du service qu'ils fréquentent. Nous devons donc placer au cœur de notre étude les acteurs qui sont au contact des usagers, à savoir les bibliothécaires et les chauffeurs en premier lieu, mais aussi les responsables du bibliobus, qui ont un contact indirect avec ceux-ci. Les bibliothécaires constituent les acteurs par lesquels s'exprime, de façon concrète et au plus près des usagers, la volonté politique. Ils sont chargés de faciliter l'accès à la culture et au savoir (Bertrand 2007). C'est par eux que se construit le rapport au public. L'observation de leur attitude et de leur écart à la norme ou de leurs prises d'initiatives peut permettre de comprendre les spécificités du bibliobus en tant que service public. À cet intérêt pour les chauffeurs et bibliothécaires, il nous faut ajouter celui pour les lecteurs, dont l'influence sur le service public doit être mesurée (Lascoumes et Le Galès 2012). Cette double approche par les acteurs institutionnels et par les destinataires du service nous permettra de saisir les liens entre les missions définies en amont et la façon dont elles s'incarnent réellement dans les pratiques du bibliobus par les usagers.

¹ Le dispositif légal, qui peut également être considéré comme un point d'entrée dans l'action publique, ne sera que peu abordé ici, dans la mesure où il relève plus de l'échelon national

METHODOLOGIE

Nous avons mené une approche transdisciplinaire. Une étude du bibliobus stéphanois depuis les années 1960 le place effectivement au croisement des disciplines historique, sociologique par les pratiques de lectures qu'il induit et le public qu'il vise, géographique, enfin, du fait des politiques de désenclavement culturel avancées par les acteurs responsables de sa mise en place. Réalisée sur un temps court de quelques mois, dont une semaine sur le terrain à Saint-Etienne, notre recherche s'appuie sur les méthodes mixtes, c'est-à-dire à la fois qualitatives et quantitatives (Creswell 2014).

L'approche qualitative résulte d'un travail d'observation (Blanchet 1987). Ce dernier a été mené sur deux niveaux : d'une part, nous nous sommes rendus sur plusieurs arrêts du bibliobus durant une semaine afin d'appréhender le type d'usagers, la façon dont ils agissaient dans le bus et leurs interactions avec les chauffeurs ou bibliothécaires ; cela a également été l'occasion d'observer au plus près le fonctionnement du bibliobus. Par ailleurs, le travail d'observation a été mené lors d'itinéraires entrepris dans les quartiers desservis par le bibliobus. Le but était de se faire une idée empirique du type de quartiers touchés qui appartenaient à ce « désert culturel » évoqué par le Directeur des affaires culturelles de la ville.

Mais ce sont surtout les entretiens semi-directifs (*Ibid.*; Fenneteau 2002) menés avec sept acteurs qui ont particulièrement contribué à notre approche qualitative. Les entretiens semi-directifs étaient les plus à même de répondre à nos problématiques dans le sens où ils permettaient de mener une enquête d'approfondissement (Ghiglione et Matalon 1999) pour compléter nos apports théoriques et nos impressions empiriques. Le choix de nos interlocuteurs s'est fait selon deux logiques principales. Nous avons tout d'abord essayé de couvrir l'ensemble de l'organigramme des personnes en charge du bibliobus pour obtenir des informations factuelles sur le fonctionnement du service, repérer les motivations des différents acteurs, et appréhender les logiques prévalant en fonction des échelons hiérarchiques. Nous avons également visé les bénéficiaires du bibliobus, un autre type d'acteurs que l'on pourrait séparer en deux catégories : d'une part les usagers classiques avec qui nous avons eu l'occasion de discuter lors de l'administration des questionnaires sur les arrêts du bibliobus, et d'autre part un directeur d'école et des bénévoles de l'association ATD Quart Monde avec qui nous avons mené des entretiens longs. Ces deux derniers acteurs nous ont éclairé sur la diversification des activités du service qui cherche à toucher un public scolaire en se déplaçant dans les écoles et un public défavorisé et marginalisé, ici par le biais d'une action auprès d'un camp Roms. Enfin, dans une perspective historique, afin de comprendre les logiques à l'œuvre dans le temps, nous avons étudié les fonds d'archives déposés par les services des médiathèques aux Archives Municipales de Saint-Etienne.

Les méthodes quantitatives sont principalement venues compléter et vérifier les données qualitatives que nous avons pu récolter sur le terrain. Nous avons consulté des données de budget et de stock fournies par les services des médiathèques de la ville. Par ailleurs, nous nous sommes principalement fondés sur une approche par questionnaires (Singly 2005; Blanchet 1987). Nous avons élaboré deux questionnaires : l'un à l'attention des usagers et l'autre à celle des non usagers du bibliobus. Ils ont été administrés dans différents lieux de la ville en lien avec les pratiques de lecture : sur cinq arrêts du

bibliobus (Bellevue, La Métare, Soleil, Montreynaud, Rivière), dans certains lieux d'accueil proches des arrêts (Maison de quartier de Soleil et Maison d'animation de La Métare) ainsi que dans les médiathèques de Tarentaize, Carnot, et Solaure. Nous avons choisi ces lieux afin de toucher un public concerné par la lecture. Si les taux de réponse ont été quasi-nuls pour les questionnaires auto-administrés, ce fut le contraire lorsqu'ils ont été administrés par un enquêteur. Nous avons ainsi récupéré 47 questionnaires d'usagers et 50 de non usagers. Si nous sommes conscients que ce nombre ne constitue pas un échantillon représentatif des bénéficiaires de l'offre de lecture publique de Saint-Etienne, nous avons tout de même pu retirer un certain nombre de traits communs à chacune de ces catégories.

LE BIBLIOBUS STEPHANOIS DEPUIS SA CREATION : QUELS MOYENS POUR QUELLES MISSIONS ?

Genèse et déploiement d'un dispositif d'accès à la lecture publique : le bibliobus urbain

Dès la fin des années 1950, deux modèles de bibliobus urbains peuvent être distingués en France en fonction de leur fonds et du public visé¹ : le bibliobus tout public et les premiers bibliobus jeunesse.

Le bibliobus tout public, dans toutes les villes où il se développe, répond à deux missions (Fofana 2008) : d'une part, pour des quartiers déjà existants mais où le développement urbain et la croissance démographique n'ont pas pu être suivis par l'équipement culturel, il serait un palliatif en attendant la création d'une annexe fixe. Il s'agirait donc d'un service de lecture publique transitoire, ayant aussi une valeur prospective pour l'annexe en dur à venir. D'autre part, il dessert des grands ensembles qui fleurissent dans les villes françaises des années 1950, afin de conquérir le public populaire des logements ouvriers des banlieues industrielles. Dans ce type d'espaces, le service n'a pas vraiment vocation à évoluer vers la création d'une annexe.

La naissance des bibliobus urbains jeunesse prend place quant à elle dans les années 1960, à l'heure où les bibliothèques municipales de toutes les grandes villes françaises commencent aussi à ouvrir des sections spécifiques (*Ibid.*). C'est également dans une double optique que se dessine la mission des bus jeunesse : il s'agit dans certains cas de séduire ce nouveau public et de lui offrir ce que ne proposent pas encore les bibliothèques municipales, et dans d'autres cas de desservir les écoles ou encore les quartiers très périphériques pour sensibiliser les plus jeunes à la lecture, ce qui est parfois vu comme les prémices des services de hors-les-murs des bibliothèques.

Les bibliobus urbains connaissent leur apogée en termes de nombre de véhicules en circulation en 1987 (*Ibid.*), avant d'amorcer une phase de déclin. Par ailleurs, dans les années 1990, le service évolue beaucoup. Abandonné dans certaines villes une fois que les annexes de la bibliothèque municipale sont créées (comme à Brest), le bibliobus conserve sa double

¹ Même si bien souvent les deux modèles ne sont pas si distincts que ça, puisqu'on trouve une petite offre destinée aux adultes dans le bibliobus jeunesse et inversement

mission initiale là où il persiste, mais se tourne de plus en plus vers le service aux collectivités, notamment avec la desserte d'établissements scolaires ou de maisons de retraite.

Le cas de la mise en place du bibliobus à Saint-Etienne est assez archétypal, avec un procédé que l'on retrouve dans la plupart des autres villes qui se sont dotées de ce service à la même époque : une aide a d'abord été apportée par l'État en 1967, *via* une subvention pour l'achat du véhicule et une dotation en fonds de livres d'une valeur de 10 000 francs. Cependant, une fois la création actée, le service se retrouve sous l'égide de la municipalité, dont les décisions se révèlent structurantes pour le service (en termes de personnel et de véhicules notamment) et déterminantes pour les financements. Le bibliobus mobilise donc un réseau d'acteurs qui englobe les élus municipaux et les fonctionnaires de la lecture publique, ce qui ne va pas sans créer un certain nombre de tensions. Cela a pu s'observer par exemple lors de la création du bus jeunesse en 1985. En effet, l'accord donné par la mairie pour réhabiliter un véhicule inutilisé destiné à être vendu n'a pu être trouvé qu'à condition que la municipalité n'engage aucun frais supplémentaire : ni nouveau recrutement, ni de nouvelle acquisition de fonds¹. Le service a alors dû se réaménager en profondeur, et se soumettre à une période d'essai de six mois pour montrer qu'il pouvait répondre à ces exigences. Cet exemple nous montre les logiques contradictoires, toujours visibles aujourd'hui, qui peuvent animer les acteurs, et qui exigent une capacité d'adaptation de la part du service, ce dernier ne pouvant endosser sa mission de lecture publique sans se soumettre aux impératifs municipaux, notamment en matière budgétaire.

A l'échelle même du service, on peut également relever l'existence de deux types d'acteurs. Dès le départ, le projet est porté par une bibliothécaire qui pilote les activités, gère les fonds et accueille les usagers lorsqu'elle a l'occasion de se rendre sur les stationnements, et de chauffeurs au profil technique détenteurs du permis poids-lourd. Actuellement, le service compte deux bibliothécaires et deux chauffeurs en capacité de travailler². Les effectifs ne permettant pas aux bibliothécaires d'être présentes sur tous les stationnements, les chauffeurs doivent souvent assurer seuls l'accueil des usagers. La discordance entre leur formation et leur fonction sera interrogée dans la seconde partie de l'article.

La localisation des stationnements : du "désert culturel" au désenclavement ?

En tant que service public, le bibliobus se donne pour mission d'apporter la culture à tous. Cette mission se ressent dans les choix de localisation de ses arrêts. Comme nous l'avons évoqué précédemment, il dessert de manière privilégiée les périphéries urbaines, non équipées en infrastructures culturelles, ainsi que des quartiers stratégiques en termes d'accessibilité, comme on peut le voir ci-dessous (*photo 1* et *figure 2*). Il s'agit souvent d'espaces de forte densité, à l'habitat collectif ou dégradé et aux populations plutôt défavorisées. Les trois premiers stationnements historiques du bibliobus correspondent à ces critères. Ainsi, dans les années soixante, La Métare est un quartier de barres d'immeubles

¹ AM de Saint-Etienne, Carton 6741 W 19

² Deux autres chauffeurs étant en indisponibilité, ce qui met le service en tension et a pu provoquer la suppression temporaire de certains stationnements

encore en construction où s'installent de jeunes ménages. À Montreynaud, quartier nord-est de la ville en profonde mutation – ZUP planifiée en 1966 (Fotia 2014) –, on tente de sensibiliser la population à la lecture en vue d'y créer une annexe de la bibliothèque municipale. Enfin, Bellevue a été choisi pour sa situation de carrefour, de nœud de transport en commun et de lieu commerçant attractif et pour son public sociologiquement assez divers.

Photo 1 : Stationnement du bibliobus à La Métare, quartier de grands ensembles au sud-est de la ville



(Auteur : Néel, 2016)

Figure 1 : Liste des arrêts du bibliobus sur la période 1967-1984 et en 2015¹

1967	1968	1969	1972	1973-1974	1975, 1978 et 1980-1983	1984	2015
La Métare	La Métare	La Métare	La Métare	La Métare	La Métare	La Métare	La Métare
Montreynaud	Montreynaud	Montreynaud	Montreynaud	Montreynaud bas	Montreynaud Molina	Montreynaud Molina	Molina
Bellevue	Bellevue	Bellevue	Bellevue	Bellevue	Bellevue	Bellevue	Bellevue
	Carnot	Carnot	Carnot	Carnot	Carnot	Carnot	
		Soleil	Soleil	Soleil	Soleil	Soleil	Soleil
		Terrenoire	Terrenoire	Terrenoire	Terrenoire		
			Terrasse	Terrasse	Terrasse	Terrasse	
			Montplaisir	Montplaisir	Montplaisir	Montplaisir	Montplaisir
			La Palle	La Palle			
			Tardy	Tardy	Tardy	Tardy-Raspail	
				Montreynaud ZUP	Montreynaud ZUP	Montreynaud ZUP	Montreynaud
						Rochetaillée	Rochetaillée
						Solaure	Solaure
						Valbenoîte	
						Saint-Victor-sur-Loire	St-Victor-sur-Loire
							Bergson
							Rivière
							Fourneyron
							Grand Clos

(2017, source : Archives Municipales de Saint-Etienne et Rapport d'activités du bibliobus, 2015. Auteur : Bonnefoi, 2017)

On remarque que le nombre de stationnements augmente rapidement lors des premières années de mise en service, entre 1967 et 1972. Les documents d'archives montrent

¹ Les périodes manquantes sont liées à une absence de données dans les fonds d'archives.

le rôle d'acteurs moteurs qui ont pu favoriser l'extension du réseau du bibliobus¹. Le rattachement de certaines communes à la ville de Saint-Etienne – comme Terrenoire (1970) – et les mutations profondes de quartiers préexistants – comme Montreynaud – ont également joué un rôle.

On note ainsi qu'après un an de mise en service, 26 500 ouvrages ont été prêtés, 49 000 en 1969 et 68 000 l'année suivante. On assiste ensuite à une phase de stagnation, signe d'un système qui se stabilise sans avoir les moyens de s'étendre davantage, puis à un redéploiement à partir de 1984. La mise en place du bibliobus jeunesse en 1986 marque un réel tournant avec la desserte d'un certain nombre d'écoles primaires de la ville. En outre, avec l'extension du réseau les stationnements se sont diversifiés. On peut prendre l'exemple de Saint-Victor-sur-Loire, espace périurbain où vit une population relativement aisée. Néanmoins, ces données masquent le fait que ces arrêts sont aujourd'hui desservis moins fréquemment : d'une logique de concentration des stationnements on passe à une logique de diffusion et d'extension du réseau.

A l'inverse, certains arrêts ont été supprimés et ce pour deux raisons principales. Un premier cas de figure apparaît lorsque le bibliobus a achevé sa mission de transition vers une structure plus pérenne, autrement dit lorsqu'une bibliothèque est créée dans le quartier. Si cette mutation est vue positivement par les acteurs de la lecture publique, elle ne va pas sans susciter des contestations parmi certaines populations particulières, et notamment les moins mobiles ; ce fut par exemple le cas lors de l'ouverture de la bibliothèque municipale de Terrenoire en 1988, qui a entraîné une réduction de la fréquence de stationnement du bibliobus à la maison de retraite des Cèdres située dans le quartier, en témoignent les échanges épistolaires de novembre 1988 entre le maire et un retraité de la résidence². On a ici une mise en lumière du caractère réticulaire de l'offre de lecture publique stéphanoise, qui a tendance à s'étoffer : lorsqu'une structure pérenne s'installe, le bibliobus, qui du fait de son caractère mobile présente une forte adaptabilité, peut alors se tourner vers d'autres quartiers délaissés : « Cet espacement plus large permettra, vous le comprenez, d'offrir le même service à d'autres quartiers de la Ville plus éloignés d'une bibliothèque que ne l'est maintenant Terrenoire » (F. LARBRES, Conservateur de la bibliothèque municipale³).

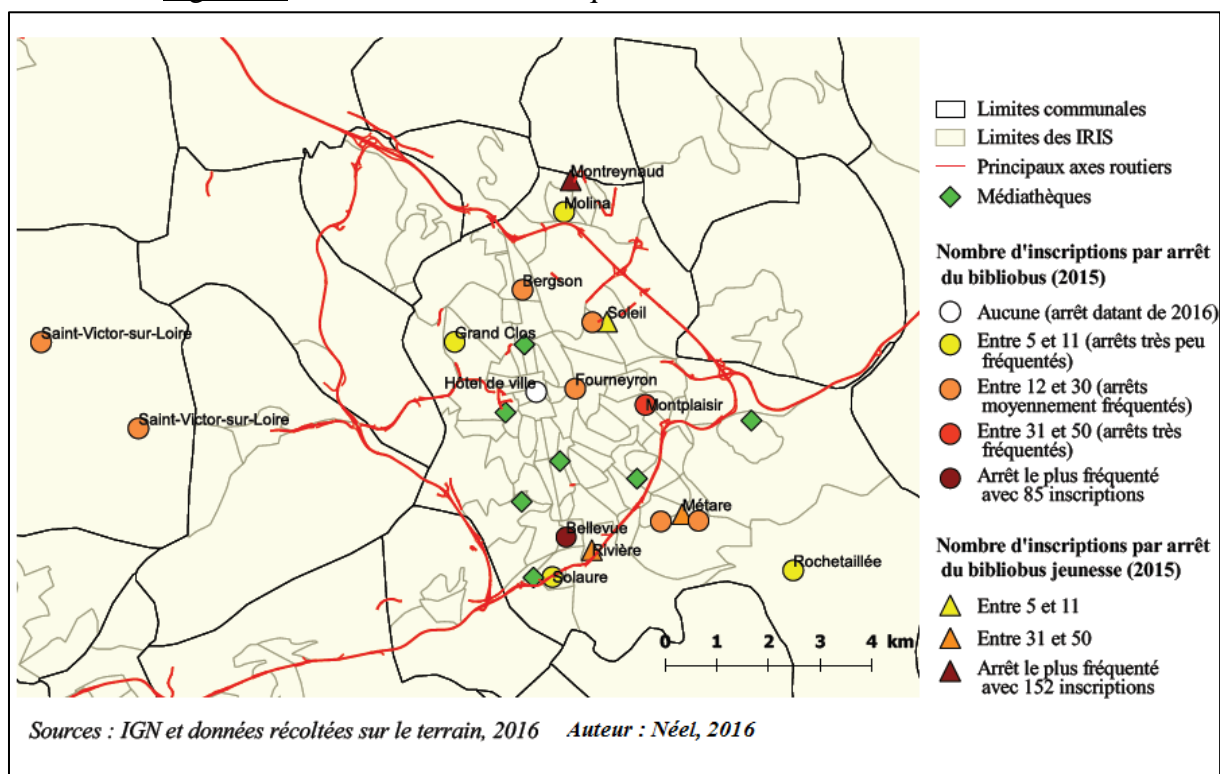
Toutefois, la permanence de la plupart des stationnements demeure le fait le plus frappant (*figure 2*). Cela montre que la fonction initiale de transition vers une annexe fixe du bibliobus a évolué pour faire du service un outil de substitution permanent à une médiathèque, comme le montre le cas de Montreynaud où aucune bibliothèque n'a finalement vu le jour.

¹ AM de Saint-Etienne, Carton 5548 W 43

² AM de Saint-Etienne, Carton 6741 W 19

³ AM de Saint-Etienne, Carton 6741 W 19

Figure 2 : Le réseau de médiathèques et de bibliobus de Saint-Etienne



Cette carte met en évidence la situation périphérique des arrêts du bibliobus par rapport aux médiathèques de la ville. Certains arrêts desservent des localités véritablement excentrées (comme Rochetaillée ou encore l'enclave de Saint-Victor-sur-Loire) alors que d'autres sont situés dans des quartiers périphériques, avec parfois un effet de discontinuité spatiale matérialisée par le passage du périphérique par rapport au cœur de la ville, comme c'est le cas pour La Métare, Montreynaud et Molina notamment. Les arrêts de Grand Clos, Soleil et Bergson, au cœur du tissu urbain, visent quant à eux à rééquilibrer un réseau de médiathèques qui a eu plutôt tendance à se développer au sud du centre-ville. Ces constatations correspondent bien à la logique du bibliobus, qui est un service ayant pour mission de favoriser l'égalité d'accès des Stéphanois à la lecture publique pour créer une plus grande justice spatiale.

En ce qui concerne la fréquentation des arrêts, on note une forte hétérogénéité. Globalement, le nombre d'inscriptions est bas : 15 des 18 arrêts (Hôtel-de-Ville n'est pas compté car il a été mis en place en 2016 seulement) comptent entre 5 et 30 inscriptions. Sachant que les usagers doivent se réinscrire chaque année, on peut déduire que le nombre d'inscriptions nous donne une assez bonne idée de la fréquentation, même si une personne qui s'inscrit sur un stationnement peut, si elle le souhaite, fréquenter l'ensemble des points du réseau. Cependant, notre enquête sur le terrain nous a permis de constater que, si des usagers du bibliobus peuvent également fréquenter la médiathèque, il est très rare qu'ils fréquentent plusieurs stationnements de bibliobus différents. Le cas de Bellevue est singulier : depuis les

années 1960, il s'agit de l'arrêt le plus fréquenté avec l'introduction d'un deuxième stationnement dès 1969 et un public deux à dix fois plus nombreux que dans les autres arrêts : « ce stationnement est de loin le plus important, personnes âgées, jeunes, tous de milieux très différents » (note de février 1968). La carte montre que cette tendance est toujours d'actualité.

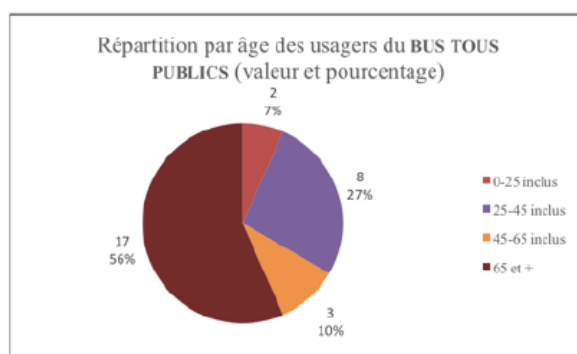
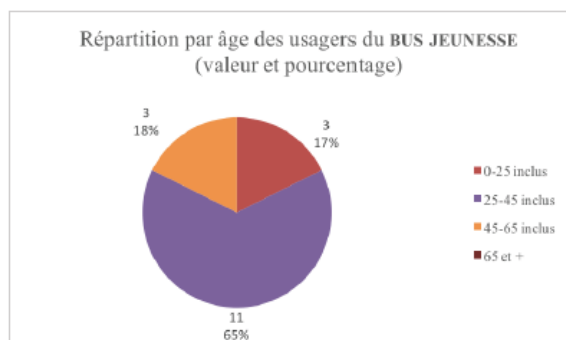
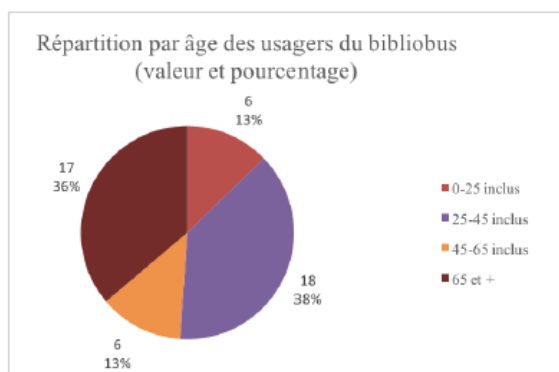
En outre, en 2015 et 2016, on remarque une irrégularité des stationnements en fonction des mois. Comme nous l'avons vu, leur multiplication entraîne inévitablement une baisse de la fréquence ou de la durée de chacun d'entre eux. Cette irrégularité est liée aux aléas des véhicules, de la voirie (circulation et stationnement ne sont pas aisés avec un véhicule de cette taille, d'autant plus que les automobilistes ne respectent pas toujours l'emplacement réservé au bibliobus), ou des disponibilités des chauffeurs : cela représente une réelle source d'insatisfaction, que ce soit pour les usagers, comme cela nous est apparu lors des discussions après administration des questionnaires, ou pour les responsables du service. Ce phénomène est récurrent depuis les débuts du bibliobus et entrave sans doute la fidélisation des usagers. Les faiblesses communicationnelles du service (publication mensuelle des stationnements et de leurs modifications, information de la part des bibliothèques annexes) peuvent également avoir un effet sur sa fréquentation.

UN SERVICE DE PROXIMITE QUI SE REDEFINIT : D'UNE MISSION DE JUSTICE SPATIALE A UN ROLE DE MEDIATION CULTURELLE ?

Les usagers du bibliobus : pratiques et typologie.

Pour envisager le service dans sa globalité, nous avons souhaité compléter notre approche des acteurs institutionnels par l'approche des bénéficiaires, afin de voir dans quelle mesure les missions et les enjeux évoqués par les responsables du bibliobus rejoignent l'expérience des usagers. À la suite de nos observations sur le terrain et grâce au traitement des questionnaires, nous avons pu dégager les pratiques et les attentes de ces derniers, et voir en quoi elles diffèrent par certains aspects de celles du public des médiathèques.

Figure 3 : Répartition des usagers par âge pour les deux bibliobus puis par bus.



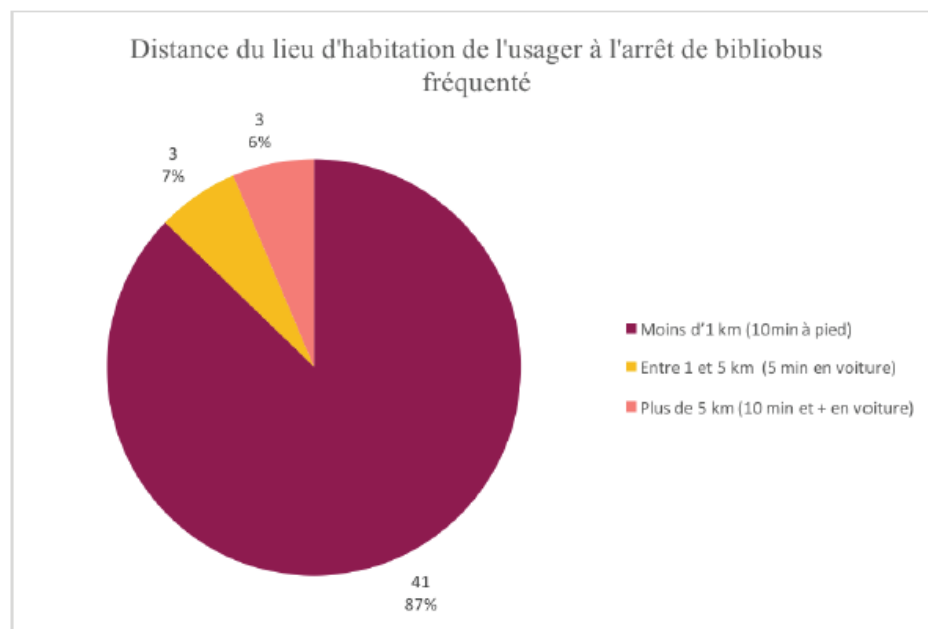
Source : Questionnaires administrés lors de l'enquête de terrain en novembre 2016.
Auteur : Sobreiro A.

Tout d'abord, il ressort que le public touché par le bibliobus est beaucoup plus restreint que celui fréquentant les médiathèques. Cette moins grande diversité sociologique permet de dégager deux profils type parmi les usagers : les femmes âgées, qui fréquentent le bibliobus tout public, et les mères de famille, accompagnées de leurs enfants, qui se rendent surtout au bibliobus jeunesse. On peut tirer deux enseignements principaux de ce constat. D'une part, le public s'avère quasi exclusivement féminin. Même si des études sociologiques montrent que les femmes lisent globalement plus que les hommes (Horellou-Lafarge et Segré 2007), la différenciation entre les sexes est très accentuée pour le bibliobus avec 94% de femmes. D'autre part, certaines classes d'âge ne sont que très peu représentées : les adolescents, les jeunes adultes et les personnes entre 45 et 65 ans (*figure 3*). A titre de comparaison, alors que les plus de 65 ans représentent 36% des usagers du bibliobus (et 56% des personnes interrogées dans le bibliobus tous publics), ils constituent seulement 17% de l'ensemble des usagers du réseau de médiathèques de Saint-Etienne¹, ce qui souligne la spécificité du public du bibliobus.

Chaque profil peut être défini par des pratiques et des attentes spécifiques, que ce soit en termes de choix de lectures ou de manière de concevoir le service. Ainsi les femmes âgées, qui sont susceptibles de souffrir d'un déficit de mobilité, voient dans la proximité géographique qu'apporte le bibliobus un réel confort (*figure 4*).

¹ D'après les chiffres de l'Observatoire de la lecture publique pour l'année 2014

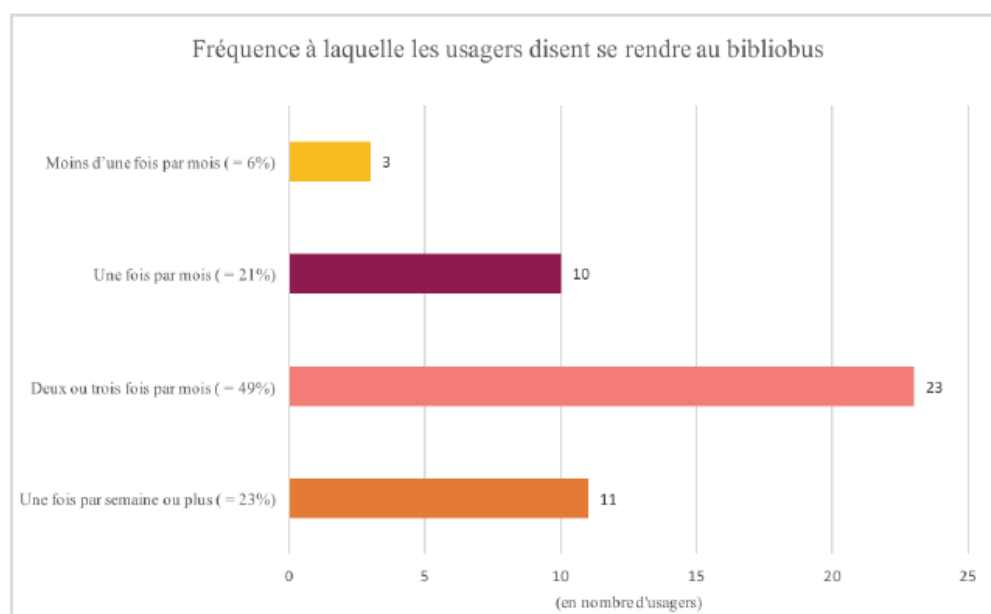
Figure 4 : La distance à laquelle les usagers habitent par rapport à leur arrêt du bibliobus (bus jeunesse et tous publics confondus.)



Source : Questionnaires administrés lors de l'enquête de terrain en novembre 2016.
Auteur : Sobreiro.A.

Cette proximité spatiale constitue même pour certaines une condition *sine qua non* d'accès à la lecture publique. L'idée du bibliobus comme service de proximité, destiné avant tout aux personnes éprouvant des difficultés à se déplacer, est d'ailleurs ce qui est ressorti le plus nettement des questionnaires administrés aux non usagers (avec des expressions telles que "c'est pour les gens qui ne peuvent pas se déplacer" ou encore "pour les personnes à mobilité réduite" qui sont revenues à plusieurs reprises), ce qui place la question de la mobilité au cœur des représentations du service. Cependant, pour les usagers, la proximité offerte par le bibliobus n'est pas seulement spatiale ; elle est aussi symbolique. Le bibliobus est un effet vécu et perçu comme un lieu de sociabilité, ce qui se traduit dans les pratiques par des discussions entre habituées (le stationnement pouvant même servir de lieu de rendez-vous, voire de repère marquant la semaine des usagers) et une véritable relation interpersonnelle avec le chauffeur.

Figure 5 : La fréquence à laquelle les usagers se rendent au bibliobus (bus jeunesse et tous publics confondus.)



Source : Questionnaires administrés lors de l'enquête de terrain en novembre 2016.
Auteur : Sobreiro A.

Les caractéristiques matérielles du bibliobus elles-mêmes favorisent la création de lien social. En effet, l'exiguïté de l'espace du bus et la faible fréquentation de certains stationnements créent les conditions pour l'élaboration d'une relation de proximité. A l'inverse, cette dernière peut être entravée dans les médiathèques par un effet de masse (Bertrand 2007), avec des files d'attentes peu propices à la familiarité, et qui font que les relations entre bibliothécaires et usagers ont tendance à se distendre et à s'anonymiser. On peut illustrer cet état de fait en citant les propos d'une jeune retraitée qui disait être *"beaucoup mieux servie qu'à Beaulieu"* et préférer les conseils du chauffeur du bibliobus à ceux des bibliothécaires de la médiathèque. Ce type de discours s'est révélé loin d'être un cas isolé, ce qui montre que le public du bibliobus attend moins du personnel des compétences bibliothéconomiques que des qualités d'accueil. Même si le bibliobus ne permet pas vraiment une consultation sur place du fait de son exiguïté qui limite également les possibilités de contenu et le nombre d'usagers pouvant être à bord (trop de succès mène à la saturation), cette proximité spatiale et relationnelle fait qu'il n'est pas perçu par ses usagers comme un simple lieu de dépôt et d'emprunt d'ouvrages (vision utilitaire), mais comme un moment de loisir à part entière, marqué par un caractère de convivialité qui se manifeste par des discussions et un temps souvent relativement long passé dans le bus. En termes de lectures, on peut noter parmi ce public spécifique le succès des livres d'amour et de terroir, et plus globalement d'une littérature plutôt populaire, facile (Lahire 1993) et largement pratiquée par les femmes (Horellou-Lafarge et Segré 2007; Fossé-Poliak, Mauger et Pudal 1999). Comme

l'offre du bibliobus est adaptée à ce type de demande, les usagers peuvent avoir l'impression de trouver plus facilement ce qu'ils recherchent que dans une médiathèque où la quantité et la diversité de l'offre peuvent parfois désorienter le lecteur (Barbier-Bouvet 1986). Cette forme de personnalisation participe au renforcement du sentiment de familiarité observé au sein du bibliobus. Cependant, elle peut également accentuer une tendance que l'on retrouve chez ce profil d'usagers, qui opèrent leurs choix d'ouvrages de façon assez systématique et pour beaucoup ne bouleversent pas leur horizon d'attente (Jauss 1978). Par-delà le contenu, la forme sous laquelle se présentent les œuvres empruntées est également représentative des besoins particuliers de ce public. Ainsi, les livres à grands caractères et audio sont plébiscités. Du fait de ces spécificités, le bibliobus n'apparaît pas dans son fonctionnement, pour ce profil d'usagers, comme un équivalent des médiathèques. Il peut plutôt être décrit comme un service complémentaire, qui offre quelque chose de différent.

Les conclusions ne sont pas les mêmes pour le deuxième profil type, les mères de famille accompagnées de leurs enfants. Contrairement aux personnes âgées, beaucoup fréquentent également la médiathèque, tout en venant au bibliobus pour son aspect pratique (proximité, possibilité de s'y rendre à pied). Le bus est moins pratiqué par ces usagers en tant qu'espace de sociabilité, toutefois il conserve un aspect convivial car les mères viennent y partager un moment privilégié avec leurs enfants, qui se familiarisent par ce biais avec la lecture, le rôle de la pratique familiale et surtout maternelle étant fondateur pour le rapport à la lecture des individus (Singly 1993). Quand une bibliothécaire est présente, ses conseils sont recherchés pour accompagner l'enfant dans sa découverte. Elle joue alors un rôle de médiation humaine (Bertrand 2007) entre l'enfant et le livre, d'autant plus que dans certains quartiers tels Montreynaud beaucoup de familles viennent de milieux modestes et ont de ce fait besoin d'un accompagnement plus important (Horellou-Lafarge et Segré 2007). En ce qui concerne les emprunts de ce public, ce sont très majoritairement des livres pour enfants ainsi que des vidéos. Peu de mères empruntent pour elles car l'offre adulte est limitée dans le bus jeunesse. De plus, elles conçoivent généralement ce moment comme consacré à leurs enfants. Parmi ces usagers, certains ont néanmoins une vision plus utilitaire, et pratiquent uniquement le bibliobus comme lieu d'emprunt et de retour. Pour ce type de public, le bibliobus apparaît plus comme une annexe de la médiathèque, qui facilite l'accessibilité à la lecture pour des familles n'ayant pas nécessairement le temps de s'y rendre régulièrement, notamment dans les quartiers enclavés. En cela il est substituable à une médiathèque plus que complémentaire. Toutefois, même pour ce public, le bibliobus conserve certaines spécificités. En effet, il revêt un aspect merveilleux pour les enfants, et n'a pas le caractère impressionnant et institutionnel de la médiathèque, qui, même proche, peut créer une distance symbolique pour ceux dont le capital culturel est le plus faible (*Ibid.*; Bertrand 2007; Bahloul 2015), ce qui peut constituer un frein à sa fréquentation. Enfin, parmi les usagers du bibliobus jeunesse, on peut distinguer le cas de certains enfants, parmi les plus grands (une dizaine d'années), qui viennent seuls au bibliobus pour y retrouver d'autres enfants du quartier et y consulter des documents sur place. Cette pratique fait du bus un lieu de vie à l'échelle locale, un lieu de socialisation (Bertrand 2007) qui participe à l'apprentissage d'une certaine autonomie pour les enfants.

On peut retenir de l'étude de l'expérience des usagers du bibliobus que ce service donne lieu à des pratiques spécifiques par rapport aux médiathèques, liées aux types de publics accueillis, aux contraintes matérielles du bus et au fonctionnement du service.

Le bibliobus sur la route de la médiation culturelle

L'utilisation du service par deux profils type d'utilisateurs qui ressortent assez nettement confronte les bibliothécaires à une forme de dilemme : ou bien elles ajustent l'offre de livres à ces usagers spécifiques, dans une logique d'adaptation à la clientèle, ou bien elles la diversifient pour tenter d'attirer d'autres types d'utilisateurs et d'élargir les horizons de lecture des publics habituels, au risque de décevoir ces derniers. Malgré quelques essais pour intégrer des ouvrages d'un nouveau genre, d'une plus grande qualité littéraire, le choix s'est plutôt porté sur la première solution.

Si le contenu du fonds reste relativement stable, le bibliobus n'en est pas moins engagé dans une forme de transition depuis le début des années 2010. En effet, le service prend de nouvelles initiatives et repense en profondeur la façon d'utiliser "l'outil" que constitue le bibliobus, dans une logique de diversification. Les entretiens ont ainsi montré que le personnel responsable des orientations du service, conscient des difficultés de la conjoncture et des attentes renouvelées du public, estime que le bibliobus en particulier, mais aussi les médiathèques en général, ne peuvent plus se contenter de mettre un fonds de livre à disposition des usagers, mais qu'ils doivent mener une activité de médiation culturelle. Les pratiques des bibliothèques nordiques ont été citées comme inspiration, et les responsables du service ont insisté à plusieurs reprises sur leur rôle de « médiation », c'est-à-dire d'accueil et d'accompagnement des usagers : « *la mutation c'est de mettre les publics au centre de nos préoccupations, et pas de mettre les fonds au centre de nos préoccupations* », pour reprendre les mots du responsable des Services de proximité. A cet égard, le bibliobus dispose d'un atout majeur, puisque contrairement aux médiathèques statiques, il constitue un dispositif mobile pouvant se rendre directement auprès des publics.

Les bibliothécaires du service voient ainsi le bibliobus comme un « outil » très commode pour aller au devant des usagers, et pour tester de nouvelles formes de médiation culturelle. C'est pourquoi, depuis 2010 environ, le service participe de plus en plus activement à des événements dits hors-les-murs, qu'ils soient explicitement liés à la lecture ou non, et multiplie les partenariats avec des écoles ou des associations. Par exemple, le bibliobus fait aujourd'hui partie intégrante de la Fête du Livre de Saint-Etienne, ce qui lui permet de se faire connaître des utilisateurs, et plus globalement de représenter le réseau de lecture publique stéphanois (il sert alors de vitrine à l'ensemble des médiathèques) mais également de gagner en visibilité auprès des élus. Il a participé à d'autres événements comme la semaine du jeu ou le projet "biblioplage¹" sur les bords de Loire. En outre, le bibliobus développe de plus en plus de partenariats avec des écoles maternelles et primaires. Lorsqu'elles se rendent dans les établissements, les bibliothécaires proposent aux enfants des activités autour de la lecture devant leur permettre de se familiariser avec les livres mais aussi de réfléchir sur certaines notions abordées par les ouvrages lus en petits groupes. De plus, les enfants ont la possibilité d'emprunter, et ainsi de découvrir les codes relatifs au fonctionnement des médiathèques. Lors de cette étape, l'aspect attrayant du bibliobus et le fait

¹ Durant le mois de juillet 2016, le bibliobus a proposé un stationnement hebdomadaire sur la base nautique de Saint-Victor-sur-Loire

qu'il soit moins intimidant qu'une médiathèque se révèlent être des atouts importants. Le bus apparaît alors comme une phase transitoire devant mener à la fréquentation de la médiathèque. Cette logique s'est retrouvée lors du partenariat mené par le bibliobus en 2015 avec l'association ATD Quart Monde. À cette occasion, le bus s'est rendu une demi-douzaine de fois dans un camp de Roms : l'intention était de familiariser les enfants Roms avec la lecture, les livres, mais aussi les règles implicites des médiathèques (calme, respect du livre en tant qu'objet, concept du prêt), afin qu'ils puissent s'y rendre sans être intimidés ou embarrassés une fois leur famille installée de manière plus régulière sur le territoire. Outre l'utilisation du bus comme tremplin vers la médiathèque, on voit à travers cette action que le bibliobus reste très attaché à sa mission de desserte de populations défavorisées voire marginalisées. Le développement des partenariats, qui apparaît comme une priorité pour les acteurs du bibliobus, participe à la redéfinition du service en élargissant ses objectifs. En effet, il ne s'agit plus seulement d'assurer à un public de lecteurs un accès à une structure de lecture publique, mais aussi de tenter de sensibiliser de nouveaux publics : « *l'idée du hors-les-murs de toute façon c'est d'aller vers un public qui ne connaît pas forcément les médiathèques, qui n'oserait pas franchir seul la porte des médiathèques*¹ ». Le bibliobus est dès lors considéré comme un outil au service de la démocratisation de la lecture, cette utilisation étant rendue possible par sa capacité à aller à la rencontre du public.

Mais l'intégration de ces nouvelles pratiques ne se fait pas sans heurts, surtout pour des raisons structurelles internes au service. En effet, la grille de recrutement est fixée par la mairie, et c'est elle qui détermine le nombre de fonctionnaires affectés au service, ainsi que leur profil. Nous l'avons dit, les chauffeurs - indispensables au fonctionnement du service tant que les véhicules seront des bus - doivent avoir un profil technique. Or, les nouvelles pratiques qu'adopte le service demandent davantage un profil de bibliothécaire et de médiateur culturel, afin d'accompagner efficacement les usagers. L'acquisition de telles compétences demanderait une formation supplémentaire de la part des chauffeurs, et ne correspond pas aux critères initiaux de leur recrutement. Face à cette difficulté, le personnel responsable envisage de remplacer le bus jeunesse par un mini-van qui n'exigerait pas de permis poids-lourd et permettrait aux bibliothécaires d'assurer seules les stationnements. Le service de médiation gagnerait ainsi en qualité, et cela permettrait également une utilisation plus efficace des nouveaux outils numériques obtenus par le bibliobus, qui ne sont pas utilisés par les chauffeurs. En effet, si la logique de transition numérique est déjà largement engagée dans les médiathèques, le bibliobus vient seulement d'être équipé d'une tablette connectée à Internet (en octobre 2016), qui permet un accès au catalogue complet des fonds du réseau. Cette mutation va également dans le sens d'un possible remplacement des chauffeurs par les bibliothécaires sur les stationnements, dans la mesure où ces dernières pourraient effectuer du travail de bureautique sur place, et ainsi optimiser leur temps de travail.

Toutefois, cette évolution envisagée pour le service présente certains inconvénients. En effet, le choix d'un mini-van se ferait aux dépens de la capacité d'accueil du bus, et modifierait partiellement les pratiques des usagers (la lecture sur place, pratiquée par un certain nombre d'enfants, deviendrait par exemple plus difficile). L'enjeu est donc de garantir le meilleur service possible aux usagers dans un contexte contraignant d'un point de vue

¹ Entretien réalisé avec une responsable du bibliobus

budgétaire et de recrutement du personnel. La tendance municipale est effectivement à la réduction de la masse salariale et des dépenses, rendant difficile l'application de tels projets (notamment l'achat du nouveau bus). Le service du bibliobus doit donc, s'il veut espérer obtenir des moyens supplémentaires, (dé)montrer son utilité aux élus municipaux, à travers quelques stratégies pour se rendre plus visible. Ainsi, la participation à des événements municipaux et régionaux comme la Fête du Livre ou la Fête du Puits Couriot, ou encore l'ouverture d'un nouvel arrêt place de l'Hôtel-de-Ville, juste en face de la mairie, contribuent ainsi à le faire connaître et reconnaître, et à renforcer sa position dans le jeu des négociations. Une telle utilisation fait du bibliobus un dispositif-vitrine, qui par ses apparitions stratégiques dans l'espace public municipal défend sa propre utilité sociale tout en promouvant plus largement les intérêts du secteur de la lecture publique.

Conclusion

En raison de son faible nombre d'utilisateurs et de leurs profils peu variés, le bibliobus de Saint-Étienne apparaît comme un micro-service public extrêmement ciblé. Son caractère de service complémentaire du réseau des médiathèques, visant à garantir une forme de justice spatiale dans l'accès des Stéphanois à la lecture publique en se rendant dans les quartiers les plus enclavés, fait peser sur lui une impression de sursis, même si paradoxalement il est passé d'un statut transitoire à un statut pérenne. Si sa mission principale, lors de sa création en 1967, était de desservir des quartiers en déficit d'infrastructures, on note aujourd'hui une évolution des objectifs, avec une part croissante prise par les activités de médiation culturelle, destinées à accompagner des publics spécifiques dans la découverte de la lecture. Le bibliobus n'est dès lors plus seulement un service public mais aussi un outil au service du public. Enfin, le bibliobus se développe en tant que dispositif-vitrine utilisé par le réseau de médiathèques pour donner de la visibilité au service de lecture publique dans sa globalité, notamment auprès des acteurs municipaux, soumis à des logiques de réduction budgétaire, créant des effets de concurrence entre les différents services publics. Cet élargissement des missions amène les acteurs du bibliobus à se poser la question de la reconfiguration du service, notamment avec la possibilité évoquée d'acheter un véhicule léger, donnant ainsi la priorité à la qualité de l'accueil et du conseil, garantis par les compétences des bibliothécaires, sur la possibilité de recevoir un nombre important d'usagers dans un bus plus spacieux. Les choix effectués influenceront nécessairement sur les pratiques des usagers, qui constituent un public spécifique, en partie complémentaire de celui des médiathèques, et doté de certaines attentes par rapport au bibliobus. Il s'agit donc pour les responsables du service de réussir à intégrer de nouveaux objectifs sans délaisser leur public habituel et en prenant en compte les contraintes imposées par les acteurs municipaux. Cette double contrainte, par le bas (attentes du public) et par le haut (cadre institutionnel et politique) est au cœur même des défis que doivent relever les services publics municipaux.

Bibliographie

BAHLOUL Joëlle, 2015, *Lectures précaires: études sociologiques sur les faibles lecteurs*, s.l., Éditions de la Bibliothèque publique d'information.

BARBIER-BOUVET J.-F., 1986, « L'embaras du choix: sociologie du libre-accès en bibliothèque », *Bulletin des bibliothèques de France*, 1986, vol. 31, n° 4, p. 294–298.

BEAU Joël, 2006, *Mieux répondre aux attentes des usagers des bibliothèques de proximité du réseau départemental de l'Eure-et-Loir en complémentarité de l'offre de médiathèques structurantes*, Mémoire d'étude du Diplôme de Conservateur de Bibliothèques, ENSSIB, Villeurbanne.

BERTRAND Anne-Marie, 2007, *Les bibliothèques*, 3. éd., Paris, Découverte (coll. « Repères Culture, communications »), 120 p.

BLANCHET Alain, 1987, *Les techniques d'enquête en sciences sociales: observer, interviewer, questionner*, Paris, Dunod (coll. « Sciences humaines »), 197 p.

CHARTIER Anne-Marie et HEBRARD Jean, 2000, *Discours sur la lecture (1880–2000)*, Paris, BPI–Centre Pompidou/Fayard.

COLOMBO Marie, 1996, *Etude pour l'implantation des points de desserte du futur service de bibliobus des bibliothèques de la ville de Paris*, Institut de formation des bibliothécaires, Villeurbanne.

CRESWELL John W., 2014, *A Concise Introduction to Mixed Methods Research*, Los Angeles, SAGE Publications Inc, 152 p.

FENNETEAU Hervé, 2002, *Enquête: entretien et questionnaire*, Paris, Dunod (coll. « Les topos »), 128 p.

FOFANA Coura, 2008, *Les bibliobus urbains dans les réseaux municipaux et intercommunaux: rôle, importance, enjeux*, Mémoire d'étude du Diplôme de Conservateur de Bibliothèques, ENSSIB, Villeurbanne.

FOSSE-POLIAK Claude, MAUGER Gérard et PUDAL Bernard, 1999, « Histoires de lecteurs », *Paris, Na than*, 1999.

FOTIA Yvon, 2014, « Parcours résidentiels et expériences minoritaires », *Le sociographe*, 29 avril 2014, n° 44, p. 75-82.

GHIGLIONE Rodolphe et MATALON Benjamin, 1999, *Les enquêtes sociologiques: Théories et pratique*, Paris, Armand Colin.

GRENTZINGER Dominique, 1993, *L'usage social du bibliobus dans les communes rurales du Haut-Rhin*, Mémoire d'étude du Diplôme de Conservateur de Bibliothèques, ENSSIB, Villeurbanne.

HORELLOU-LAFARGE Chantal et SEGRE Monique, 2007, *Sociologie de la lecture*, Paris, La Découverte.

- JAUSS Hans Robert, 1978, *Pour une esthétique de la réception*, s.l., Gallimard.
- LAHIRE Bernard, 1993, *La raison des plus faibles : Rapport au travail, écritures domestiques et lectures en milieux populaires*, Lille, Presses Universitaires du Septentrion.
- LAMBERT Bertille, 2006, *Les pratiques des usagers d'un réseau intercommunal : le cas du réseau des médiathèques du Val Maubuée*, Mémoire d'étude du Diplôme de Conservateur de Bibliothèques, ENSSIB, Villeurbanne.
- LASCOUMES Pierre et LE GALES Patrick, 2012, *Sociologie de l'action publique*, Paris, Armand Colin.
- LASWELL Harold Dwight, 1936, *Who Gets What, When, How*, Cleveland, Meridian Books.
- LEFRANCQ Paul, 1966, « Le bibliobus de Valenciennes et la lecture publique dans cette ville », *Bulletin des bibliothèques de France*, 1966, n° 6, p. 223-226.
- LEON Antoine, 1983, *Histoire de l'éducation populaire en France*, Paris, Nathan.
- RABOT Cécile, 2012, « La démocratisation culturelle par les bibliothèques de lecture publique, une préoccupation d'hier ? » dans *La démocratisation culturelle au fil de l'histoire contemporaine*, Paris.
- ROSE Richard et DAVIES Phillip L., 1994, *Inheritance in Public Policy: Change Without Choice In Britain*, New Haven, Yale University Press, 272 p.
- SINGLY François de, 2005, *L'enquête et ses méthodes : Le questionnaire*, 2e édition., Paris, Armand Colin, 128 p.
- SINGLY François de, 1993, « Les jeunes et la lecture », *Les dossiers éducation et formations*, 1993.
- VAILLANT P., 1966, « Le bibliobus de Grenoble », *Bulletin des bibliothèques de France*, 1966, n° 6, p. 223-226.