Nacima Baron, Pr Université G. Eiffel,

Nils Le Bot, MCF Associé ENSA Paris Val-de-Seine

Pauline Detavernier MCF Associée, ENSA Paris Val-de-Seine

Corresponding author : nacima.baron@enpc.fr

**De la régénération des gares et quartiers de gares :**

**Lecture génétique et critique d'un assemblage politique**

**1. Régénération de gares et quartiers ferroviaires, le succès récent d'un terme flou**

Un tour d'horizon des documents relatifs aux (re)développements des gares, tels qu'ils sont produits par les compagnies ferroviaires historiques (ou bien, quand ils existent, par certains services spécialisés dans la conception et l'ingénierie des gares[[1]](#footnote-2)) montre la popularité qu'a acquis le terme de régénération en Europe de l'Ouest. Cependant, un regard un peu plus attentif fait apparaitre que ce terme est utilisé avec des nuances subtiles d'un pays à l'autre. Si les bureaux d'étude anglais parlent couramment de régénération de gare[[2]](#footnote-3) en inscrivant naturellement cette notion au sein de *regeneration studies* qui s'appliquent à tout type d'équipement ou d'espace[[3]](#footnote-4), les experts italiens ne régénèrent pas tout et n'importe quoi. Il faut que l'objet en question ait connu à la fois une forme de dégénérescence et que son sauvetage en vaille la peine. Quand ils parlent de régénérer une gare, c'est pour désigner une action curatrice centrée sur le bâtiment voyageurs en tant qu'il porte donc une valeur patrimoniale[[4]](#footnote-5). En France, d'autres nuances se font jour. Mais, à la différence des Anglais et des Italiens, ce vocable désigne prioritairement, avant de connaitre un glissement sur lequel on reviendra, un ensemble d'interventions techniques visant une modernisation de l'infrastructure ferroviaire (rails, caténaires) ou de ce qui fait la superstructure bâtimentaire et la base fonctionnelle d'une gare (quais, passerelles, espaces d'accueil ...). Ainsi, dans des contextes nationaux divers, le terme de régénération suppose des représentations assez variables de la gare en tant qu'enveloppe spatiale et foncière, en tant qu'édifice et en tant qu'objet centré sur des fonctions ferroviaires ou urbaines. Le terme couvre autant qu'il ouvre vers des définitions de ce qu'est une gare et vers des opérations techniques de nature et de portée différentes selon les pays, mais aussi d'un chantier de gare à l'autre, d'un bureau d'étude à l'autre, d'un locuteur (élu, média, association) à l'autre.

Cette première exploration nous conduit à un premier postulat : le terme de régénération de gares et de quartier de gare tourne autour de trois polarités de sens et, immédiatement, de trois cercles d'acteurs professionnels : une perspective architecturale, qui fait que la gare, en tant qu'unité bâtimentaire, devient régénérée plutôt qu'elle n'est simplement rénovée ou restaurée; une perspective ingéniérique centrée sur le réseau, qui fait que la gare et ses installations techniques sont exprimées comme une forme de régénération plutôt que de réparation et de restructuration; et une perspective urbaine, qui détermine à travers le terme de régénération de quartier de gare un processus de mutation sociospatiale qui touche, souvent progressivement, parfois par des mégaprojets, la nature et la fonction des ensembles bâtis et des espaces publics placés sous l'influence de la gare.

La montée en puissance de ce terme, le fait qu'il ait été récemment préféré à des vocables proches dans ces trois champs, sa consécration académique, sa conversion potentielle en concept d'aménagement (peut-être réalisée à travers le colloque dont est issu ce texte) nous conduit à vouloir effectuer une enquête sur les raisons d'un succès apparemment si triomphal, dont seuls les Allemands semblent s'écarter (eux sont friands du terme renaissance des gares et quartiers de gare[[5]](#footnote-6), mais nous verrons que la démonstration vaut aussi bien pour les deux termes). Notre problématique est donc la suivante : nous cherchons à interroger les raisons d'un tel consensus lexical, nous questionnons son émergence autant que sa circulation à la fois internationale et interprofessionnelle, nous critiquons sa capacité à porter un sens à la fois aisément compréhensible et flou puisque multiforme, ainsi que ses usages en politiques publiques.

**2. Proposition de conceptualisation de la régénération comme *assemblage politique***

L'outillage conceptuel utilisé dans cette recherche dépasse peut-être quelque peu la géographie, ou plutôt une forme de géographie relativement descriptive communément entendue dans le cadre national français. Dépasser, cela veut dire qu'elle prend en compte les cadres épistémiques essentiels qu'apporte cette perspective géographique et tente de porter la réflexion un petit peu plus loin en termes de pouvoir analytique en s'ouvrant à des approches de sciences sociales. Expliquons-nous ici succinctement.

Le travail engagé sur le terme de régénération de gare et de quartier de gare ne peut faire l'économie d'une réflexion sur les évolutions temporelles de l'objet (dont on a perçu la pluralité et la variabilité) qu'il désigne. Cette recherche explore donc le passé et le devenir des gares et des quartiers de gares sans lesquels l'idée de régénération n'aurait pas de sens, et, à cette occasion, elle questionne les raisons de l'apparition du terme. Il s'agit donc d'une recherche régressive dans laquelle deux points d'origine diffèrent : origine du mot (récente), origine du problème que la régénération désigne (ancien). On pourrait ainsi faire l'hypothèse que le mot régénération s'est imposé au détriment d'autres termes usités hier (par exemple le terme de développement des gares) parce qu'il superpose, chez les ingénieurs, les architectes et les universitaires géographes, des unités de signification construites à différentes époques dans l'histoire ferroviaire de différents pays et qu'il les fait en quelque sorte tenir ensemble comme un millefeuille. Cela nous oriente vers une approche rétrospective de la géographie ferroviaire, que nous considérons elle-même comme une sorte de monument de connaissance qui traverse actuellement une forme de régénération, travail que nous avons mené par ailleurs (Baron, Messulam 2017). Nous mettons dans ce cas notre travail sous le signe d'un exercice à visée historique et, ce faisant, nous proposons que le terme de régénération nous fasse réfléchir sur le temps long et le temps court du ferroviaire.

Si régénération apparait, c'est peut-être que nous essayons de dire autrement qu'avant une volonté de compenser sinon de racheter des phénomènes de déclin ou perte ferroviaire. En touchant le fil du temps, ce type de recherche rapproche (dangereusement ou jouissivement, cela dépend du degré de ferrovipathie du lecteur), la géographie ferroviaire de la nostalgie ferroviaire. Ainsi l'emploi du mot régénération ne peut être totalement écarté d'une forme d'expression à la fois descriptive, axiologique et téléologique : elle participerait d'une forme de célébration, elle serait peut-être une manière de réactualiser aussi, bien que d'acter, l'idée selon laquelle les gares incarnent un âge d'or technique et civilisationnel qui constitue le socle des représentations culturelles du monde ferroviaire en Europe (Revill 2012, Bradley 2017). C'est en ce sens qu'on prend soin de ne pas oublier le passé dans ce travail sur la régénération. Sans passé, l'idée du balancier entre dégradation et restauration n'aurait pas de sens. Mais nous gardons à l'esprit que le temps n'est pas simplement une succession d'événements et de périodes sur un axe chronologique, le temps ferroviaire est une matière vivante. Nous ne travaillerons donc pas sur l'histoire des gares de leur déclin à leur renaissance, mais sur les conditions historiques récentes qui ont conduit à ce que le terme entame une belle carrière dans l'espace public et médiatique, en agençant l'histoire ferroviaire et urbaine plus longue avec certains prismes.

Il en va de même dans la réflexion sur la spatialité. La géographie impose une gymnastique pluriscalaire évidemment indispensable à la réflexion qui nous occupe : du bâtiment voyageur à l'emprise ferroviaire, de celle-ci au pôle d'échange, puis au quartier de la gare, les enveloppes de la régénération paraissent s'emboîter régulièrement (ce n'est évidemment pas toujours si simple). Cette vision si prégnante dans toutes les professions qui adoptent le terme de régénération (designers, géographes, experts en science régionale, élus) trouve dans le terme de régénération le moyen de lier "naturellement" ce système de matriochkas avec des propriétés diffusion et de propagation de bénéfices selon une direction radioconcentrique, idée que le concept économique d'effet d'entrainement renforce. Si on retrouve dans toutes les traductions européennes de régénération de gares et de quartiers de gares la même perception de foyer nodal et d'impulsion de forces de réjuvénation du centre vers l'extérieur, il faut préciser que notre recherche ne porte pas sur cette géométrie en tant que telle, mais sur la manière dont cette idée représente elle-même un flux spatial, flux que nous devons étudier géographiquement. En effet, nous avons noté dès le départ que l'un des principaux attributs du terme de régénération est sa mobilité à la fois géographique et sémiologique. D'autres géographes ont travaillé de la même manière sur la volatilité, l'ambiguïté et l'ubiquité des concepts d'aménagement à partir d'une approche circulatoire, et nous croyons que cette perspective peut nous révéler beaucoup sur les usages et les effets attendus du terme de régénération en politique publique, tout en nous gardant d'une forme de radicalisme critique. Nous pouvons faire l'économie de l'hypothèse de la *meaninglessness* (Henderson et Teasdale 2023), c'est-à-dire de la vacuité sémantique du mot et nous ne tomberons pas dans le piège d'un travail sur la régénération comme entreprise de manipulation des élites techniques ou politiques qui usent d’*"empty signifiers*".

Si nous prenons donc des bases spatiales et temporelles maintenant précisées, c'est pour engager un travail de géographe qui dialogue avec les sciences sociales, démarche indispensable pour embrasser non seulement la nature et les propriétés du terme de régénération, mais pour questionner ses usages et ses potentialités. L'enquête que nous visons essaie de passer du descriptif à l'explicatif, du comment on utilise régénération au pourquoi. Pour ce faire, nous faisons l'hypothèse que la régénération de gare et de quartiers de gare relève d'un processus de *policy assemblage* (Savage 2019). Ce concept permet de modéliser un processus dynamique dans lequel des étapes d'émergence et de cristallisation d'images, d'idées et d'aspirations aboutissent à un terme à une forme de solidification toute relative. Ici, quittant les sciences sociales, c'est à la métaphore viticole que nous appelons. Comme un bon vin provient d'un assemblage de cépages et de crus, le terme de régénération de gare nous apparait comme un assemblage (variable selon les grandes maisons qui s'y adonnent) à quatre grandes catégories d'action. 1) La régénération terme peut assembler des opérations dites de *greyfield* (restauration bâtimentaires touchant des gares abandonnées ou au contraire des édifices simplement rafraichis), 2) des reconquêtes de friches ferroviaires ou *brownfield* (et, à ce titre, le terme peut désigner aussi bien des logiques d'effacement de voies dans d’anciens triages, que la reprise infrastructurelle), et enfin, 3) le terme évoque des opérations de destruction-création de nouveaux quartiers que des chantiers de sauvetage et préservation – de la pure *urban regeneration* - sans oublier 4) d'y injecter une dose plus ou moins importante de verdissement et d'innovation énergétique, c'est-à-dire de part donnée à une approche *greenfield*. C'est en ce sens que le concept d'assemblage est utile. À travers ce terme, nous comprenons que le terme de régénération possède un socle suffisamment stable pour être partageable, mais des qualités plastiques qui lui confèrent encore des "couleurs" particulières en fonction du locuteur et des possibilités de servir aussi bien au propre et au figuré, comme contenu et comme contenant sémiologique (cf. Le Bot, Detavernier et al., 2022). Par la suite, tout assemblage s'inscrit dans des processus continuels d'imitation et d'emprunt, de traduction, de débordement et de capture de sens. C'est en ce sens que le concept d'assemblage éclaire la fabrique des politiques publiques et permet de pointer des mécanismes de négociation (à travers du terme) et de dé- ou de repolitisation (quand des dimensions plus conflictuelles ou des rapports de pouvoir se laissent deviner).

Voici donc clarifiée notre proposition scientifique : le concept d'assemblage va nous permettre de comprendre comment le terme de régénération a cheminé, jusqu'à bénéficier d'une certaine formalisation et d'une relative stabilisation malgré (ou, bien davantage, à cause de) sa plasticité, et comment il parvient à porter, tout en les connotant, une série d'instruments et d'objectifs de politique publique autant qu'il dénote et désigne divers chantiers effectifs de transformation d'ensembles ferroviaires et urbains. Ainsi, bien loin de définir *a priori* la régénération pour élaborer une matrice qui permettrait d'évaluer si une opération relève ou non de ce champ et quelle en est alors l'utilité territoriale ou la performance technique, notre recherche s'inscrit dans une perspective discursive et constructiviste, elle travaille sur l'agentivité de la régénération. Elle utilise le prisme des praticiens, puisque deux des auteurs de cet article sont aussi des professionnels enclins à une pratique réflexive, pour observer de manière comparative, processuelle et critique un concept parapluie qui met à jour et "package" tout à la fois des connaissances, des modes de faire, des normes, des stratégies, des identités et des valeurs - en ce sens, elle reconnait partir de la sphère où s'origine le terme, pas de celle où il chemine et où il est reflété (les médias) ni directement de la sphère (ou plutôt de multiples sphères) où il est reçu, les voyageurs, les habitants des quartiers de gare ... En ce sens, nous reconnaissons volontiers qu'il manquera à ce travail des pans et qu'il appelle des suites possibles, sinon souhaitables.

Nous structurons la démonstration en deux parties. La première se concentre sur la trajectoire sémiologique du terme de régénération de gare et de quartier de gare dans le contexte français. Nous expliquons que l'usage de régénération en France accompagne - ou résulte - du besoin de renommer, de redécrire et de rendre consensuelle une certaine lecture des problèmes structurels que l'obsolescence des réseaux et un certain sous-investissement a créés. Nous montrons que le terme accompagne la construction de solutions d'action publique et qu'il est l'un des résultats discursifs de la récente réforme ferroviaire. Pour reprendre la question de l'agentivité, nous prouvons que régénération connecte deux mondes : il permet d'évoquer non seulement de nouvelles manières d'agir aux implications positives tant du point de vue des acteurs ferroviaires que dans les cercles de l'action territoriale locale, mais intègre l'idée d'une interdépendance entre ces sphères, conduisant donc à un plaidoyer pour une vision intégrée et une démarche collaborative. La seconde partie s'inscrit dans une perspective plus internationale. Elle démontre que le terme de régénération répond à un second problème d'ordre axiologique et théorique, celui de l'acclimatation des pratiques aménagistes dans un monde où la préservation environnementale et la comptabilité carbone s'imposent. Nous démontrons que le concept de régénération de gares et de quartiers de gare ouvre la potentialité d'une recharge à la fois symbolique et pratique, subjective et objective des théories du design et de la planification ferroviaire et urbaine. La régénération inscrivant les projets de quartiers de gare dans une nouvelle esthétique et montre l'adoption par le concepteur d'une certaine sensibilité environnementale, sa capacité d'incorporation d'exercices d'abstraction nouveaux (autour de la circularité et du métabolisme). Dans cette deuxième partie, nous voulons donc prouver que la régénération met en congruence différentes clés de renouvellement de la production et de la gestion à propos des gares et qu'il réaligne des corpus idéologiques, des identités professionnelles et des formes d'engagement.

**3. Une capture sémantique : la régénération glisse de l'idée de remise à niveau infrastructurelle à celle de redéveloppement intégré des gares**

Une partie de la réflexion menée dans cette partie s'appuie sur un travail de recherche doctorale sur des publications récentes qui étudient le récent - mais complexe et conflictuel - réinvestissement dans les réseaux ferrés franciliens (Baron et Khelladi, 2021), la restauration des infrastructures ferroviaires vieillissantes Khelladi 2023), et enfin la possibilité d'une lecture soit cyclique, soit évolutionniste, de la vague actuelle de reprise et de réutilisation du patrimoine et des immobilisations ferroviaires (Ba). Ce travail fait un pont entre la géographie et un très large mouvement de la recherche en sciences sociales qui tente de construire de nouvelles approches conceptuelles à propos de la défaillance technique (Graham 2010), voire de l'effondrement des réseaux (Denis et Pontille, 2017). En contrepartie, des chercheurs inscrits dans des communautés anglophones (Henke et Sims 2020) et francophones (Denis et Pontille 2022) offrent des pistes de réflexion fondamentale renouvelées sur les pratiques de soin en direction d'objets de notre civilisation matérielle qui ont pour nom réparation, recyclage, maintenance ou encore régénération des infrastructures.

**31. La régénération, ou quand la maintenance technique devient une politique**

Notre travail de tracking du terme régénération nous fait inscrire sa naissance depuis le champ de la socioéconomie des transports. Professeurs d'ingénierie civile à l'Université de Lausanne, les professeurs Robert Rivier et Yves Putallaz remettent en 2005 à la SNCF et à Réseau ferré de France un premier audit sur l'état du réseau ferré national français dans lequel ils affirment qu’une politique privilégiant la régénération à l’entretien n’est pas une politique de riche, mais une politique qui assure qualité et économies à long terme" (Rivier et Putallaz, p. 6). Ce document fondateur fait plus que défendre et illustrer l'importance vitale de l'activité de maintenance ferroviaire. Il se bat pour que cette activité soit conçue comme un enjeu stratégique (puisque c'est l'unique moyen de maintenir la valeur des actifs de la société publique) et qu'elle accède à la dignité d'une politique publique. Oui, la maintenance n'est plus affaire de gestionnaires routiniers, elle nécessite des efforts de reconceptualisation et de requalification de l'information sur les réseaux ferrés, de maitrise technique et technologique de pratiques pour la réinjection de substance, de possibilité de maitrise des calendriers de renouvellement infrastructurel (sortir du carcan court-termisme et de l'accordéon financier des politiques d'investissement ferroviaires). Cette vision oriente une première dimension idéologique et politique de la régénération et elle sera défendue et illustrée par des élus et des préfets, au nombre desquels Philippe Duron, qui exhorte d' *« accélérer l’indispensable régénération du réseau ferroviaire* »( Duron, 2013, p.82) et François Philizot qui rend en 2020 un rapport sur les petites lignes ferroviaires « *On est passé de 250 millions de travaux par an à 400, mais on est encore loin de ce qu’il faudrait réaliser pour parvenir à les [les petites lignes ferroviaires] régénérer en une décennie* » (Philizot, 2020, p. 25).

Entre-temps, à cette perspective politique s'adjoint un travail d'ordre technique. Ce n'est en effet qu'en menant une définition plus poussée de la nature des gestes techniques (régénération de quoi, comment) qu'on peut la différencier d'une activité de maintenance ordinaire et l'élever au rang de vision. Notons qu'à ce stade de son émergence, la régénération indique exclusivement une intervention sur des infrastructures critiques (voies et ballast, caténaires, systèmes électriques, équipement de signalisation). Dans un second rapport remis en 2012 (Putallaz et Tzieropoulos 2012), les professeurs suisses vont beaucoup plus loin dans la réflexion sur la fonctionnalité des gestes techniques et leur portée. Au lieu de séparer les programmes de création et d'entretien de lignes, ils demandent à SCNF Réseau de dissocier la maintenance du développement et, à un deuxième niveau, de séparer la régénération de l'entretien courant. Sous cet angle, la régénération ferroviaire consiste à planifier puis mettre en œuvre de manière intégrée des investissements financiers importants et continus susceptibles de conduire à des résultats opérationnels visibles et probants. Sur le plan managérial, la régénération ferroviaire industrialise et ne rationalise un secteur d'activité qu'est la maintenance trop longtemps fragmentée et sous-équipée. Le symbole de la régénération ferroviaire est ce train-usine qui change en même temps le rail, le ballast et les traverses et progresse de plusieurs centaines de mètres par nuit de chantier. Ainsi la régénération renvoie à une "bonne" manière de moderniser (et donc intelligente, rapide, économe) et suggère qu'il existerait donc des manières moins performantes de réparer des objets ferroviaires avec lesquelles il faut rompre définitivement (ce serait le saupoudrage des investissements sur un linéaire trop long et trop vieux). À la fois instanciation et promesse d'une réparation en quelque sorte augmentée, la régénération comme bonne approche de la maintenance s'accompagnerait d'une augmentation de l'efficacité attendue des travaux. En outre, la régénération représente aussi une technologie conceptuelle. Elle fait radicalement muter les modes de calcul, de planification, de budgétisation et de *reporting* de l'ingénierie ferroviaire. Elle réaligne la raison d'être de SNCF Réseau (gardienne de la valeur du patrimoine ferroviaire de la nation) avec ses compétences (la manipulation de nouvelles capacités de modélisation statistico-budgétaire, comme l'âge moyen du réseau en fonction de catégorisations techniques comme les catégories UIC de lignes). La régénération est la partie la plus aboutie et avancée d'un programme de maintenance, mais, symboliquement, elle se pense presque comme un programme de (re)développement dans lequel le renouvellement produit le quasi-équivalent d'un réseau neuf.



Fig. 1 : titre et Source de la figure ?

**32. La régénération acte une deuxième naissance de Gares & Connexions comme créateur de valeur à la fois capitalistique et territoriale des gares**

Une seconde étape de l'émergence de la notion de régénération de gare et de quartiers de gare apparait à la faveur de la réforme ferroviaire de 2020. À ce moment, la holding Gares & Connexions traverse une étape difficile. La Cour des comptes remet en avril 2021, après une année d'auditions, un rapport critique sur le modèle institutionnel et organisationnel de la société. La société voit trois directeurs généraux se succéder en moins d'un an, du printemps 2019 au printemps 2020, alors que le mégaprojet de transformation de la gare du Nord est rejeté par la mairie de Paris. La loi pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018 entre en vigueur en 2020 et s'enclenche pour cette société assez autonome un double virage institutionnel et stratégique. D'un côté, Gares & Connexions est réinsérée dans SNCF Réseau. Ceci accompagne un rééquilibrage entre une logique de valorisation commerciale des gares, qui avait prévalu depuis l'émergence de cette entité au tournant des années 2010 avec la mutation emblématique de la gare Saint-Lazare, et de nouveaux enjeux gestionnaires. En effet, cette réintégration conduit Gares & Connexions à devoir prendre en charge une enveloppe de bâtiments et terrains domaniaux qui triple en superficie. Ce sont désormais non seulement des quais transversaux et le côté "urbain" des gares dont elle s'occupe, mais charge, mais des centaines de milliers d'hectares de terrains, des dépôts, hangars, passerelles et zones techniques pour lesquels les tâches de maintenance comptent tout autant que les compétences financières et foncières (*railway asset management*) et servicielles et digitales (*station facility manager*) qu'elle avait acquises dans la décennie précédente.

C'est exactement à cette époque, que Gares & Connexions "emprunte" le terme de régénération aux services d'ingénierie de la nouvelle entreprise qu'elle constitue avec SNCF Réseau et commence à l'appliquer directement à ses propres objets. Au départ, le terme s'applique toujours à des composantes infrastructurelles de la gare : on y régénère des caténaires, des quais, des tunnels. Mais, alors qu'il se met à s'appliquer à des projets plus importants en superficie traitée, en nombre d'artefacts pris en charge, en volume financier, en nombre de partenaires, le terme de régénération en vient à désigner, comme pour SNCF Réseau, une opération techniquement plus diversifiée et plus complexe sur le plan managérial qui fait suite à une (longue) période de déficit d'investissement.

De la régénération des lignes ferrées à la régénération des gares, nous comprenons que la première étape de l'assemblage résulte donc d'une sorte de glissement sinon de captation lexicale. Dès 2021, Gares & Connexions communique sur la « régénération du patrimoine », la « régénération du système de sécurité incendie », «la régénération de nos équipements élévatiques », puis peu à peu sur des termes plus flous et plus larges : il est question de « régénérer les actifs» et enfin, comme pour SNCF Réseau, ce qui était une tâche devient une politique en soi. « Dans le cadre de sa politique de régénération de ses gares… » site web Gares & Connexions (29.08.2023).Le gestionnaire français des gares affirme, avec ce vocabulaire rénové, sa capacité à engager une modernisation plus économe (la Cour des comptes l'a étrillé sur les coûts pharaoniques de revalorisation des grandes gares dans les années 2010), plus performante (au sens où on considère l'utilité des voyageurs et non le panier moyen d'un consommateur en gare), plus intégrale (au sens où il faut inclure des approches de santé au travail pour les locaux techniques des cheminots, d'économie d'énergie, *etc.*), et plus partagée (dans la mesure où les associations d'élus se plaignent amèrement et depuis toujours de la difficulté de s'adresser à l'entreprise qui gère ses terrains et bâtiments en suivant ses propres intérêts et calendriers plutôt que l'intérêt général et territorial) (source). Mais Gares & Connexions, aux côtés d'entités plus réduites comme ses foncières (Espaces ferroviaires) et ses bailleurs (I3F, La Sablière, etc), parvient à employer le terme de régénération comme faisant un pont entre les entrées techniques et les entrées urbanistiques. Rôdé par le programme 1001 Gares de 2019, rebaptisé Place de la gare en 2022, et travaillant désormais plus étroitement avec des services étatiques (Agence nationale de la cohésion territoriale) et avec des programmes portés par des élus locaux (Action Cœur de ville, Petites villes de demain, territoires d'industrie, etc.), Gares & Connexions tire quand il le faut le terme de régénération de gares et de quartier de gare du côté de l'*urban regeneration* (dont nous ne développons pas les composantes plurielles (paysagères, environnementales, immobilières, sociales...) et leurs multiples effets (effacement des discontinuités infrastructurelles, requalification des formes et fonctions urbaines, gentrification ..) puisqu'ils sont l'objet de ce numéro de Géotransports).Il nous importe davantage d'expliquer ce que ce glissement sémantique produit en matière de statut et d'image pour Gares & Connexions. A nos yeux, l'emploi du terme offre à Gares & Connexions l'occasion de tempérer son image, presque caricaturale, de *money maker* qui jure avec les valeurs de service public affirmées par le reste du groupe ferroviaire*.* L'emploi duplice du terme de régénération renouvelle ainsi l'identité professionnelle et la légitimité institutionnelle de cette organisation. Le grand programme de Services express régionaux métropolitains (SERM) constitue en ce sens une nouvelle opportunité pour consolider cette image très française d'équilibre entre rigueur technique et communication, intérêt d'entreprise et valeur publiques, planification et design. Plus il voyage de Sous-Préfecture en société locale d'aménagement, plus le terme de régénération de gares et de quartier de gare prend "racine", et plus il devient un package au sens où il assemble différentes facettes de l'action sur les problèmes de gare (le politique et le technique, le procédural et le stratégique, les échelles et les instruments d'action) en un tout qui se veut aisément compréhensible et absolument cohérent. À ce stade, sa portée discursive n'est plus questionnable. Quand un cercle d'acteurs parle aux informations régionales du lancement d'un programme de régénération de gare, c'est déjà, performativement, que "la" solution est en marche et que la longue, parfois la très longue trajectoire de déclin du site est en train de s'inverser.

**4. Les autres agences d'expertise : la régénération réassemble les manières de (sa)voir et les forces du marché**

La dimension promissive de la régénération est actuellement présente dans toutes les utilisations du terme et dans toutes les formes d'activité où un changement de modèle est à l'ordre du jour. L'agriculture régénérative (Newton et al. 2020) réfléchit aux manières de maintenir la fertilité intrinsèque des sols sans perdre en quantité et qualité de production végétale. Sur un autre plan, la planification territoriale régénérative (Amenta et al. 2022) fait suite à la planification conventionnelle et même à la planification durable (d'hier à peine) car ces deux démarches induisent encore une perte nette de carbone. Par contraste, la planification régénérative n'est pas seulement une obsession de verdissement, elle répond à une nouvelle arithmétique (zéro émission, zéro artificialisation, renaturation...). Elle rend imaginables et désirables les espaces produits à partir du double objectif tels que le rapport destruction-construction du bâti et le ratio perte-maintien et gain écologique net soient positifs. Cette approche calculatoire est celle qui prévaut depuis que la "climatisation" de la pensée architecturale et des théories de planification s'imposent, sous l'effet de la mise en circulation des courbes du GIECC, de la rationalisation énergétique des standards constructifs (bâtiments basse émission) et de la titrisation verte. À cette aune, les gares comme tous les autres équipements privés et publics sont considérées comme vertueux selon qu'ils intègrent à la fois un vocabulaire qui reflète le tournant anthropocène des concepteurs et que leurs incarnations physiques (prototypes expérimentaux, gares-modèles ou, peu à peu, déclinaisons en série) restaurent et compensent des habitats naturels, accueillent faune et flore et réutilisent astucieusement et circulairement des superficies délaissées et des ressources biotiques et abiotiques (Baron et al. 2024).

Sous cet angle, la portée métaphorique du terme de régénération s'allie avec son sens premier, qui vient de la biologie. Dans le Littré, régénération découle d'un verbe actif*, renegerare*, pour indiquer à la fois un processus de “reproduction d’une partie détruite" et un souci de "réformation et renouvellement moral". Dans cette seconde partie, nous montrons comment le concept de *policy assemblage* nous aide à décrypter la transformation contemporaine de l'outillage mental propre aux métiers de la production et de la modernisation des gares. Nous ne nous appesantissons pas sur les recherches empiriques et la base de données d'éco-gares que nous avons réalisée et commentée dans une autre publication (Le Bot, Baron, 2023, AESOP- Urbia). Nous cherchons plutôt à montrer que le processus d'assemblage aide à conceptualiser les phénomènes de réalignement et de liaisonnement entre des technologies de la connaissance sur les gares et leur environnement et des logiques de définition collective de l'identité et de l'utilité professionnelle de cette communauté experte.

La première étape de cet exercice consiste à expliquer que le socle de savoirs techniques des designers de gares (comme ceux des professions de l'immobilier en général, cf. Clegg 2012) se déforme, en quelque sorte se défragmente et se reconstitue autour de nouvelles métriques et d'autres grandeurs. Différentes études et interventions pratiques nous permettent d'envisager le terme de régénération de gare comme l'indice et le symptôme d'une mutation majeure. Hier, la gare était un système fermé, connecté avec le réseau et avec la ville, les unités de compte étaient les circulations de trains et les voyageurs, les moteurs du système étaient les trafics (ferré et voyageur) et la menace principale était la rareté (par exemple financière) ou la congestion (par exemple les foules indisciplinées de voyageurs). Les risques étaient largement contrôlables parce que produits par le système (des enjeux de sécurité ferroviaire) et combattus par une culture procédurale sourcilleuse. Aujourd'hui, la gare représente un petit système dans le macro-système planétaire ouvert. L'unité de compte devient la tonne de carbone, ou le kilowatt d'électricité. Les moteurs du système deviennent les processus physico-chimiques (irradiation solaire, vent, synthétisation de la chlorophylle). Les flux ceux de la matière vivante et non-vivante sont perpétuellement régénérés. Les menaces sont bien davantage externes qu'internes et nettement moins contrôlables : extrêmes climatiques, intrusions malveillantes dans un système où un grain de sable fait dérailler toute la machine (terrorisme humain et cyber, mais aussi la présence d'un individu sur les voies ou un bagage oublié par exemple).

Loin de nous la prétention de conférer quelque nouveauté que ce soit à la vague d'écologisation qui affecte l'architecture, elle entretient même des rapports étroits avec l'écologie de l'aménagement des années 1970 : mêmes approches métaboliques et énergétiques de l'urbain nourris des paradigmes systémiques et de la cybernétique (voir par exemple Duvigneaud 1977). On peut faire l'hypothèse que ce revival, jusque dans ses composantes les plus organicistes, constitue une réponse face à la déterritorialisation et la déshumanisation galopante des pratiques professionnelles de la conception, sous l'effet des outils paramétriques et de l'intelligence artificielle. Aux Pays-Bas, dès 2020, l'agence Spoorbeld emploie “regeneratie” d'un point de vue que des chercheurs en économie politique (source) qualifieraient de triomphe du capitalisme du *care.* Selon son directeur M. Oostra,« *la circularité consiste à prévenir la dépréciation et à maximiser la valeur. Cela implique, par exemple, de minimiser les dommages causés à l'environnement et de maximiser la valeur de la gare, [...] pour son environnement. Ce dernier point est également connu sous le nom de régénération ou de création de valeur. En biologie, le terme de régénération est utilisé pour désigner le rétablissement des êtres humains, des animaux et des plantes après un dommage, une maladie ou un accident. Il est également utilisé dans le sens de la reproduction, lorsque les spécimens les plus âgés d'un troupeau sont "remplacés" par des plus jeunes.*» (p.11) Parmi les études de cas qui illustrent cette conception fortement sous-tendue par les notions tout à fait ingéniériques d'optimisation et de performance, la petite gare de Barneveld Noord s'offre visuellement comme un assemblage en lego de conteneurs maritimes échoué au milieu des polders. La "modestie" low tech ne s'affirme pas que dans l'image, comme un contrepoint à l'âge de la monumentalité qui s'affirmait au tournant du siècle à Rotterdam ou à Utrecht. Désormais, la gare cherche à "rendre" autant qu'elle "prend" au monde qui l’entoure. Elle incarne donc une pensée gouvernée par des technologies calculatoires qui affirment la congruence de modèles de circulation de la matière et de la valeur. Ce faisant, elle sauve aussi idéologiquement un secteur d'activité historique, le rail, dont on ne peut nier l'appartenance à l'âge du charbon (Menard calculant intérieurement le tonnage de charbon qu'il aura fallu pour édifier les colonnes de fonte des gares parisiennes (Ménard 2021) et donc la part de responsabilité collective du ferroviaire et des professionnels des gares dans les déséquilibres globaux d'aujourd'hui et de demain. Si, dans la partie précédente, la régénération de la gare allait jusqu'à redéfinir des communautés d'acteurs (la régénération appelant la réconciliation des élus et des cheminots et l'engagement collaboratif des parties prenantes autour de tours de table financiers plus composites), dans cette partie, nous comprenons que le tournant de la régénération constitue un nouveau front de lutte identitaire entre agences, entre revues, entre associations professionnelles. L'éco-gare positive, réactualise et "re-fétichise" pour de nouvelles générations d'ingénieurs un objet qui courait le risque d'une dégradation symbolique à l'heure de la très grande sensibilité environnementale des nouvelles générations.

**Conclusion**

Dans cet article, nous avons cherché à comprendre pourquoi les praticiens ont récemment marqué une nette préférence pour l'utilisation du terme de régénération par rapport à de nombreux termes proches (requalification, réaménagement, redéveloppement, revalorisation, modernisation, *etc.).* On a cherché à quoi la régénération s'applique, quels objectifs elle recouvre du point de vue pratique, mais aussi du point de vue des intentions explicites et plus implicites de ceux qui utilisent le terme.

Le premier résultat est que ce terme s'inscrit dès le départ dans un espace de significations à la fois large et mouvant et que cette relative "*meaninglessness*" en fait toute son utilité. On a esquissé un espace sémantique et précisé l'existence de polarités de signifiants. On peut dire maintenant que, pour la France, la régénération des gares et de leurs quartiers évoque des améliorations dans les registres de l'architecture, de l'infrastructure et de l'espace urbain sous influence de la gare. Partant d'une collecte de communiqués de presse de SNCF Réseau et de Gares & Connexions, nous avons démontré que le terme appelle quatre grandes opérations (qui sont, dans le vocabulaire anglo-saxons, déterminées par des couleurs). Premièrement des chantiers de reprise architecturale des bâtiments-voyageurs et de leurs annexes (greyfield), deuxièmement des opérations de valorisation foncière et d'aménagement urbain des friches ferroviaires (brownfield), troisièmement des opérations de verdissement ou greenfield (restauration de biotopes, transformation de lignes ferrées en voies vertes, toutes formes de solutions basées sur la nature). Le terme permet de "jointer" un champ de vocabulaire ingénierie et un champ de vocabulaire des praticiens de l'urbanisme et de présenter la renaissance des gares sous l'angle d'opérations de régénération urbaine. L'arbre qu'on présente ici illustre, par ces branches maitresses et sous-branches, cette portée holistique du terme de régénération, et chacun de ces rameaux montre des cas réels qui sont présentés par les professionnels comme prototypiques d'une visée régénératrice.



Fig. 2 : Schéma synoptique des opérations de régénération des gares et quartier de gares (auteurs, 2024)

Cherchant à compléter cette approche descriptive, nous avons tenté de comprendre de quoi ce terme profus, substantivé, adjectivé, est le nom. Nous avons noté que l'idée de régénération passait de la désignation de l'amélioration d'objets singuliers, quand elle était employée sous la forme d'un verbe transitif (on régénère quelque chose, parvis, quai, salle des pas perdus...) à l'intransitif : le système ferroviaire doit être régénéré. Ce faisant, nous avons touché du doigt un objet de pensée politique qui dépasse de beaucoup le champ des gares, et qui est le régénérationnisme (on assume l'orientation hispanique du terme, une des chercheuses de notre groupe est spécialiste de ce pays). Nous n'avons pas cherché à nous perdre dans un hors sujet sur le *zeitgeist* contemporain, mais nous retenons du régénrationnisme un certain nomblre de clés : un certain regard sur le passé (l'abandon, l'inertie des générations précédentes, des autres), une approche du présent comme menace (déclassement) et comme tournant (il nous reste tant d'années et de mois pour éviter une catastrophe climatique ou infrastructurelle). À ce titre, nous pouvons comprendre en quoi la régénération des gares constitue un *réarmement* (moral, technique au sens où le vocabulaire est déjà une technologie de la pensée) et un réalignement (des faits, des normes, des organisations). Le concept d'assemblage a été précieux pour comprendre en partie 3 et 4 que le terme accompagne et produit en même temps toute une série de processus institutionnels et juridiques, idéologiques et technologiques, axiologiques et identitaires qui affectent ceux qui se perçoivent comme des régénérateurs.

Il y a bien *assemblage politique* et donc notresecond résultat consiste à prévenir la communauté de géographes de voir la régénération des gares et quartiers de gares seulement et simplement comme une sorte de restauration élargie et "augmentée". Oui, bien sûr, le terme désigne une logique d'extension scalaire du bâti au quartier. Il sous-entend un élargissement des thématiques des cahiers des charges et une complexification systémique qui incorpore des questionnements sur le métabolisme et de circularité, sur la sobriété énergétique et sur le devenir des communautés qui vivent aux abords des gares (discrimination, gentrification ...). Oui, encore, la régénération exprime une tentative de réarticulation des fonctions de nœud et de lieu des gares et promet l'augmentation de la portée et de la performance du projet de territoire qu'elles endossent. Autant qu'un exercice d'agrandissement, la régénération marque une volonté d'intensification de l'efficacité des efforts engagés. Comme la régénération ferroviaire fait passer en quelques semaines de train-usine le réseau d'un stade de retard structurel à une situation de robustesse et d'avance, la régénération des quartiers de gare dit l'engagement et les efforts des parties prenantes pour rattraper tous les défauts des ensembles urbano-ferroviaires dégradés et les entrer dans l'ère de demain fondée sur un style de vie sobre et bas carbone.

Au final, la régénération est un *assemblage politique* qui a la capacité à faire tenir ensemble des signifiants hétérogènes et parfois contradictoires. Le terme peut aussi bien servir à dépolitiser qu'à repolitiser une controverse aménagiste (comme celles qui émanent des riverains qui dénoncent la coupe claire d'arbres pour produire des parvis certes lisses et accessibles, mais surchauffés). Il peut autant inclure et traduire des objectifs de sobriété ambitieux qui « réouvrent » les circulations de sens et les rapports de force entre processus techniques (ascendants) et processus politiques (descendants). Mais ce mouvement peut également verrouiller des trajectoires de transformation collective, marginaliser des cabinets sur des marchés très compétitifs (quand des architectes écosensibles voient leurs valeurs se fracasser sur les standards des appels d'offres internationaux pas si verts que cela hors d'Europe). Bien d'autres recherches à partir du terme régénération des gares et du concept d'assemblage restent encore possibles. Nous sommes par exemple frappés de la régularité avec laquelle les processus sociospatiaux de transformation des gares sont traités, y compris en sciences sociales, comme des récits littéraires, et même comme des contes. (Chun Zhang *et al.* 2020). Quels sont les rapports entre récit et affabulation ? On garde pour des travaux ultérieurs l'exercice qui consisterait à explorer la régénération ferroviaire dans l'imaginaire de scientifiques, car ces derniers apportent autant que d'autres à cette idée le goût amer de leurs échecs et l'espoir d'être entendus, ou même, écoutés.

Références

Baron N. Messulam P., 2017 Réseaux ferrés et territoires, la géographie du chemin de fer, un retour aux sources, Presses des Ponts, 400 p.

Baron **N.,** Khelladi Y. 2021, « Réinvestir dans les réseaux ferrés d'Ile-de-France pour surmonter leurs défaillances : de l'échec technique à l'impensé politique», *Cahiers de la Recherche Architecturale Urbanistique et Paysagère*, n° 12, https://journals.openedition.org/craup/8273

Baron N, Le Bot N, Detavernier P. (2024) « La nouvelle nature des gares. Transitions écologiques et métabolismes urbains », *Natures Sciences Sociétés*, vol. 32, N° 3.

Bradley S. 2017, The railways: nation, network and people. IPS Profile Books.

Chun Zhang Shujian Dai, Haishan Xia, 2020 Reuse of Abandoned Railways Leads to Urban Regeneration: A Tale from a Rust Track to a Green Corridor in Zhangjiakou, *Urban Rail Transit*, vol 6, p. 104–115.

doi.org/10.1007/s40864-020-00127-2

Clegg Peter (2012) A practitioner's view of the ‘Regenerative Paradigm’, Building Research & Information, 40:3, 365-368, DOI: 10.1080/09613218.2012.663557

Duron Ph. 2013, *Mobilité 21 : Pour un schéma national de mobilité durable*.

 https://www.vie-publique.fr/rapport/33265-mobilite-21-pour-un-schema-national-de-mobilite-durable

Duvigneaud, Paul, and Simone Denayer-De Smet. “L’ecosystéme Urbain Bruxellois.” In Productivité Biologique En Belgique, Editions Duculot., Travaux de La Section Belge Du Programme Biologique International. Paris, Gembloux: P. Duvigneaud and P. Kestemont, 1977, p. 608–13. Cette approche a été remobilisée dans un rapport publié en 2015 par le cabinet Ecores et l'Université Libre de Bruxelles sous le titre : Métabolisme de la région Bruxelles Capitale : identitication des flux, acteurs et activités économiques et pistes de réflexion pour l'optimisation des ressources consultable sur https://document.environnement.brussels/opac\_css/elecfile/RAP\_20150715\_Metabolisme\_RBC\_rapport\_compile.pdf. La figure du livre de Duvigneaud a aussi été mobilisée par le département Recherche de l'agence parisienne d'architecture PCAStream : https://www.pca-stream.com/fr/articles/les-villes-metabolisent-elles-202

Henderson Fiona, Teasdale Simon (2023): Navigating the ‘meaningless’ of social innovation: perspectives of social care practitioners in Scotland, Public Management Review, DOI: [10.1080/14719037.2023.2297018](https://www.tandfonline.com/action/showCitFormats?doi=10.1080/14719037.2023.2297018)

Khelladi Y. 2022), [Maintenir ou régénérer ? Comment les opérateurs abordent le « rattrapage » des infrastructures ferroviaires en île de France](https://www.cairn.info/revue-flux-2022-3-page-90.htm), reve [Flux](https://www.cairn.info/revue-flux.htm), vol 3-4, n° 129-130. https://www.cairn.info/revue-flux-2022-3.htm

Libera A., Russo M., Van Timmeren A., éd. (2022) Regenerative Territories: Dimensions of Circularity for Healthy Metabolisms. Springer.

Le Bot, Nils, Baron, 2023, *Des gares vivantes ? Comment l'effort de représentation des flux métaboliques écologise les métiers de la conception*, Conférence 24e rencontres internationales d'urbanisme APERAU, EPFL Lausanne, 6-9 juin 2023.

Le Bot, Nils, Pauline Detavernier, et Philippe Bihouix. 2022 « Renewing Urban Models: Does the City Need Low-Tech? », 15th Conference of the International Forum of Urbanism (IFoU)

Menard Raphaël, (2021) *L'invention de la gare post-carbone*, Paris, AREP Éditions.

Newton, P., Civita, N., Frankel-Goldwater, L., Bartel, K., & Johns, C. (2020). What is regenerative agriculture? A review of scholar and practitioner definitions based on processes and outcomes. Frontiers in Sustainable Food Systems, 4, 194.

Philizot P. 2020, Devenir des lignes de desserte fine du territoire. consultable sur https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20200220\_JBD\_DP\_Petites\_lignes\_vf.pdf

Putallaz Y., Tzieropoulos P. 2012, Audits EPFL revisités : synthèse des travaux du groupe d'études : audit sur l’état du réseau, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Doc. LITEP 346/03

Revill G. 2012, *Railway : Nostalgy catches the train* The university of Chicago Press.

Rivier R., Putallaz Y., 2005, Audit sur l'état du réseau ferré national français. réalisé pour SNCF et Réseau ferré de France. https://www.vie-publique.fr/rapport/27675-audit-sur-letat-du-reseau-ferre-national-francais

Savage Glenn C. (2019) What is policy assemblage? *Territory, Politics, Governance* , vol 8, n° 3, p. 319-335. DOI:10.1080/21622671.2018.1559760

Spoorbeld - Civic Architects. 2020. Circulaire Stations. Utrecht. https://www.spoorbeeld.nl/inspiratie/circulaire-stations-0

1. On inclut notamment dans cet ensemble Spoorbeld, agence associée à la compagnie néerlandaise publique NS et AREP, société filiale de SNCF. [↑](#footnote-ref-2)
2. Rail Delivery group Regenerating Railway Station a six-point plan [↑](#footnote-ref-3)
3. GVA Crossrail Croissrail Property Impact & Regeneration study [↑](#footnote-ref-4)
4. Stazioni ferroviare, como rigenerare un patrimonio, Ferrovie dello Stato con MilanExpo [↑](#footnote-ref-5)
5. DB Renaissance der BahnHöfe [↑](#footnote-ref-6)