



## Nom de la source

La Matinale du Monde

## Type de source

Presse • Presse Web

## Périodicité

En continu

## Couverture géographique

Internationale

## Provenance

Paris, Ile-de-France, France

Jeudi 22 juillet 2021

La Matinale du Monde • 1700 mots

## « Univers poétique et politique puissant, les gares sont les théâtres de batailles de valeurs »

Par Claire Legros

Elle fréquente aussi bien les hubs régionaux que les petites stations de bout de ligne, qui se réveillent avec l'été. Poumons des campagnes et cœur battant des villes, les gares font partie des sujets d'étude auxquels Nacima Baron, géographe au Laboratoire Ville Mobilité Transport (unité mixte de recherche entre l'Ecole des ponts ParisTech et l'université Gustave-Eiffel-Marne-la-Vallée), où elle coordonne la chaire Gare, a consacré une large part de ses travaux. Dans un entretien au *Monde*, elle en décrypte les enjeux économiques et politiques, et évoque aussi la valeur immatérielle de ces lieux de mémoire intime et partagée, devenus pour certains les théâtres de nouvelles batailles du rail.

La France fut un grand pays de trains, et donc de gares. Comment ce réseau s'est-il organisé ?

Avec la construction progressive des grandes lignes ferroviaires françaises tout au long du XIXe siècle, le nombre de gares, petites et grandes, n'a cessé d'augmenter. Presque aucune zone du territoire national n'était à plus d'une dizaine de kilomètres d'un point d'accès au réseau ferré qui répondait alors aux besoins d'une population encore majoritairement marquée par la ruralité.

A l'âge d'or du rail, c'est-à-dire au lende-



RAPAPORT

main de la première guerre mondiale, il y avait donc environ huit mille gares réparties dans les grandes villes, mais aussi dans les bourgs. La fermeture d'un grand nombre a accompagné la progressive rétractation du réseau. Elles ont été soit détruites, soit acquises par des communes ou des particuliers, et transformées en banques, pharmacies, bibliothèques ou, plus souvent, en logements.

Combien en reste-t-il aujourd'hui ?

Avec la révolution urbaine, le nombre de gares en fonction est passé à trois mille. Les deux tiers accueillent aujourd'hui moins de cent mille voyageurs et ont une activité locale. Certaines voient passer moins de trente passagers par an.

© 2021 SA Le Monde. Tous droits réservés. Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.



Certificat émis le 22 juillet 2021 à UNIVERSITE-DE-MARNE-LA-VALLEE à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

news-20210722-LMT-6089113

Les riverains se battent souvent pour les maintenir ouvertes, comme dans le Massif central ou le Limousin. Seul un petit nombre (122) est d'envergure nationale, avec parfois des centaines de milliers de voyageurs chaque jour, comme les grands pôles parisiens ou certaines gares de banlieue.

La façon dont elles s'inscrivent dans la ville a-t-elle changé ?

Dans le Paris du XIXe siècle, les gares symbolisent une nouvelle civilisation électrique et cosmopolite. Elles sont dessinées par des compagnies – le Paris-Lyon-Marseille, par exemple – comme des vitrines pour susciter le désir du voyage. En gare de Lyon, une fresque monumentale évoque la villégiature azurée. Sur la façade de la gare du Nord, des sculptures représentent allégoriquement des localités de la Flandre française et belge.

La croissance des bâtiments, dépôts et ateliers, produit de véritables morceaux de ville qui restent singuliers. Un quartier de gare est toujours reconnaissable à son parvis, ses passerelles, ses commerces spécifiques, comme les brasseries, nées avec le train pour offrir aux voyageurs un plat chaud à toute heure. Il est aussi identifiable aux individus qui le fréquentent – cheminots, hommes d'affaires, banlieusards, prostituées, maraudeurs –, dont le point commun, au-delà des différences sociales, est d'être en mouvement.

Un quartier de gare, c'est comme une huître qui filtre les flux : la rue Delambre, à quelques encablures de la gare Montparnasse, garde les traces, dans ses « meublés » ou ses crêperies, de générations de Bretons débarqués à Paris.

Le numérique a transformé nos façons

de voyager. Quelle incidence cela a-t-il sur les gares ?

Pendant longtemps, les bâtiments ont peu changé. Avec le tournant numérique, la gare est devenue virtuelle avant d'être physique. Le voyage commence sur un smartphone. Les guichets ont presque disparu. La présence d'agents s'est réduite, ce qui n'est d'ailleurs pas sans poser problème à l'heure du Covid-19 où certaines stations ont connu une hausse des agressions violentes en soirée. Cette évolution a conduit à réorganiser l'espace. Dans les grandes villes, des chantiers de rénovation visent à renforcer la connexion entre les différents modes de transport et à multiplier les offres commerciales. Car la rénovation de ces édifices nécessite des capitaux importants.

En avril, la Cour des comptes a alerté sur « l'impasse financière » de Gares & Connexions, l'entité de la SNCF chargée de la gestion des gares. Comment l'expliquer ?

Le modèle économique reste fragile. Aujourd'hui, seuls les grands pôles métropolitains sont à l'équilibre. Les commerces y apportent des sources de revenus complémentaires. Leur exploitation permet de dégager des moyens pour gérer les autres gares. Pour financer les rénovations de grandes gares, la SNCF s'est associée à des promoteurs dans le cadre de partenariats public-privé, afin de transformer les salles des pas perdus en centres commerciaux. L'attractivité est donc non seulement un fait – la gare est naturellement un espace où la société se côtoie dans toute sa diversité –, mais aussi un objectif : il faut qu'il y ait du monde pour la rentabilité.

Cette stratégie économique pousse à considérer les abords des quais, non plus comme des lieux de passage, mais comme des lieux de vie, qui doivent être désirables. On ne fréquente plus seulement la gare pour voyager. On vient y faire ses courses et, en plus, on peut prendre le train ! Ce modèle est remis en cause avec la crise sanitaire. On a vu, pendant la pandémie, des gares fantômes, désertées en dehors des heures de pointe, et même si les contraintes sont aujourd'hui allégées, de nouvelles approches sont sans doute à construire pour compenser la méfiance du public à l'égard des lieux bondés.

Cette transformation suscite des controverses comme on l'a vu gare du Nord, à Paris. Quels en sont les enjeux ?

Les gares sont les théâtres de batailles de valeurs sociales, patrimoniales, économiques. Il y a ceux qui défendent une approche fonctionnelle : une gare est d'abord un embarcadère, conçu pour prendre le train, pas pour parcourir, dans un dédale de commerces, cinq fois le trajet nécessaire pour atteindre son quai ! D'autres mettent en avant l'architecture ou défendent la mémoire des lieux. C'est dans les gares que sont partis, parfois sans retour, les poilus de la guerre 14-18, et les déportés entre 1939 et 1945, à Drancy ou Beaune-la-Rolande.

Une gare n'est pas qu'un bâtiment, c'est un univers sensible où chacun a des souvenirs, l'expérience singulière d'une séparation, d'un départ, de retrouvailles... Elle fait partie d'une mémoire collective, dont la littérature, le cinéma, la photographie se font l'écho : Catherine Deneuve pleure sur un quai dans *Les Parapluies de Cherbourg*, Jacques Higelin raconte l'attente, la vacuité propre à cet espace où il ne se passe pas

grand-chose.

Avec le train, on avance, on bouge, on part en vacances. Dans la gare, on s'ennuie, on rêve, on espère, on vit des moments traversés d'émotions puissantes. Cette valeur unique, insaisissable et universellement partagée, explique l'attachement des Français à leurs gares, et les combats de celles et ceux qui luttent pour leur maintien. Patrimoine partagé, creuset du vivre-ensemble, la gare est un univers à la fois poétique et politique très puissant. Fermer la gare dans une ville, ce n'est pas la même chose que fermer l'agence locale de la Banque de France.

Comment articuler ces différentes valeurs ?

Il y a de belles idées, comme celle, venue d'Angleterre, d'installer un piano, qui crée parfois des moments magiques. La tendance est plutôt à « augmenter » les lieux et à remplir le vide, au mieux avec des expositions culturelles, au pire avec des écrans de publicité ou des distributeurs. Un autre écueil est de limiter la réflexion à ses dimensions techniques et fonctionnelles, version « smart city » et « pôle d'échange multimodal ». Ce modèle d'aménagement apporte du confort pour les correspondances, mais peut aseptiser la gare s'il n'est pas contrebalancé par une approche sensible.

Les gares ont besoin d'être portées par des élus avec une vision politique, qui prennent en compte toutes leurs dimensions et pensent leur place dans la ville. De nouvelles approches incitent à associer les usagers et les riverains aux aménagements. Cette démocratisation est surtout à l'œuvre aux abords des gares. L'architecte Patrick Bouchain travaille ainsi avec les habitants sur les fu-

turs usages des parvis et des friches ferroviaires. Il serait intéressant que riverains et usagers soient aussi consultés sur l'aménagement intérieur.

C'est ce que fait l'Italie lorsqu'il n'y a plus d'agent ferroviaire sur place. Les gestionnaires proposent les locaux vides aux institutions ou communautés locales, afin d'y installer une antenne de police – qui peut du même coup répondre aux enjeux de sécurité –, un office du tourisme, une association ou un centre social. On vaccine en ce moment à tour de bras dans les gares italiennes. Outre sa vocation première d'embarcadère, la gare devient ainsi un maillon essentiel de la vie du quartier.

De telles initiatives existent-elles en France ?

La France développe le programme « 1 001 gares », qui propose à la location des locaux ferroviaires vides – une vieille lampisterie, une salle d'attente fermée, l'appartement du chef de gare désormais inoccupé. Des start-up s'y installent pour un loyer modique, ou même une brûlerie pour torrifier le café, comme à Poligny (Jura). La méthode vise à faire des gares des lieux multifonctionnels, mais elle n'implique pas vraiment l'usager ni les riverains, c'est dommage.

Il me semblerait intéressant de mieux relier l'aménagement des gares et la politique de la ville, trop souvent menés en parallèle. De ce point de vue, ce qui s'est passé avec la crise sanitaire est assez instructif. En France, on a installé des distributeurs de gel à l'entrée des gares et dessiné des ronds blancs sur les quais pour matérialiser la distanciation physique. Dans les pays asiatiques, où l'expérience des épidémies est plus

ancienne, le sujet a été traité de façon plus globale. Des points de filtrage ont été installés en amont, sur les parvis, pour protéger les gares et, avec elles, le réseau de transports et les villes qu'il relie entre elles. La leçon à tirer de cette période vaut en général : il est important de penser les continuités entre le quartier, la gare et le réseau dont elle fait partie.

Trains de nuit, petites lignes, coopérative ferroviaire... La crise environnementale est-elle en train de réinventer le rail ? Levier historique de développement, le train est aussi un puissant vecteur d'imaginaires. Retrouvez ici tous les épisodes de la série « Un train d'avance », dans lesquels six personnalités racontent leurs passions ferroviaires, les (r)évolutions du chemin de fer, les enjeux géopolitiques qui traversent son histoire et les valeurs dont il est porteur.

**Cet article est paru dans La Matinale du Monde**

[/series-d-ete/article/2021/07/22/univers-poetique-et-politique-puissant-les-gares-sont-les-theatres-de-batailles-de-values\\_6089113\\_3451060.html](/series-d-ete/article/2021/07/22/univers-poetique-et-politique-puissant-les-gares-sont-les-theatres-de-batailles-de-values_6089113_3451060.html)