

Les représentations des usagers dans la fabrique des gares du quotidien

De la gestion des flux à l'opportunité de valorisation

Elise Avide, PhD Candidate, Ecole des Ponts ParisTech

Les gares du quotidien, petites gares ordinaires des réseaux de *banlieue*, se caractérisent par leur vocation fonctionnelle : « conception normalisée, accès facile pour tous les moyens de transports, interconnexion avec les transports urbains locaux, parcs de stationnement des voitures, passages souterrains et escaliers mécaniques, signalétique et télépancartage, boutiques de journaux, etc. »¹. Leur fonction première est d'être une machine à prendre le train efficace dans un réseau de *mass transit*. Mais aujourd'hui, les opérateurs souhaitent qu'elles soient plus que cela : elles doivent être valorisées, notamment par une offre de commerces et services diversifiée². Dès lors, comment concilier la vocation fonctionnelle des gares de banlieue avec le nouvel adage visant à en faire des « lieux de vie » ?

L'hypothèse est que l'articulation de ces objectifs est loin d'être évidente dans la mesure où toutes les représentations, toute la boîte à outils des projets, procèdent de longue date d'une logique de « flux », qui focalise sur un certain type d'usages et d'usagers, et ce faisant interdit de nouvelles formes d'appropriation de ces espaces.

Pour étayer cela, la communication s'appuie sur l'exemple francilien, avec son réseau de gares et haltes très dense (450 dont 380 pour l'opérateur Transilien, c'est-à-dire dédiées ou quasiment dédiées aux services de *banlieue*). Les représentations des usagers dans la fabrique des gares du quotidien sont explorées dans une perspective socio-historique, au travers des projets, des discours, des outils, que développent les acteurs qui sont partie prenante de leur conception.

L'héritage : automaticité, simplicité, fluidité

Depuis les années 1960, les projets menés sur le réseau de *banlieue* ont peu ou prou toujours le même objectif : augmenter le potentiel transport pour faire face à la croissance des agglomérations. Les gares sont prises dans ces projets parmi les différents aménagements techniques liés à l'augmentation du nombre de circulations ferroviaires. En particulier, les quais sont rehaussés pour faciliter la montée ou la descente des voyageurs, les passages planchiés sur les voies sont remplacés par des souterrains dans un souci de sécurité ferroviaire, et les escaliers mécaniques sont généralisés pour fluidifier les circulations. On trouve également de nombreux exemples de salles d'attente supprimées et de halls dégagés, afin de « permettre le transit direct de la cour voyageurs à la passerelle ou au souterrain »³. Quant aux services, ils sont essentiellement développés dans le souci d'automatisation de l'exploitation : généralisation des distributeurs automatiques de billets et du contrôle automatique. Tout concourt donc à faire de ces espaces des lieux de transit. D'ailleurs, une certaine méfiance vis-à-vis des usagers qui stationnent se lit dans le traitement réservé au

¹ Ribeill, G. (1994/11), « Gares et trains de la vie quotidienne : un essor imprévu », *Architecture Intérieure Créée*, n°262), p.66-67.

² Cf. Gares & Connexions (2014/5), « Inventer les gares du quotidien en Ile-de-France », *dossier de presse*.

³ [Anon.] (1982/06). « Reconstruction du bâtiment voyageurs de Combs-la-ville ». *Revue Générale Des Chemins de Fer*, p.369–371.

W.C. : on explique dans plusieurs articles dans les années 1970⁴ qu'il a été décidé de limiter l'accès des installations sanitaires au public quand il est possible d'en assurer la surveillance par un préposé.

L'usager des gares de banlieue tel que les concepteurs se le représentent est ainsi en mouvement. On n'imagine pas qu'il puisse s'arrêter, à part éventuellement sur les quais. On considère que sa seule préoccupation est de ne pas louper le premier train qui se présente ; tout le reste serait pour lui du temps perdu. Les gares du quotidien dont nous avons hérité ont donc été pensées comme de « véritables outils de gestion de la question-usager », au service de la fluidité maximale⁵. Elles sont en quelques sortes le prolongement du train, et non un espace en propre, pour des usages en propre.

La gare du quotidien contemporaine : lieu de transit ou lieu de vie ?

Aujourd'hui, le réseau francilien fait face à une augmentation continue de son trafic. Ces gares connaissent de fait d'importants problèmes de saturation, avec les conséquences que l'on connaît en termes de régularité. Les prévisions de trafic et les études de dimensionnement sont donc logiquement au cœur des projets. C'est autour de leurs conclusions que les architectes travaillent à la conception des espaces. Or tous les aspects de ce travail sont établis sur la base de modèles qui prennent exclusivement en compte l'heure de pointe et les navetteurs domicile-travail. La logique de flux dont procède l'aménagement de ces espaces est ainsi une projection d'actifs pendulaires en mouvement. Si cela est légitime pour répondre à la question d'urgence de la saturation, cela n'aide pas à y entrevoir d'autres formes d'usages, alors même que la mobilité change et qu'il y a de plus en plus d'individus dans les transports qui ont une mobilité non contrainte⁶.

Conscients de cela, les gestionnaires cherchent aujourd'hui à valoriser les gares du quotidien par une offre de commerces et services au bénéfice des voyageurs et des riverains. Plusieurs initiatives sont développées en ce sens : des automates de retraits-colis, des boutiques du quotidien, des services de conciergeries, etc. Les retours clients sont visiblement très positifs. Cependant, il est déjà à noter que ces développements n'ont pas vocation à être rentables, au mieux à s'équilibrer. Ces gares ont en effet une économie fragile, et ce qui peut être visé de plus intelligent est une opération qui s'équilibre. Mais surtout, ces commerces s'inscrivent dans le mouvement, et non dans un moment gare. S'ils font gagner du temps aux usagers en leur évitant des détours, ils procèdent encore une fois d'une logique de flux. On pourrait donc être tenté de les voir comme l'intégration d'une dimension de services extra-ferroviaires dans le prolongement du moment train.

Les gares du quotidien sont donc pensées depuis au moins cinquante ans comme des espaces de circulation, pour des « flux » qui sont une projection d'actifs pendulaires en mouvement. Si l'objectif est d'en faire des lieux de vie, alors c'est aussi la fabrique du projet, les méthodes et outils utilisés, qu'il convient d'interroger. C'est peut-être en s'intéressant à ce (et ceux) qui se passe(nt) entre 9h et 17h, du côté des territoires, auprès des acteurs locaux plutôt que des grandes franchises, que des solutions sont à trouver. Des pistes comme les tiers-lieux, ces espaces de travail collaboratifs développés notamment en Belgique et aux Pays-Bas, ont peut-être plus de chance, de ce point de vue, de contribuer à redonner un rôle de proximité à ces gares, en les repositionnant comme des destinations finales.

⁴ Cf. par exemple Kleitz, H. (1973.11), « Des gares nouvelles sur la ligne Noisy-Tournan à l'occasion de son électrification », *Revue Générale des Chemins de Fer*, p.653-662.

⁵ Chatzis, K. (2000), *La pluie, le métro et l'ingénieur*. L'Harmattan (Paris).

⁶ Cf. Grosjean & Al. (2015), *La desserte ferroviaire des territoires périurbains* », Editions Recherche (Paris).