

Gare et quartiers de gare : une collision des imaginaires

TEXTE > CATHERINE GUY

RÉSUMÉ > *Les gares sont en chantier. Elles sont au carrefour de toutes les tensions de la ville. En elles se croisent et se confrontent l'ici et l'ailleurs, l'attente et le mouvement, l'histoire et la modernité, le touriste et le travailleur, le Tgy et le Ter... À l'heure du projet EuroRennes, plongeons au cœur des contradictions qui font les gares d'aujourd'hui et dont doivent tenir compte celles de demain.¹*



Les gares connaissent aujourd'hui de grandes transformations, au rythme de l'arrivée de la grande vitesse et en liaison avec l'ouverture à la concurrence du réseau ferroviaire. On compterait aujourd'hui en France près de 800 projets de réaménagement, tenus de concilier la dimension monumentale, historique et architecturale des gares avec la circulation des hommes, des trains, des marchandises et avec la sécurité. Projets qui doivent aussi tenir compte des nouvelles normes environnementales et répondre à de nouvelles fonctions, comme la fourniture de services à l'attention des voyageurs.

La gare dessine l'espace urbain

La localisation des gares a été et demeure une question vive car une gare transforme la ville : au 19^e siècle, leur implantation a provoqué de très fortes réorganisations et a conduit à un paradoxe avec, d'une part, l'ouverture de larges voies d'accès, boulevards urbains, et, d'autre part, une forte coupure de part et d'autre des voies ferrées. La gare détermine ainsi une partition sociale de l'espace urbain, en fonction des capacités de franchir les voies par des ponts ou passerelles² et en fonction des dénivelés, comme à Rennes. Les nombreux cheminots sont abrités dans ces

espaces connectés à la gare et ils forment rapidement de nouveaux quartiers d'habitat. Les logements y sont rarement collectifs et, à Rennes, le *Foyer rennais* (1928) est une exception. Ils prennent le plus souvent la forme de lotissements constitués de petites maisons accolées le long des voies, pourvues de jardins potagers destinés à nourrir les familles.

CATHERINE GUY est présidente de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Rennes et membre du comité de rédaction de *Place Publique*

1. Ce texte est issu d'une recherche en cours intitulée « Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines » (POPSU) sur les transformations des gares de Lille, Lyon, Nantes et Rennes. Dans cette dernière ville, elle a été confiée à ESO (UMR CNRS 6590) et financée par Rennes Métropole et par l'Etat (Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement) par le biais du PUCA (Plan Urbanisme Construction et Architecture). Le texte a été présenté lors du colloque organisé par Rennes 2 les 26 et 27 avril 2012 sur le thème « Faire la cité. Création et gouvernance des imaginaires urbains ».

2. Extrait de la chanson *La Passerelle* (1939, auteur inconnu) : « Allume, allume, allume un peu, Bec de gaz, bec de gaz, Quessot t'as eu raison mon vieux, Les amoureux n's'en porteront qu'mieux, Bec de gaz, bec de gaz, Ils verront arriver les vieux » (source, exposition Rennes en chansons, Les Champs libres, 2010-2011). Quessot est un ancien employé des chemins de fer, syndicaliste CGT et, à l'époque, adjoint au maire de Rennes.



Saint-Lazare 2012, une gare devenue centre commercial



La gare est un espace majeur où s'expriment des extrêmes.

Un point d'expression des tensions urbaines

Quant aux gares nouvelles construites à la fin du 20^e siècle, elles ont aussi marqué fortement les territoires urbains des villes qui les ont construites (Lille-Europe ; Lyon Part-Dieu). A contrario, on voit combien les gares « hors-sol » qui ont accueilli la grande vitesse à Aix ou à Vendôme n'appartiennent pas au même registre. Elles ne mettent en œuvre aucune « collision » des imaginaires puisque la fonctionnalité ferroviaire y domine totalement.

La gare constitue donc un espace majeur où s'expriment des extrêmes. Elle affecte l'ensemble du quartier, de part et d'autre des voies. La brutalité de la vie urbaine y prend une forme frontale qui se traduit par de multiples collisions, plus ou moins lisibles sur le sol urbain.

Ces collisions « ferroviaires », c'est précisément ce que ce texte se propose d'examiner à travers trois couples

d'images fortes et prégnantes. Il propose à la réflexion des éléments antagonistes entre lesquels tout réaménagement des gares doit arbitrer.

1 - Trafic versus attente

En France, la transformation des gares est liée à l'arrivée de la grande vitesse. Le reste du fonctionnement des trains, comme les trains express régionaux (TER) se trouve largement occulté³. Tout est mis en œuvre dans la transformation des gares pour que le trafic ferroviaire s'effectue avec le maximum de fluidité. D'où l'importance du nombre de voies et de leur entretien et d'où le besoin de modernisation des installations ferroviaires, ce qui pose la

3. Au contraire, ailleurs en Europe, en Suisse et en Allemagne, les restructurations ne sont pas forcément liées à la grande vitesse, mais plutôt à la connexion avec les réseaux régionaux.

La gare, lieu d'attente, assis, à table ou debout



question du devenir de celles qui sont obsolètes (centre d'aiguillage de Rennes).

En fait, la grande vitesse contribue certes à augmenter le nombre de voyageurs, mais bien moins que le pôle d'échange multimodal (Pem) . Ce sont les Ter qui produiront l'essentiel de la croissance du trafic⁴. La réflexion sur le pôle d'échanges doit donc prendre en compte les parkings autos et vélos, leurs accès, la gare routière, le métro, les stations de taxis, etc.

La tension apparaît donc réelle entre la fréquentation de longue distance, celle des loisirs et des affaires, plus intermittente, de celle qui, quotidiennement, ramène aux mêmes espaces les urbains contraints par les mobilités de travail.

La réalité de l'attente

Dans la gare, l'attente et les conditions de l'attente prennent une réalité différente selon le type de voyageur : les nomades de la grande vitesse ont leur propre espace dont les conditions d'entrée sont sélectives (« espace Grands voyageurs ») et dont le niveau de confort se dis-

tingue, par définition. En revanche, le passager quelconque attend souvent debout, voire assis par terre, selon son âge ou ses moyens, dans un désordre pas forcément aisé à vivre.

L'indétermination de l'attente, moment « perdu » dans la vie du citoyen, doit être levée. C'est pourquoi, au-delà du service de mobilité que rend la gare, la durée de l'attente est un enjeu nettement perçu par les acteurs⁵ : le voyageur est aussi un consommateur et, pour la rénovation de la gare Saint-Lazare à Paris (2012), on est allé très loin dans ce sens avec 80 boutiques sur trois niveaux. La tendance, comme en Allemagne, est aux gares intégrées à la ville, allant jusqu'à faire des pôles d'échange multimodaux des « lieux de vie »⁶. On commence donc à voir quelques services d'intérêt général s'implanter en gare :

4. Passagers TGV/jour : de 12 000 (2007) à 15 700 (2020) ; TER/j : de 10 000 (2007) à 26 500 (2020). (Rennes Métropole, in CESER p. 206)

5. Charte du 13/12/2011 (Association des Maires de France, Gares et connexions, Réseau Ferré de France : « Construire ensemble la gare durable de demain.

6. Charte du 13/12/2011 (Association des Maires de France, Gares et connexions, Réseau Ferré de France : « Construire ensemble la gare durable de demain

Le passager quelconque attend souvent debout, voire assis par terre.



Derrière les gares, maisons de cheminots avec jardins



une agence de Pôle emploi vient d'être ouverte en gare de Dreux et une réflexion sur les crèches est en cours.

Pour faire de la gare un nouveau morceau de ville, il ne manque plus que la nature. Ainsi, le projet de nouvelle gare de Rennes a été dessiné avec un dôme vert franchissant les voies. Plus modestement, mais plus sûrement, un marché y est envisagé sur l'esplanade sud un soir par semaine. C'est un signe fort d'urbanité que souhaite par ce geste donner la mairie. En effet, chaque quartier rennais possède son marché et chaque rénovation d'espace public donne lieu à une réflexion de ce type, comme une forme de légitimation ultime de cette transformation.

2 - Voyage versus Village

Nos nombreux voyages sont rapides, sûrs et confortables. Nous cumulons les bénéfices d'un haut niveau technique dans nos trains, d'une mobilité pensée à plusieurs échelles. C'est comme si toute la modernité se concentrait dans nos déplacements, ainsi que l'illustre fortement à Rennes le métro Val. Tout est donc fait pour circuler...

Reste l'accueil. Là aussi, la gare en est un point nodal. Quid de l'imaginaire du touriste chinois ou japonais qui vient au Mont-Saint-Michel et qui arrive en gare de Rennes? Lui dire qu'il est en Bretagne passe par une signalétique bilingue français/breton de la station de métro. Pas certain qu'il l'ait repérée... Et combien de discussions sur la localisation de l'Office du Tourisme? N'est-ce pas le premier contact de celui qui arrive en gare?

Un village dans la ville⁷ : du populaire au confortable

Les quartiers qui ont épousé l'activité ferroviaire se sont structurés autour d'ilôts de maisons petites et peu confortables, mais comportant un jardin, et d'une vie sociale profondément imbriquée avec le monde cheminot. À Rennes, il existait un nombre très élevé de bars et d'épiceries-buvettes tenus par des épouses de cheminots ou

7. Young, M. et Willmott, P. (2012) *Le Village dans la ville, Famille et parenté dans l'est londonien*, coll. Le Lien social, PUF (1^{re} édition 1957)

Dans le quartier Sainte-Thérèse des traces d'anciens bars tenus par des femmes de cheminots



d'anciens cheminots, commerces dont l'on trouve la trace précise dans les angles des rues du quartier sud. Ces quartiers incarnent la vie communautaire idéalisée du village.

Représentés politiquement au conseil municipal par des cheminots, anciens cheminots ou enfants de cheminots (à Rennes, Eugène Quessot puis Albert Renouf et encore Jeannine Huon jusqu'en 2008), ils correspondent assez exactement à la vision idéal-typique du village. Le quartier Sud-gare de Rennes a longtemps utilisé une dénomination propre, celle de « Commune libre Sainte-Thérèse » (nom de la paroisse catholique), pour signifier fortement sa singularité dans la ville⁸.

C'est cette caractéristique même qui provoque, lors des premières transmissions entre générations et au fur et à mesure que la coupure ferroviaire s'atténue, l'arrivée d'une population nouvelle. À propos de cette substitution de population, on parle d'un processus de *gentrification*. Celle-ci se définit par l'arrivée d'habitants attirés par les avantages de la centralité sans ses inconvénients de coûts du fait d'habitations plus modestes. Les arrivants

sont plutôt des familles à la recherche d'un jardin, prêtes à supporter la charge de travaux importants pour agrandir une maison aux dimensions d'origine réduites. Le bâti est donc peu à peu modifié, par des aménagements de combles et des extensions, des reprises de commerces transformés en logement, de manière à se rapprocher des standards modernes du confort.

La *gentrification* reflète une démarche économique sur le coût du logement, mais elle possède aussi une forte dimension culturelle : les comportements des nouveaux occupants s'accordent avec une modernité qui s'accommode bien des évolutions de la gare : déplacements en modes actifs (vélo et marche à pied) ou en transports en commun (métro), associations d'artistes, fêtes de rue⁹, etc. Ainsi, l'association Rennes-jardin, créée en 1991, organise dans le quartier Sud-gare des visites et une ven-

8. La commune libre Sainte-Thérèse a été fondée en 1951 par un commerçant du quartier pour promouvoir et gérer les activités et animations (fête des fleurs). Elle est à l'origine de la création de la maison de quartier Jean Boucher (1982)

À Sainte-Thérèse, un processus de gentrification est à l'œuvre.





Ce ne sont pas les plus riches qui procèdent à la gentrification, mais ceux dont les valeurs se rapprochent le plus de l'image du village dans la ville.

Toutes les villes accueillant la grande vitesse reconsidèrent leur stratégie urbaine en termes d'accessibilité.

dange annuelle des vignes qui ont subsisté. Elle incite les habitants à planter sur les trottoirs (*Guerilla gardening*). La sociabilité de village s'exprime aussi à travers un marché hebdomadaire, le marché Sainte-Thérèse, très vaste et très attractif, qui a résisté à l'essor de la grande distribution et qui permet aujourd'hui de réunir classes d'âge et classes sociales autour de produits extrêmement variés, dont l'agriculture locale et/ou biologique que réclament les nouveaux habitants.

Ce ne sont pas les plus riches qui procèdent à la *gentrification*, mais ceux dont les valeurs se rapprochent le plus de l'image du village dans la ville. En revanche, une fois que le processus est entamé, ils en subissent les effets négatifs, car les prix immobiliers flambent et sélectionnent de plus en plus la population des nouveaux habitants. Pour l'anecdote (mais en est-ce une?), un directeur d'école publique dit ne pas pouvoir mettre en place le soutien scolaire imposé par le ministère faute d'enfants en difficulté¹⁰ ! La plupart des transactions se déroulent sans visibilité et beaucoup de transmissions restent à l'intérieur des familles.

L'évolution du quartier Sud-gare est donc directement influencée par les transformations de celle-ci et particulièrement par le fait qu'elle fait entrer le quartier dans l'aire du centre-ville¹¹, sans que ses inconvénients (bruit, espace contraint) soient encore trop présents¹².

3 - Marges versus Affaires

La gare occupe une place singulière dans l'espace urbain, dont la réputation ambivalente tient à son cosmopolitisme, au fait qu'on peut y faire toutes les rencontres, amoureuses comme dangereuses... Il s'est sédimenté une culture des gares, comme culture populaire, mal référée, de bas étage : on parle péjorativement de « romans de gares ». Parmi les films prenant pour cadre une gare¹³, celui de Martin Scorsese, *Hugo Cabret* (2011), qui se déroule au début du 20^e siècle à la gare Montparnasse à Paris, nous montre la chasse aux enfants sans famille qui y sont installés et qui survivent de rapines. La gare réunit les marges de la société : les mendiants, les errants, les prostituées, tous ceux qui n'ont pas d'ancrage et qui en trouvent un dans la gare...

Cette culture s'est constituée sur la base de la rénovation urbaine. En effet ce processus prend du temps, ce qui entraîne un certain sentiment d'insécurité : par

exemple, la rue de Quineleu, une des rues les plus impactées par le projet EuroRennes, a vu plusieurs des immeubles squattés avant qu'ils ne disparaissent. Mais, paradoxalement, puisque les valeurs foncières de ces immeubles voués à la démolition s'effondrent, cela permet à de nouvelles activités de trouver des lieux d'accueil disponibles, par exemple des galeries d'art contemporain.

Enfin, la transformation de l'espace urbain modifie les conditions de l'expression publique : sur le parvis de la gare, on peut distribuer des tracts, convoquer les manifestations de rues. Ceci crée, pour les gestionnaires de la sécurité des gares, une obligation supplémentaire de contrôle des flux afin d'éviter qu'elles ne deviennent des espaces dangereux : à Rennes, les blocages de voies par des manifestants contre le Cpe en 2006, ou, à Paris, les émeutes de la gare du Nord en mars 2007, restent leur hantise.

Des centres d'affaires métropolitains

L'arrivée de la grande vitesse dans une ville est présentée sous plusieurs angles : concernant le trajet Rennes-Paris (1 h 27 pour la durée la plus courte en 2017), l'argument premier porte sur le rapprochement entre la pointe bretonne et la capitale (Brest et Quimper à trois heures de Paris). Cependant, un second argument, le développement économique, surgit immédiatement : toutes les villes accueillant la grande vitesse reconsidèrent leur stratégie urbaine à partir de cette nouvelle accessibilité. Cette dernière étant considérée comme le facteur décisif de l'attractivité et donc le support central du phénomène de métropolisation et d'attraction de la « classe créative ».

La grande vitesse est présentée comme un levier pour attirer les sièges ou les établissements des grandes entreprises ainsi que pour leur permettre d'élargir l'espace géographique de leur clientèle. Elles peuvent trouver

9. Aux dires de l'élue de quartier, Lénaïg Briero, Sud-gare est le quartier de Rennes où il y a le plus de fêtes de rue : d'une dizaine il y a cinq ans à plus de soixante aujourd'hui avec une forte dimension intergénérationnelle (entretien)

10. Entretien avec Karine Masson (directrice d'une agence immobilière située dans le quartier sud-gare)

11. En 2020, la ville prévoit que le plateau piétonnier de Rennes s'étendra jusqu'à la place nord de la gare

12. Même si certains ont été signalés lors de l'entretien : premiers tags, problèmes de stationnement...

13. Youssef Chahine, *Le Caire, gare centrale* (1958) ; Claude Lelouch, *Roman de gare* (2006) ; Tomas Lunak, *Alois Nebel* (2011) ; etc.



dans les gares et proches des gares les services qui leur sont nécessaires. D'où la réflexion sur les pôles d'échange et sur la construction de centres d'affaires incarnés par des bâtiments neufs et emblématiques comme les tours¹⁴. Et une communication forte sur la grande vitesse et sur l'image de modernité et de mobilité qu'elle procure.

Enfin, la grande vitesse arrive aussi en appui à l'accueil des touristes, qui constituent un secteur d'activité croissant dans les métropoles. Le tourisme urbain connaît un développement spécifique avec l'allongement de la saison et la multiplication des sites patrimonialisés.

Pour conclure

Par l'opposition entre ces trois couples d'images antagonistes, on devine la difficulté de la gouvernance des gares : les quartiers de gare intègrent les centres-villes et on

y retrouve de plus en plus les mêmes caractéristiques urbaines et sociales, donc les mêmes tensions entre patrimonialisation (marketing urbain) et marchés (rénovation urbaine). Surtout, ces opérations urbaines, souvent lourdes, synthétisent la tension entre un imaginaire de robots affairés et un imaginaire de société urbaine multifonctionnelle.

Les contradictions compliquent la gouvernance des gares.

14. La dernière tour construite sur le territoire parisien - donc hors de la Défense - est celle de la gare Montparnasse (1976)



Pierre Goubert (1915-2012)