

# IL Y A QUELQUE CHOSE DE POURRI AU ROYAUME DES GARES

LE 6 JUIN 2011 PHILIPPE GARGOV

Comme l'environnement urbain, les gares changent et se transforment en lieux d'achat. Symbole de ce changement, Gares & Connexions, filiale de la SNCF, a été créée pour que les gares deviennent "des lieux de vie au cœur des villes".

## Urban After All S01E19

Le 17 mai dernier, la jeune structure **Gares & Connexions**, dernier bébé de la SNCF en charge des 3 000 gares du réseau<sup>1</sup>, dévoilait son **premier rapport d'activité**. Celui-ci s'inscrit dans le prolongement des objectifs annoncés depuis 2009 par la maison-mère : "*les gares vont devenir des lieux de vie au cœur des villes*", **a ainsi résumé** sa directrice Sophie Boissard.

Concrètement, cela se traduit par **l'introduction de nombreux services** au sein des gares, parfois inattendus, afin d'en renforcer l'attractivité : "*Retirer un colis acheté sur internet, déposer son enfant à la crèche d'entreprise avant de sauter dans le train, passer chez le médecin ou chez le coiffeur, envoyer un mail urgent...*"<sup>2</sup>. La structure a ainsi investi 266 millions d'euros en 2010 pour redonner un second souffle aux gares vieillissantes et mal adaptées aux nouveaux besoins de la mobilité contemporaine. Un objectif hautement respectable, malheureusement écorné par une évolution plus discrète qu'il nous semble nécessaire de discuter ici.

En effet, comme nous allons le montrer, cette "revitalisation" des gares s'accompagne d'une restructuration de la conception même des gares, tant sur le plan spatial que social, avec pour conséquence (ou objectif ?) de favoriser la rentabilité du "temps de transit disponible" des voyageurs. Or, cela semble nécessairement devoir passer par un embourgeoisement de ces lieux... et donc, en parallèle, par l'éviction des catégories les plus "dérangeantes". Décryptage d'une mutation ségrégative qui ne dit pas son nom, et qui en dit long sur la conception actuelle de nos centres-villes.

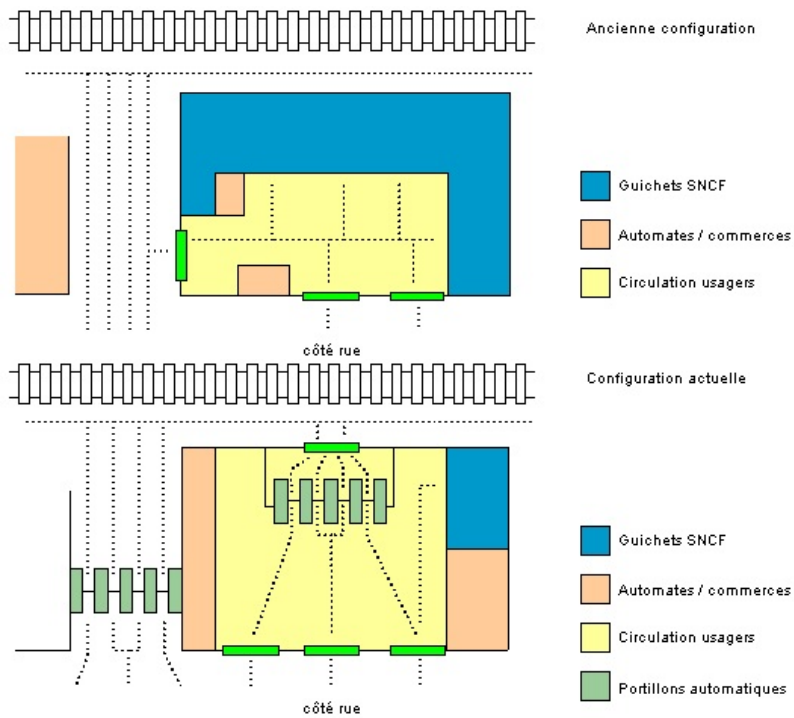
## La naissance d'une prison

La nouvelle stratégie impulsée par Gares & Connexions s'appuie sur d'importants investissements en faveur de la rénovation des gares (266 millions d'euros détaillés dans les "*Réalisations 2010 et projets à venir*" du **rapport d'activité**). Or, comme l'a très bien montré Jean-Noël Lafargue **dans un beau reportage dans sa gare de banlieue** (billet original [ici](#)), ces travaux aboutissent entre autres à installer des portiques restructurant l'espace de la gare :



***La comparaison entre « avant » et « après » [travaux] me semble très instructive à faire en ce qu'elle témoigne des changements opérés dans les rapports entre la société des chemins de fer, ses usagers et ses employés.***





Quels sont précisément ces évolutions ? Comme le montrent les schémas ci-dessus et les explications de Jean-Noël Lafargue, le réaménagement s’est surtout soldé par l’installation de portiques empêchant de se rendre sur le quai sans billet :



*Il n’est plus question, par exemple, de se rendre sur le quai pour tenir compagnie à quelqu’un qui va prendre son train. En fait, si l’on utilise des tickets, et non un passe, on se trouve prisonnier sur le quai dès lors que l’on a passé les portillons, car si on décide de sortir, on ne pourra plus revenir dans la gare. Le quai fonctionne alors un peu comme une nasse.*



Autre exemple : l’installation de portiques en gare d’Argenteuil qui obligent les non-voyageurs à faire un détour d’un kilomètre pour se rendre dans un quartier coupé du centre-ville par la voie de chemin de fer... La formule “Prison automate” de Jean-Noël résume parfaitement cette situation nouvelle. Comme il l’explique, il était auparavant possible de flâner dans les boutiques environnantes lorsque l’on avait du temps (si un train était annulé, par exemple). C’est désormais impossible, et l’on se retrouve cantonné au quai dans le cas d’une petite gare de banlieue... Mais dans le cas d’une plus grande gare, cela signifie être bloqué parmi les fameux “nouveaux services” que Gares & Connexions a pour mission de développer.

## Vendre le “temps de transit disponible” des voyageurs

Entendons-nous bien : ce processus est en réalité plus ancien que la création de Gares & Connexions, ayant vu le jour dans les années 2000 avec la création de la Direction des Gares (prédécesseur de G&C) et s’étant accéléré en 2004. Prenons l’exemple emblématique de la Gare du Nord, dont la rénovation s’est achevée en 2002 afin de répondre aux besoins des nouveaux voyageurs apportés par l’Eurostar ou les trains Thalys, et qui a servi de bêta-test grandeur nature. La rénovation de la gare a ainsi donné naissance à un vaste espace de chalandise d’une centaine de commerces : restauration et alimentation, vêtement, parfumerie et même jeux vidéo. La majeure partie de ces enseignes ne sont par contre accessibles qu’aux voyageurs franciliens car situés derrière des portiques... installés depuis 2002. Il existait auparavant un espace de chalandise plus restreint, mais accessible depuis la rue ; celui-ci se résume aujourd’hui à quelques boutiques habituelles de gare, principalement des enseignes de presse.

“

***Un espace ouvert aux détenteurs de tickets RATP, situé à proximité des quais du RER et du métro, à l'usage des grands banlieusards, et qui a connu un succès immédiat. Les boutiques déjà présentes (Paul, Footlocker, Sinequanone, La Redoute, Fnac Services, etc.) dégagent de substantiels bénéfices, en moyenne 10 000 euros au mètre carré, contre 8 000 à 9000 euros dans des centres commerciaux classiques. Ainsi, l'enseigne Naf Naf de la gare du Nord rapporte davantage que celle des Champs-Élysées, expliquait ainsi Stratégies en 2004 .***

”

Certes, les enseignes se voient alors privées d'une partie de leur clientèle<sup>3</sup>, mais gagnent en échange le “temps de transit disponible” des voyageurs entre deux connexions modales. **Comme l'expliquait Pascal Lupo**, ancien directeur des gares à la SCNF, toujours en 2004 :

“

***« Paris-Nord passe d'une gestion de flux à une gestion d'actifs, sur le modèle des gares japonaises, qui sont depuis longtemps de véritables lieux de consommation », résume Pascal Lupo. Avec 500 000 voyageurs par jour, soit trente fois la fréquentation d'un hypermarché, les commerçants voient d'un bon œil cette mutation marchande.***

”

**La conclusion de L'Expansion**, qui commente l'attitude du chef de gare de l'époque, est à ce titre plus que révélatrice :

“

***Il n'a plus de sifflet autour du cou, mais bien une calculatrice dans la tête.***

”

La revue Article XI a d'ailleurs très bien montré cette “*mutation marchande*” dans un récent triptyque justement consacré à la Gare du Nord (merci @Urbain\_ pour le partage), décortiquant ce qu'ils définissent comme “*la fabrique d'un non-lieu*” (reprenant la célèbre **formule de Marc Augé**) :

“

***Bienveillante, la Gare du Nord enveloppe son consommateur d'une sollicitude aux contours sucrés. [...] Mécanique, narcissique, solitaire, la non-gare impose son ordre de supermarché.***

”



Le choix du terme “non-lieu” dans leur titre n’est pas anodin, et symbolise tout le paradoxe de Gares & Connexions dont l’objectif affiché est justement d’amener les gares à quitter leur statut actuel de “non-lieu” (ou du moins, de lieu précaire voué uniquement au transit) pour atteindre celui de “tiers-lieu”, un concept **dont nous faisons l’apologie il y a quelques mois** et que nous soutenons sur le principe dans le cas présent... sans toutefois oublier de critiquer la manière.

Concrètement, “on parle de “tiers-lieux” (“ **third places** ” en anglais) pour évoquer la nouvelle fonction de ces espaces de pause”. Et comme leur étymologie l’indique justement, “gare” et “station” (voire “arrêt” de bus) ont d’abord été pensés comme lieux de pause (salles d’attente, temps de latence entre deux connexions, etc). On comprend alors que la SNCF souhaite “rentabiliser” ce temps d’attente, alors qu’elle risque en parallèle de voir la concurrence nuire à ses activités de transporteur...<sup>4</sup>

Mais si cette volonté d’apporter des services aux usagers est louable, ou du moins compréhensible, comment justifier qu’on la restreigne aux voyageurs munis de billets ? Paradoxal, alors que **la vocation officielle de Gares & Connexions** est justement « *de faire rentrer la gare dans la ville et la ville dans la gare pour mieux “vivre ensemble” et ce quelque soit la complexité.* » Malheureusement, il semble que la mutation des gares en “supermarchés” ne puissent se faire sans une karchérisation discrète des lieux, sûrement plus propice à la tranquillité des voyageurs-consommateurs mais relativement douteuse sur le plan social.

## La gare, reflet d’une société excluante ?

Ainsi, quid des classes précaires qui gravitent à proximité des gares ? Clochards, toxicomanes, prostitué(e)s ou roms... ou simplement riverains précaires : pour eux, point de “contours sucrés” mais une “**police du recoin**” ayant pour vocation d’assainir la gare de sa mauvaise graine, comme l’explique Article XI :



***Certaines personnes, indésirables, “ont la gare du Nord dans la peau”, résume un travailleur social. Il s’agit alors d’inventer une réponse disciplinaire permettant de les « éjecter », selon les mots du personnel de la gare, mais surtout de bien les éjecter. Sur la longueur. Pour cela la SNCF recourt à une méthode compréhensive, indirectement coercitive. Elle s’improvise bureau de charité et se dote de relais effectuant un travail de repérage. La consigne : “empathie, fermeté, efficacité avec les plus démunis.” [in brochure de l’université de service SNCF]***



Cela passe aussi par des mesures plus “douces” et donc invisibles, comme l’installation de plots empêchant de s’asseoir ou de s’allonger, le réaménagement des espaces en faveur du flux permanent, ou bien évidemment ces fameux portiques cloisonnant l’espace.

Et finalement, est-ce bien surprenant ? En réalité, la gare contemporaine n’est que **le reflet de la société**, et notamment de la manière dont nous concevons la ville. En effet, les évolutions décryptées ci-dessus font directement écho à deux tendances fortes de la pensée urbaine actuelle, et que nous avions analysées dans nos premières chroniques : la prévention situationnelle (les mesures de sécurisation “douce”), au risque de **“sacrifier les urbanités”** propres au lieu ; et plus généralement un **“urbanisme de classe”** évinçant ces **“zombies modernes”** que sont ces populations marginales. Nous n’irons pas jusqu’à dire, **comme un commentateur d’Article XI**, que les gares sont *“sont devenues de vieilles salopes bourgeoises en quête de respectabilité”*, mais le fait est là. Guillaume Pépy ne croit pas si bien dire **quand il souhaite** que *“la gare devienne un nouveau centre-ville”*... Elle semble bel et bien en prendre aujourd’hui le (triste) chemin.

---

Schéma par Jean-Noël Lafargue

Images CC Flickr par **boklm**, **remiforall** et **boklm**

**Chaque lundi**, Philippe Gargov (**pop-up urbain**) et Nicolas Nova (**liftlab**) vous embarquent dans le monde étrange des “urbanités” façonnant notre quotidien. Une chronique décalée et volontiers engagée, parce qu’on est humain avant tout, et urbain après tout ;-). Retrouvez-nous aussi sur **Facebook** et Twitter (**Nicolas / Philippe**) !

1. Branche créée en réponse à l’ouverture des réseaux à la concurrence et aux conclusions sur **Rapport Keller** sur *“La gare contemporaine”* [↔]
2. “Gares & Connexions a pour ambition de faire de la gare un centre de services animé et fonctionnel ; de nouveaux services « malins » appelés à être déployés dans toutes les gares au quotidien, notamment en Île-de-france, ont été testés en 2010, cf. **Rapport d’activité** [↔]
3. Mais c’est relativement négligeable dans un quartier comme celui-ci, largement fourni en commerces de proximité. [↔]
4. *“La gare ? Un lieu de passage... où il fait bon rester !”*, cf. **La gare lieu de vie**, destinée aux commerces souhaitant s’installer en gare [↔]

## GUSTAVE

le 6 juin 2011 - 13:06 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*On peut, ou non, partager le conservatisme primaire qui constitue le point de départ de cet article. On peut, ou non, partager son point de vue réactionnaire et entièrement négatif sur l’évolution des nodes urbains que constituent les gares.*

*Qu’il faille, en une ère définitivement soucieuse de mobilité (physique et virtuelle), entretenir une faune oisive – des “classes précaires” aux vendeurs de billets – est aussi un avis qu’on peut choisir de partager.*

*Cela étant dit, la “société excluante” et la “gare supermarché” restent des constructions abstraites, “idéologiques” pourrait-on dire, et qui, à la lecture du texte, ne semblent pas*

*réussir à dépasser le stade de la frustration primaire des auteurs contre un je-ne-sais-quoi-qui-change. On critique la vieille bourgeoise, pourtant on croirait l'entendre parler, avec ses habitudes bien-pensantes et son apitoiement éduqué sur le sort des "défavorisés"*

*Par-delà les trois bidules technologiques mal conçus, le saut (moral et sémantique) vers le macro-jugement de la gare-comme-reflet-d'une-société-malade manque un peu d'élan.*

*Ce qui se conçoit bien s'énonce clairement, et les mots pour le disent viennent aisément, disait l'autre.*

*Chronique "décalée", certes. Sur le plan analytique, surtout.*

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### PHILIPPE GARGOV

le 6 juin 2011 - 13:15 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*Quel chaleureux commentaire :-)*

*Rassurez-vous, j'entends bien vos critiques (à l'exception peut-être de votre regard sur cette "faune oisive", mais c'est mon côté petit-bourgeois qui veut ça...)*

*J'entends bien vos critiques, et je tiens donc à insister sur le fait (mentionné trop rapidement dans l'article) que je ne m'oppose pas à cette évolution des gares, justement parce que je suis un fervent défenseur des tiers-lieux (actuelle ligne de mire des mutations engagées). Mais comme dit plus haut, soutenir cet effort n'exempte pas "d'en critiquer la manière" et surtout les dérives... certes subjectivement analysées.*

*Car oui, je plaide coupable pour ce reproche : je ne suis pas pleinement journaliste lorsque j'écris cette chronique, mais justement chroniqueur et donc nécessairement partial. Il s'agit ici d'une tentative de lancer un débat quasi invisible dans les médias (à l'exception de quelques uns, relativement confidentiels), en sortant d'une vision bisounours de la gare malheureusement majoritaire dans les discours actuels (médiatiques ou politiques)*

*Et si cela passe par un discours de petit-bourgeois bien pensant, alors je ne regrette rien :-)*

*Par contre, je m'interroge sur les "deux-trois bidules technologiques" que vous évoquez ; je ne comprends pas trop de quoi vous parlez, en fait.*

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### GAUTIER

le 6 juin 2011 - 13:19 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*Encore un peu, et je vois déjà la SNCF favorisé le retard de certains trains pour que le "temps de pause" augmente(et donc les dépenses des voyageurs devenus immobiles soient maximisées).*

*Pour continuer dans mon cynisme, je suis étonnée que la fée SNCF n'aie pas encore introduit de vraies activités marchandes dans ses trains (autres que les services taximètre et la vente de ses célèbres sandwiches par la compagnie des wagons lits). L'économie dématérialisée devrait permettre à tout un chacun d'avoir son panier de courses prérempli à l'arrivée du train en gare. Diantre, j'aurai déjà du breveté cette idée*

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### PHILIPPE GARGOV

le 6 juin 2011 - 13:41 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*Vous en voulez encore ? Excellent complément publié ce matin par les compères d'Urbain trop urbain :*

*<http://www.urbain-trop-urbain.fr/le-lendemain-de-la-veille-urbaine-31/>*

*"La gare a évolué d'un lieu d'attente à une sorte de grand magasin négociant des prestations liées à la mobilité.*

*[...] Les gares sont un condensé de flux, de rythmes « gérés » en apparence et surface par des autorités bien intentionnées qui veulent notre sécurité. Il faudrait être scénographe de ces espaces que sont les gares pour en établir la notation discriminante*

des flux (mécaniques ou non), des états transitionnels ou d'attente."

Coïncidence un poil recherché, comme ils disent ;-)

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### JOHN DEERE

le 6 juin 2011 - 13:45 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



je sors de plus en plus mon pistolet à eau quand je suis amené à comprendre la culture ownienne.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### BENOÎT

le 6 juin 2011 - 15:10 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Pas mal de travaux ont été réalisés par des chercheurs anglo-saxons sur ces lieux "nodaux" (je cite Urry, Cresswell ou Normark), particulièrement les aéroports et les stations services pour ces auteurs. La conclusion générale est que ces espaces sont modifiés par des pratiques développées par de nouvelles pratiques de mobilité (qui ne sont pas les mêmes selon le type de lieu considéré et concernent souvent des populations différentes), et bien évidemment les gestionnaires de ces espaces veulent s'adapter à ces nouvelles pratiques pour fidéliser une clientèle. Et la tendance est à canaliser les flux plutôt que de les capter.

De manière générale, il y a une tendance à "filtrer" ces flux de manière plus ou moins "douce" (c'est valable pour les espaces ouverts au public en général, par exemple dans les centres commerciaux), et à une tentative de contrôle social par le biais de l'espace. Les moyens ont changé, mais le processus est vieux comme le monde: la société reflète ses inégalités dans l'espace.

Je ne sais pas trop si on peut parler d'idéologie là dedans, mais à parler à tort et à travers de mobilité, on oublie un peu d'en donner des définitions et de préciser un peu de quelle type de mobilité on veut parler. Philippe dans ton article tu parles beaucoup des gares en général, mais entre Châtelet, Gare du Nord, et Saint Lazare, je pense qu'il y a des différences en termes de types de mobilité et de population concernée. Plus que la gare du Nord, ce serait plutôt à la gare Saint Lazare que je m'intéresserai, en me demandant comment la SNCF compte "réguler" et "filtrer" ces flux continus de voyageurs qui n'ont pas le temps d'attendre (t'as déjà raté un train à Saint Lazare? C'est juste un enfer en heure de pointe)...

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### PHILIPPE GARGOV

le 6 juin 2011 - 15:15 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Petite précision, j'ai pris l'exemple de la Gare du Nord pour deux raisons :

1. parce que j'ai vécu "de l'intérieur" l'évolution de la gare dans les années 2000, y ayant vécu jusqu'en 2010
2. parce qu'elle me semble avoir fait office de "laboratoire" préparant le terrain de Gares & Connexions. Elle combine en effet tous les enjeux des gares de demain : gare francilienne d'envergure ET gare européenne (voire internationale avec la proximité de CDG...)

Autre précision, je ne me suis penché ici que sur les gares SNCF, dans le giron de Gares & Connexions, et dont les problématiques ne sont pas exactement celles de stations comme Châtelet (en particulier en raison de l'ouverture à la concurrence)

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### BASTIEN

le 6 juin 2011 - 15:21 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Bonjour,  
Merci pour cet article fort intéressant.

Plus généralement sur les commerces en gare (qu'ils soient accessibles ou réservés aux détenteurs d'un billet) :

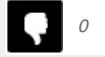
De façon pragmatique, pour avoir suivi des réunions avec la SNCF sur le réaménagement de gares, leur logique est extrêmement simple : les nouvelles surfaces commerciales doivent financer (si possible entièrement) les travaux de réhabilitation de la gare. Ça a été en particulier le cas pour la Gare du Nord et la Gare de l'Est. C'est donc d'abord une logique comptable qui consiste à ne pas investir "à perte" dans les gares (c'est plus rentable de vendre des billets d'avions sur voyages-sncf...). En creux, cela signifie que les gares qui n'intéressent pas les marchands auront bien du mal à faire l'objet de travaux de rénovation ambitieux, à moins bien sûr que les collectivités locales (et en premier lieu la Région) payent.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### PHILIPPE GARGOV

le 6 juin 2011 - 15:31 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Merci pour ce complément d'analyse, toujours intéressant de savoir ce qu'il se dit "de l'intérieur". Effectivement, la question que vous soulevez en conclusion mériterait d'être approfondie... Une ébauche de réflexion (toutefois plus créative que réaliste) : <http://www.la27eregion.fr/L-avenir-de-la-mobilite-rurale>

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### XAVIER

le 6 juin 2011 - 16:45 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Quand je vois, et pourtant, je ne suis pas à plaindre, à quel point, j'ai pu frauder dans le train, il est normal, un jour ou l'autre que la SNCF prenne les mesures qui s'imposent pour faire payer tout le monde, moi y compris. Il y a un moment où les beaux discours, fait de vivre ensemble, n'ont plus aucun sens face à la réalité financière qui est que la SNCF doit perdre pas mal d'argent du fait de la fraude. Quant à dire que les gares seraient embourgeoisées, c'est se foutre du monde, on y voit beaucoup plus qu'ailleurs, des SDF à tous les coins.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### PHILIPPE GARGOV

le 6 juin 2011 - 16:54 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



La question ne porte pas ici sur la question de la fraude ! Prenons l'exemple de la gare d'Argenteuil analysé par Jean-Noël Lafargue (<http://www.hyperbate.com/dernier/?p=13355>). La fraude justifie-t-elle de telles mesures ?

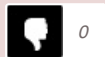
Il est question ici de la transformation des gares en zones commerciales (que l'on juge cette évolution positive ou non), et surtout des conséquences que cela implique en termes de sécurisation des lieux. Je vous mets au défi de trouver des mendiants à foison dans la zone commerciale (donc fermée aux non-voyageurs) de la Gare du Nord ...

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### BLAZ

le 6 juin 2011 - 21:43 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



bonjour,  
travaillant dans la galaxie SNCF, forcément votre article m'intéresse.  
votre point de vue tombe juste souvent, mais je rejoins le premier commentaire (moins sa virulence quand même) sur un point, c'est qu'au delà de la dénonciation ou plutôt constat d'évolution, on ne voit pas poindre d'alternative à ce que fait G&C. Qui plus est, vous annoncez "pourri" dans le titre, et ensuite ne prenez plus parti très clairement ou en opposant une alternative compte tenu des contraintes et du contexte de la SNCF : sécurité des voyageurs (les émeutes à la gare du nord sont une réalité, tout de même), rentabilité (mise en concurrence et déche de l'état obligent), gestion des flux de



voyageurs, attiré de la clientèle (quitte à choisir entre plusieurs gares en fonction des compagnies on prend celle où on se sent la plus à l'aise)

Surtout, comme l'énonce un autre commentaire, vous semblez passer outre l'évolution de la pratique des gares.

Pour reprendre l'exemple de gare du nord, à l'époque où elle a été construite, cette gare était voulue pour représenter la puissance de la compagnie, et faire "entrer le voyageur dans son rêve d'échappement dans le dépaysement" si vous passez ce petit moment de discours marketing.

De là c'est sans doute développée une partie de la mythologie des gares, comme portail vers l'ailleurs. Surtout pour des gares cul de sac, comme GDN ou gare de Lyon. A contrario, on va de plus en plus vers des nœuds multi-modaux (train, métro, bus, vélo, tram et autres), et la gare n'est plus un lieu symbolique, un portail, mais juste une interface d'échange, encouragée qui plus est par la mise en concurrence, obligeant les gares à se transformer en équivalent ferroviaire d'un aéroport gérant des flux, interdisant de facto, le temps assis et inactif. D'où cette contradiction latente entre lieu de vie et non-lieu que vous pointez.

En fait votre article aurait été peut-être plus pertinent en nous faisant rêver un peu avec ce qui peut se pratiquer différemment, à l'opposé du pourri du titre, dans les gares d'autres pays et comment les gens le perçoivent.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### PHILIPPE GARGOV

le 6 juin 2011 - 22:05 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Disons que cette dimension plus "rêveuse" sera réservée à un prochain billet sur "l'imaginaire des gares"... :-)

Je comprends toutes vos remarques, pertinentes et éclairantes, mais je me défends en rappelant que ce n'est qu'un article relativement court, et qu'il y aurait tant à dire sur les gares que l'on pourrait en faire une thèse !

Pour autant, tout ce que vous dites (vous ou les autres commentateurs) nourrit mes propres réflexions sur les gares, la pause et les tiers-lieux... ainsi que mon écriture.

PS : sur la question du "temps assis et inactif" et la "contradiction latente entre lieu de vie et non-lieu", n'hésitez pas à lire ces deux billets :

- <http://owni.fr/2010/11/04/contre-le-mythe-de-la-lenteur-salvatrice-la-demobilite/>

- <http://www.pop-up-urbain.com/la-ville-en-marches-12-esprit-descalier-es-tu-la/>

Bonne lecture !

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### PHILIPPE GARGOV

le 7 juin 2011 - 12:23 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Pour info : Gares & Connexions anime depuis sa création d'intéressants ateliers-débat. Le dernier en date étant sobrement intitulé "La gare : lieu d'ordre et de discipline". Comme c'est cocasse...

<http://www.gares-connexions.com/images/ateliers-gares/syntheseatelier4saison2.pdf>

Au moins ils ne s'en cachent plus !

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### LECCIA

le 8 juin 2011 - 23:03 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Une recherche en 1990 à partir des urgences psychiatriques de Fernand Vidal, nous a amenés à mener une étude psychogéographique de la Gare du Nord d'où nous arrivait un grand nombre de consultants :

« .....Ce décor, tout entier dévolu au mouvement, enregistre toute une pathologie dont le point commun pourrait être l'arrêt sous toutes ses formes. Le Dr. Bihan, dans "Terminal Nord" illustre la dynamique de cette geste syncopale.

Ainsi, un patient, venu de province pour délivrer un important message au Président, est ramassé par la police et conduit à l'urgence. L'abondance des directions en rupture avec la linéarité des lieux et la multitude de possibilités le paralysent et le confrontent à

*l'irréalité de son projet. La gare l'a arrêté.*

*La gare concentre l'ensemble des virtualités. Elle les réduit et les symbolise. Elle est ainsi le dernier refuge de ceux dont la finalité du voyage est incertaine, voyage dit pathologique, de provinciaux ou d'étrangers. La gare arrête non seulement parce qu'elle est située physiquement sur le trajet du sujet, mais aussi parce qu'elle figure une frontière de la ville où l'on peut s'arrêter mais aussi revenir pour tenter d'en sortir.*

*Après avoir dérivé quelques jours à Paris, une Américaine s'y réfugie. Son corps porte les traces bleuies des confusions que sa quête d'un impossible amour a engendré. Pieds nus, elle a ramené dans la gare l'ensemble des signes mythologiques de la capitale avec lesquels elle a, un instant, cru pouvoir fusionner.*

*Toutefois, les patients qui nous arrivent par la gare ne sont pas tous porteurs d'exotisme. Ils en sont souvent des usagers familiers qui la traversent souvent sans peut être la voir.*

*La jeune vendeuse qui vient de banlieue pour rejoindre son emploi dans un magasin de chaussures s'y évanouit.*

*Le cadre qui rentre chez lui pour rejoindre sa femme malade y trébuche puis y tombe "comme un ivrogne", nous confie-t-il.*

*La gare redouble les destins individuels qui la traversent: emploi / famille, loisirs / routine. Elle est la limite: Paris / banlieue, extérieur, intérieur. Si ordinairement le flux rapide des transhumances quotidiennes occulte la coupure, l'évanouissement et la chute la révèle. La gare, pour le patient arrêté, prend l'allure d'un espace maternel, espace privé soustrait aux impératifs directionnels et temporels qu'elle affiche. Elle se voit restituer sa part imaginaire, sa connotation d'évasion. Ainsi, la gare est bien, comme la nomme Claude Pédales :*

*"Ce lieu de confusion mentale spatiale et temporelle, immense scène sur laquelle se joue la transgression, minorité sexuelle, minorité ethnique, salon d'habillage et de déshabillage, lieu des amours fugitifs, elle est aussi ce lieu liquide contenant l'amniotique des régressions.*

*Ces débâcles individuelles que constate l'ethnologue comme le psychiatre ne sont pas opposées au mouvement; elles s'organisent autour du flux de la gare. A Paris, comme à New York, nous recevions également les membres de groupes minoritaires et marginaux qui venaient se réfugier dans la gare (toxicomanes, minorités sexuelles), dont nous ramassions les malaises, les paniques, les comportements déviants, les prostitué abusées ou les clients désabusés. Viol violence sexe et drogue . La gare devient le lieu métaphorique de L'Urgence: un arrêt branché sur les mouvements..... »*

*La Gare du Nord s'est, aujourd'hui, complètement transformé. Il n'est pas étonnant qu'elle se constitue à la manière d'un centre-ville, des villes apparaissent en rase campagne autour des gares de correspondance du REER. Une récente émeute, «à la parisienne», médiatisée jusqu'à Montréal est venu me rappeler qu'elle était encore une frontière, en mouvement une aire de combat pour des jeunes exilés des banlieues Nord pour qui elle demeure la dernière limite entre leur no man's land périphérique et une cité interdite.*

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

## LECCIA

le 9 juin 2011 - 1:22 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*merci beaucoup pour cet article je voulais surtout vous remercier pour la mise a jour que vous avez fait de la Gare du Nord que je visite régulièrement au cours de mes passages à Paris. j'ai passé des nuits entières et des fins de semaine aux urgences psychiatriques avec cette proximité des deux gares l'une prussienne la gare de l'est et l'autre déjà dégradée par sa simple destination : le nord. Elle était totalement en déshérence, la nature humaine a horreur du vide, surtout si on peut le remplir de machines à sous, qui naturellement écartent les marginaux. Les gares comme les aéroports, participent à la mission civilisatrice de la société consumériste. Au Japon vous pouvez rajouter aussi la Chine. merci pour ce rappel nostalgique de mes pas perdus.*

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

## 2 pings

Le lendemain de la veille urbaine #31 « Urbain, trop urbain le 6 juin 2011 - 13:08

[...] UPDATE: coïncidence un poil recherchée, l'ami Philippe Gargov nous entretient aujourd'hui d'un sujet parfaitement corrélé. [...]

[pop-up] urbain » URBAN AFTER ALL S01E19 – Il y a quelque chose de pourri au royaume des gares le 8 juin 2011 - 13:54

*[...] des gares de France et de Navarre... et sans bullshit marketingo-bobo. Le lien original est à lire ici, et vous pouvez aussi nous suivre sur [...]*