



**HAL**  
open science

## Le train et la ville : un jeu de distances et de proximités

Monica Coralli, Alain L'Hostis

► **To cite this version:**

Monica Coralli, Alain L'Hostis. Le train et la ville : un jeu de distances et de proximités. 2015.  
hal-01179927

**HAL Id: hal-01179927**

**<https://hal.science/hal-01179927v1>**

Preprint submitted on 23 Jul 2015

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Le train et la ville : un jeu de distances et de proximités

Monica Coralli, Alain L'Hostis

Université Paris-Est, Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT), Institut Français des Sciences et des Technologies des Transports de l'Aménagement et des Réseaux (Iftstar)

[alain.lhostis@ifsttar.fr](mailto:alain.lhostis@ifsttar.fr)

## Résumé

L'article porte sur les relations qu'entretiennent le mode ferroviaire et la ville en mobilisant le rapport dialectique entre distance et proximité. La réflexion théorique est complétée par deux investigations sur la région urbaine de Saint-Étienne entre 2007 et 2010 et sur des gares parisiennes en 2013.

Le mode ferroviaire permet de penser les articulations classiques de l'urbanisme entre le distant, le lointain accessible par le train et la proximité de l'ancrage urbain de l'objet gare. Mettant en lumière l'attention portée à la fonction marchande, l'analyse de la gare renvoie à la ville comme lieu de la coprésence des individus dans l'espace public, une définition possible de l'urbanité.

## Abstract

« The railway and the city, combining distances and proximities »

The paper focuses on the connections between railway and cities by exploring the dialectics between distance and proximity. The theoretical reflection is completed by two investigations on the urban region of Saint-Étienne in 2007/2010 and on Parisian railway stations in 2013. The railway mode allows to consider the classic connections in urbanism of the distant connected by railway and the proximity of the urban embeddedness of the station. Highlighting the commerce function, the analysis considers the station as an urban asset, place of co-presence of individuals in public space, a possible definition of urbanity.

## Mots clés

mode ferroviaire, ville, distance/proximité, urbanisme, usages, marche à pied, commerce.

## Keywords

Railway, city, distance/proximity, urbanism, practices, walk, commerce

## Introduction

La relation entre le mode ferroviaire et la ville fait intervenir un jeu de distances et de proximités dans lequel la gare sert d'interface : à la fois phase initiale et finale d'un mouvement, elle articule les mobilités. « Porte de la ville » (Sansot 2004) d'entrée et de sortie par le voyage qu'elle rend possible, la gare est entre l'ici et l'ailleurs. Il s'agit d'un espace 'entre-deux', d'un espace-seuil d'épaisseur variable, et aux limites plus ou moins poreuses. Notre réflexion portera sur l'urbanité de la gare recherchée, voire imposée, par une fonction marchande de plus en plus présente. Cette urbanité est le résultat d'une combinaison, jugée souvent « banale » et « monotone » par les usagers, de lumières, de couleurs, d'enseignes et d'espaces destinés aux services et aux commerces et conçue par les aménageurs en concertation avec les décideurs. Ainsi, malgré les appréciations négatives, les transformations récentes génèrent de nouveaux modes d'appropriation qui se définissent davantage par la saturation rapide – consumériste – qu'ils provoquent, que par l'imprégnation progressive qu'ils pourraient susciter chez les usagers. Créer dans un espace fermé – « île dans la ville » pour certains – une urbanité de quartier, produire de la « riveraineté », en assumant l'« adhérence » (Amar 1993 ; Brès 2006) en tant qu'objectif, suppose la prise en compte de la proximité comme principe d'organisation des espaces et de leurs fonctions. L'« effet de milieu » (Rémy 1996) ainsi produit est, à son tour, synonyme de continuité. En revanche, ségrégation, différenciation, coupure sont à inscrire dans le registre de la distance. L'espace gare fonctionne, de manière générale, comme une plate-forme centripète : organisatrice des flux, elle les polarise et les fait cohabiter en déclinant un modèle d'urbanité qui dépasse le simple aménagement des circulations et intègre les usages. La gare joue donc un rôle de centralité et de point de repère. Dans les récits des usagers, elle est assimilée davantage à une « place publique » ou à un « marché » qu'à l'univers du voyage.

En effet « tout se passe comme en ville, mais à une plus petite échelle : les enseignes sont les mêmes, on y trouve de tout, à Saint Lazare désormais, depuis l'achèvement des travaux, je peux éviter de sortir du bâtiment de la gare, à l'intérieur il y a tout ce que je recherche, c'est un concentré de ce que je peux trouver à l'extérieur, avec l'avantage que l'espace est couvert et que les magasins restent ouverts plus longtemps » (Charlotte, juin 2013). Les dynamiques spatiales et sociales métropolitaines sont présentes en version condensée, autrement dit la gare « permet à la ville de changer d'échelle » (Augé 2009). Dans l'intermodalité (raccordement de plusieurs réseaux) et dans l'interscalarité (possibilité de passer d'une échelle à l'autre dans tous les domaines : socio-culturel, géographique, etc.) se définit un jeu de distances et de proximités en permanence renouvelé.

L'article aborde la place des deux concepts, proximité et distance, dans la pensée actuelle, dans les disciplines classiques et en urbanisme.

Dans l'histoire urbaine, l'irruption du mode ferroviaire, en faisant accéder la société occidentale à une mobilité de masse sans précédent, est devenu le plus puissant facteur de densification des villes (Choay 1994, 28) en transformant durablement et profondément la géographie et en influençant aussi, de façon significative, le social. Sous son influence, la géographie est très rapidement devenue une géographie de la circulation (Debry 2012, 118). Nous nous inscrivons dans la définition de l'urbanisme proposée par Offner : faire la ville c'est établir des distances entre des fonctions (Offner 2010). Les distances sont ici de deux natures : la distance séparant deux fonctions urbaines identiques et définissant la densité de logement, et la distance entre fonctions différentes tels que le logement et le lieu de travail, empruntant les systèmes de déplacement urbains. À partir de cette définition, il existe deux manières d'établir des distances :

soit en distribuant les fonctions urbaines de manière plus équilibrée, soit en réduisant les distances entre ces fonctions. Dans ce double processus, la proximité devient principe d'aménagement et paramètre, parmi d'autres, pour juger de la qualité d'un projet aussi bien que de sa 'vivabilité'. Ainsi, la distance qui sépare la périphérie (par définition lointaine) du centre est réduite grâce à un réseau de transport qui transforme à la fois le paysage et l'imaginaire par rapport aux limites du dedans et du dehors (pour Paris, l'intérieur et l'extérieur du boulevard périphérique) en raccourcissant les distances qui ne sont pas que spatiales. L'urbanisme est d'ailleurs « chaque jour davantage conçu en fonction de la nécessité d'une redéfinition des rapports entre intérieur et extérieur » (Augé 2009, 32) et, donc, d'une redéfinition du proche et du distant. La proximité au sens d'effacement des barrières devient alors paradigme : dans les politiques publiques, elle est mise en avant dans le but de réduire la distance entre habitants et administration et d'améliorer leur cadre de vie. Ainsi, le modèle urbain dominant actuel d'une ville 'connectée' serait le produit, avant tout, d'un réseau de transport public efficace qui raccorde des territoires enclavés aux centres urbains. Ces espaces de relégation (Donzelot 2008), autrefois conçus comme quartiers ou villes satellites autosuffisants, concentrent, quelques années plus tard, tous les maux générés par les logiques foncières induites par l'expansion urbaine. De surcroît, ces quartiers ou cités-dortoirs sont stéréotypés, 'habillés' comme ils le sont, par les médias qui les décrivent, dans leur « frénésie sensationnelle », comme des « zones spatialement marginales et socialement ségréguées » (Fava 2009, 122), des zones de non-droit car dangereuses, enfin comme un « univers négatif » (*idem*, 125) qui marque leur « mise à l'écart dans la géographie mentale et dans les trajets quotidiens » (Palumbo 2009, 100). En effet, la périphérie peut s'entendre, comme le fait remarquer Augé, en un sens géographique, mais aussi en un sens politique et social (Augé 2009, 28) car « périphérie n'est pas banlieue. Il y a des banlieues chic et de la *périphérie* dans les anciens centres-ville » (Augé 2009) comme le démontre le cas de Barbès-Château Rouge pourtant situé dans *l'intra-muros* parisien (Palumbo 2009).

La réflexion autour du réseau des transports en commun irradiant les quartiers mal desservis intervient dans les projets d'aménagement pour pallier aux effets induits par la distance, de toute nature qu'elle soit. « L'espace est réduit de sorte que, désormais, l'unité de mesure n'est plus la distance, mais le temps » (Debry 2012, 115).

Aujourd'hui, le développement des moyens de transport ouvre pour chaque individu des équivalences et des liens directs entre l'espace et le temps : les distances physiques ne se traduisent plus par des durées fixes de déplacement, mais changent selon les modes de transport et de communication, et selon les heures ; les citoyens peuvent arbitrer entre un changement de lieu (un déplacement) et un changement de temps (une désynchronisation) (Ascher 2001, 65-66).

## **Le retour de la distance ?**

Les travaux sur la mobilité et la ville des années 1990-2000, basés sur les analyses et enquêtes de mobilités menées dans la même période, mettent l'accent sur les transformations urbaines et des modes vies occasionnés par le développement de l'usage de l'automobile (Orfeuil 1994 ; Ehrenberg 1995 ; Wachter 1999 ; Wiel 1999 ; Bauman 2000). Selon ces analyses, l'accroissement des vitesses présente le risque d'une « mise en bipolarité de l'espace » (Ollivro 2000, 10). L'introduction de l'ouvrage coordonné par Giblin intitulé « Les Vitesses de la ville » souligne la puissance des moyens de communication mis à notre disposition qui « paraissent dissoudre plus que créer liens sociaux et solidarités » (Giblin 1999 8). Les mots-clés sont ceux de

« flexibilité et vitesse [qui] sont devenues les deux mamelles de l'efficacité productive et de l'approvisionnement des marchés » (Wachter 1999, 11). Selon cet argument, la « proximité s'est affranchie de la densité physique » (Fouchier 1999, 69). Toutes les contributions réunies dans l'ouvrage collectif abondent dans cette analyse qui met en relief la puissance des effets de la vitesse sur la ville. Seule la conclusion introduit une nuance en évoquant des travaux très avancés identifiant « l'émergence de résistances de plus en plus fortes à la centrifugation [...] privilégiant le retour en densité et en centralité » (Pény 1999). Cette nuance mise à part, le tableau de la fin des années 1990 reste celui d'une influence majeure de la vitesse sur la ville avec « l'annulation de l'expérience de l'espace » car le « juste à temps » devient un « principe de vie » et une règle de déplacement » (Debry 2012, 119).

Ces réflexions sont en lien avec celles des penseurs de la modernité et de la postmodernité : ainsi pour Giddens « avec l'irruption de la modernité l'espace s'éloigne de plus en plus des lieux en permettant des relations avec un autrui absent, distant, éloigné de toute possibilité d'interaction en face à face » (1990, 18). Dans cette vision, qui rejoint celle de Harvey (2008) les technologies modernes contribuent à un rétrécissement du monde dans lequel l'espace et le temps sont de plus en plus comprimés (Giddens 1990). En particulier, les formes de mobilité, leur optimisation, ainsi que les alternatives que les moyens de communication offrent au déplacement physique modifient radicalement le rapport à l'espace. La société se retrouve donc morcelée en individualités prisonnières du temps économique et l'espace devient le royaume de la marchandise (Cronin, 2006). Espaces sans qualités particulières, dirait-on pour paraphraser Musil (2011) et Joseph (1998), redondants, banalisés et monotones, victimes d'une uniformisation planétaire. Cependant, dans cette coquille vide, « signifiant sans signifié » (Debry 2012, 116), tout un chacun se retrouve aisément en prenant comme repères les mêmes éléments que partout ailleurs.

Selon ces thèses, l'accroissement des vitesses permet aux urbains de s'affranchir du couple densité-proximité comme la donnée sur laquelle reposait la « ville traditionnelle » (Wachter 1999, 15) et de satisfaire leur faim d'omniprésence (Anders 2002 ; Debry 2012, 117). Ce faisant, l'expérience ne réside plus dans le voyage, dans les régions traversées, l'histoire et la géographie deviennent abstraites nous dit Debry, mais dans des points que l'on peut atteindre même virtuellement.

Or, depuis cette période, plusieurs phénomènes sont venus modifier ce tableau d'une perte de substance de la distance : la stabilisation puis la réduction de l'usage de l'automobile dans les agglomérations autour des années 2002-2006, et un certain retour de faveur pour les villes-centres après des années de perte de population. La distance est-elle redevenue une valeur importante pour la ville qui se construit et se redéveloppe aujourd'hui ?

## **La distance dans les sciences humaines**

Dans la géographie du « où » des anciens, première question du géographe pour Durand-Dastès, ou dans la géographie décrivant le milieu, comme la géographie vidalienne, l'important est le lieu, le milieu plus que la distance (Durand-Dastès 1984). Cependant pour Pumain, la notion de *situation géographique* de la géographie classique établit une définition relative aux autres lieux et contient implicitement une idée de distance aux autres lieux (2009, 42). Il faut attendre les périodes récentes pour voir apparaître la distance comme élément essentiel de la discipline géographique. Le rôle central de la distance est exprimé par Lévy dans le « tournant géographique » qu'il annonce ainsi (1996, 49) : « *la redéfinition de la géographie peut être présentée en peu de*

*mots. c'est la distance, comme obstacle à l'interaction sociale, qui fonde la légitimité d'une problématique de l'espace. Toute socialité suppose un certain nombre d'échanges "au contact", c'est-à-dire avec une distance nulle entre les opérateurs. Sans distance, pas de géographie – et cette hypothèse n'est pas absurde.* » Pour Lévy, la distance comprend les formes de l'écart et du contact, qui permettent de caractériser l'histoire des sociétés (2009, 177). La question première de la Géographie devient : « *est-ce qu'il y a de la distance ?* » (Lévy 1993, 107 ; Retraillé 2009, 99). Pour illustrer ce fait Lévy s'appuie sur l'exemple de l'exode urbain entamé aux États-Unis à la fin du 19<sup>e</sup> siècle et se poursuivant par la périurbanisation en Europe et ailleurs (2009, 177). Dès lors il n'est pas surprenant de voir la distance figurer comme une des entrées significatives de l'index des notions situé en fin de l'ouvrage de Lévy sur la géographie de la mondialisation (2008, 399).

La distance est aujourd'hui un des concepts fondamentaux du géographe. Cette idée est formulée par le géographe Abler, pour qui « la distance a toujours été une préoccupation fondamentale dans les affaires humaines car quasiment tous les phénomènes humains et physiques varient en occurrence et en intensité avec la distance » (1975, 36).

Si l'on adopte le postulat de Tobler selon lequel « tout est relié à tout le reste, mais les choses proches sont plus reliées que les choses lointaines » (1970, 236), un des caractères fondamentaux de cette « première loi de la géographie » réside dans la notion de proche et de lointain. Cette première loi est donc basée sur la distance qui sépare les « choses » de la géographie.

Du côté de la psychologie et de la sociologie, dans les années 1960, Hall souhaitait au travers de l'étude de la distance dans les comportements fonder une nouvelle discipline, la *proxémie* (Hall 1971), dans le but de mieux comprendre la construction des territoires des individus en la liant aux besoins d'espace interpersonnel. Comme les interactions entre individus engagent une multisensorialité, la portée des sens, ouïe, vue, odorat, définit des distances pour chaque type de relation. Aujourd'hui un domaine actif de la recherche urbaine s'inspire directement de l'héritage de Hall (Steadman 1996) : il s'agit de la sémiotique urbaine qui traite des rapports entre les comportements humains et l'architecture. Les approches de la « syntaxe spatiale », qui relie l'organisation de l'espace, l'accessibilité et les comportements sociaux (Hillier et Hanson 1984), s'inscrivent aussi dans ce courant.

La distance en sociologie prend une acception plus vaste que la simple référence spatiale. En effet, on doit mentionner, à côté de la distance géographique ayant un sens pour la sociologie, la distance entre individus et groupes sociaux créée par les différences qui existent entre eux (Gatrell 1983, 76).

L'historienne Ozouf-Marignier émet l'hypothèse selon laquelle l'irruption du concept de territoire dans le domaine de la sociologie, dans les années 1970-1980, s'explique par l'essoufflement de la notion de classe sociale : « la proximité et la contiguïté (ou la distance et la limite) géographiques deviennent une ressource pour décrypter un social qui résiste à l'analyse par catégories » (Ozouf-Marignier 2009, 33). Les sociologues voient dans l'évolution de la société une déperdition de l'appartenance professionnelle au profit d'une appartenance territoriale qui fait apparaître les distances et les proximités comme des facteurs explicatifs. Le texte de référence de Chamboredon et Lemaire (1970) relève de cette évolution en mettant en regard les distances géographiques entre ménages et leur distinction sociale.

Au-delà de sa discipline d'appartenance principale, pour le géographe Lévy « les sciences sociales ne peuvent se passer d'un concept propre de distance, car la pertinence d'une

problématique spatiale n'est pas séparable des conditions de la vie en société » (Lévy 2009, 176). Pour Lévy deux situations géographiques font sens concernant les relations sociales : le contact et l'éloignement. Ces deux états pouvant être placés sur le *continuum* de la distance, c'est bien ce concept qui est central pour la géographie et essentiel pour les sciences sociales. La distance devient alors un attribut de la relation entre deux réalités sociales.

## **L'émergence de la proximité dans les sciences sociales**

Le concept de proximité traverse une grande partie du champ des sciences humaines d'aujourd'hui. Les économistes se le sont récemment approprié, mais auparavant les sociologues ont largement mis en avant la notion comme l'atteste la volonté de Hall de fonder une nouvelle science appelée proxémie (1971).

Aujourd'hui le domaine de diffusion de cette notion est très large, à tel point que l'action publique actuelle est aujourd'hui profondément imprégnée de cette idée (Genestier 2001). Une action publique dite de proximité consiste à mettre l'accent sur les solutions locales (famille, communauté, association, quartier) souvent axées sur les services (Péron 2001) dans lesquelles les individus sont en prise directe les uns avec les autres plutôt que sur des approches globalisantes, sociétales et fonctionnalistes (Genestier 2001). L'idée de la décentralisation repose sur la proximité entre acteurs : selon les principes de connaissance et de réciprocité, les habitants interviennent à plusieurs niveaux dans la gestion urbaine, de la programmation à la mise en place des actions. On assiste à l'émergence de nouveaux rôles et au déplacement, à des instances d'échelle différente, de fonctions qui étaient autrefois l'apanage de l'État. Cette évolution ne manque pas de susciter des interrogations et des critiques (Le Bart 2005) notamment sur la remise en cause de l'héritage de l'état providence. La proximité est une question centrale de l'urbanisme (Allain 2005), qui en définit les modes de concevoir et d'agir dans la fabrication de la ville, dans le dessin des territoires, mais on verra qu'elle n'épuise pas toutes les configurations que l'urbaniste peut vouloir mettre en œuvre.

En économie spatiale les travaux sur la « proximité », appelée aussi *nouvelle économie géographique*, mettent l'accent sur ce qui rapproche les agents économiques les uns des autres, comme si le terme de distance mettait trop l'accent sur l'éloignement entre les choses. Ce champ de travaux vise à comprendre les raisons de l'agglomération et de la dés-agglomération. Notons que les géographes avaient déjà analysé le renouveau des forces de l'agglomération avec les travaux pionniers de Gottmann (1970).

Ce sont largement les bénéfices de la proximité, telle qu'elle est produite dans les agglomérations, qui peuvent expliquer la géographie économique actuelle. Certaines activités économiques peuvent se passer de cette proximité, et connaissent des forces de déconcentration, tandis que d'autres activités profitent des diverses formes de proximité présentes dans les agglomérations. Dit autrement, les équilibres actuels dans les localisations des activités économiques résultent d'un jeu de forces antagonistes, centrifuges et centripètes (Duranton et Puga 2004 ; Ottaviano et Puga 1998 ; Fujita, Krugman, et Venables 1999, 213 :4). c'est le besoin de proximité qui crée la force expliquant l'agglomération, et c'est à ce titre que les économistes emploient le terme plutôt que celui de distance qui est trop neutre, car il intervient dans des forces trop diverses pour fournir une valeur explicative.

Le questionnement de l'économiste est de comprendre le pourquoi de la localisation de l'activité économique pour identifier un levier de développement. L'urbaniste et l'aménageur peuvent eux

vouloir augmenter la distance entre les fonctions et pas seulement créer de la proximité, ils peuvent souhaiter couvrir un territoire avec une fonction urbaine par exemple, favoriser un éloignement propice à l'épanouissement.

Cette idée est manifeste dans la réflexion proposée par l'urbaniste Allain sur la proximité et la ville (Allain 2005). Pour l'auteur, en effet, la proximité en tant que principe essentiel de la pensée urbanistique focalise l'attention sur les distances proches, au risque d'oublier que l'inscription urbaine de nos contemporains est, par le moyen de la mobilité, pour l'essentiel une maîtrise d'un ensemble de distances, certaines proches, d'autres lointaines. On trouve ici un argument de la limite de l'usage de la proximité en urbanisme qui est de mettre en arrière plan les écartements, les espacements, pourtant tout aussi essentiels dans la construction de la ville.

Particulièrement dans la relation ville/transport, l'urbaniste peut chercher à tirer parti d'un espacement pour disposer les fonctions urbaines, pour organiser les densités. Donc la proximité n'est pas la seule force à l'œuvre, le seul levier qu'il peut souhaiter activer. Jouer de la proximité et de l'éloignement : c'est donc la distance, en ce qu'elle permet d'organiser le proche et le lointain qui est l'outil privilégié de l'urbaniste.

## **Un urbanisme de distances et de proximités**

Dans l'histoire de l'urbanisme, après les premiers modèles urbains de Cerdá et de Haussmann, Choay identifie quatre modèles essentiels qui sont la Ville Linéaire de Soria y Mata, la Cité Radieuse issue des CIAM, la Garden City d'Howard (Choay 1994, 30). Allain souligne l'importance des distances dans la définition du modèle fondamental de la Cité Jardin d'Howard, visant à créer des proximités urbaines dans un paysage campagnard (Allain 2005). Notons que les cités jardins doivent être limitées en taille pour préserver les espaces verts et reliées entre elles par le réseau ferroviaire (Choay 1994, 30). À l'autre extrémité du spectre des densités, le modèle des unités d'habitation développé par Le Corbusier a pour objet d'organiser la vie urbaine dans les courtes distances générées par un unique bâtiment.

La conception des grands ensembles en France dans les années 1950 découle en partie de réflexions sur l'équipement et les services associés aux unités d'habitation, sur la base de critiques portées aux premières expériences de construction industrialisée n'ayant cherché à satisfaire que l'unique besoin en logement (Péron 2001, 47). La démarche a abouti à la définition de « grilles d'équipement des grands ensembles » définissant des échelons du groupe résidentiel (200 à 500 logements), à l'unité de voisinage (800 à 1 200) et au quartier (de 2 500 à 4 000) devant chacun être équipé en commerces, écoles, services, etc. (Péron 2001, 47). Cependant ces approches de la proximité urbaine ont vite été critiquées, en particulier dans le texte fondateur de la sociologie urbaine française de Chamboredon et Lemaire (Chamboredon et Lemaire 1970) qui a opposé deux archétypes d'habitants des grands ensembles, l'un saisi dans une phase transitoire d'une trajectoire ascendante, et l'autre trouvant là un terme sans perspective d'amélioration. Ainsi, la proximité spatiale ne se traduit pas obligatoirement par une proximité sociale tant que les dynamiques individuelles, familiales sociales et culturelles créent des « vécus sociaux » foncièrement différents voire opposés (Péron 2001, 48).

Aujourd'hui, dans le travail des urbanistes, la réflexion sur les distances est essentielle. Suivant les mots d'Allain « les défis de l'aménagement actuel consistent finalement à réintroduire dans ces « chantiers ratés » [du fonctionnalisme et du périurbain] de la ville contemporaine un peu de la proximité des quartiers traditionnels » (2005). On constate que les modèles de ville



expérimentés puis rejetés sont périodiquement revisités. La proximité est à nouveau explorée par l'élaboration d'outils qui devraient lui permettre d'être opérationnelle. Le renforcement du secteur des transports avec le développement des liaisons avec un maillage de plus en plus serré des points d'intersection (par exemple le projet du Grand Paris express) et la mise en œuvre des technologies de l'information sur les horaires et sur les aléas vise à permettre au « piéton augmenté » (Marzloff 2009) d'effectuer son parcours avec moins d'entraves, dans les meilleurs délais, tout en accroissant les possibilités de changer de trajectoire en cas de problèmes sur le réseau. Focalisée sur la rapidité, la fiabilité et la fluidité des déplacements, c'est le projet d'une ville organisée autour des transports en commun.

## L'urbanisme ferroviaire en distances et en proximités

Le mode ferroviaire permet de se projeter au loin dans le bassin de vie quotidienne et, au-delà, dans le voyage.

Comme l'a montré le projet Bahn.Ville<sup>1</sup>, l'urbanisme ferroviaire met en avant, aux environs des gares de la région urbaine stéphanoise, les courtes distances avec la marche à pied comme mode principal et des espaces publics revalorisés (L'Hostis et al. 2009). Une autre étude qualitative, menée dans le cadre de la Chaire Gares & Connexions sur les gares parisiennes, s'est penchée sur les comportements de leurs usagers, en particulier sur leur perception de l'univers de la gare et de ses environs.

À partir des récits des personnes interviewées et de leurs cartes mentales, ces deux études qualitatives nous renseignent sur l'imaginaire lié à la notion de voyage. Il en résulte que l'expérience de celui-ci évolue au fil du temps et suit les transformations du mode ferroviaire, aussi bien en ce qui concerne les modalités selon lesquelles on s'y prépare, que le vécu du voyage lui-même, la façon dont il est perçu et représenté, sa durée et fréquence :

**A.** Le distant devient proche, donc possible au quotidien. « La même modernisation [...] a retiré du voyage le temps, lui a aussi retiré la réalité de l'espace » (Debord 1967, 164). Le temps est réduit, l'espace n'est plus l'unique paramètre pour décider d'un déplacement car une destination considérée autrefois comme lointaine ne l'est plus aujourd'hui (L'Hostis 2009). Un de nos interviewés utilisant le train depuis plus de 30 ans fait noter que : « maintenant c'est possible de faire Paris-Marseille et retour dans la journée. Et Paris-Lyon correspond, à quelque chose près, au temps dont un employé travaillant en Île-de-France a besoin pour se rendre à son bureau ». « Le paysage défile à la vitesse du déplacement. Il devient une abstraction et s'uniformise dans une présence-absence redondante. Il perd de son importance au fur et à mesure que l'on avale les kilomètres, et rapidement ne signifie plus rien. » Dans ce passage, Debry (2012, 115) nous décrit l'autoroute, mais cette description n'est-elle pas aussi applicable au train, lorsque le client du TGV se déplace pour des raisons professionnelles ? Pour lui, l'expérience du voyage se réduit à un fil tendu entre-deux points, les villes de départ et d'arrivée (L'Hostis 2009). C'est un temps-distance, dénué de sens propre, que cet usager du train occupe sans pour autant que son appropriation soit liée d'une quelconque manière au temps-mouvement. Les actions qu'il mène ne sont pas spécifiques à l'espace du wagon dans lequel il se trouve (écrire à l'ordinateur, parler au téléphone, boire ou manger). La catégorie de l'*Homo viator* de Debry s'applique parfaitement à ce type d'usager.

**B.** La gare duale est un entre-deux entre ville et voyage : espace public de proximité pour certains, elle est associée à une mise à distance de la ville par ceux qui la considèrent déjà partie

---

<sup>1</sup> Le projet Bahn.Ville s'est déroulé en deux phases de 2002 à 2004 sur des analyses de bonnes pratiques en France et en Allemagne puis, de 2007 à 2010, sur l'enjeu de la mise en œuvre sur les cas de Saint-Étienne et de la Taunusbahn dans la région de Francfort.

intégrante du voyage qu'ils s'approprient à effectuer (dans le cas de voyages de loisir). Ainsi, l'ici (ville) et l'ailleurs (voyage) cohabitent en occupant des portions variables de l'espace de la gare. D'une part, la dimension marchande selon laquelle elle est reconfigurée (nous faisons référence, par exemple, aux aménagements récents de la Gare St Lazare et Gare de Lyon à Paris) tend à proposer une ambiance qui ressemble à celle de la ville en tentant de produire « l'esprit riverain ». Le couloir commercial imite la rue commerçante. Dans le cas de Gare de Lyon, cette urbanité était déjà présente : « Le Train bleu fait partie de la ville » nous dit un interviewé qui a l'habitude d'y dîner.

D'autre part, le voyage est un état d'esprit qui, par conséquent, varie d'un individu à l'autre. c'est une manière de le percevoir qui détermine sa manière d'être en gare et même avant de s'y rendre : le voyageur le vit comme une aventure qui commence depuis chez lui quand il s'y apprête. Ce type d'usager qui souhaite trouver les signes de l'ailleurs en gare, mais ne les trouve pas, à part les trains et les rails. Dans l'agglomération stéphanoise, les personnes non utilisatrices du train au quotidien ont une expérience du ferroviaire associée au TGV, aux voyages lointains, aux vacances. Les faire entrer dans une utilisation au quotidien de ce mode de transport suppose de faire évoluer leurs représentations.

**C.** La mise en réseau (intermodalité), figure de l'organisation des distances, devient facteur de proximité. Ceci, non seulement à cause de la plus grande vitesse de déplacement rendue possible par des meilleures performances techniques, mais grâce, aussi, à une accessibilité améliorée et à la capacité d'atteindre en un temps donné une quantité de réalités sociales. En tant que point d'un réseau, la gare est pour certains un « non-lieu » sans personnalité ni substance, anonyme et impersonnel (Augé 1992), mais pour d'autres ce lieu-mouvement trouve toujours les moyens d'être approprié, car la marche de tous les individus qui s'y croisent tous les jours provoque, inévitablement des interactions.

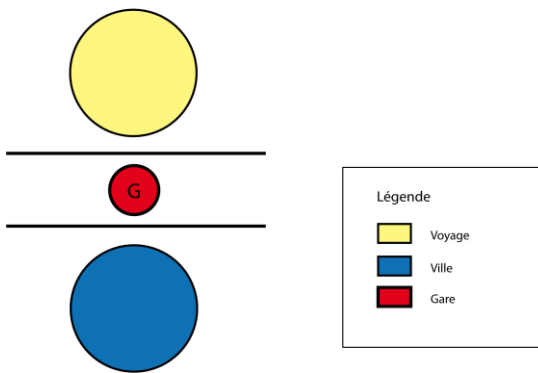
**D.** Dans le cadre des politiques urbaines, la proximité est devenue un facteur clé. Elle renvoie à une échelle d'aménagement : les distances aux services sont calculées pour qu'il soit possible de les rejoindre en marchant. Et, bien sûr, les modes doux sont vus désormais comme des alliés des transports collectifs pour leurs enjeux liés au développement durable.

Dans le projet Bahn.Ville, la réflexion portée par le couple du train et de la ville pousse autant vers le dimensionnement des espaces et des fonctions de la gare comme pôle d'échange que vers la vision d'une gare comme germe d'urbanité. L'enjeu devient alors, selon l'exemple de la gare de Firminy, au-delà d'un travail sur l'espace public du parvis, de relier la centralité urbaine à celle de la gare en soutenant la redynamisation commerciale d'un axe urbain devenu stratégique. On trouve alors tous les éléments d'un cheminement piéton dans la ville qui puisse être animé, habité, vivable.

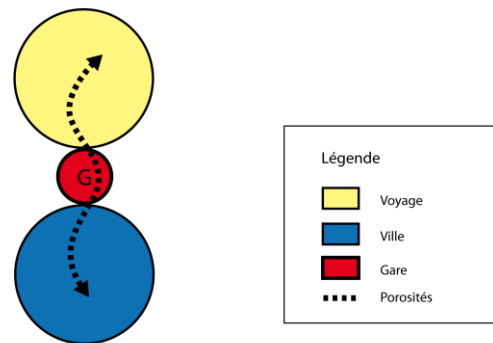
Dans les gares parisiennes, à cause de leur taille, ces transformations interviennent plus au sein des gares qu'aux alentours. La gare parisienne est elle-même centralité, espace public couvert ou centre commercial visité autant par les riverains que par les voyageurs de passage en gare. Selon Cédric, interviewé à la gare Montparnasse, « elle est une extension de la ville qui peut faire partie du quotidien de chacun lorsqu'on est des voyageurs fréquents et donc on y passe tous les jours ou on habite à proximité ».

Figure 1: carte mentale du parcours d'accès au train dans la Gare de Lyon en 2013 d'un homme de 32 ans

1 - DISTANCE



2 - PROXIMITE



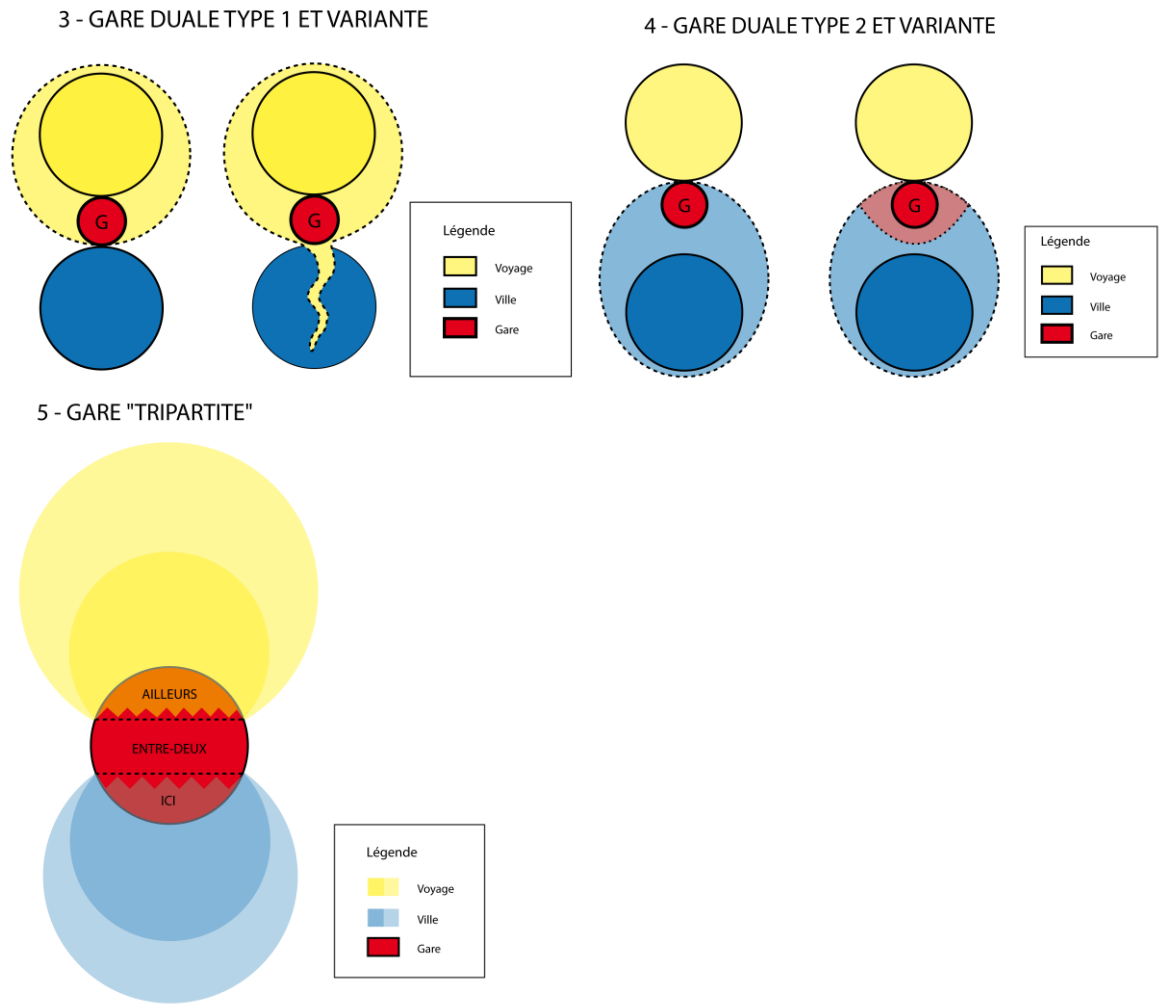


Figure 2: Une modélisation de l'espace de la gare représenté par les individus qui les pratiquent

Ces deux expériences, celle des gares de l'espace de vie de Saint-Étienne, et celle des gares parisiennes ont pour dénominateur commun de faire ressortir un traitement de l'espace dévolu au piéton qui passe par une attention poussée vers la dimension marchande travaillée à l'aide d'un « marketing expérientiel » que cherchent à développer les grands acteurs du commerce (Tauber 1972 ; Holbrook 2000). La marche est alors l'outil privilégié, voire exclusif d'une nouvelle géographie commerciale où le piéton est un client potentiel pour des commerçants qui souhaitent capter son regard pendant sa déambulation. Les initiatives des différentes marques de produits vendus en gare vont dans ce sens en sollicitant les consommateurs, le but étant de leur faire vivre une expérience émotionnelle 'inoubliable', aussi mémorable qu'un voyage, les poussant à l'achat. Cependant, cette volonté de faire sortir les chalands de l'ordinaire, de la routine, ne correspond pas au désir, exprimé par certains usagers, d'éléments qui évoquent l'ailleurs, le lointain. De ce point de vue l'offre de services et de commerces proposée en gare ne constitue pas encore une réponse satisfaisante.

Au-delà des appréciations plus ou moins négatives émises par les usagers sur ces artifices destinés à la vente qui mettent en jeu, eux aussi, la proximité et la distance, ce couple trouve dans la gare un espace privilégié d'expression. Les cartes mentales et schémas que nous avons demandé de dessiner à toutes les personnes interviewées reflètent, dans la très grande majorité

des cas, l'existence de trois zones clairement distinctes au sein desquels des sous-ensembles se dessinent. L'unité de la gare est subdivisée de la manière suivante : en bas de la feuille, les commerces et les services destinés à l'attente, souvent mis en relation avec ceux des rues riveraines ; ensuite les services en rapport direct avec le voyage (bornes automatiques, panneaux d'affichage, guichet des renseignements) ; au milieu, espace de transition où les dimensions de la ville et du voyage cohabitent ; enfin, dans la partie supérieure, les rails et les trains avec, parfois, des kiosques à journaux et des échoppes pour la vente de sandwiches qui renvoient au voyage.

Nous proposons sur la figure 2 une modélisation de l'espace représenté de la gare à partir de l'analyse du matériau empirique. Les trois parties sont parfois délimitées par un marquage net (2.1), mais, beaucoup plus souvent, leur périmètre est flou (2.5). De l'inclusion de l'ensemble de la gare dans l'univers du voyage (2.3) à une réduction de celui-ci au profit de son intégration à la ville (2.4), la perméabilité ou imperméabilité est, avant tout, le fruit de la perception de chaque usager. Pour certains l'itinéraire urbain en amont de la gare participe déjà du voyage lointain (2.3b) et le quartier de la gare peut accéder au statut de morceau de ville à l'identité autonome (2.4b). L'usager redéfinit par son expérience personnelle, en dépit ou au-delà des aménagements qui façonnent l'espace, la proximité et la distance avec sa manière spécifique d'habiter ce lieu-mouvement.

Les principes de distance et de proximité se retrouvent donc à trois titres inclus au cœur des enjeux urbains des gares ferroviaires : d'abord parce que la fabrique de la ville dans son ensemble repose sur un jeu de mises à distances et d'organisation des proximités ; ensuite parce que la gare est elle-même un outil de la projection à longue distance pour les usagers et un instrument de polarisation locale d'un ensemble de services urbains liés ou non au voyage ; et enfin dans les représentations que portent les individus qui pratiquent les espaces des gares ou l'on retrouve à l'œuvre, comme outils de compréhension et d'organisation de l'habiter, la distance et la proximité.

## Bibliographie

- Abler, R., D.G. Janelle, A. Philbrick, et J. Sommer. 1975. *Human Geography in a Shrinking World*. Scituate : Duxbury press.
- Allain, Rémy. 2005. « Ville et proximité. Le point de vue d'un géographe-urbaniste ». *Mots. Les langages du politique* (77) \$1 129–136.
- Amar, Georges. 1993. « Qu'est-ce qui n'est pas un réseau ? » *Flux* 9 (13) \$1 56–58.
- Anders, Günther. 2002. « L'obsolescence de l'homme. Sur l'âme à l'époque de la deuxième révolution industrielle ». *Paris : Editions de l'Encyclopédie des nuisances : Editions Ivrea*.
- Ascher, François. 2001. *Les nouveaux principes de l'urbanisme, La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour, l'Aube*. La Tour d'Aigues.
- Augé, Marc. 1992. *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Seuil.
- . 2009. *Pour une anthropologie de la mobilité*. Paris : Payot & Rivages.
- Bauman, Zygmunt. 2000. *Liquid modernity*. Vol. 9. Polity Press Cambridge.
- Brès, Antoine. 2006. « De la voirie à la rue : riveraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines ». *Flux* (4) \$1 87–95.
- Brunet, Roger. 2009. « Les sens de la distance ». *Atala* 12 : 13-32.
- Chamboredon, Jean-Claude, et Madeleine Lemaire. 1970. « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement ». *Revue française de sociologie* : 3–33.
- Choay, Françoise. 1994. « La mort de la ville et le règne de l'urbain ». In *La Ville : art et architecture en Europe, 1873-1993*, 26–39.

- Cronin A M, 2006, "Advertising and the metabolism of the city : urban space, commodity rhythms" *Environment and Planning D : Society and Space* **24**(4) 615–632
- De Biase, Alessia, et Monica Coralli, éd. *Espaces en commun - Nouvelles formes de penser et d'habiter la ville*. Paris: L'Harmattan, 2009.
- Debord, Guy. 1967. *La société du spectacle*. Buchet-Chatel.
- Debry, Jean-Luc. 2012. *Le Cauchemar pavillonnaire*. L'Echappée.
- Donzelot, Jacques. "La Ville À Trois Vitesses." *Revue Esprit*, 2008.
- Durand-Dastès, François. 1984. « La question "Où ?" et l'outillage géographique ». *Espaces Temps* 26 (1) 18–21.
- Duranton, Gilles, et D. Puga. 2004. « Micro-foundations of urban agglomeration economies ». *Handbook of regional and urban economics* 4 : 2063–2117.
- Ehrenberg, Alain. 1995. *L'individu incertain*. Calmann-Lévy.
- Fava, Ferdinando. 2009. « Est-il encore possible de représenter la banlieue ? La ZEN de Palerme, les médias et l'exclusion urbaine ». In *Espaces en commun : nouvelles formes de penser et d'habiter la ville*, édité par Alessia De Biase et Monica Coralli, 119-137. L'Harmattan.
- Fouchier, Vincent. 1999. « Mobilité et densité urbaine ». In *Les vitesses de la ville*, édité par André Pény et Serge Wachter, Éditions de l'Aube, 59-72. La Tour d'Aigues.
- Fujita, Masahisa, Paul R. Krugman, et Anthony J. Venables. 1999. *The spatial economy : cities, regions and international trade*. Vol. 213. Wiley Online Library. <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1467-9787.00190/abstract>.
- Gatrell, Anthony C. 1983. *Distance and space : a geographical perspective*. Clarendon Press Oxford.
- Genestier, Philippe. 2001. « Némésis et Nicodème : Quand les instances de proximité deviennent les figures du salut ». *Annales de la recherche urbaine* : 22–33.
- Giblin, Jean-Pierre. 1999. « Préface ». In *Les vitesses de la ville*, édité par André Pény et Serge Wachter, Éditions de l'Aube, 7-8. La Tour d'Aigues.
- Giddens, Anthony. 1990. *The Consequences of Modernity*. Stanford University Press.
- Gottmann, Jean. 1970. *Urban centrality and the interweaving of quaternary activities*.
- Hall, Edward Twitchell. 1971. *La dimension cachée*. Points. Seuil.
- Harvey, D. 2008. *Géographie de la domination*. Paris : Les Prairies ordinaires.
- Hillier, B., et J. Hanson. 1984. *The social logic of space*. Cambridge University Press Cambridge.
- Holbrook, Morris B. 2000. « The Millennial Consumer in the Texts of Our Times : Experience and Entertainment ». *Journal of Macromarketing* 20 (2) (janvier 12) 178-192. doi :10.1177/0276146700202008.
- Joseph, Isaac. 1998. *La ville sans qualités*. Editions de l'Aube.
- L'Hostis, Alain. « The shrivelled USA: representing time-space in the context of metropolitanization and the development of high-speed transport ». *Journal of Transport Geography* 17, n° 6 (2009): 433-39. doi:10.1016/j.jtrangeo.2009.04.005.
- . 2014 *Le détour, la pause et l'optimalité, Essai sur la distance et ses apports au transport et à l'urbanisme*, HDR, Université Paris-Est.
- . 2015a, "All geographical distances are optimal" *Geographical Analysis* 15
- . 2015b, "Misunderstanding geographical distances : about three errors of interpretation of violations of the triangle inequality" *Cybergeo : European Journal of Geography*
- L'Hostis, Alain, Elsa Alexandre, Manuel Appert, Catherine Araud-Ruyant, Marius Basty, Géraldine Biau, Sandra Bozzani-Franc, et al. 2009. « Concevoir la ville à partir des gares,

Rapport final du Projet Bahn.Ville 2 sur un urbanisme orienté vers le rail ». PREDIT/DEUFRAKO.

- Le Bart, Christian. 2005. « La proximité selon Raffarin ». *Mots. Les langages du politique* (77) \$1 13-28. doi :10.4000/mots.94.
- Lévy, Jacques. 1993. « A-t-on encore (vraiment) besoin du territoire ? » *Espaces Temps* 51 (1) \$1 102-142. doi :10.3406/espat.1993.3859.
- . 1996. « Une géographie vient au monde ». *DEBAT-PARIS* : 43–57.
- . 2008. *L'invention du monde*. Presses de la Fondation nationale des sciences politiques.
- . 2009. « Entre contact et écart. La distance au cœur de la réflexion ». *Atala* 12 : 175-185.
- Marzloff, Bruno. *Le 5e écran : les médias urbains dans la ville 2.0*. FYP editions, 2009.
- Musil, Robert. 2011. *L'homme sans qualité, trad. fr.* Point Poche.
- Offner, Jean-Marc. 2010. « L'urbaniste ? Un ajusteur de distances ». *Urbanisme* 5 (372) \$1 56-57.
- Ollivro, Jean. 2000. *L'homme à toutes vitesses : de la lenteur homogène à la rapidité différenciée*. Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Orfeuill, Jean-Pierre. 1994. *Je suis l'automobile*. L'Aube.
- Ottaviano, Gianmarco I. P., et Diego Puga. 1998. « Agglomeration in the Global Economy : A Survey of the 'New Economic Geography' ». *World Economy* 21 (6) \$1 707–731. doi :10.1111/1467-9701.00160.
- Ozouf-Marignier, Marie-Vic. 2009. « Le territoire, la géographie et les sciences sociales : aperçus historiques et épistémologiques ». In *Territoires, territorialité, territorialisation, controverses et perspectives*, 31-44. Espace et territoire. Rennes : Presses Universitaires de Rennes.
- Palumbo, Maria-Anita. 2009. « Construire un autre Barbès ? Histoire d'une réhabilitation par les images, entre médias du passé et médias du futur ». In *Espaces en commun : nouvelles formes de penser et d'habiter la ville*, édité par Alessia De Biase et Monica Coralli, 119-137. L'Harmattan.
- Pény, André. 1999. « Ville et vitesse : une certitude et beaucoup de questions ». In *Les vitesses de la ville*, édité par André Pény et Serge Wachter, Éditions de l'Aube, 189-195. La Tour d'Aigues.
- Péron, René. 2001. « Le près et le proche ». *Annales de la Recherche urbaine* : 46–57.
- Pumain, Denise. 2009. « Essai sur la distance et l'espace géographique ». *Atala* 12 : 33-49.
- Rémy, Jean. 1996. *Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville*.
- Retaillé, Denis. 2009. « Malaise dans la géographie : l'espace est mobile ». In *Territoires, territorialité, territorialisation, controverses et perspectives*, 97-114. Espace et territoire. Rennes : Presses Universitaires de Rennes.
- Sansot, Pierre. 2004. *Poétique de la ville*. Payot & Rivages.
- Steadman, Sharon R. 1996. « Recent research in the archaeology of architecture : Beyond the foundations ». *Journal of Archaeological Research* 4 (1) \$1 51-93. doi :10.1007/BF02228838.
- Tauber, Edward M. 1972. « Why do people shop ? » *The Journal of Marketing* : 46–49.
- Tobler, W. R. 1970. « A computer movie simulating urban growth in the Detroit region ». *Economic geography* 46 : 234–240.
- Wachter, Serge. 1999. « La mobilité : un fait urbain total ». In *Les vitesses de la ville*, édité par André Pény et Serge Wachter, Éditions de l'Aube, 9-21. La Tour d'Aigues.
- Wiel, Marc. 1999. *La Transition urbaine*. Sprimont : Mardaga.