HAL
open science

La gare au revers des villes : des territoires en situation de réversibilité limitée ?

Aurélie Delage

To cite this version:

Aurélie Delage. La gare au revers des villes : des territoires en situation de réversibilité limitée ?. Scherrer F., Vanier M. (dir.),. Villes, Territoires, Réversibilités, Éditions Hermann, Paris, pp. 111-121., Hermann; Éditions Hermann, pp. 111-121., 2013, 9782705687472. hal-01859824

HAL Id: hal-01859824

https://hal.science/hal-01859824v1

Submitted on 22 Aug 2018

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.

La gare au revers des villes : des territoires en situation de réversibilité limitée ?

Aurélie Delage
Docteure en géographie et aménagement.

Chapitre de l'ouvrage : Scherrer F., Vanier M. (dir.), *Villes, Territoires, Réversibilités*, Éditions Hermann, Paris, pp. 111-121.
Version finale avant impression.

Par sa halle métallique dont la portée est une prouesse technique à l'époque, la gare est un symbole de la modernité du XIXe siècle, et signale la foi dans le progrès et la Révolution Industrielle triomphante. Dès l'origine, cette modernité rutilante se double néanmoins de l'ambiance interlope des « quartiers de gare » tels que les représentations collectives les ont fixés dans le langage (et les romans policiers). Cette image négative du quartier s'est accentuée au cours du XXe siècle non seulement du fait du déclin du transport ferroviaire (concurrencé par la route), mais aussi du fait du départ des activités industrielles que la gare avait polarisées, laissant la place à de nombreuses friches. Depuis quelques années pourtant, ces quartiers de gare connaissent un renouveau, et sont le support privilégié de projets urbains, souvent en lien avec l'amélioration de la desserte ferroviaire (arrivée du Train à Grande Vitesse, que la liaison soit effectivement à grande vitesse ou non). Ils sont donc de nouveau parés des attributs de la modernité, non plus industrielle, mais métropolitaine.

Le caractère cyclique de la trajectoire des quartiers de gare, qui alternent en 150 ans des phases de valorisation, dévalorisation, puis revalorisation, interroge la réversibilité de cet espace, réversibilité ici entendue de façon minimale comme le *caractère ou le potentiel mutable d'un espace*. On peut se demander dans un premier temps dans quelle mesure cette réversibilité constitue une ressource de la fabrique de la ville, envisagée aussi bien comme action urbaine que production concrète de la ville.

Cette réflexion sur la réversibilité est indissociable du contexte actuel d'incertitude, doublé des tendances de fond que la métropolisation conjuguée aux effets de la mondialisation imprime aux territoires, quels qu'ils soient. Ainsi, le grand récit intégrateur de la modernité et du progrès ayant perdu en crédit, il laisse la place à un rapport renouvelé à l'avenir, marqué par un manque de visibilité à long terme et le souci de minimiser le risque pris dans l'action. Cela a pour corollaire une recherche de flexibilité, afin que l'action entreprise puisse être rectifiée en cours de route, au gré des fluctuations conjoncturelles. Cependant, cette liquéfaction généralisée n'est rendue possible – et nous reprenons là le postulat de Pierre Veltz dans cet ouvrage – que si certains « points fixes » demeurent : la condition de possibilité de la réversibilité d'un territoire comme d'une action résiderait dans la permanence d'éléments immuables, rendant possible à la fois la continuité mais aussi la mutation d'un état à l'autre. Nous faisons dès lors l'hypothèse que dans le cas que nous étudions, la gare tient lieu de « point-fixe », et permet la réversibilité en actes de ces espaces, réversibilité étant ici davantage entendue du point de vue de l'action, comme l'attitude vis-à-vis de l'avenir ayant pour but de ménager des possibles.

Le quartier de gare, objet caméléon : le potentiel réversible comme ressource

De même que la mutation nécessite un agent mutagène qui va enclencher le changement, la réversibilité repose avant toute chose sur un retournement de l'intention portée sur un espace, dont la situation jugée mauvaise doit être améliorée.

Le renversement du regard sur les quartiers de gare et la formulation de leur potentiel mutable est récent. Au-delà des représentations collectives de quartier mal famé et décrépi, il a fallu dépasser les contraintes pourtant nombreuses qui pèsent sur ces espaces, et qui constituaient sans doute jusqu'ici un frein à l'action. Outre les contraintes techniques (le maintien de la fonction ferroviaire), mais aussi financières (surcoûts engendrés par la nécessaire dépollution des sols industriels), la complexité opérationnelle est accrue du fait de la multiplicité des acteurs en présence (acteurs de l'urbain et acteurs du transport, ferroviaire ou non) poursuivant des intérêts parfois contradictoires et obéissant à des temporalités d'action souvent différentes. Ce retournement de regard repose alors sur la combinaison de plusieurs éléments favorables à un retour vers ce type d'espace.

Sur un plan technique, le transport ferroviaire connaît un regain d'intérêt récent, lié à une amélioration de la qualité du service ferroviaire, non seulement du fait du TGV, mais aussi grâce à une meilleure desserte des Trains Express Régionaux. La gare elle-même se mue en pôle d'échange multimodal, point de connexion des transports collectifs inter- et intra-urbains, ainsi que des modes doux. Cela est donc en phase avec les injonctions environnementales non seulement de mobilité durable mais aussi de densification urbaine : conformément aux préconisations du Grenelle de l'Environnement, l'urbanisation préférentielle autour des nœuds de transport est de plus en plus inscrite dans les documents de planification et d'urbanisme règlementaire.

Sur un plan foncier, la présence de friches industrielles est de fait propice au renouvellement urbain. Ces friches sont constituées de vastes tènements, rendant la maîtrise foncière potentiellement plus aisée que lorsqu'on est en présence d'une marqueterie parcellaire ; leur grand nombre favorise des opérations de grande ampleur – par opposition à un renouvellement urbain en dentelle. Une opération de grande ampleur est le support privilégié de l'action publique urbaine, tirant profit du caractère emblématique mais aussi mobilisateur de ce type de projet, *a fortiori* autour d'un équipement public collectif tel qu'un lieu de transport utilisé par les citoyens aussi bien pour des déplacements professionnels que de loisir, quotidiens comme exceptionnels, de courte comme de longue distance.

Sur un plan symbolique enfin, malgré une association tenace avec les bas-fonds urbains de la société, la gare – au potentiel architectural clairement identifié – retrouve un lustre de modernité technique grâce au TGV, tout en évoquant toujours le lointain, l'ailleurs, ou le souvenir du premier voyage en train. Cette image positive liée à la mobilité et la vitesse peut être redoublée par le choix d'une architecture contemporaine potentiellement iconique des nouveaux immeubles construits autour des gares : ce sont autant d'attributs métropolitains valorisables dans le cadre d'une campagne de communication pour une ville prise dans la compétition des territoires.

Ce caractère polymorphe du quartier de gare en fait donc un objet caméléon, pouvant s'adapter à de multiples configurations de projet, en fonction de ce sur quoi on veut mettre l'accent – le flou sémantique, le côté 'fourre-tout' de l'expression « quartier de gare » s'avère alors fort précieux. En ce sens, le caractère réversible des quartiers de gare est assimilable à une ressource dans laquelle les décideurs politiques peuvent puiser pour développer leur territoire. Elle autorise donc, si l'on reprend

la grille de lecture proposée par Franck Scherrer en introduction de cet ouvrage à la suite de Paul Ricoeur, une vaste ouverture des possibles permettant de se projeter dans un avenir incertain.

Mais on ne saurait réduire la réversibilité d'un territoire à sa mutabilité, aussi diverse soit-elle. La mutabilité est un état de fait, un champ des possibles liés à un contexte (certes, il faut que le potentiel soit énoncé comme tel), alors que la réversibilité implique une tension de l'action visant à optimiser l'ouverture des possibles précisément permis par la mutabilité d'un espace. On pourrait alors définir la réversibilité comme étant ce qui donne un *sens* (une direction mais aussi une signification) à l'action, à savoir de *retourner* de façon avantageuse une situation *jugée* défavorable, en l'occurrence une obsolescence subie, à la fois physique et sociale[1].

Il serait tout aussi réducteur de penser le territoire uniquement comme un support ou une ressource : c'est aussi la composante et le résultat d'un jeu d'acteurs, « une matrice d'organisation et d'interactions sociales » (Veltz, 1996, p. 10). Il convient dès lors d'envisager comment cette ressource territoriale – la gare – fixe des interactions complexes entre des acteurs divers, et sur un espace, complexe lui aussi.

La gare, « point fixe » permettant la réversibilité du quartier de gare dans un contexte d'incertitudes

Si la multiplicité des facettes du quartier de gare en fait un objet propice à la réversibilité territoriale, en revanche – et c'est là notre hypothèse[2] – c'est le maintien dans le temps d'une gare en activité qui constitue le point fixe permettant la réversibilité en acte de cet espace. En effet, contrairement aux espaces portuaires dont la mutation a été complète (perte de la fonction portuaire), les quartiers de gare conservent leur fonction ferroviaire initiale – ce qui maintient les « Hôtel Terminus » et autre « Café de la Gare » originels, liés aux flux de voyageurs. En revanche, le lien fonctionnel entre la gare et les activités industrielles du quartier disparaît avec le départ des fabriques et du fret, autrefois polarisés par une gare leur servant d'exutoire grâce à des voies ferrées dédiées. Cela nécessite donc de repenser la position et le rôle de la gare dans son quartier : que polarise-t-elle désormais, et quel usage en est-il fait dans ces projets de renouvellement urbain caractérisés par une forte dominante tertiaire ?

L'engouement des décideurs pour les quartiers de gare a pu s'expliquer un temps par les forts espoirs de développement urbain en lien avec l'arrivée d'une infrastructure de transport dont les effets étaient pensés comme structurants du territoire. Si le mythe des effets automatiques est depuis longtemps battu en brèche par les chercheurs (Offner, 1993 ; Padeiro, 2009), cela n'empêche pas qu'il y ait une certaine persistance de ce type de discours parmi les élus, sinon de façon aussi nette, du moins en des termes renouvelés. Ainsi, la gare est souvent présentée comme un « levier de développement urbain », l'élément qui va permettre d'impulser l'action, même si on ne saurait en prédire avec certitude l'issue.

---

[1] L'obsolescence physique pourrait se définir par la non adéquation d'une structure aux besoins de production ; l'obsolescence sociale pourrait pour sa part désigner la dépréciation de la valeur symbolique et économique d'un endroit, sans qu'il n'y ait d'obsolescence physique avérée (expression proposée par K. Cox dans une lecture marxienne de la production de l'urbain).

[2] Hypothèse qui s'appuie sur un travail de recherche doctorale à l'Institut d'urbanisme de Lyon (Université Lyon 2 – Lumière), sur les stratégies de renouvellement urbain de villes en difficultés économique à partir de leur gare centrale. Outre un panorama des projets français et européens, deux études de cas servent d'appui empirique à la démonstration : Saint-Étienne Châteaucreux (France) et Liège-Guillemins (Belgique).

De fait, dans cette dynamique de reconquête urbaine, on observe une convergence des discours des acteurs en charge du périmètre autour de la gare support de projet urbain. D'un côté, les décideurs politiques affirment que s'il y a bien *un* espace tertiaire potentiel dans la ville, c'est autour de la gare. Ce type de réflexion émerge plus particulièrement (mais pas exclusivement) à l'occasion d'une amélioration de la desserte ferroviaire, notamment l'arrivée du TGV. En parallèle, les promoteurs en charge des programmes en cours reconnaissent volontiers que s'il n'y a pas la gare, s'il n'y a pas le TGV, ils n'engagent pas d'opération à cet endroit. Les immeubles neufs construits près des gares sont d'ailleurs qualifiés de *prime*, terme accordé dans l'immobilier aux biens dont la valeur de vente ou de location est la plus élevée du fait de leur localisation et de leur conception. Coïncidence des discours ? Ou plutôt adaptation réaliste des premiers au discours des seconds et/ou aux réalités du marché ?

On remarque en outre que la quête de réversibilité de l'aménagement ne se cantonne pas dans le choix de la localisation, et va jusqu'à se loger dans les aménagements intérieurs des programmes, dont la modularité est essentielle. En effet, la plupart des programmes observés intègrent dans leur conception la possibilité de changer d'usager, y compris quand le bâtiment est financé en son nom propre par un usager final unique. C'est le cas du siège de la multinationale Casino à Saint-Étienne, reconstruit juste en face de la gare, et à proximité de son berceau historique. Alors même que toutes les garanties de l'aboutissement du projet étaient réunies (utilisateur final connu à 100%, de surcroît maître d'ouvrage), la possibilité d'un hypothétique départ a été envisagée dès la conception du lieu, en intégrant des éléments modulables, permettant de diviser les plateaux afin de multiplier les utilisateurs. Cette modularité de l'architecture intérieure se retrouve dans un autre programme actuellement occupé par des services publics. Ainsi, en cas de départ inopiné des utilisateurs actuels, le bâtiment est reconvertible, mais garde son critère d'attractivité principal, à savoir la gare.

A l'étude, il apparaît donc d'une part que la gare fait figure de plus petit dénominateur commun entre des acteurs aux intérêts disparates voire contradictoires (valorisation foncière *versus* logique commerciale de transport dans le cas de la réduction du faisceau ferroviaire pour ne prendre que cet exemple). D'autre part, la gare est davantage convoquée pour le potentiel global que représente une gare en fonctionnement, que pour des raisons précises et nécessaires pour l'usage à développer, telles que la qualité ou la fréquence de la desserte. Voire, il y a parfois un net décalage entre les caractéristiques réelles de cette dernière (en l'occurrence, excellente liaison TER cadencée vers Lyon à Saint-Étienne), et la desserte mise en avant dans les discours (« le TGV direct pour Paris », quand bien même ce dernier ne permet pas de gain de temps de transport ni de souplesse dans les horaires par rapport à une connexion TER-TGV dans la grande gare de la ville voisine de 50 kilomètres). Chacun semble alors rechercher *in fine* la proximité de la gare comme un gage de l'investissement lourd qu'il consent, que ce soit politiquement ou financièrement. En cas de revers conjoncturel, disent les promoteurs, la revente ou la reconversion de cet espace sera plus facile qu'ailleurs, *parce qu'*il y a une gare à proximité – du moins c'est ce que l'on espère.

Ainsi, le lien entre la gare et son quartier n'est plus direct, effectif et uniquement fonctionnel (lié à la fonction transport), mais simplement potentiel, et par là-même plus difficile à saisir. La gare fait dès lors office d'assurance pour le projet, mais cette assurance ne semble valoir que si la gare conserve sa fonction ferroviaire et ses activités connexes. Cela rappelle très fortement ce que Pierre Veltz avance comme argument pour analyser le succès des métropoles. Il explique en effet que « [l]a dimension métropolitaine offre surtout une garantie face à l'imprévu et à l'imprévisible qui semble très supérieure à celle d'autres types de territoires », avant d'ajouter « [o]n peut avancer l'hypothèse que le tropisme métropolitain, pour les firmes, repose moins sur des bénéfices directs de la grande ville,

que sur cette recherche d'assurance d'horizon relativement indéfini. » (Veltz, 1996, p. 239). Ainsi, la gare, qui est un élément majeur de la métropolisation (mise en réseau des villes, vitrine urbaine, polarisation d'activités tertiaires), peut être considérée comme cette « garantie face à l'imprévu et l'imprévisible », une « assurance-risque » de l'action collective urbaine, aussi bien pour les acteurs économiques que politiques.

Dès lors, dans le processus de réversibilité d'un territoire, le point fixe a un double rôle : il permet dans un premier temps de mobiliser les acteurs autour d'un projet commun, puis il constitue une assurance de maintien de l'ouverture des possibles pour s'adapter à un avenir incertain.

Être (réversible) ou ne pas être (irréversible)

Pourtant, si l'on passe en revue les projets en cours autour des gares centrales, il est étonnant de constater que ces derniers se ressemblent fortement, développant des rhétoriques souvent proches : réduction de l'emprise ferroviaire pour faire de la valorisation immobilière, mixité fonctionnelle, mixité sociale, normes environnementales de construction, etc. D'autre part, une réflexion sur les mobilités – que l'on aurait pu imaginer ambitieuse au vu du potentiel d'accessibilité tous modes de ce lieu – semble paradoxalement absente de ces projets, dont la nature première réside manifestement dans la promotion immobilière coordonnée dans une vision d'ensemble par la maîtrise d'ouvrage publique. A trop rechercher la minimisation de la prise de risque et l'assurance-flexibilité, les stratégies adoptées, pourtant sous couvert d'une logique de distinction, développent des traits de mimétisme. Cette attitude d'imitation de projets déjà vus est parfois avouée par les acteurs publics rencontrés : « ça marche ailleurs, pourquoi pas chez nous ? ». Ainsi, dans des villes à l'avenir économique et urbain incertain, le choix du renouvellement du quartier de gare ne semble pas être uniquement fait pour développer un espace de la ville qui le nécessitait. Le choix de l'action sur cet espace et pas un autre puise aussi ses origines dans une volonté de 'ne pas rater le coche' : le renouvellement du quartier de gare est vécu comme une opportunité qui semble avoir fait ses preuves ailleurs, et qui à ce titre se doit d'être saisie – les espoirs placés dans la « turbine tertiaire » d'Euralille étaient de ce point de vue emblématique, quand bien même les résultats initialement espérés n'ont pas été atteints[3].

Par conséquent, il y a quelque chose de décevant dans les projets urbains autour des gares centrales. Premièrement, alors qu'on avait décelé une réversibilité potentielle permettant l'ouverture de nombreux possibles, qui résonnaient avec plusieurs attentes contemporaines, la réversibilité en actes s'articule autour d'un point fixe qui, loin d'encourager la mobilisation plurielle de ces potentialités et l'adaptation aux enjeux spécifiques d'un territoire, restreint finalement ce champ des possibles, en créant comme un sentier de dépendance au quartier tertiaire. Autrement dit, l'assurance-flexibilité conduit paradoxalement à une sélectivité de contenu en privilégiant certains types de fonctions. Dès lors, ce point fixe que l'on avait présenté comme une condition de réversibilité de l'espace considéré – sans préjuger des modalités de la réversibilité – apparaît en fait comme un élément de *rigidification* de l'action dans la mesure où il cristallise certaines orientations, et contraint par là-même la nature de la réversibilité du quartier de gare en quartier d'affaires.

[3] Euralille visait à négocier la désindustrialisation de la région lilloise. La « turbine tertiaire » devait tourner à grands renforts de nouveaux sièges d'entreprises ou de service. A l'épreuve du temps, c'est surtout un grand centre commercial qui la fait tourner, ainsi que l'économie de services, due aux bénéfices du tourisme de courte durée, car Lille, au croisement de plusieurs lignes de TGV internationales est devenue une destination de week-end, sous l'effet conjugué aussi des mutations contemporaines du temps de travail en France.

Deuxièmement, si des villes au statut métropolitain mal affirmé, voulant sortir de l'ornière économique, adoptent cette stratégie d'imitation, cela dénote finalement moins une volonté de réversibilité, qu'une tentative d'échapper à une situation d'irréversibilité, par crainte qu'une telle opportunité de changement ne se représente plus. La réversibilité ne relève alors pas d'un choix par le positif (nécessaire pour des raisons intrinsèques), mais *par défaut* (nécessaire pour des raisons extrinsèques).

Dans ces conditions, on aboutit finalement au paradoxe suivant : alors que les quartiers de gare semblent concentrer une bonne part des attributs de la métropole hypermoderne, les projets urbains qu'ils fixent sont en fait assimilables dans certains cas à ces 'recettes' (pas loin de paraître miracle) que récuse justement François Ascher dans sa définition de l'hypermodernité. Pour lui, la ville hypermoderne contemporaine se caractérise en effet par la réflexivité, en cela qu'elle nécessite une « réflexion spécifique pour élaborer une réponse, et non [d'en] choisir une dans une panoplie existante » (Ascher, 2001, p. 23). Du fait de son potentiel multiforme, le quartier de gare offrait un réservoir de ressources parmi lesquelles faire son choix pour une réponse singulière et adaptée au territoire concerné. Au lieu de cela, le recyclage urbain de ces espaces prend davantage l'allure d'*une tabula rasa*, bien loin d'une vision patrimoniale de la réversibilité qui puiserait dans le passé les solutions de son avenir. Surtout, le projet urbain se réduit pour partie à une simple opération de valorisation foncière et immobilière, et l'on comprend que l'argument est davantage le suivant : faire un quartier d'affaires autour de la gare c'est non seulement la promesse d'un avenir radieux, mais en plus avec une prise de risque minimale. De ce point de vue, on retombe donc avec ces projets urbains standards dans la mobilisation d'une formule éprouvée, un mini-récit intégrateur, comme un vestige de la « seconde modernité » du XIXe siècle, ce qui entre alors en contradiction avec une réversibilité pensée comme une adaptation hyper-flexible à la situation, en l'absence de solution préétablie.

Au final, il apparaît clairement que la réversibilité s'articule autour d'un point fixe, qui doit – au risque de devenir un objet sémantique fourre-tout – contenir une vaste palette d'usages potentiels : cette diversité des possibles est la condition même pour fédérer des acteurs disparates autour d'un projet collectif et enclencher la réversibilité en acte. Mais il semble ensuite s'opérer un décrochage entre la richesse des potentiels énoncés, et l'usage finalement restreint, voire banal qui en est fait, en particulier dans des espaces économiquement contraints. Ce décrochage est celui de territoires ne parvenant pas à actualiser le potentiel hypermoderne dont ils disposent, et retombant dans les schémas linéaires d'un urbanisme moderne. Corollaire de cela, seules les métropoles dotées d'atouts déjà solides seraient capables d'éviter ce décrochage, et de maintenir le cap hypermoderne.

Par conséquent, tous les territoires ne sont pas égaux face à la réversibilité : si ces territoires *hypo*-métropolitains semblent cantonnés (condamnés ?) à une réversibilité limitée, sans réel ancrage dans le passé et restreinte dans l'ouverture des possibles à venir, la réversibilité dans sa définition maximale – hypermoderne – ne serait-elle alors pas l'apanage, sinon l'idéal d'une métropole au statut déjà affirmé, manifestant une nouvelle fois les mécanismes de différenciation spatiale induits par la métropolisation ?