



Synthèse de l'Atelier de la gare n°3 **« La gare : microcosme de la société postindustrielle »**

Le troisième Atelier de la Gare saison 2 s'est tenu le 6 avril 2011 au siège de Gares & Connexions, 16 avenue d'Ivry 75013 Paris, sur le thème :

« La gare : microcosme de la société postindustrielle »

Les intervenants étaient :

- Alain Péron, Directeur Général, Giacometti Péron & Associés,
- Stéphane Vincent, Directeur du Projet « La 27e Région », Fondation Internet Nouvelle génération et Romain Thévenet, Designer,
- Arnold Reuben, Directeur du Développement commercial d'Eurostar, chargé de la réalisation et de l'aménagement de la gare de St Pancras International,
- Roland Bonnepart, Directeur Régional de Paris-St-Lazare, de Haute et de Basse Normandie, SNCF.

Julien Damon, sociologue, professeur associé à Science Po, a animé cet atelier.

Pour expliquer le titre ésotérique et abscons de cet atelier, Sophie Boissard, Directrice générale de Gares & Connexions, et Julien Damon indiquent que les intervenants s'interrogeront sur ces condensés de ville et de société que sont les gares et sur leur place dans une société profondément transformée.

Alain Péron définit la société postindustrielle sous deux aspects : une société de service et une société d'information. La société de service a suscité deux espoirs de libération : la fin de la pénibilité et le triomphe de la connaissance. La fin de la pénibilité signifie l'affranchissement des contraintes physiques liées aux ressources, aux outils de production et aux efforts humains. Après les sociétés agricole et industrielle advient une société de « cols blancs » dans laquelle on transpire moins. Le triomphe de la connaissance s'appuie sur une société de l'immatériel faite de savoirs, de brevets et de diplômes dans laquelle le prolétaire disparaît au profit du cadre. La société postindustrielle était





prometteuse mais le miracle ne s'est pas réalisé. Alain Péron dresse le constat suivant : la pénibilité n'a pas disparu mais a pris de nouvelles formes. Le gain de productivité a supprimé les temps morts et la connexion permanente lie la pénibilité au temps (standards téléphoniques, restauration collective, hôtellerie ...). A cela s'ajoute la perte du sens et du métier. La polyvalence de l'économie de service rend chaque salarié interchangeable, substituable, adaptable. L'externalisation des services et la sous-traitance massive provoquent une situation de précarité ainsi que la disparition du sentiment d'appartenance à l'entreprise. Cette fatigue de la modernité touche les classes populaires mais aussi l'encadrement. Ce malaise concerne également la société de l'information.

La saturation des émissions crée un climat de gêne, de méfiance voire de paranoïa. L'exemple de la grippe h1n1 montre que la surabondance de l'information tue l'information et que c'est l'entourage familial ou vicinal qui devient prescripteur. Cette société de l'information crée de la suspicion à l'égard des discours d'autorité et renforce les comportements grégaires. Le dernier problème afférent à la société postindustrielle a trait à l'automatisation qui entraîne une déshumanisation et une angoisse d'exclusion. Pour résumer, le sentiment dominant serait la déception et le bilan oscillerait entre aliénation et libération



Quant à la gare, il convient de la considérer comme usine de la société postindustrielle car elle est à la fois lieu de production et de consommation. En gare, la pénibilité se manifeste sous forme de problèmes divers : frottements, foule, insécurité, sentiment de vulnérabilité. L'information requiert des efforts de simplification et de rationalisation car elle doit s'adapter aux compétences de chacun, y compris des PMR, des séniors, des malvoyants sous peine de les exclure. L'automatisation ne supplée pas à l'assistance et au conseil. Pour terminer, Alain Péron envisage trois solutions. Sur la question de la pénibilité, il faut réfléchir à un reclouonnement afin de créer des lieux sûrs pour favoriser les arrêts et les échanges. L'information doit prendre en compte les niveaux de compétence de l'individu dans sa diversité. La réhumanisation exige un réel travail sur l'accueil et sur la qualité des services.

Julien Damon donne la parole à Stéphane Vincent et à Romain Thévenet afin d'exposer le cas de la gare de Corbigny en Bourgogne. Stéphane Vincent présente « La 27e Région » qui est un programme de recherche-action financé par l'Association des Régions de France, par la Caisse des Dépôts et par l'Europe. A la fois projet politique et méthodologique, elle privilégie l'interdisciplinarité dans les organisations et les pratiques de terrain. Sa dernière opération s'est intéressée à l'avenir des petites gares rurales comme celle de Corbigny.





Romain Thévenet, coordonnateur du programme, dresse un état des lieux. Corbigny est une ville d'environ 2 000 habitants. Un train quotidien dessert la gare-terminus d'où partent 5 lignes de bus. L'équipe de « Territoires en Résidences » formée de deux designers, d'une sociologue et d'une ingénieure culturelle passe trois semaines sur place réparties sur 3-4 mois à la rencontre des usagers. Les différentes activités proposées ont permis la conception des projets suivants :

- Une cartographie des acteurs de la gare rurale
- Un questionnaire pour recueillir des témoignages
- La représentation du personnel de la gare
- Un inventaire des gares présentes sur le territoire
- L'installation du wifi
- Un service d'échange de livres
- La création de faux billets Corbigny-Londres pour prouver que la liaison est réelle
- Un plan de réaménagement du parvis de la gare
- Un prototype de service de covoiturage
- L'édition d'un billet de continuité de transport qui combine TER-bus-covoiturage
- La création d'un service d'autolib version rurale (voitures de seconde main)
- La réhabilitation des bâtiments



Tous ces scénarios de développement des gares rurales qui s'appuient sur l'expertise des citoyens et des usagers, sont soumis aux élus de la Région afin d'en tirer des enseignements.

Stéphane Vincent précise que toutes ces suggestions visent à revitaliser les gares rurales ainsi que les territoires et sont issues d'un travail de coconception entre les habitants, les usagers, les édiles, les opérateurs de transport. Pour conclure, il invite les personnes intéressées à se rendre sur le site de « La 27e Région » et à consulter le blog dédié *territoiresenresidences.net*.

Julien Damon retient quelques qualificatifs à propos de la gare de Corbigny : attachante, postmoderne, humaine, innovante, participative.

Arnold Reuben évoque l'histoire de la gare de St Pancras. Construite en 1868 avec l'ambition d'être la plus moderne du monde, dotée d'un hôtel des plus luxueux, elle a entraîné un rapide développement du quartier. Mais avec la crise de 1929, l'hôtel fait faillite puis la guerre endommage gravement la gare qui, sommairement réparée faute d'investissement, devient un bâtiment sombre, délabré, dangereux au sein d'un





quartier mal famé. L'opportunité d'une renaissance intervient en 2007 avec le déménagement d'Eurostar. La réflexion qu'entraîne la création de cette nouvelle grande gare conduit à l'affirmation du concept suivant : envisager la gare comme point de rencontre. La réalisation fut longue (6 ans) et coûteuse (1 billion d'euros). L'intégration des commerces a une double fonction : équilibrer le bilan comptable de la gare et attirer les gens. Pour ce faire, St Pancras compte cinq restaurants, cinq bars, une supérette, une pharmacie, une librairie, le célèbre bar à champagne ainsi que tous les services habituels. L'hôtel récemment ouvert est appelé à devenir un cinq étoiles. St Pancras conjugue technologie et humanité afin de fournir un accueil personnalisé.

Julien Damon donne la parole à SNCF en la personne de Roland Bonnepart qui présente les caractéristiques de la gare Saint-Lazare : 450 000 voyageurs par jour sur une surface exiguë de 4 000 m² en un seul plan, un train toutes les 28 secondes et des voyageurs qui courent. Les usagers ont un âge moyen de 34 ans et se déplacent pour des raisons professionnelles. La première observation concerne la désynchronisation des temps puisque les pointes s'étalent de 9h. à 9h30, ce qui permet un meilleur écoulement des flux. Les travaux s'achèveront en janvier 2012 et apporteront les avantages suivants :



- Une meilleure fluidité vers les autres modes de transport
- La transparence entre les différents niveaux sera assurée par des verrières
- Une offre de commerces et de services : 10 000 m² de surface commerciale.

L'objectif est de créer un lieu original, agréable à vivre qui propose des espaces d'arrêt et d'attente.

L'autre aspect de la réflexion concerne les gares de banlieue et de Normandie qui sont tributaires de l'évolution de leur environnement. Ainsi les gares de Bécon-les-Bruyères, de Pont-Cardinet, de Seine aval devront s'adapter à l'arrivée massive de nouveaux salariés, visiteurs et résidents. Le schéma global d'aménagement et le développement des infrastructures permettent d'anticiper ces évolutions. Pour répondre à son devoir de sociabilisation, les gares travaillent en partenariat avec les associations d'insertion afin d'aider les personnes en situation de grande précarité.

Julien Damon laisse la parole au public.

Gilles Bétis demande comment guider les usagers dans les divers canaux d'information.

Alain Péron répond que le service public doit s'adapter aux compétences individuelles (PMR, séniors) afin de ne pas créer d'injustice ou d'élitisme.



Georges Ribeill, historien spécialiste des gares à l'Ecole des Ponts, demande si l'hôtel cinq étoiles de St Pancras est une filiale d'Eurostar. Julien Damon généralise la question en s'interrogeant sur le modèle économique qui favoriserait l'humanisation des gares.

Arnold Reuben répond que l'hôtel est une entité indépendante et souligne la nécessité pour la gare du futur de savoir accueillir tous les profils d'usagers : navetteur, voyageur, accompagnateur, touriste ...

Alain Péron indique que la densification verticale facilitera la circulation et la communication entre les différents services.

Roland Bonnepart précise que la gare Saint-Lazare comportera des batteries d'ascenseurs afin de répondre aux normes prescrites par la loi accessibilité.

Stéphane Vincent fait allusion aux micro-expériences menées dans les petites gares afin de faciliter une réappropriation de l'espace public : salle de concert, lieux culturels ...

A une question multiple sur la gare de St Pancras de Philippe Morin, Cogedim, Arnold Reuben répond que la conception de la gare, son financement et son exploitation sont réalisés par des sociétés privées. Quant aux loyers pour les commerces, ils demeurent attractifs mais en hausse.

Lionel Favier, Membre de l'Association des Usagers du Transport, estime que le réaménagement de la gare de l'Est est une réussite esthétique et fonctionnelle.

Raymond Fachatte, ingénieur économiste, demande si la faible valeur foncière de l'environnement des petites gares n'inciterait pas à une néo-industrialisation.

Gérard Dorey, Proximité-Carrefour, plaide pour le retour des consignes qui permettrait aux voyageurs de fréquenter plus librement les commerces.

Georges Ribeill aimerait que l'on réinvente la salle des pas-perdus.

Julien Damon invite les intervenants à conclure.

Roland Bonnepart répond que la solution pour les bagages est à l'étude mais non encore finalisée.

Arnold Reuben précise que St Pancras dispose d'un service de consigne payant et ajoute qu'afin d'éviter les attroupements de voyageurs, un panneau de départs est installé dans chaque commerce.



Stéphane Vincent souhaite que l'on change de regard sur les petites gares car elles sont en renouveau et requièrent de l'innovation de service.

Julien Damon retient que la société postindustrielle est celle d'aujourd'hui, qu'elle est marquée par le vieillissement et qu'elle sera plus verticale. Les gares doivent contribuer à « défatiguer » le citoyen de la modernité, élaborer ou « designer » des lieux de cohésion et d'agrément et enfin développer, c'est-à-dire investir et expérimenter afin de devenir plus attractives. La gare postindustrielle doit être celle des temps vivants.

